

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



TRẦN CÔNG SÁNG

**NGHIÊN CỨU GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG
ĐÀO TẠO VÀ PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC
HÀNG HẢI VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KỸ THUẬT

HẢI PHÒNG - 2020

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM

TRẦN CÔNG SÁNG

**NGHIÊN CỨU GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG
ĐÀO TẠO VÀ PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC
HÀNG HẢI VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KỸ THUẬT

NGÀNH: KHOA HỌC HÀNG HẢI;

MÃ SỐ: 9840106

CHUYÊN NGÀNH: KHOA HỌC HÀNG HẢI

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS.TS Nguyễn Viết Thành

2. GS.TS Lương Công Nhó

HẢI PHÒNG - 2020

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan bản luận án tiến sĩ này là công trình nghiên cứu độc lập thực sự của cá nhân tôi, được thực hiện trên cơ sở nghiên cứu lý thuyết, kiến thức của bản thân, kết hợp nghiên cứu khảo sát tình hình thực tiễn và dưới sự hướng dẫn khoa học của PGS, TS Nguyễn Việt Thành và GS, TS Lương Công Nhó - Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

Hải Phòng, ngày tháng năm 2020

Tác giả

ThS. Trần Công Sáng

LỜI CẢM ƠN

Trước tiên tôi xin được bày tỏ lòng kính trọng và biết ơn sâu sắc đến các thầy giáo PGS, TS Nguyễn Viết Thành và GS, TS Lương Công Nhó là những người đã trực tiếp hướng dẫn tận tình để tôi có thể hoàn thành luận án của mình.

Trong quá trình thực hiện luận án, tôi đã nhận được sự giúp đỡ của các cán bộ, giảng viên Khoa Hàng hải, Viện Đào tạo sau đại học, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam; Lãnh đạo, cán bộ, công chức, viên chức thuộc Cục Hàng hải Việt Nam.

Tác giả xin cảm ơn Cục Hàng hải Việt Nam, các Chuyên gia trong lĩnh vực liên quan đóng góp những ý kiến xác đáng, hỗ trợ nhiệt tình đề tài nghiên cứu này.

Cuối cùng tôi xin cảm ơn Gia đình và bạn bè, những người đã động viên, giúp đỡ tôi trong quá trình học tập và nghiên cứu khoa học của mình.

Xin trân trọng cảm ơn!

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN.....	i
LỜI CẢM ƠN	ii
MỤC LỤC.....	iii
DANH MỤC CÁC BẢNG.....	vi
DANH MỤC CÁC HÌNH.....	vii
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT	vi
MỞ ĐẦU.....	1
CHƯƠNG I: CÔNG TÁC ĐÀO TẠO VÀ HUẤN LUYỆN THUYỀN VIÊN TẠI MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI VÀ VIỆT NAM	14
1.1. Giới thiệu chung và đánh giá nhu cầu đào tạo thuyền viên.....	14
1.1.1. Giới thiệu chung.....	14
1.1.2. Đánh giá về nhu cầu đào tạo và huấn luyện thuyền viên.....	15
1.2. Công tác đào tạo thuyền viên ở một số quốc gia	18
1.2.1. Philippines.....	18
1.2.2. Indonesia	20
1.2.3. Trung Quốc	20
1.2.4. Nhật Bản.....	21
1.3. Công tác đào tạo thuyền viên ở Việt Nam	23
1.3.1. Mạng lưới phân bố các cơ sở đào tạo thuyền viên tại Việt Nam hiện nay.....	24
1.3.2. Hệ thống đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ cho thuyền viên ở Việt Nam hiện nay.....	26
1.3.3. Đánh giá năng lực đào tạo của các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam	29
1.4. Thực trạng thuyền viên Việt Nam hiện nay	34
1.4.1. Tiêu chuẩn chuyên môn của thuyền viên Việt Nam	34
1.4.2. Cơ sở dữ liệu đội ngũ thuyền viên Việt Nam hiện nay.....	38
1.4.3. Sự phân bố số lượng thuyền viên Việt Nam theo vùng, miền.....	52
1.5. Kết luận chương 1	54

1.5.1. Quản lý nhà nước	55
1.5.2. Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải	57
1.5.3. Các vấn đề tồn đọng khác	60
CHƯƠNG II: TÁC ĐỘNG CỦA CÔNG ƯỚC STCW 78/95/2010 ĐẾN CÔNG TÁC ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM.....	62
2.1. Khái quát về STCW và những sửa đổi bổ sung của nó	63
2.2. Khái quát về sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW	65
2.3. Những thay đổi chính của sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95.....	66
2.3.1. Phạm vi của sửa đổi Manila đối với Công ước STCW, 1978.....	67
2.3.2. Nội dung chính của sửa đổi Manila đối với Công ước STCW, 1978 [31]	67
2.4. Tác động của sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95 đến công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Việt Nam.....	74
2.4.1. Tác động đối với Chính quyền Hàng hải Việt Nam	74
2.4.2. Tác động đối với các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam..	76
2.4.3. Tác động đối với các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên	78
2.4.4. Tác động đối với Học viên/ Thuyền viên.....	79
2.5. Kết luận chương 2	79
CHƯƠNG III: CÁC GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐÀO TẠO VÀ HUẤN LUYỆN CỦA CÁC CƠ SỞ ĐÀO TẠO & HUẤN LUYỆN HÀNG HẢI	81
3.1. Xây dựng hệ thống quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải .	81
3.1.1. Đặt vấn đề.....	81
3.1.2. Xây dựng hệ thống quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải	87
3.2. Đề xuất mô hình E-learning trong đào tạo và huấn luyện thuyền viên	94
3.2.1. Bối cảnh chung.....	94
3.2.2. Lợi ích, khó khăn và cơ hội khi áp dụng E-learning.....	94
3.2.3. Ứng dụng E-learning trong đào tạo và huấn luyện thuyền viên	96
3.3. Xây dựng các Bộ qui chuẩn cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải.....	103

3.3.1. Tiêu chuẩn về cơ sở vật chất đối với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đối với từng khóa học cụ thể.....	104
3.3.2. Tiêu chuẩn về người dạy (giáo viên, huấn luyện viên) đối với từng khóa học cụ thể.....	104
3.3.3. Tiêu chuẩn về nội dung chương trình đào tạo của từng khóa học cụ thể	104
3.4. Xây dựng Bộ tiêu chuẩn đánh giá thuyền viên	104
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....	107
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	I
PHỤ LỤC I.....	VI
PHỤ LỤC II	XIV

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 1.1. Thống kê số lượng thuyền viên Việt Nam tính đến 03/2020 (Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam)	17
Bảng 1.2. Phân bố địa lý các khu vực có các trung tâm đào tạo, huấn luyện hàng hải ở Phillipines.....	19
Bảng 1.3. Thống kê thời gian đào tạo hệ chính quy các bậc học.....	29
hàng hải tại Việt Nam.....	29
Bảng 1.4 Bảng thống kê số liệu thuyền viên Việt Nam từ năm 2014 đến 03/2020 (Số liệu Cục Hàng hải Việt Nam)	40
Bảng 1.5a Số liệu thống kê từ 01.2016 đến 12.2016	46
Bảng 1.5b Số liệu thống kê từ 01.2017 đến 12.2017	47
Bảng 1.5c Số liệu thống kê từ 01.2017 đến 07.2018	47

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 1.1. Mạng lưới các cơ sở đào tạo huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam	25
Hình 1.2. Mô hình đào tạo hàng hải trình độ Đại học	26
Hình 1.3. Hệ thống huấn luyện và cấp chứng chỉ	26
Hình 1.4. Điều kiện để cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn mức vận hành	27
Hình 1.5. Hệ thống đào tạo, cấp bằng sỹ quan hàng hải.....	28
Hình 1.6 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2014	42
Hình 1.7 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2015	42
Hình 1.8 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2016	43
Hình 1.9 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2017	43
Hình 1.10 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2018.....	44
Hình 1.11 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2019.....	44
Hình 1.12 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2020.....	45
Hình 1.13. Sơ đồ phân bố đội ngũ thuyền viên Việt Nam theo vùng miền.....	52
Hình 1.14. Sơ đồ phân bố đội ngũ thuyền viên Việt Nam không bỏ nghề.....	53
theo vùng miền	53
Hình 3.1. Mô hình chung quản lý điện tử	86
Hình 3.2. Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải	88
Hình 3.3. Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với cơ quan quản lý nhà nước	89
Hình 3.4. Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với học viên	90
Hình 3.5. Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với giảng viên.....	90
Hình 3.6. Mô hình quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải	92
Hình 3.7. Ví dụ về tỷ lệ đào tạo e-learning và lớp học thực tế cho một khóa học đào tạo và huấn luyện hàng hải.	100
Hình 3.8. Mô hình lý thuyết của e-learning trong đào tạo,huấn luyện hàng hải	101

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Giải thích
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
GMDSS	Global Maritime Distress Safety System
IMO	International Maritime Organization
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
BGTVT	Bộ giao thông vận tải
TB	Thông báo
QĐ_TTg	Quyết định Thủ tướng
MSC	Maritime Safety Committee
ILO	International Labour Organization
EC	European Commission
IMSSEA	International Maritime Safety Security and Environment Academy
ISM Code	International Safety Management Code
ARPA	Automatic Radar Plotting Aid
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
CoC	Certificate of Competency
CoP	Certificate of Proficiency
EMSA	European Maritime Safety Agency
NĐ – CP	Nghị định Chính phủ
TT – BGTVT	Thông tư Bộ giao thông vận tải

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài luận án

Ngành vận tải biển quốc tế vận chuyển trên 90% sản phẩm hàng hóa của nhân loại đi khắp thế giới, không ít người trong chúng ta đã nhìn thấy tận mắt những con tàu to lớn và hiện đại, chứa đầy ắp hàng hóa khi nó ra vào các bến cảng. Đội ngũ thuyền viên dũng cảm đã và đang thực hiện một trong các công việc khó khăn để vận hành những con tàu đó vượt qua các điều kiện nguy hiểm, khắc nghiệt của thiên nhiên. Các con tàu đôi lúc phải vượt qua những cơn sóng khổng lồ, những cơn bão mạnh của đại dương, những hiểm họa khôn lường của thiên nhiên... Điều này càng khẳng định vai trò to lớn của đội ngũ thuyền viên trong việc phát triển ngành vận tải biển quốc tế; cũng không nhiều ngành nghề có được ngày tôn vinh như ngành đi biển, Tổ chức hàng hải thế giới (IMO) đã lấy ngày 25/6 hàng năm làm ngày tôn vinh thuyền viên.

Tại Việt Nam, nguồn nhân lực thuyền viên Việt Nam là một trong những yếu tố quan trọng hàng đầu trong việc thực hiện chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 là *“Đưa Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh; đạt cơ bản các tiêu chí về phát triển bền vững kinh tế biển; hình thành văn hóa sinh thái biển; chủ động thích ứng biến đổi khí hậu, nước biển dâng; ngăn chặn xu thế ô nhiễm, suy thoái môi trường biển, tình trạng sạt lở bờ biển và xâm thực; phục hồi và bảo tồn các hệ sinh thái biển quan trọng. Những thành tựu khoa học mới, tiên tiến, hiện đại trở thành nhân tố trực tiếp thúc đẩy phát triển bền vững kinh tế biển”*[3].

Tuy nhiên, nước ta với chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trở thành một quốc gia biển hùng mạnh về cả kinh tế, chính trị, quốc phòng và an ninh đang đứng trước nhiều thách thức lớn. Ở đây, tác giả đề cập đến một trong những thách thức lớn chính là: Chất lượng đào tạo, huấn luyện thuyền viên ở nước ta vài thập niên qua ít nhiều vẫn chưa thực sự đạt được như mong muốn. Hiện tại, ở Việt Nam vẫn còn

một số lượng thuyền viên không nhỏ chưa đáp ứng được yêu cầu chuyên môn nghề nghiệp cao, đặc biệt là không yêu nghề, không muốn gắn bó với nghề; hiệu quả đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại một vài cơ sở đào tạo ở nước ta ít nhiều vẫn chưa đạt được kỳ vọng.

Thực tế hiện nay, một số công ty vận tải biển trong nước, các tổ chức quản lý thuyền viên Việt Nam đều chấp nhận thuê cả thuyền viên chất lượng chưa cao làm việc trên các tàu biển với mức lương thấp; do thiếu hụt thuyền viên, gần đây một số công ty Việt Nam đã phải thuê cả thuyền viên các nước Ấn Độ, Philippines, Bangladesh ...

Nhu cầu xuất khẩu lao động thuyền viên để làm việc trên các tàu biển nước ngoài là rất lớn, nhiều nước muốn tuyển dụng thuyền viên Việt Nam, nhưng qua phỏng vấn chỉ có một số lượng ít đáp ứng tiêu chuẩn, ký được hợp đồng lao động (tỉ lệ thuyền viên Việt Nam làm việc cho các chủ tàu nước ngoài còn thấp khoảng 3.000 – 5.000 trên tổng số 15.000 – 20.000 thuyền viên dư thừa).

Những vấn đề tác giả nêu ra trên đây cho thấy: Hiệu quả đào tạo, huấn luyện thuyền viên của nước ta vẫn còn tồn tại nhiều vấn đề cần suy ngẫm và phải có giải pháp khắc phục cụ thể, kịp thời.

Chính vì vậy Đề tài "*Nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực hàng hải Việt Nam*" được thực hiện là cần thiết và phù hợp với điều kiện thực tiễn tại Việt Nam.

Thông qua việc tiếp cận nghiên cứu đề tài, tác giả hi vọng sẽ đưa ra được các giải pháp mang tính khoa học và thực tiễn cao, qua đó có thể nâng cao hơn nữa chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực Hàng hải tại Việt Nam đáp ứng đầy đủ các chuẩn mực của STCW78/95/2010.

2. Tổng quan tình hình nghiên cứu và tài liệu liên quan đến đề tài luận án

2.1. STCW và các sửa đổi bổ sung

Đặc thù của ngành Hàng hải là tính quốc tế hóa cao trong sử dụng nguồn nhân lực, thuyền bộ đa quốc tịch làm việc trên các con tàu chạy tuyến quốc tế đã trở nên rất phổ biến và điều này đòi hỏi mỗi thuyền viên phải đạt

được những năng lực phù hợp với một chuẩn mực quốc tế chung. Mặt khác, với những con tàu có thuyền bộ đơn quốc tịch thì do việc phải di chuyển giữa các cảng của những quốc gia khác nhau cũng đòi hỏi thuyền viên phải đáp ứng đầy đủ các chuẩn mực này.

Vì vậy, giáo dục đào tạo và huấn luyện đội ngũ thuyền viên phải tuân theo chuẩn mực của “*Công ước quốc tế về tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên*” (STCW) của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO).

Công ước quốc tế về tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên, 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978), đã được thông qua tại Hội nghị Quốc tế về Tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên ngày 07/7/1978.

Công ước STCW 1978 có hiệu lực ngày 28/04/1984, từ đó cho đến nay các sửa đổi lớn đã được thông qua vào các năm: 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2007 và 2010.

Sửa đổi năm 1991, về hệ thống an toàn cứu nạn hàng hải toàn cầu (GMDSS) và đưa vào thử nghiệm, đã được thông qua bằng Nghị quyết MSC.21(59) và có hiệu lực ngày 01/12/1992.

Sửa đổi năm 1994, về các yêu cầu đào tạo huấn luyện đặc biệt cho thuyền viên trên tàu kết, đã được thông qua bằng Nghị quyết MSC.33(63) và có hiệu lực ngày 01/01/1996.

Sửa đổi năm 1995 đã được thông qua bằng Nghị quyết 1 của Hội nghị Thành viên Công ước về Tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên được triệu tập bởi Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) họp tại cơ quan Trung ương của Tổ chức này từ ngày 26/6/1995 đến ngày 07/7/1995 (Hội nghị STCW 1995). Hội nghị 1995 đã thông qua Bộ luật về Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên. Bộ luật STCW bao gồm:

- Phần A: Các qui định bắt buộc, trong đó nêu ra các đối chiếu chi tiết gắn liền với phụ lục Công ước, diễn giải cụ thể các tiêu chuẩn tối thiểu cần

thiết để Thành viên Công ước tuân thủ nhằm làm cho Công ước có hiệu lực đầy đủ và hoàn chỉnh đối với các quy định của Công ước.

- Phần B: Các hướng dẫn được khuyến nghị để hỗ trợ Thành viên Công ước và những ai liên quan đến việc thực hiện, vận dụng và áp đặt các giải pháp nhằm làm cho Công ước STCW có hiệu lực đầy đủ và hoàn chỉnh theo cách nhất quán.

Sửa đổi 1997: Đối với Công ước và phần A của Bộ luật, về đào tạo huấn luyện thuyền viên trên tàu khách và tàu khách ro – ro, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.66(68) và MSC.67(68). Các sửa đổi này có hiệu lực ngày 01/01/1999.

Sửa đổi 1998: Đối với phần A của Bộ luật, về nâng cao năng lực cho tác nghiệp chất và xếp hàng hóa, đặc biệt đối với hàng rời, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.78(70). Các sửa đổi này có hiệu lực từ ngày 01/01/2003.

Sửa đổi tháng 5 năm 2004: Đối với phần A của Bộ luật, điều chỉnh các giấy chứng nhận và xác nhận, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.156(78), và đối với phần A của Bộ luật, xem xét về khả năng của các trang bị ngậm tải và nhả tải liên quan đến phương tiện cứu sinh và xuống cấp cứu không phải là xuống cấp cứu tốc độ cao, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.180(79). Cả hai phần sửa đổi đều có hiệu lực ngày 01/07/2006.

Sửa đổi 2006: Đối với phần A của Bộ luật đưa ra, một trong nhiều nội dung, các giải pháp liên quan đến Sĩ quan an ninh, được thông qua bằng nghị quyết MSC.209(81) và có hiệu lực ngày 01/01/2008.

Sửa đổi 2010 (sửa đổi Manila) đối với Công ước và Bộ luật được thông qua bằng nghị quyết 1 &2, tương ứng của Hội nghị Thành viên của Công ước STCW, họp tại Manila, Philippines từ 21 đến 25/06/2010 (Hội nghị STCW 2010). Các sửa đổi đã cập nhật tiêu chuẩn năng lực cần thiết, đặc biệt được soi sáng bởi sự phát triển của công nghệ mới, đưa ra các yêu cầu và phương pháp luận mới cho đào tạo huấn luyện và chứng nhận, cải tiến cơ chế xác nhận theo các quy định của nó, các yêu cầu cụ thể về giờ làm việc và nghỉ

ngoi, ngăn chặn sự lạm dụng ma túy và các chất có cồn, tiêu chuẩn về phù hợp sức khỏe cho thuyền viên.

2.2. Khái quát về Sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW

Việt Nam là thành viên chính thức của Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên năm 1978, sửa đổi 1995 (STCW78/95). Đoàn Việt Nam đã tham dự Hội nghị ngoại giao tổ chức từ ngày 21 đến ngày 25 tháng 6 năm 2010 tại Manila, Philippines với sự trợ giúp của Chính phủ Philippines và sự tham gia của hơn 500 đại biểu đến từ 85 quốc gia thành viên IMO, cùng với các quan sát viên từ 3 hiệp hội liên kết, tổ chức Lao động quốc tế (ILO), Ủy ban Châu Âu (EC), một tổ chức liên chính phủ khác và 17 tổ chức phi Chính phủ.

Hội nghị đã thông qua:

- Sửa đổi đối với phụ lục Công ước Quốc tế về Tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên, 1978 cùng với Nghị quyết 1 về việc thông qua các sửa đổi đối với phụ lục của Công ước hợp thành phụ bản 1 của Biên bản Cuối cùng;

- Sửa đổi đối với Bộ luật Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho thuyền viên cùng với Nghị quyết 2 về việc thông qua các sửa đổi đối với Bộ luật, hợp thành phụ bản 2 của Biên bản Cuối cùng.

Hội nghị cũng đã thông qua các nghị quyết (từ Nghị quyết 13 đến Nghị quyết 19), tập hợp thành phụ bản 3 của Biên bản Cuối cùng:

- Nghị quyết 3: Bày tỏ sự đánh giá cao đối với Chính phủ nước chủ nhà;

- Nghị quyết 4: Các qui định chuyển tiếp và triển khai sớm;

- Nghị quyết 5: Xác minh giấy chứng nhận khả năng chuyên môn và xác nhận;

- Nghị quyết 6: Tiêu chuẩn đào tạo huấn luyện và chứng nhận mức độ định biên của tàu;

- Nghị quyết 7: Nâng cao kiến thức kỹ thuật, kỹ năng và tính chuyên nghiệp của thuyền viên;
- Nghị quyết 8: Xây dựng các hướng dẫn để thực hiện các tiêu chuẩn quốc tế phù hợp với sức khỏe cho thuyền viên;
- Nghị quyết 9: Sửa đổi các chương trình mẫu hiện nay do Tổ chức Hàng hải Quốc tế xuất bản và xây dựng các chương trình mẫu mới;
- Nghị quyết 10: Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật;
- Nghị quyết 11: Biện pháp đảm bảo năng lực của thuyền trưởng và sỹ quan của tàu hoạt động tại các vùng cực;
- Nghị quyết 12: Thu hút nguồn nhân lực mới cho nghề hàng hải, và giữ chân thuyền viên trong nghề hàng hải;
- Nghị quyết 13: Chỗ ở cho học viên;
- Nghị quyết 14: Thúc đẩy sự tham gia của phụ nữ vào ngành hàng hải;
- Nghị quyết 15: Sửa đổi và xem xét Công ước và Bộ luật STCW trong tương lai;
- Nghị quyết 16: Sự đóng góp của Tổ chức Lao động Quốc tế;
- Nghị quyết 17: Vai trò của Trường đại học Hàng hải Thế giới, Viện Luật Hàng hải Quốc tế của IMO và Học viện An toàn, An ninh và Môi trường Hàng hải Quốc tế (IMSSEA) trong việc thúc đẩy nâng cao tiêu chuẩn hàng hải;
- Nghị quyết 18: Năm thuyền viên; và
- Nghị quyết 19: Ngày thuyền viên.

2.3. Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án

Chiến lược phát triển kinh tế biển luôn luôn được Đảng và Nhà nước ta đặc biệt chú trọng quan tâm. Ngày 22/10/2018, BCH TW đã ban hành Nghị quyết Hội nghị lần thứ tám BCH TW khóa XII về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (NQ 36-NQ/TW).

Ngày 05/03/2020, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 26/NQ-CP về việc ban hành kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện

Nghị quyết số 36/NQ-TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ 8 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Nâng cao chất lượng đào tạo, huấn luyện Hàng hải, phát triển nguồn nhân lực Hàng hải Việt Nam đáp ứng đầy đủ các chuẩn mực quốc tế là vấn đề tiên quyết góp phần tích cực thực hiện thành công chiến lược phát triển kinh tế biển Việt Nam. Liên quan đến vấn đề này, trong thời gian qua đã có rất nhiều tác giả tập trung nghiên cứu, cụ thể:

- Cử nhân Trịnh Thị Bạch Tuyết, Luận văn thạc sĩ khoa học triết học, *Vấn đề đào tạo nguồn lực thuyền viên ngành Hàng hải ở Việt Nam hiện nay*, Hà nội 2009;

- TS. Đặng Văn Uy (2007), Đề tài cấp Bộ, *Nâng cao năng lực đào tạo – huấn luyện Hàng hải các cấp ở Việt Nam*, Hải phòng 2007;

- Kỹ sư Phan Văn Tại, Luận văn thạc sĩ khoa học kỹ thuật, *Nghiên cứu đổi mới chương trình đào tạo trung học Hàng hải Việt Nam*;

- Kỹ sư Phạm Viết Cường, Luận văn thạc sĩ kỹ thuật (2003), *Giải pháp nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh quốc tế của xuất khẩu thuyền viên Việt Nam tới năm 2010*;

Ngoài ra, còn có một số bài nghiên cứu được đăng tải trên các tạp chí như:

- ThS. Phạm Xuân Dương (2006), *Nhu cầu nguồn nhân lực Hàng hải trên thế giới*, Tạp chí Visaba – Time, số 86, tháng 08/2006;

- TS. Đặng Văn Uy, ThS. Phạm Xuân Dương (2006), *Dự báo nguồn nhân lực Hàng hải ở Việt Nam giai đoạn 2005 – 2010 và định hướng 2020*, Tạp chí Visaba – Time, số 89, tháng 09/2006;

- ThS. Mai Văn Khang, *Phát huy nguồn lực lao động thuyền viên của ngành Hàng hải Việt Nam*, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 7/2007;

- ThS. Mai Văn Khang, *Chiến lược đào tạo thuyền viên cho ngành Hàng hải Việt Nam*, Tạp chí Hàng hải Việt Nam;

- Thuyền trưởng Tiểu Văn Kinh, *Phát triển nguồn nhân lực Hàng hải chất lượng cao cho ngành Hàng hải nước nhà*, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 10/2012.

Sửa đổi Manila 2010 đối với STCW78/95 đã được thông qua, có hiệu lực và đã được áp dụng triệt để từ ngày 01/7/2017. Vì vậy, toàn bộ công việc đào tạo, phát triển nguồn nhân lực Hàng hải Việt Nam đảm bảo chất lượng, có thể cạnh tranh để tiến vào thị trường lao động quốc tế phải lấy việc triển khai toàn diện và có hiệu quả STCW78/95 Sửa đổi 2010 làm giải pháp.

Qua nghiên cứu cho thấy, các công trình nêu trên đã phân tích nhiều vấn đề sâu sắc trong một số lĩnh vực và đưa ra các giải pháp để áp dụng vào thực tiễn. Tuy nhiên, các giải pháp trong các nghiên cứu đó vẫn chưa đáp ứng được những sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW.

Như vậy, cho đến nay, có thể nói chưa có công trình nghiên cứu cụ thể trong nước công bố về “*Nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo, phát triển nguồn nhân lực Hàng hải Việt Nam*” đáp ứng đầy đủ các chuẩn mực của STCW 78/95/ Sửa đổi 2010.

Các kết quả nghiên cứu trong đề tài luận án của tác giả có nhiều điểm mới đóng góp cho phát triển nguồn nhân lực hàng hải Việt Nam, cụ thể:

- Luận án đánh giá được nhu cầu đào tạo huấn luyện thuyền viên trên Thế giới và ở Việt Nam, đánh giá thực trạng các cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải ở Việt Nam, phân tích được những bất cập, tồn tại trong công tác này;

- Luận án phân tích, đánh giá sâu sắc tác động của Công ước STCW 78/2010 đến công tác đào tạo huấn luyện ở Việt Nam, việc thích ứng của ngành Hàng hải và các cơ sở đào tạo huấn luyện đối với các sửa đổi bổ sung của Công ước đến chương trình, trang thiết bị huấn luyện, phương pháp đào tạo huấn luyện và cấp giấy chứng nhận cho người đi biển;

- Luận án đề xuất được 4 nhóm giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả đào tạo huấn luyện của các cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải, gồm:

- + Đề xuất xây dựng Hệ thống quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- + Đề xuất mô hình E – Learning trong đào tạo huấn luyện hàng hải;
- + Đề xuất xây dựng Bộ quy chuẩn cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- + Đề xuất xây dựng Bộ tiêu chuẩn đánh giá thuyền viên, cũng như xem xét đề xuất giải pháp thành lập trung tâm sát hạch thuyền viên độc lập ở Việt Nam.

3. Mục đích nghiên cứu của luận án

Nghiên cứu đánh giá thực trạng thuyền viên Việt Nam hiện nay: Đi sâu phân tích những điểm yếu, điểm còn hạn chế của thuyền viên Việt Nam;

Nghiên cứu đánh giá thực trạng công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên Việt Nam hiện nay: Chỉ ra các điểm mạnh, điểm yếu thông qua việc phân tích số liệu;

Nghiên cứu những tác động của Sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW tới công tác Đào tạo – Huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam: “Sửa đổi lớn, nhiều việc cần làm”;

Tìm hiểu và đưa ra dự báo về nhu cầu nguồn nhân lực (Thuyền viên) chất lượng cao (có kiến thức chuyên môn vững vàng, trình độ ngoại ngữ, kỹ năng thực hành, đáp ứng đầy đủ các chuẩn mực của Sửa đổi Manila 2010 đối với STCW78/95) cho thị trường lao động trong nước và quốc tế;

Nghiên cứu, đề xuất được các giải pháp hữu hiệu nhằm nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực hàng hải Việt Nam đáp ứng nhu cầu ngày càng cao cả về số lượng lẫn chất lượng của thị trường lao động hàng hải trong nước và quốc tế.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của luận án

Đối tượng nghiên cứu:

- Công ước và Bộ luật STCW78/95, Sửa đổi bổ sung 2010;
- Đội ngũ sĩ quan, thuyền viên Việt Nam hiện nay;

- Công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên ở Việt Nam;
- Thị trường lao động thuyền viên trong nước và quốc tế.

Phạm vi nghiên cứu:

Tác giả tập trung giải quyết các vấn đề sau:

- Phân tích tác động của sửa đổi 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW tới thuyền viên Việt Nam; công tác đào tạo, huấn luyện tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên Việt Nam, đặc biệt trong bối cảnh các sửa đổi bổ sung đã được áp dụng triệt để từ ngày 01/7/2017 (thời kỳ chuyển đổi hay giai đoạn ân huệ đã kết thúc);
- Khảo sát, lấy số liệu mới để phân tích thực trạng thuyền viên Việt Nam: Chỉ rõ điểm mạnh, điểm hạn chế của thuyền viên Việt Nam so với tiêu chuẩn chung của thế giới;
- Phân tích điểm mạnh và điểm hạn chế trong công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại các cơ sở đào tạo huấn luyện thuyền viên nước ta; đồng thời tác giả có tiến hành so sánh với một số nước trong khu vực và quốc tế.

5. Phương pháp nghiên cứu

Trong quá trình thực hiện đề tài luận án, tác giả đã sử dụng các phương pháp nghiên cứu sau:

- Phương pháp thống kê: Lấy số liệu thực tế ở các công ty vận tải, Phòng đăng ký tàu biển thuyền viên, Cục hàng hải Việt Nam; các cơ sở đào tạo – huấn luyện hàng hải trong nước;
- Phương pháp so sánh: Dựa trên các kết quả nghiên cứu và số liệu thu thập được, lập các bảng, biểu đồ so sánh;
- Phương pháp phân tích: Lựa chọn mục tiêu và các nhiệm vụ cơ bản của Luận án;
- Phương pháp phân tích tài liệu: Phân tích các tài liệu sẵn có từ các nguồn tài liệu liên quan đến đề tài luận án như Công ước và Bộ luật STCW78/95, sửa đổi bổ sung 2010; các đề tài khoa học; các bài báo đăng trên các tạp chí khoa học trong và ngoài nước;

- Phương pháp nghiên cứu trường hợp điển hình: Phương pháp này được sử dụng nhằm tìm hiểu những thuận lợi, khó khăn cũng như những kinh nghiệm, những giải pháp mới của một số Quốc gia trong khu vực và trên thế giới trong công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên;

- Phương pháp chuyên gia: Thu thập các ý kiến của các chuyên gia trong lĩnh vực hàng hải; trong lĩnh vực đào tạo, huấn luyện thuyền viên...

6. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn

Đề tài luận án, sau khi được nghiệm thu và chỉnh sửa sẽ là một sản phẩm có ý nghĩa khoa học và thực tiễn cao:

*** Ý nghĩa khoa học:**

- Đề tài luận án là định hướng khoa học, là tài liệu tham khảo hữu ích cho các cấp có thẩm quyền, các chuyên gia trong lĩnh vực hàng hải; các chuyên gia trong lĩnh vực đào tạo, huấn luyện thuyền viên và những ai quan tâm đến lĩnh vực hàng hải;

- Là cơ sở khoa học để kiến nghị các cấp có thẩm quyền, các bên liên quan trong việc đổi mới công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên nhằm từng bước nâng cao chất lượng nguồn nhân lực (thuyền viên) đáp ứng thị trường lao động trong nước và quốc tế;

- Đề tài luận án đã hệ thống hóa được các cơ sở lý thuyết liên quan đến công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại Việt Nam.

*** Ý nghĩa thực tiễn:**

- Đánh giá được thực trạng thuyền viên Việt Nam hiện nay về điểm yếu, điểm còn hạn chế (qua phân tích số liệu thực tế);

- Đánh giá được thực trạng công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên Việt Nam hiện nay;

- Nghiên cứu và dự báo nhu cầu nguồn nhân lực (thuyền viên) chất lượng cao cho thị trường lao động trong nước và quốc tế.

- Xây dựng và phát triển hệ thống quản lý điện tử nhằm nâng cao hiệu quả làm việc của các cơ sở đào tạo – huấn luyện thuyền viên tại Việt Nam.

7. Kết quả nghiên cứu và đóng góp của luận án

Luận án “*Nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo, phát triển nguồn nhân lực Hàng hải Việt Nam*” đưa ra bức tranh tổng thể về vai trò, tầm quan trọng của nguồn nhân lực thuyền viên Việt Nam trong việc hiện thực hóa thành công quan điểm chỉ đạo của Đảng về định hướng chiến lược biển Việt Nam. Luận án đánh giá được thực trạng đội ngũ sĩ quan, thuyền viên Việt Nam hiện nay, đồng thời đưa ra dự báo nhu cầu nguồn nhân lực (thuyền viên) chất lượng cao cho thị trường lao động trong nước và quốc tế.

Hơn nữa, luận án cũng chỉ rõ được những điểm bất cập, những điểm còn hạn chế trong công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại Việt Nam.

Ngoài ra, luận án đã phân tích được những tác động của sửa đổi Manila 2010 đối với công ước và bộ luật STCW tới thuyền viên Việt Nam, tới công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên Việt Nam.

Trên cơ sở hệ thống hóa các cơ sở lý thuyết về vấn đề nghiên cứu, tác giả đề xuất nhóm giải pháp hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực (thuyền viên) đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thị trường lao động trong nước và quốc tế.

Đặc biệt, thông qua việc thực hiện nghiên cứu đề tài luận án, tác giả đề xuất xây dựng thành công:

- Bộ tiêu chuẩn thuyền viên Việt Nam;
- Bộ tiêu chuẩn đánh giá các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên Việt Nam;
- Mô hình quản lý cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên điện tử đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn văn bản, qui phạm pháp luật hiện hành.

8. Kết cấu của luận án

Kết cấu luận án được tác giả trình bày theo thứ tự sau:

- Phần mở đầu;
- Phần nội dung (gồm 3 chương);

- Phần kết luận và kiến nghị;
- Danh mục các công trình khoa học đã công bố liên quan đến đề tài luận án;

- Tài liệu tham khảo;

Phần nội dung của luận án được chia thành 3 chương như sau:

Chương I: Đánh giá thực trạng thuyền viên Việt Nam hiện nay và dự báo nhu cầu nguồn nhân lực (thuyền viên) cho thị trường lao động trong nước và quốc tế;

Chương II: Tác động của công ước STCW 78/95/2010 đến công tác đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam;

Chương III: Các giải pháp nâng cao hiệu quả đào tạo và huấn luyện của các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải

CHƯƠNG I: CÔNG TÁC ĐÀO TẠO VÀ HUẤN LUYỆN THUYỀN VIÊN TẠI MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI VÀ VIỆT NAM

1.1. Giới thiệu chung và đánh giá nhu cầu đào tạo thuyền viên

1.1.1. Giới thiệu chung

Hàng hải là một ngành hoạt động trong môi trường khắc nghiệt - môi trường biển. Lịch sử đã chứng kiến rất nhiều tai nạn hàng hải nghiêm trọng, những con tàu khổng lồ kèm theo nhiều sinh mạng, của cải đã bị cuốn trôi; đặc biệt là gây ô nhiễm ảnh hưởng đến môi trường sinh thái đại dương.

Để ngăn ngừa những thảm họa này, trước hết người ta cho rằng cách tốt nhất phải có tàu và trang thiết bị tốt. Do đó Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã đưa ra những luật lệ, qui định, yêu cầu... đối với tàu và trang thiết bị trên tàu nhằm giúp cho “hàng hải an toàn, an ninh và hiệu quả trên biển sạch” (Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans). Tuy nhiên, bản thân mỗi con tàu chỉ là những khối sắt thép vô tri, vô giác, dù có hiện đại đến đâu thì con người mới chính là “linh hồn” thổi sức sống cho mỗi con tàu, làm cho nó hoạt động được.

Theo thống kê của các chuyên gia hàng hải thì khoảng 80% tai nạn hàng hải là do có sai sót của con người. Hầu như (nếu không muốn nói là tất cả) các vụ đâm va và mắc cạn đều do con người. Các vụ cháy nổ cũng chủ yếu do yếu tố con người gây ra. Việc chìm và đắm tàu do thời tiết có thể coi là bất khả kháng, nhưng cũng có thể hạn chế được nếu người điều khiển biết sử dụng dịch vụ dẫn đường kết hợp với kiến thức tốt về khí tượng hải dương. Ngay cả các vụ tai nạn liên quan đến hỏng hóc cơ khí đôi khi cũng có thể do lỗi bảo dưỡng, bảo trì thiết bị gây nên.

Quan tâm đến yếu tố con người trong an toàn hàng hải, IMO đã có những bộ luật mang tính nhân văn như Công ước Quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, cấp giấy chứng nhận và trực ca của thuyền viên (STCW). Một Bộ luật về yếu tố con người (Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế ISM Code) cũng đã được áp dụng. Ngoài ra, IMO cũng chuẩn hoá chương trình đào tạo cho các trường và các viện hàng hải theo các chương trình mẫu (Model Course), được

biên soạn bởi các chuyên gia có kinh nghiệm, để cung cấp tài liệu đào tạo thuyền viên, phổ biến những nghiên cứu về hàng hải.

Các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải các cấp của các quốc gia trên thế giới có nhiệm vụ đào tạo và huấn luyện cho các sỹ quan, thuyền viên làm việc trên các tàu vận tải biển của đội tàu biển quốc gia và phục vụ cho xuất khẩu thuyền viên ra nước ngoài.

Ngoài ra, các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải ở các quốc gia còn được giao nhiệm vụ huấn luyện và cấp các chứng chỉ chuyên môn đi biển cho thuyền viên theo công ước của IMO. Do đó, trách nhiệm của các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải các cấp của mỗi quốc gia hiện nay rất quan trọng. Vì chất lượng một con tàu đi biển phụ thuộc rất nhiều vào trình độ chuyên môn của đội ngũ sỹ quan, thuyền viên trên tàu, mặt khác trình độ chuyên môn của đội ngũ sỹ quan, thuyền viên trên các con tàu vận tải biển lại phụ thuộc rất nhiều vào chất lượng đào tạo, huấn luyện của các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải. Chính vì lẽ đó mà chất lượng đào tạo, huấn luyện sỹ quan, thuyền viên tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải đang được Chính phủ của tất cả các quốc gia có ngành hàng hải nói chung và Việt Nam nói riêng rất quan tâm.

Trong chương này, tác giả trình bày tổng quan về công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải ở một số quốc gia trong khu vực và trên thế giới và các bài học kinh nghiệm rút ra; đây sẽ là cơ sở để tác giả đối chiếu đánh giá thực trạng công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại Việt Nam.

1.1.2. Đánh giá về nhu cầu đào tạo và huấn luyện thuyền viên

1.1.2.1. Nhu cầu đào tạo và huấn luyện trên thế giới

Cùng với sự phát triển của thương mại quốc tế trong xu hướng toàn cầu hóa, lượng hàng hóa vận tải đường biển ngày càng tăng nhanh dẫn đến nhu cầu ngày càng cao về số lượng và chất lượng của đội ngũ thuyền viên phục vụ trên các tàu biển quốc tế và khu vực.

Theo thống kê của Văn phòng vận tải biển quốc tế (International Chamber of Shipping – ICS) [81]: Số lượng thuyền viên hiện đang làm việc

trên các tàu biển thương mại quốc tế là khoảng 1.647.500 thuyền viên (774.000 là sỹ quan và 873.500 là thủy thủ).

Số liệu khảo sát của Văn phòng vận tải biển quốc tế (International Chamber of Shipping – ICS, số liệu khảo sát quý IV, năm 2019) chỉ ra 5 Quốc gia cung cấp thuyền viên lớn nhất trên thế giới hiện nay là: Trung Quốc, Philippines, Indonesia, Nga và Ukraine. Trong đó, Trung Quốc, Philippines, Indonesia, Nga và Ukraine là các nước có số lượng thuyền viên lớn nhất, bao gồm cả sỹ quan và thủy thủ. Philippines là quốc gia có số lượng thủy thủ lớn nhất, sau đó tới Trung Quốc, Indonesia, Nga và Ukraine; Trung Quốc là Quốc gia đứng đầu về số lượng sỹ quan rồi đến Philippines, Ấn Độ, Indonesia và Nga.

Tổ chức này (International Chamber of Shipping) cũng chỉ ra [81]: Nhu cầu cho sỹ quan tăng mạnh 24.1%, trong khi đó nhu cầu cho thủy thủ chỉ tăng khoảng 1%. Như vậy có thể dễ dàng nhìn thấy xu hướng tăng về nguồn cung cho thuyền viên, đặc biệt là đội ngũ sỹ quan trong thời gian tới để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường lao động thuyền viên thế giới.

Đội tàu biển thế giới hiện sử dụng khoảng 40% thuyền viên được cung cấp từ các quốc gia công nghiệp phát triển, phần lớn là sỹ quan có trình độ, chuyên môn cao, tiếng Anh giỏi, được đào tạo bài bản đáp ứng được yêu cầu hiện đại hóa và chuyên môn hóa đội tàu biển; số còn lại 60% chủ yếu là thủy thủ, thợ máy, phục vụ viên đến từ các nước Châu Á, Châu Phi... Đây là lực lượng đào tạo theo mô hình thực hành, có sức khỏe tốt, nghiệp vụ đi biển và tiếng Anh tốt, ý thức tổ chức kỷ luật cao, thích nghi tốt với điều kiện làm việc.

Các quốc gia có nguồn cung ứng thuyền viên chính từ Viễn Đông và Đông Âu là Nga, Ukraine, Croatia, Latvia;

Trung Quốc là một trong những nước cung ứng số lượng lớn thuyền viên, chủ yếu cho đội tàu trong nước; các nước cung ứng nhiều thuyền viên khác là Philippines, Indonesia, Mỹ, Nhật, Hàn Quốc,...

Số lượng thuyền viên Việt Nam trên thị trường thế giới còn rất thấp, do đó chúng ta cần có chủ trương chính sách cụ thể để đẩy mạnh việc xuất khẩu thuyền viên trong tương lai.

Thông qua việc phân tích số liệu ở trên, tác giả nhận thấy nhu cầu đào tạo, huấn luyện thuyền viên cho thị trường lao động quốc tế hiện tại rất cao.

1.1.2.2. Nhu cầu đào tạo và huấn luyện ở Việt Nam

Theo số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam tính đến tháng 03/2020, Việt Nam có khoảng 43.390 thuyền viên đang làm việc trên tàu biển (trong đó khoảng từ 3.000 - 5.000 thuyền viên làm việc cho các chủ tàu nước ngoài); căn cứ xu hướng phát triển đội tàu trong nước cũng như nhu cầu bổ sung lực lượng thuyền viên nghỉ hưu, bỏ nghề, tính đến năm 2030 Việt Nam cần đào tạo mới khoảng 15.000 thuyền viên (trong đó 7.000 người bổ sung theo yêu cầu phát triển đội tàu, 8.000 người thay thế lực lượng hiện có).

Bảng 1.1. Thống kê số lượng thuyền viên Việt Nam tính đến 03/2020 (Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam)

STT	CHỨC DANH		HẠNG			TỔNG SỐ
			NHẤT Trên 3000GT trên 3000KW	HAI 500-3000 GT 750-3000 KW	BA dưới 500 GT dưới 750 KW	
1	Thuyền trưởng		2,341	1,551	363	4,255
2	Đại Phó		1,512	590	45	2,102
3	Sỹ Quan Boong		4,580		27	4,607
4	Thủy thủ trực ca	AB	7,467			13,113
		OS	5,646			
5	Máy Trưởng		2383	1086	583	4,052
6	Máy hai		1335	262	19	1,616
7	Sỹ quan máy		4,448		111	4,559
8	Thợ máy trực ca	AB	4,601			8,530
		Oiler	3,929			
9	Sỹ quan kỹ thuật điện		331			0
10	Thợ kỹ thuật điện		577			556
						43,390

Ngoài ra, Đảng và Nhà nước ta có chủ trương đẩy mạnh việc xuất khẩu thuyền viên chiếm lĩnh thị trường lao động thuyền viên thế giới nhằm tận dụng tốt lợi thế của một Quốc gia có biển và có nguồn nhân lực phong phú. Chính vì vậy ở Việt Nam, vấn đề đào tạo và huấn luyện hàng hải cũng cần được nâng cao để tăng cường đội ngũ thuyền viên Việt Nam cả về số lượng và chất lượng.

Do đó, vai trò nhiệm vụ của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đang trở nên quan trọng hơn bao giờ hết để phục vụ nhu cầu về thuyền viên trên các đội tàu trong và ngoài nước.

1.2. Công tác đào tạo thuyền viên ở một số quốc gia

Bằng phương pháp nghiên cứu trường hợp điển hình, tác giả tìm hiểu những thuận lợi, khó khăn cũng như những kinh nghiệm, những giải pháp mới của một số Quốc gia trong khu vực và trên thế giới trong công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên, cụ thể:

1.2.1. Philippines

Trong hàng chục năm qua, Philippines luôn là quốc gia đứng đầu về cung ứng thuyền viên có chất lượng cao cho các đội tàu trên thế giới; số lượng thuyền viên Philippines làm việc trên tàu biển nước ngoài hiện khoảng 400.000 người - chiếm 28% tổng số thuyền viên quốc tế đang làm việc trên các tàu nước ngoài. Số thuyền viên Philippines làm việc cho các chủ tàu nước ngoài có hơn 9 vạn sỹ quan (24%), 14 vạn thủy thủ (38%), xấp xỉ 14 vạn là đầu bếp, nhân viên bàn, phòng nghỉ, vui chơi giải trí, quản lý nhà hàng,... trên các tàu khách (37%), thu về nước gần 5 tỷ USD, chiếm 22% trong tổng số 19,4 tỷ USD của lực lượng lao động làm thuê Philippines từ nước ngoài gửi về nước [81].

Thuyền viên Philippines được tuyển dụng nhiều nhất trên thế giới chủ yếu là thủy thủ và thợ máy với những ưu điểm nổi bật như:

- Có ngoại ngữ (tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha) rất tốt;
- Có sức khỏe tốt, khả năng chịu đựng cường độ lao động cao;
- Được đào tạo và huấn luyện theo mô hình thực dụng của phương Tây nên rất thạo việc;

- Ý thức tổ chức kỷ luật và khả năng hội nhập cộng đồng rất tốt.

Để có được lượng thuyền viên chất lượng cao và cung ứng được với số lượng lớn như nêu trên, Philippines đã đầu tư hơn 50 cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên theo yêu cầu của Công ước STCW, trong đó chỉ có 1 Học viện hàng hải do Nhà nước quản lý, còn lại là các Trường và Trung tâm huấn luyện dưới hình thức tư nhân, liên doanh, liên kết hoặc do các công ty vận tải biển nước ngoài lập tại Philippines kinh doanh.

Bảng 1.2. Phân bố địa lý các khu vực có các trung tâm đào tạo, huấn luyện hàng hải ở Phillipines

Khu vực	Số cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải	Chiếm tỷ lệ %
Khu vực thủ đô Manila	29	58
Khu vực I (Ilocos Region)	2	4
Khu vực II (Cagayan, Tuguegarao)	0	0
Khu vực III (Central Luzon)	2	4
Khu vực IV (Sothern Tagalog)	2	4
Khu vực V (Bicol Region)	2	4
Khu vực VI (Western Visayas)	3	6
Khu vực VII (Central Visayas)	4	8
Khu vực VIII (Easern Visayas)	0	0
Khu vực IX (Zamboanga Peninsula)	1	2
Khu vực X (Nothern Mindanao)	1	2
Khu vực XI (Davao Region)	1	2
Khu vực XII (Soccsargen)	1	2
Khu vực XIII (Caraga Region)	1	2
Cơ sở do Nhà nước quản lý	1	2
Tổng số	50	100%

Từ những kết quả đào tạo, huấn luyện và xuất khẩu thuyền viên của Philippines, có thể rút ra được những bài học sau đây:

- + Đầu tư phát triển các cơ sở đào tạo thuyền viên;
- + Có chính sách khuyến khích xuất khẩu thuyền viên;
- + Quy hoạch mạng lưới cơ sở đào tạo thuyền viên được phân bố rộng đều khắp cả nước, đáp ứng đầy đủ nhu cầu của học viên;
- + Xây dựng được hệ thống đăng ký thuyền viên được kiểm soát hết sức khắt khe và chính xác.

1.2.2. Indonesia

Hiện nay, Indonesia cũng là một trong những nước thuộc Khu vực Đông Nam Á có số thuyền viên xuất khẩu lớn. Thuyền viên của Indonesia hiện nay chủ yếu được xuất khẩu sang các thị trường Hà Lan, các nước EU, Hàn Quốc và Đài Loan (đội tàu đánh cá), Nhật Bản (đội tàu đánh cá xa bờ).

Hệ thống đào tạo huấn luyện hàng hải của Indonesia bao gồm 30 cơ sở, trong đó có 07 cơ sở do Nhà nước quản lý và 23 cơ sở không thuộc Nhà nước quản lý. Rất nhiều cơ sở huấn luyện do các hãng vận tải biển lớn đầu tư tại Indonesia theo hình thức liên doanh, bao gồm các Hãng MOL, NYK (Nhật Bản), Shell (Hà Lan) [81].

Từ những kết quả đạt được của Indonesia, có thể rút ra những bài học sau:

- Được sự quan tâm của Chính phủ;
- Chính phủ Indonesia cũng đã ban hành những chính sách miễn giảm thuế thu nhập cho thuyền viên xuất khẩu.
- Cũng tương tự như Philippines, Indonesia đã đưa vào ban hành hệ thống quản lý đăng ký thuyền viên qua mạng máy tính liên thông với các cơ quan chức năng có liên quan.

1.2.3. Trung Quốc

Hiện nay, Trung Quốc là một trong những quốc gia có đội tàu biển lớn nhất thế giới với tổng tấn trọng tải khoảng gần 70 triệu DWT. Số lượng

thuyền viên của Trung Quốc là 1,2 triệu, trong đó thuyền viên viễn dương vào khoảng gần 400.000 người [81].

Trung Quốc có 5 trường hàng hải đào tạo sỹ quan ở bậc đại học; các trường hàng hải này đều có bề dày kinh nghiệm trong đào tạo huấn luyện hàng hải mà trước hết phải kể đến là Trường Đại học Hàng hải Thượng Hải và Trường Đại học Hàng hải Đại Liên. Các trường đại học hàng hải của Trung Quốc đều có đội ngũ giảng viên giỏi với trình độ học vấn và tay nghề cao. Bên cạnh đó các cơ sở này đều được trang bị những trang thiết bị phục vụ đào tạo và huấn luyện rất hiện đại như: các hệ thống phòng thí nghiệm, các hệ thống mô phỏng, tàu thực tập.

Một số bài học kinh nghiệm trong việc đào tạo – huấn luyện hàng hải của Trung Quốc là:

- Chính phủ quan tâm sát sao trên mọi lĩnh vực để đào tạo tốt nhất;
- Luôn thay đổi tư duy đào tạo, thay đổi nội dung khóa học;
- Tối ưu hóa hệ thống đào tạo, áp dụng hình thức đào tạo khác nhau cho các cấp khác nhau;
- Cải tiến phương pháp giảng dạy, trang thiết bị, tăng thời lượng thực hành; nâng cao chất lượng đội ngũ giảng viên; áp dụng hệ thống quản lý chất lượng...

1.2.4. Nhật Bản

Nhật Bản là một Quốc gia có hệ thống đào tạo, huấn luyện Hàng hải tiên tiến trên thế giới, chương trình đào tạo, huấn luyện hàng hải của Nhật Bản thực sự đạt tiêu chuẩn theo Công ước STCW 78/95 sửa đổi 2010 của IMO và tiêu chuẩn Quốc gia.

Tư tưởng đào tạo – huấn luyện hàng hải mang tính toàn cầu, an toàn, tiết kiệm, ứng dụng tối đa công nghệ phần mềm, đào tạo chất lượng và sáng tạo, mục tiêu cuối cùng là làm cho sinh viên sau khi tốt nghiệp phải biết tự giải quyết được công việc.

Bài học rút ra ở đây như sau:

- * Tư tưởng chỉ đạo trong đào tạo huấn luyện hàng hải ở Nhật Bản:

- Đưa ra khái niệm mới về đào tạo huấn luyện hàng hải: “Phạm vi mang tính toàn cầu, với điều kiện phải đạt được mục tiêu về an toàn, sử dụng năng lượng kinh tế và bảo vệ môi trường; chú trọng đào tạo về công nghệ của các phần mềm (software), phần cứng (hardware) có liên quan đến vận tải biển”. Bên cạnh đó, đào tạo theo tín chỉ bắt đầu được ứng dụng;

- Khái niệm Hệ thống phối kết hợp với tàu (inter-ship system) trong đào tạo hàng hải. Mấu chốt của khái niệm này là “tàu” tham gia trực tiếp vào quá trình đào tạo hàng hải ở Nhật. Hay nói cách khác đó chính là các công ty có trách nhiệm tham gia sâu vào quá trình đào tạo hàng hải, cụ thể là tham gia vào xây dựng chương trình đào tạo huấn luyện, tài trợ kinh phí đào tạo cho các cơ sở đào tạo, bồi thường tai nạn và khuyến khích nghiên cứu các vấn đề khoa học mà các công ty quan tâm.

* Hệ thống đào tạo thuyền viên:

- Nhiệm vụ mới: Các cơ sở đào tạo hàng hải phải đảm bảo được 5 vấn đề cơ bản đào tạo sáng tạo, đào tạo có chất lượng, ứng dụng phương pháp giảng dạy mới, tạo cho sinh viên trở thành con người quốc tế, áp dụng hệ thống đào tạo phối kết hợp với tàu;

- Mục tiêu huấn luyện: Phải đảm bảo cho người học có khả năng thực hiện công việc tốt nhất cho dù họ làm việc ở đâu.

* Chương trình đào tạo hàng hải:

- Ý tưởng cơ bản để thiết kế chương trình đào tạo hàng hải của Nhật là: thời gian đào tạo 4 năm; nội dung chính của chương trình bao gồm các vấn đề vận hành, khai thác tàu (ship operation) và quản lý tàu (ship management);

- Chương trình đào tạo mới: Nhật đã áp dụng chương trình đào tạo theo tín chỉ (credentials examinations).

* Vai trò của chính phủ: Chiến lược đổi mới đào tạo hàng hải của Nhật không thể tách rời sự hỗ trợ của Chính phủ Nhật. Hiện tại chính phủ Nhật đã đưa ra những chính sách nhằm hỗ trợ người học và tương lai của họ sau này, như chính sách thuế, chính sách học phí. Hiện nay, Chính phủ còn duy trì Cơ

sở huấn luyện thuyền viên (Institute for Sea Training) rất lớn với 6 tàu thực tập, kinh phí hoạt động hàng năm khoảng trên 60 triệu đô la (USD).

Từ phân tích, đánh giá và so sánh về công tác đào tạo, huấn luyện Hàng hải của một số nước ta thấy, công tác đào tạo, huấn luyện Hàng hải của một số nước trong khu vực và thế giới có những ưu điểm sau:

- Công tác đào tạo, huấn luyện Hàng hải ở các quốc gia này hầu hết tuân thủ theo đúng quy định của STCW 78/95/2010. Tuy rằng: cách thức, biện pháp, mục tiêu mà các quốc gia áp dụng có thể khác nhau cho phù hợp với luật pháp của quốc gia mình;

- Nội dung chương trình đào tạo, huấn luyện Hàng hải có sự đa dạng, mềm dẻo, linh hoạt, thống nhất và chuẩn mực trong quản lý;

- Thực hiện công tác đào tạo nhằm phục vụ tốt cho sự chuyển đổi nghề nghiệp; tạo cơ hội cho người học, mang lại lợi ích và hiệu quả cho cá nhân người học, xã hội ...;

- Thời gian đào tạo phù hợp cho từng cấp học; các kỹ sư sau khi tốt nghiệp có thể đảm nhận ngay các chức danh sỹ quan;

- Áp dụng hệ thống quản lý chất lượng tiên tiến.

1.3. Công tác đào tạo thuyền viên ở Việt Nam

Tính đến nay hệ thống đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam đã được hình thành và trải qua nhiều giai đoạn phát triển. Đặc biệt kể từ khi Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo huấn luyện, chứng nhận và trực ca cho thuyền viên, 1978, bao gồm cả các sửa đổi bổ sung về Công ước và Bộ luật STCW (STCW 78/95) ra đời thì hệ thống đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam mới thực sự có hệ thống và tuân thủ hoàn toàn theo Công ước cũng như Luật pháp Quốc gia.

Thực tế cho thấy trong quá trình phát triển của mình, công tác đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam cũng đã đạt được một số thành tựu đáng khích lệ:

- Trong giai đoạn 1997 - 2005, Việt Nam đã đào tạo, huấn luyện được một số lượng sỹ quan thuyền viên lớn phục vụ cho thị trường lao động hàng hải trong nước cũng như quốc tế;

- Năm 2001, Tổ chức Hàng hải quốc tế IMO đã công nhận Việt Nam là một trong số 71 Quốc gia đầu tiên trên thế giới có tên trong danh sách trắng “White list”, tức là công tác đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam đã đáp ứng chuẩn quốc tế, đánh dấu bước tiến quan trọng trong công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Việt Nam.

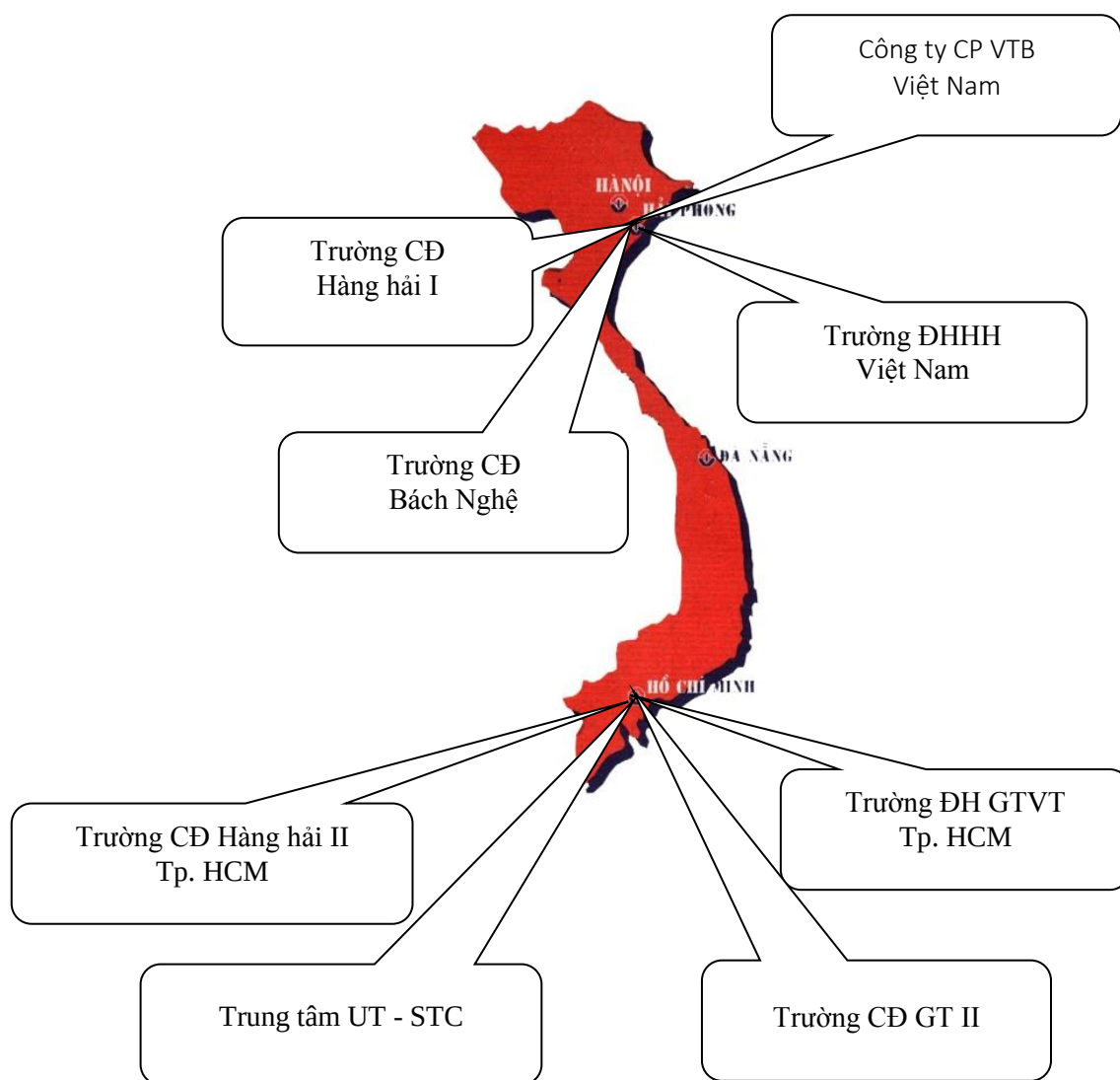
Hiện tại, Sửa đổi Manila đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95 đã có hiệu lực và được thực thi. Thủ tướng Chính phủ cũng đã phê duyệt Đề án “Triển khai thực hiện các qui định của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên năm 1978, sửa đổi 2010”. Nội dung của Đề án nhằm triển khai thực hiện đầy đủ, toàn diện các qui định của Công ước 78/2010 mà Việt Nam là thành viên; duy trì việc Việt Nam có tên trong danh sách trắng “White list” của Tổ chức Hàng hải quốc tế - IMO.

Bên cạnh những thành tựu đã đạt được, trong quá trình tham gia hội nhập quốc tế, thuyền viên Việt Nam vẫn còn bộc lộ một số hạn chế cần khắc phục. Để thấy được thực trạng công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Việt Nam, chúng ta phải có cái nhìn khách quan.

Bởi vậy tác giả tiến hành đánh giá thực trạng công tác đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam thông qua các vấn đề liên quan chủ yếu sau:

1.3.1. Mạng lưới phân bố các cơ sở đào tạo thuyền viên tại Việt Nam hiện nay

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đã cấp Giấy phép hành nghề huấn luyện thuyền viên cho các cơ sở huấn luyện tại trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Đại học Giao thông vận tải Tp. Hồ Chí Minh, Cao đẳng Hàng hải I, Cao đẳng Hàng hải II, Cao đẳng Bách nghệ Hải Phòng, Cao đẳng giao thông vận tải II, Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam và Trung tâm UT-STC (Tp. Hồ Chí Minh).



Hình 1.1. Mạng lưới các cơ sở đào tạo huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam

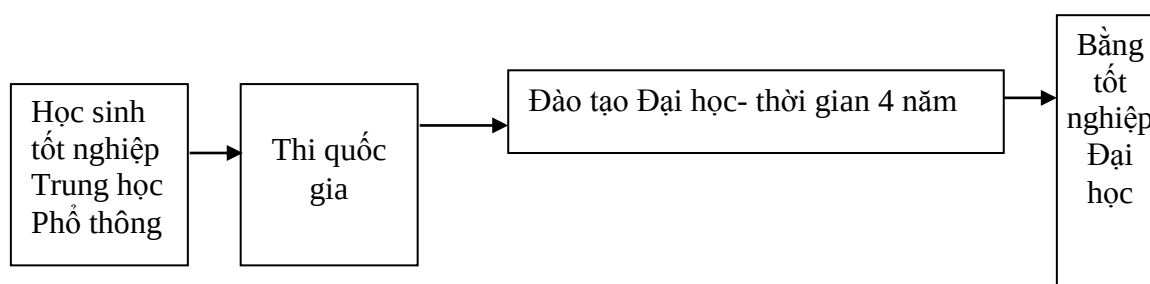
Như vậy sự phân bố mạng lưới cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải của Việt Nam còn hạn chế, Miền Trung là nơi có nhiều cảng biển lớn, nhiều khu công nghiệp tầm cỡ quốc gia, đây cũng là nơi có tiềm năng rất tốt trong việc cung cấp nguồn nhân lực cho ngành hàng hải. Nhưng thực tế, Miền Trung hiện nay chưa có bất kỳ một cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải nào. Bên cạnh đó, là một trong những vùng có nền kinh tế phát triển ở mức chưa cao của cả nước, nguồn nhân lực trẻ của miền Trung chưa có điều kiện để theo học tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Hải Phòng hay Tp. Hồ Chí Minh. Đây cũng là nguyên nhân góp phần vào sự thiếu hụt trầm trọng nguồn nhân lực phục vụ cho sự phát triển công nghiệp hàng hải tại Miền Trung.

1.3.2. Hệ thống đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ cho thuyền viên ở Việt Nam hiện nay

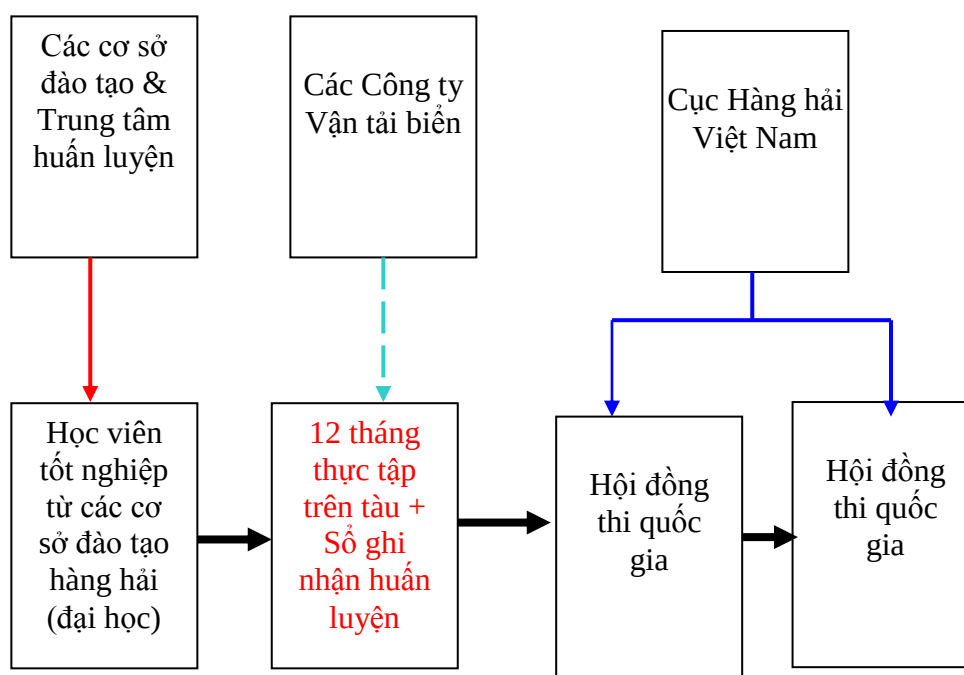
Đối với tất cả các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải hiện nay, Bộ Giao thông Vận tải quản lý về mặt Nhà nước; khung chương trình Đào tạo chịu sự quản lý của Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động và Thương binh xã hội. Riêng các chương trình Huấn luyện, Bồi dưỡng thuyền viên do Bộ GTVT quản lý.

Nội dung chương trình Đào tạo có cấu trúc bao gồm: các môn cơ bản, các môn cơ sở, các môn chuyên môn, tiếng Anh và thời gian thực tập tại xưởng, tại phòng thực hành và trên tàu.

Đặc điểm của hệ thống huấn luyện và cấp chứng chỉ hàng hải của Việt Nam:

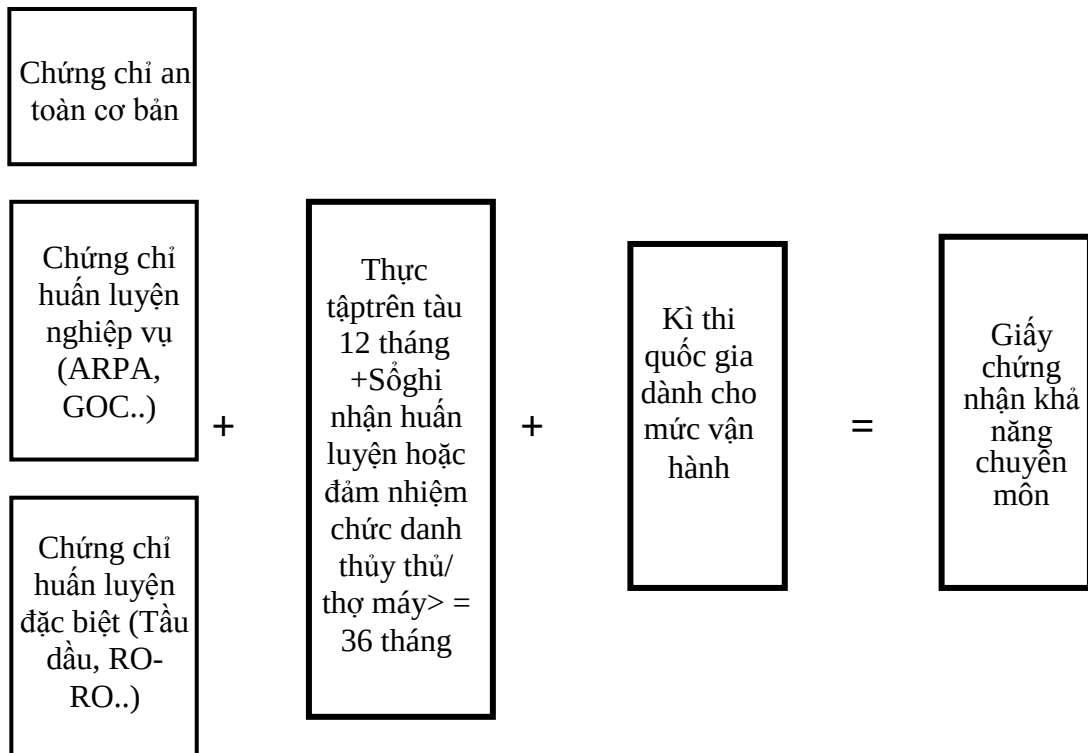


Hình 1.2. Mô hình đào tạo hàng hải trình độ Đại học



Hình 1.3. Hệ thống huấn luyện và cấp chứng chỉ

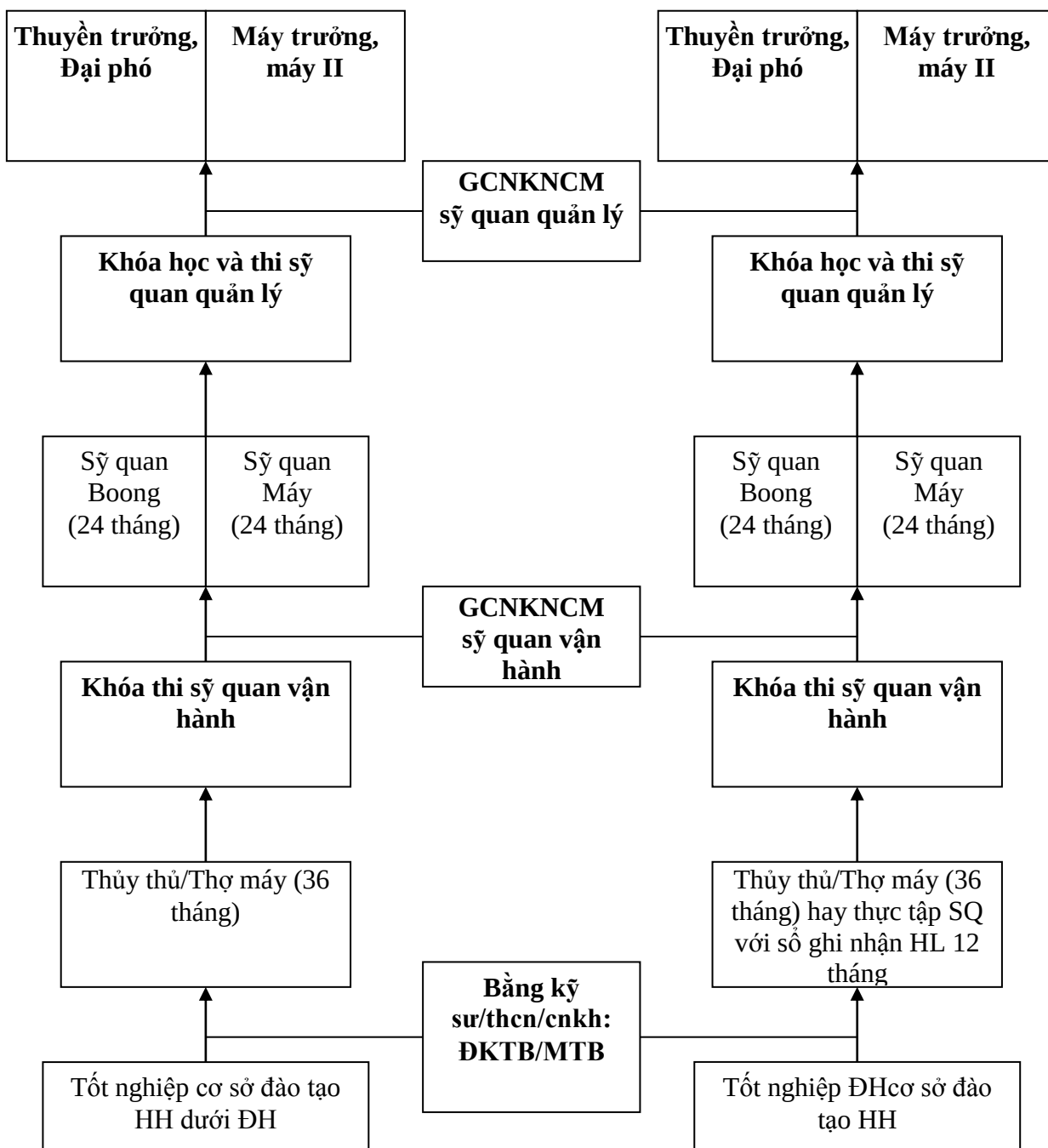
Điều kiện để được cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn:



Hình 1.4. Điều kiện để cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn mức vận hành

HẠNG TÀU:
T.D.T > 500 GT & C.S.M >
750KW

HẠNG TÀU:
T.D.T > 3000 GT & C.S.M >
3000KW



Hình 1.5. Hệ thống đào tạo, cấp bằng sỹ quan hàng hải

**Bảng 1.3. Thống kê thời gian đào tạo hệ chính quy các bậc học
hàng hải tại Việt Nam**

TT	Hệ đào tạo	Thời gian đào tạo (Tháng)	Tổng số tiết	Tổng số lý thuyết		Tổng số tiết bài tập, thực hành	
				Số tiết	Tỷ lệ	Số tiết	Tỷ lệ
1	Đại học	48	3225	2433	75,44	657	24,56
2	Cao đẳng	28	2845	2220	78,03	625	21,97
3	Trung học	24	1880	1300	69,15	580	30,85
4	CNKT	15	1140	752	65,96	388	34,04

1.3.3. Đánh giá năng lực đào tạo của các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam

Tác giả tiến hành đánh giá năng lực đào tạo của các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam về các mặt như:

- Chương trình đào tạo Hàng hải;
- Chương trình huấn luyện Hàng hải;
- Năng lực đội ngũ giáo viên, huấn luyện viên;
- Cơ sở vật chất và trang thiết bị của các cơ sở đào tạo, huấn luyện

Hàng hải;

1.3.3.1. Về chương trình đào tạo hàng hải

Nhìn chung các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải ở nước ta đã nhận thức đúng tầm quan trọng của công tác đào tạo, huấn luyện theo yêu cầu của Bộ luật STCW nên đã tích cực chuẩn bị, bổ sung hoàn thiện các điều kiện để phục vụ tốt công tác đào tạo, huấn luyện sỹ quan, thuyền viên, trong đó có nội dung chương trình đào tạo, huấn luyện sỹ quan Hàng hải, cụ thể như sau:

- Nội dung chương trình đào tạo sỹ quan hàng hải ở Việt Nam được thực hiện cơ bản, rộng về lý thuyết;

- Đã đáp ứng được các yêu cầu tối thiểu của STCW 95, được IMO đánh giá: “đầy đủ và hiệu quả”. Việt Nam là 1/71 quốc gia được xếp vào “Danh

sách trắng” ngay từ đợt đầu tiên (01/2001) và tại kỳ họp lần thứ 79 của Ủy ban an toàn hàng hải (MSC) từ 02/8 đến 08/12/2004 vẫn được xác nhận: Đáp ứng đầy đủ và hiệu quả theo qui định của Bộ luật STCW;

- Các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải đã và đang không ngừng nâng cấp cơ sở vật chất, bổ sung, hoàn thiện nội dung chương trình huấn luyện nhằm phục vụ tốt hơn công tác huấn luyện, đáp ứng yêu cầu cao về chất lượng, số lượng sỹ quan - thuyền viên làm việc trên các tàu biển và từng bước tăng thị phần xuất khẩu thuyền viên;

Tuy vậy, đánh giá thực chất về nội dung chương trình đào tạo, huấn luyện nói chung, sỹ quan nói riêng ta thấy vẫn còn tồn tại, bất cập bởi nhiều nguyên nhân như:

- Chưa tách biệt rõ ràng phần kiến thức, kỹ năng đào tạo với phần kiến thức, kỹ năng huấn luyện để tránh trùng lặp;

- Nội dung còn nặng về lý thuyết. Lý thuyết chiếm 70% tổng số thời gian học; các môn học chung, môn cơ bản, cơ sở chiếm trên 40 % phần lý thuyết.

1.3.3.2. Về chương trình huấn luyện hàng hải

Theo cách tổ chức của các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải ở Việt Nam thì mỗi cơ sở đào tạo đều có các Trung tâm huấn luyện. Chức năng của các trung tâm huấn luyện là “ tổ chức các khóa huấn luyện bắt buộc cho sỹ quan và thuyền viên nhằm đáp ứng đòi hỏi của Công ước STCW và các khóa huấn luyện khác theo yêu cầu của người học”. Các khóa huấn luyện theo yêu cầu của Công ước bao gồm:

- Huấn luyện an toàn cơ bản (Basic Safety Training);
- Huấn luyện nghiệp vụ (Professional Training);
- Huấn luyện đặc biệt (Special Training);
- Các khóa bồi dưỡng nâng cao, cập nhật kiến thức (Upgrading Training).

Đề cương của các khóa huấn luyện đều được soạn thảo dựa trên các đề cương mẫu (Model Course) do Tổ chức hàng hải Quốc tế (IMO) ban hành và

dựa vào thực tiễn đòi hỏi của Việt Nam đã được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt và ban hành thống nhất trên toàn quốc.

Việc tổ chức thực hiện huấn luyện được Bộ Giao thông Vận tải ủy quyền cho các Trung tâm huấn luyện thông qua cấp Giấy phép hành nghề. Tùy vào từng loại khóa huấn luyện, số lượng học viên dao động từ 10 đến 20 người. Chẳng hạn theo qui định của IMO nêu trong Chương trình mẫu (Model Course):

- Huấn luyện an toàn cơ bản: 20-30 người/khóa;
- Huấn luyện Radar/ ARPA: 2-3 người/ buồng (own ship);
- Huấn luyện GOC: 2-3 người/ buồng (own ship);
- Huấn luyện hệ thống hiển thị thông tin hải đồ điện tử (ECDIS): 01 người/ buồng;

Cuối mỗi khóa huấn luyện, học viên làm bài kiểm tra, hoặc kiểm tra trên các thiết bị mô phỏng, nếu đạt từ điểm trung bình trở lên sẽ được cấp chứng chỉ huấn luyện.

1.3.3.3. Đánh giá năng lực đội ngũ giáo viên/ huấn luyện viên

Trên cơ sở các tiêu chuẩn và tiêu chí đánh giá đội ngũ giáo viên/ huấn luyện viên đang làm công tác đào tạo, huấn luyện tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam, tác giả nhận thấy:

*** Điểm mạnh:**

- Nhìn chung đội ngũ giáo viên/ huấn luyện viên đang làm công tác đào tạo, huấn luyện tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải trong cả nước đã đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn và tiêu chí theo qui định hiện hành;
- Đội ngũ giáo viên/ huấn luyện viên có trình độ chuyên môn cao, nhiệt huyết trong việc đào tạo, huấn luyện;
- Đội ngũ giáo viên/ huấn luyện viên thường xuyên cập nhật kiến thức mới; không ngừng học tập bồi dưỡng nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ nhằm phục vụ ngày một tốt hơn công tác đào tạo, huấn luyện.

Các cơ sở đào tạo thường xuyên cử giáo viên/ huấn luyện viên tham gia các khóa học, khóa đào tạo bồi dưỡng, nâng cao trong và ngoài nước do Tổ chức hàng hải quốc tế IMO tổ chức.

Ở một số cơ sở đào tạo, huấn luyện luân phiên cử giáo viên/ huấn luyện viên tham gia công tác thực tế trên tàu biển nhằm trau dồi kinh nghiệm thực tế. Thực tế, nhiều giáo viên/ huấn luyện viên hiện tại là các thuyền trưởng, máy trưởng có uy tín làm việc trên các tàu biển cỡ lớn cho các đội tàu trong và ngoài nước.

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam là một trong những cơ sở đào tạo/ huấn luyện thuyền viên hàng đầu có chính sách cụ thể khuyến khích, yêu cầu giáo viên/ huấn luyện viên học tập tiếng anh, tin học, đổi mới phương pháp giảng dạy liên tục cho phù hợp với tình hình mới.

- Đội ngũ giáo viên/ huấn luyện viên gần gũi, nắm bắt được điểm mạnh và hạn chế của học viên trong từng khóa đào tạo/ bồi dưỡng nên điều chỉnh nội dung, phương pháp giảng dạy, huấn luyện kịp thời và rất phù hợp giúp học viên tiếp thu tốt, hứng thú với việc học;

*** Một số điểm hạn chế:**

Bên cạnh các ưu điểm nêu trên, đội ngũ giáo viên/ huấn luyện viên ở các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải trong cả nước còn bộc lộ một số điểm yếu cần khắc phục như sau:

- Một số giáo viên/ huấn luyện viên chậm đổi mới, cập nhật kiến thức truyền đạt và phương pháp giảng (Giáo viên/ huấn luyện viên truyền đạt kiến thức theo phương pháp truyền khẩu, “thầy nói trò nghe” thụ động);

- Tỷ lệ giảng dạy lí thuyết và thực hành của giáo viên/ huấn luyện viên bị chênh lệch lớn;

- Một số giáo viên/ huấn luyện viên vẫn chưa chịu khó cập nhật kiến thức mới, nguyên nhân chủ yếu ở đây là: trình độ ngoại ngữ còn chưa cao nên việc tham khảo được các tài liệu nước ngoài còn bị hạn chế; một số trường chưa có qui định rõ ràng về chức năng nhiệm vụ và thưởng phạt đối với giáo viên, nên tinh thần tự giác chưa cao;

- Ở một số cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải vẫn có hiện tượng các giáo viên đầu ngành chưa tập trung toàn tâm toàn ý với nhiệm vụ đào tạo huấn luyện của trường, nên chất lượng giảng dạy và quản lí rất thấp, ảnh hưởng đến chất lượng sinh viên ra trường.

1.3.3.4. Đánh giá về cơ sở vật chất và trang thiết bị của các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải

Cơ sở vật chất và trang thiết bị phục vụ đào tạo huấn luyện hàng hải là khâu rất quan trọng để đảm bảo chất lượng đào tạo huấn luyện nguồn nhân lực cho ngành hàng hải Việt Nam.

Về cơ bản các cơ sở đào tạo huấn luyện đã đáp ứng được nhu cầu tối thiểu về chủng loại các cơ sở vật chất và các trang thiết bị phục vụ công tác đào tạo và huấn luyện như: phòng học, phòng thực hành, cơ sở huấn luyện an toàn cơ bản, các thiết bị mô phỏng, thư viện và tài liệu học tập.

Về phòng học, phần lớn các cơ sở đào tạo chưa có những phòng học chuyên ngành, bố trí phòng học theo bộ môn để dễ dàng cho việc đặt các giáo cụ trực quan, các thiết bị hỗ trợ giảng dạy.

Tuy nhiên, các trang thiết bị thí nghiệm vẫn còn nghèo nàn và lạc hậu, chưa đủ năng lực để làm tốt các bài thí nghiệm, bài thực hành theo qui định ở đề cương môn học, cũng như không đủ số lượng để phục vụ số đông người học. Do vậy, ở nhiều môn, việc làm thí nghiệm và thực hành chỉ là ví dụ.

Các phòng mô phỏng không đủ về số lượng để thực hiện công tác huấn luyện cho học viên theo qui định của Tổ chức Hàng hải Quốc tế.

Phần lớn các cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải chưa có tàu thực tập. Trường Đại học Hàng hải Việt Nam có 1 tàu huấn luyện loại nhỏ (Dự kiến 08/2020, trường Đại học Hàng hải Việt Nam sẽ tiếp nhận thêm 01 tàu thực tập Hanara do Chính phủ Hàn Quốc viện trợ không hoàn lại); Trường ĐH Giao thông Vận tải Tp. HCM có 1 tàu huấn luyện; các trường khác thì không có tàu thực tập đúng nghĩa mà nếu có thì cũng chỉ dành được một số lượng rất ít chỗ để sinh viên thực tập;

Thư viện tại một số cơ sở đào tạo hàng hải chưa đáp ứng được nhu cầu học tập của sinh viên, số đầu sách còn hạn chế; tài liệu nước ngoài ít và nếu có thì sinh viên cũng không tham khảo được do chưa đáp ứng yêu cầu về ngoại ngữ.

1.4. Thực trạng thuyền viên Việt Nam hiện nay

Chất lượng đội ngũ thuyền viên tàu biển Việt Nam phản ánh rõ nét chất lượng công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Việt Nam. Hiện nay, đội ngũ thuyền viên Việt Nam được đào tạo, huấn luyện chủ yếu ở trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Đại học Giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh, Cao đẳng Hàng hải I Hải phòng, Cao đẳng Hàng hải II, Cao đẳng Bách nghệ Hải phòng, Cao đẳng giao thông vận tải II, Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (Vosco) và Trung tâm UT - STC (Tp. Hồ Chí Minh).

1.4.1. Tiêu chuẩn chuyên môn của thuyền viên Việt Nam

Trước hết, tác giả đề cập tới tiêu chuẩn chuyên môn của thuyền viên Việt Nam nhằm làm cơ sở đánh giá thực trạng thuyền viên Việt Nam, cũng như đề xuất giải pháp đổi mới hiệu quả công tác đào tạo thuyền viên sau này.

Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 25/11/2015; Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10/02/2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải; Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên năm 1978 và các sửa đổi mà Việt Nam là thành viên; Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển và các sửa đổi. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam (Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT ngày 21/02/2020 có hiệu lực từ ngày 15/04/2020)

Tiêu chuẩn chuyên môn của thuyền trưởng, đại phó tàu từ 500 GT trở lên [13]:

Thuyền trưởng, đại phó tàu từ 500 GT trở lên phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-II/1, A-II/2, A-IV/2 và A-VIII/2 của Bộ luật STCW về các chức năng sau:

1. Hàng hải theo mức quản lý;
2. Kỹ thuật làm hàng và sắp xếp hàng hóa theo mức quản lý;
3. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức quản lý;

4. Thông tin liên lạc theo mức vận hành.

Tiêu chuẩn chuyên môn của thuyền trưởng, đại phó tàu từ 50 GT đến dưới 500 GT hành trình gần bờ và thuyền trưởng tàu dưới 50 GT [13]:

Thuyền trưởng, đại phó tàu từ 50 GT đến dưới 500 GT hành trình gần bờ và thuyền trưởng tàu dưới 50 GT phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-II/3, A-IV/2 và A-VIII/2 của Bộ luật STCW về các chức năng sau đây:

1. Hàng hải theo mức quản lý;
2. Kỹ thuật làm hàng và sắp xếp hàng hóa theo mức quản lý;
3. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức quản lý;

4. Thông tin liên lạc theo mức vận hành.

Tiêu chuẩn chuyên môn của sỹ quan boong tàu từ 500 GT trở lên [13]:

Sỹ quan boong tàu từ 500 GT trở lên phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-II/1, A-IV/2 và A-VIII/2 của Bộ luật STCW về các chức năng sau đây:

1. Hàng hải theo mức vận hành;
2. Kỹ thuật làm hàng và sắp xếp hàng hóa theo mức vận hành;
3. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức vận hành;

4. Thông tin liên lạc theo mức vận hành.

Tiêu chuẩn chuyên môn của sỹ quan boong tàu từ 50 GT đến dưới 500 GT hành trình gần bờ [13]:

Sỹ quan boong tàu từ 50 GT đến dưới 500 GT hành trình gần bờ phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-II/3, A-IV/2 và A-VIII/2 của Bộ luật STCW về các chức năng sau đây:

1. Hàng hải theo mức vận hành;
2. Kỹ thuật làm hàng và sắp xếp hàng hóa theo mức vận hành;
3. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức vận hành;

4. Thông tin liên lạc theo mức vận hành.

Tiêu chuẩn chuyên môn của thủy thủ trực ca [13]:

1. Tiêu chuẩn chuyên môn của thủy thủ trực ca OS

Thủy thủ trực ca OS phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-II/4 của Bộ luật STCW về chức năng hàng hải theo mức trợ giúp.

2. Tiêu chuẩn chuyên môn của thủy thủ trực ca AB

Thủy thủ trực ca AB phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-II/4 và A-II/5 của Bộ luật STCW về các chức năng sau đây:

- a) Hàng hải theo mức trợ giúp;
- b) Kỹ thuật làm hàng và sắp xếp hàng hóa theo mức trợ giúp;
- c) Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức trợ giúp;
- d) Bảo dưỡng và sửa chữa theo mức trợ giúp.

Tiêu chuẩn chuyên môn của máy trưởng, máy hai tàu có tổng công suất máy chính từ 750 kW trở lên [13]:

Máy trưởng, máy hai tàu có tổng công suất máy chính từ 750 kW trở lên phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-III/1, A-III/2 và A-VIII/2 của Bộ luật STCW về các chức năng sau đây:

- 1. Kỹ thuật máy tàu biển theo mức quản lý;
- 2. Kỹ thuật điện, điện tử và điều khiển máy theo mức quản lý;
- 3. Bảo dưỡng và sửa chữa theo mức quản lý;
- 4. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức quản lý.

Tiêu chuẩn chuyên môn của máy trưởng, máy hai tàu có tổng công suất máy chính từ 75 kW đến dưới 750 kW và máy trưởng tàu có tổng công suất máy chính dưới 75 kW [13]:

Máy trưởng, máy hai tàu có tổng công suất máy chính từ 75 kW đến dưới 750 kW và máy trưởng tàu có tổng công suất máy chính dưới 75 kW phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn theo chương trình đào tạo do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về các chức năng sau đây:

1. Kỹ thuật máy tàu biển theo mức quản lý;
2. Kỹ thuật điện, điện tử và điều khiển máy theo mức quản lý;
3. Bảo dưỡng và sửa chữa theo mức quản lý;
4. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức quản lý.

Tiêu chuẩn chuyên môn của sỹ quan máy tàu có tổng công suất máy chính từ 750 kW trở lên [13]:

Sỹ quan máy tàu có tổng công suất máy chính từ 750 kW trở lên phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-III/1 và A-VIII/2 của Bộ luật STCW về các chức năng sau đây:

1. Kỹ thuật máy tàu biển theo mức vận hành;
2. Kỹ thuật điện, điện tử và điều khiển máy theo mức vận hành;
3. Bảo dưỡng và sửa chữa theo mức vận hành;
4. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức vận hành.

Tiêu chuẩn chuyên môn của sỹ quan máy tàu có tổng công suất máy chính từ 75 kW đến dưới 750 kW [13]:

Sỹ quan máy tàu có tổng công suất máy chính từ 75 kW đến dưới 750 kW phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn theo chương trình đào tạo do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về các chức năng sau đây:

1. Kỹ thuật máy tàu biển theo mức vận hành;
2. Kỹ thuật điện, điện tử và điều khiển máy theo mức vận hành;
3. Bảo dưỡng và sửa chữa theo mức vận hành;
4. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức vận hành.

Tiêu chuẩn chuyên môn của thợ máy trực ca [13]:

1. Tiêu chuẩn chuyên môn của thợ máy trực ca Oiler:

Thợ máy trực ca Oiler phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-III/4 của Bộ luật STCW về chức năng kỹ thuật máy tàu biển theo mức trợ giúp.

2. Tiêu chuẩn chuyên môn của thợ máy trực ca AB:

Thợ máy trực ca AB phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-III/4 và Mục A- III/5 của Bộ luật STCW về các chức năng sau đây:

- a) Kỹ thuật máy tàu biển theo mức trợ giúp;
- b) Kỹ thuật điện, điện tử và điều khiển máy theo mức trợ giúp;
- c) Bảo dưỡng và sửa chữa theo mức trợ giúp;
- d) Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức trợ giúp.

Tiêu chuẩn chuyên môn của sỹ quan kỹ thuật điện [13]:

Sỹ quan kỹ thuật điện phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-III/6 của Bộ luật STCW quy định về các chức năng sau đây:

1. Kỹ thuật điện, điện tử và điều khiển theo mức vận hành;
2. Bảo dưỡng và sửa chữa theo mức vận hành;
3. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức vận hành.

Tiêu chuẩn chuyên môn của thợ kỹ thuật điện [13]:

Thợ kỹ thuật điện phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn quy định tại Mục A-III/7 của Bộ luật STCW quy định về các chức năng sau đây:

1. Kỹ thuật điện, điện tử và điều khiển theo mức trợ giúp;
2. Bảo dưỡng và sửa chữa theo mức trợ giúp;
3. Kiểm soát hoạt động của tàu và chăm sóc người trên tàu theo mức trợ giúp.

1.4.2. Cơ sở dữ liệu đội ngũ thuyền viên Việt Nam hiện nay

Trước hết thông qua việc phân tích dữ liệu thuyền viên của Cục Hàng hải Việt Nam trong những năm qua, đội ngũ thuyền viên làm việc cho công ty vận tải biển, các trung tâm cung ứng thuyền viên, thực trạng học viên đăng ký học các ngành đi biển tại các Trường đào tạo thuyền viên trong cả nước, tác giả tìm hiểu đánh giá thực trạng của học viên/ thuyền viên Việt Nam giai

đoạn hiện nay về số lượng thuyền viên Việt Nam, cơ cấu thuyền viên Việt Nam và chất lượng thuyền viên Việt Nam.

Bảng 1.4 Bảng thống kê số liệu thuyền viên Việt Nam từ năm 2014 đến 03/2020 (Số liệu Cục Hàng hải Việt Nam)

STT	Chức danh	Năm						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	03/2020
1	Thuyền trưởng	3827	4045	4226	3814	3897	4134	4255
2	Đại Phó	1593	1782	1878	1940	1996	2087	2102
3	Sỹ Quan Boong	4797	4833	4898	4772	4548	4618	4607
4	Thủy thủ trực ca AB	10186	8407	6540	5871	6232	7104	7467
5	Thủy thủ trực ca OS	4623	5587	6188	4220	4657	5444	5646
6	Máy trưởng	3272	3506	3717	3485	3577	3927	4052
7	Máy hai	1136	1245	1342	1465	1838	1848	1616
8	Sỹ quan máy	4689	4715	4818	4387	4474	4512	4559
9	Thợ máy trực ca AB	6819	5555	4006	3647	3897	4423	4601
10	Thợ máy trực ca OS	3648	4353	4672	3005	3244	3802	3929
11	Sỹ quan kỹ thuật điện	69	125	264	318	323	330	331
12	Thợ kỹ thuật điện	462	567	591	489	513	556	577
TỔNG		45121	44720	43140	37113	39196	42785	43390

Qua thống kê số lượng thuyền viên Việt Nam từ năm 2014 đến 03/2020 (Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam), chúng ta dễ dàng nhận thấy thuyền viên Việt Nam có sự biến đổi lớn qua các năm, cụ thể:

- Tổng số thuyền viên Việt Nam năm 2014 (tất cả các chức danh): 45.121 thuyền viên;

- Tổng số thuyền viên Việt Nam năm 2015: 44.720 thuyền viên (So với năm 2014, số lượng thuyền viên Việt Nam giảm trên 400 thuyền viên);

- Tổng số thuyền viên Việt Nam năm 2016: 43.140 thuyền viên (So với năm 2015, số lượng thuyền viên Việt Nam giảm xấp xỉ 1600 thuyền viên);

- Tổng số lượng thuyền viên Việt Nam năm 2017: 37.113 thuyền viên (So với năm 2016, số lượng thuyền viên Việt Nam giảm mạnh trên 6000 thuyền viên);

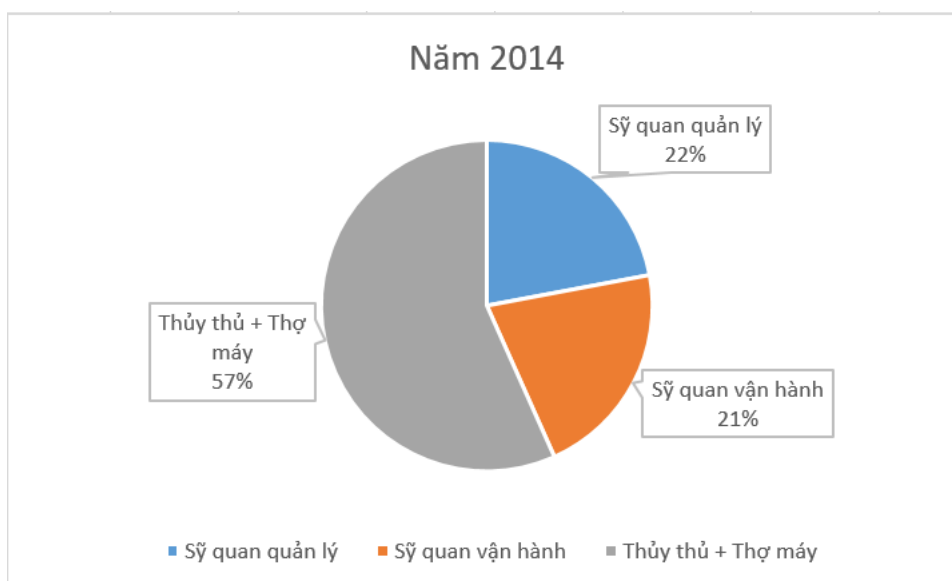
- Tổng số lượng thuyền viên Việt Nam năm 2018 là: 39.196 thuyền viên (So với năm 2017, số lượng thuyền viên Việt Nam đang có dấu hiệu phục hồi, tăng thêm xấp xỉ 2100 thuyền viên);

- Tổng số lượng thuyền viên Việt Nam năm 2019 là: 42.785 thuyền viên (So với năm 2018, số lượng thuyền viên Việt Nam tăng thêm 3589 thuyền viên);

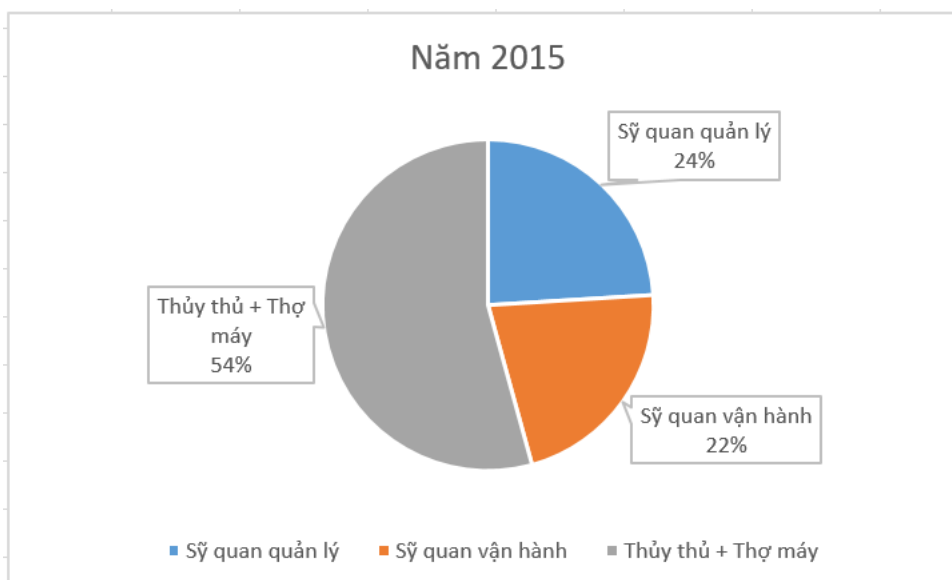
- Tổng số lượng thuyền viên Việt Nam tính đến tháng 03/2020 là: 43.390 thuyền viên (Như vậy, so với năm 2019 thì tính đến 03/2020 thuyền viên Việt Nam tăng thêm 605 thuyền viên).

Hiện nay, số lượng thuyền viên Việt Nam nói chung đang phục hồi tăng lên. Theo tác giả đánh giá số liệu thuyền viên Việt Nam giai đoạn 2014 đến 03/2020 (Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam) là “*những con số biết nói*” phác thảo bức tranh nguồn nhân lực thuyền viên nước ta trong giai đoạn này.

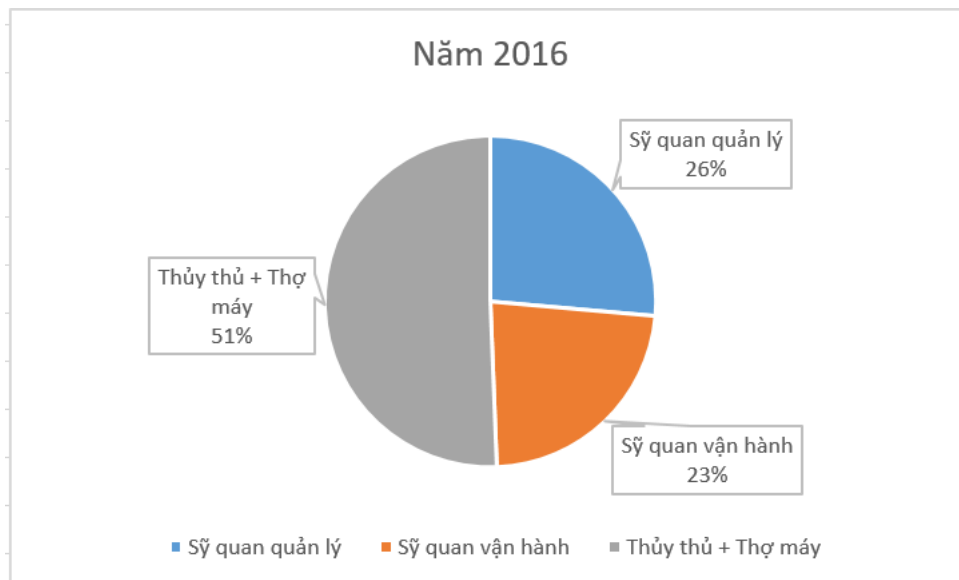
Tiếp đến, tác giả phân tích cơ cấu thuyền viên Việt Nam từ năm 2014 đến 03/2020 (bằng các biểu đồ hình tròn thể hiện tỉ lệ giữa Sĩ quan quản lý – Sĩ quan vận hành - Thủy thủ & Thợ máy):



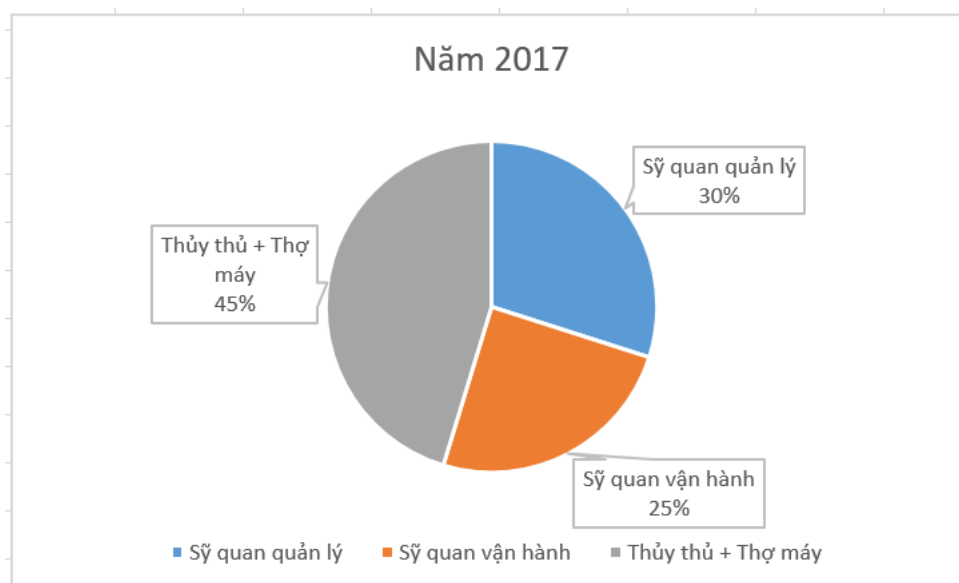
Hình 1.6 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2014



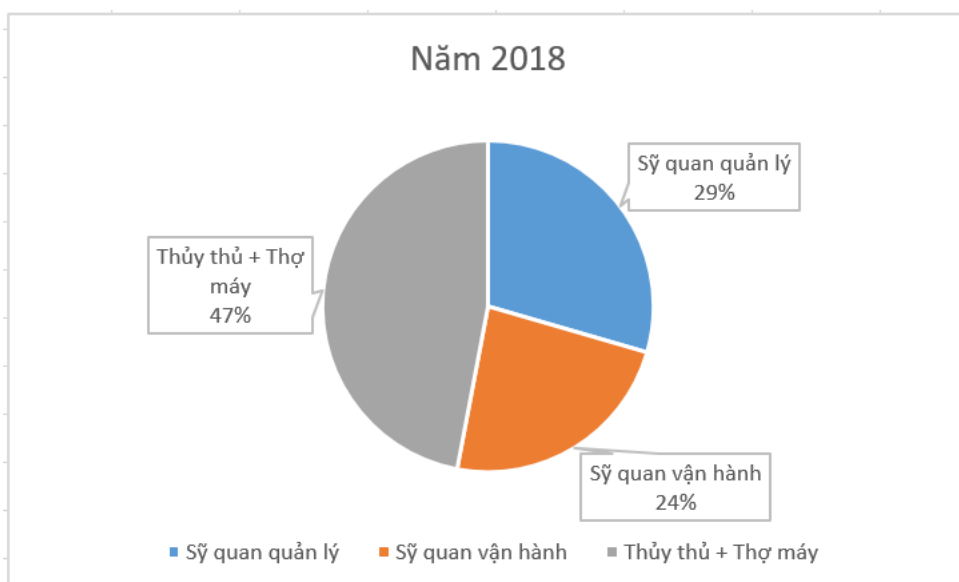
Hình 1.7 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2015



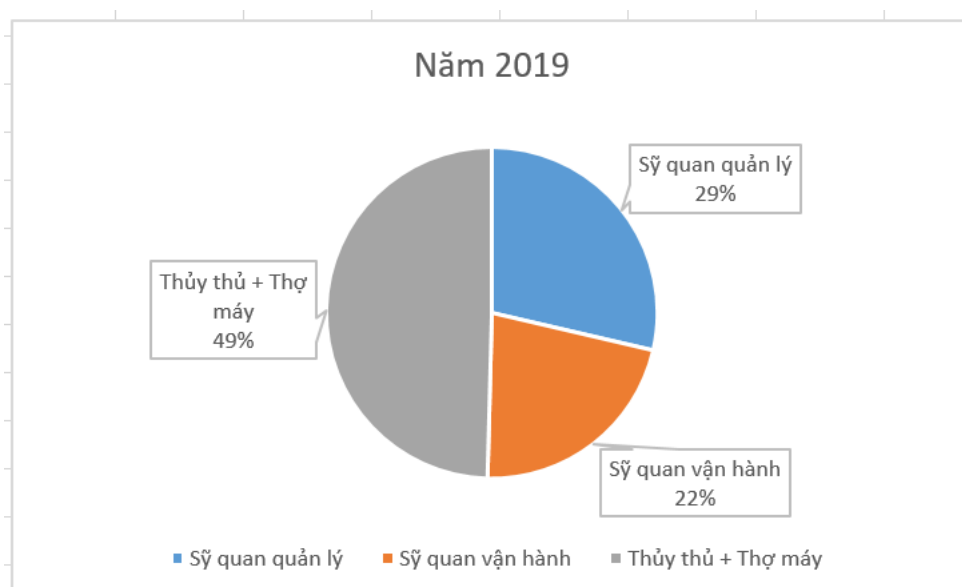
Hình 1.8 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2016



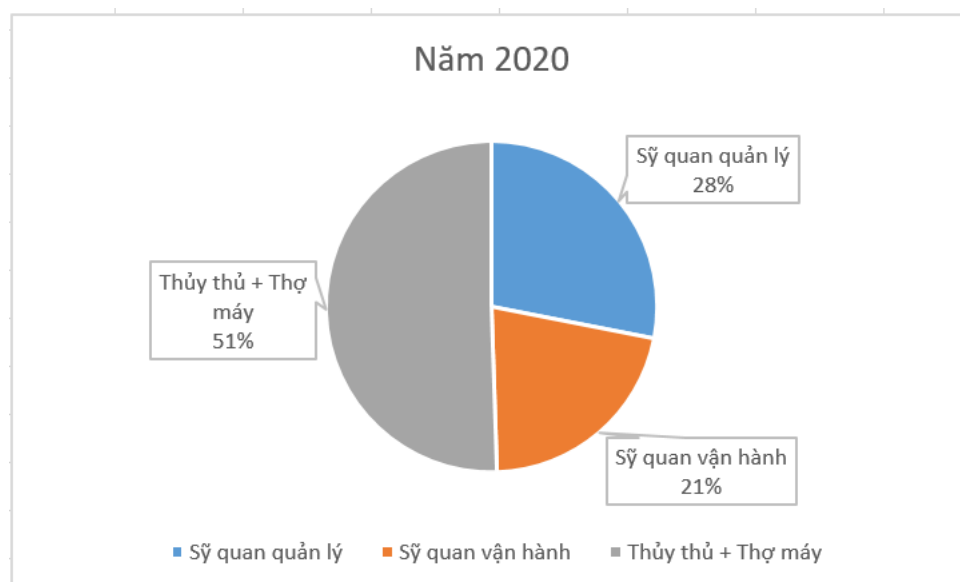
Hình 1.9 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2017



Hình 1.10 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2018



Hình 1.11 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2019



Hình 1.12 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2020

Qua phân tích các biểu đồ thể hiện cơ cấu thuyền viên Việt Nam (Số liệu Cục Hàng hải Việt Nam từ năm 2014 đến tháng 5. 2018), tác giả nhận thấy:

- Tỷ lệ (%) giữa sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành và thủy thủ - thợ máy năm 2014 lần lượt là: 22 – 21 – 57;
- Tỷ lệ (%) giữa sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành và thủy thủ - thợ máy năm 2015 lần lượt là: 24 – 22 – 54;
- Tỷ lệ (%) giữa sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành và thủy thủ - thợ máy năm 2016 lần lượt là: 26 – 23 – 51;
- Tỷ lệ (%) giữa sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành và thủy thủ - thợ máy năm 2017 lần lượt là: 30 – 25 – 45;
- Tỷ lệ (%) giữa sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành và thủy thủ - thợ máy năm 2018 lần lượt là: 29 – 24 – 47;
- Tỷ lệ (%) giữa sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành và thủy thủ - thợ máy năm 2019 lần lượt là: 29 – 22 – 49; và
- Tỷ lệ (%) giữa sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành và thủy thủ - thợ máy tính đến 03/2020 lần lượt là: 28 – 21 – 51.

Về cơ cấu thuyền viên Việt Nam từ năm 2014 đến 03/2020: Cơ cấu thuyền viên Việt Nam không đồng đều về tỉ lệ sỹ quan quản lý – sỹ quan vận

hành – Thủy thủy & Thợ máy; không đồng đều giữa tỉ lệ thuyền viên bộ phận boong – thuyền viên bộ phận máy, cụ thể:

Từ năm 2014 đến năm 2017: Sĩ quan quản lý tăng mạnh 22-24-26-30; sỹ quan vận hành tăng 21-22-23-25; Thủy thủ - Thợ máy giảm mạnh 57-54-51-45;

Trong các năm 2018, 2019 và 03/2020: Số lượng sỹ quan quản lý giảm nhẹ và giữ ổn định mức 28% - 29%; Số lượng sỹ quan vận hành giảm nhẹ và duy trì ở mức 21%-24%; Trong khi số lượng Thủy thủ - Thợ máy có chiều hướng tăng lên (tỉ lệ tăng chưa cao, mỗi năm khoảng 2%) 45-47-49-51.

Như vậy cơ cấu thuyền viên Việt Nam hiện nay đang ở trong tình trạng mất cân đối “*thừa thầy thiếu thợ*”. Theo phân tích ở trên, chúng ta đều nhận thấy trong giai đoạn vừa qua số lượng thuyền viên Việt Nam hụt đi xấp xỉ 5.000-6.000 thuyền viên đều rơi vào chức danh thủy thủ - thợ máy.

Đồng thời tác giả cũng tiến hành khảo sát thí điểm số liệu học viên/ thuyền viên đăng kí tham dự các lớp bồi dưỡng cập nhật đề thi sỹ quan vận hành, sỹ quan quản lý, thuyền trưởng, máy trưởng tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên trong cả nước.

Bảng 1.5 Bảng thống kê số lượng học viên/ thuyền viên đăng kí tham dự các lớp bồi dưỡng cập nhật đề thi sỹ quan vận hành, sỹ quan quản lý, thuyền trưởng, máy trưởng tại trường Trung tâm huấn luyện thuyền viên, trường Đại học Hàng hải Việt Nam (Số liệu từ 01.2016 đến 07. 2018)

Bảng 1.5a Số liệu thống kê từ 01.2016 đến 12.2016

STT	Khóa	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	Cộng năm
1	Thuyền trưởng	10	10	33	20	11	20		14	12	3	12	22	167
2	Máy trưởng	20	10	14	23	11	12		10	10	7	18	16	151
3	Sỹ quan quản lý boong	56			39		16	35			53		39	238
4	Sỹ quan quản lý máy	55			23		18	28			46		20	190
5	Sỹ quan vận hành boong			69			72		24	33	35	36	47	316
6	Sỹ quan vận hành máy			46			53		10	20	25	17	32	203
		141	20	162	105	22	191	63	58	75	169	83	176	1265

Bảng 1.5b Số liệu thống kê từ 01.2017 đến 12.2017

STT	Khóa	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	Cộng năm
1	Thuyền trưởng	9		8		10	9		5	11	4	0	9	65
2	Máy trưởng	4		11		8	9		2	7	6	0	7	54
3	Sỹ quan quản lý boong			37		41	0		28		13	17		136
4	Sỹ quan quản lý máy			40		22	0		35		12	17		126
5	Sỹ quan vận hành boong	17		42		40	35		14	22	15		24	209
6	Sỹ quan vận hành máy	8		27		31	17		7	14	22		17	143
		38		165		152	70		91	54	72	34	57	733

Bảng 1.5c Số liệu thống kê từ 01.2017 đến 07.2018

STT	Khóa học	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	Cộng năm
1	Thuyền trưởng	11	4	6		7	5	13						46
2	Máy trưởng	13	6	5		11	8	10						53
3	Sỹ quan quản lý boong	13	14		6		20							53
4	Sỹ quan quản lý máy	9	15		12		18							54
5	Sỹ quan vận hành boong	22	12	15		17	11	19						96
6	Sỹ quan vận hành máy	10	9	6		9	13	17						64
		78	60	32	18	44	75	59						366

Qua số liệu thống kê, tác giả nhận thấy số lượng học viên/ thuyền viên đăng ký tham dự các lớp bồi dưỡng cập nhật thi sỹ quan vận hành, sỹ quan quản lý, thuyền trưởng, máy trưởng tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên trong cả nước giảm mạnh qua các năm.

Đồng thời, tác giả tiến hành thăm dò lấy thông tin tuyển sinh các bạn học sinh/ sinh viên đăng ký hoặc theo học các ngành đi biển (ngành Điều khiển tàu biển, ngành Khai thác máy tàu biển, ngành Điện tàu thủy), kết quả cho thấy: Số lượng các bạn học sinh đăng ký, các bạn sinh viên theo học giảm mạnh qua các năm. Số lượng học viên theo học các ngành đi biển tốt nghiệp ra trường trong những năm gần đây cũng giảm mạnh. Thực tế này cũng được thể hiện rất rõ thông qua số liệu thuyền viên được Cục Hàng hải Việt Nam cấp GCNKNCM OSD/ OSE giảm mạnh qua các năm (Số liệu thống kê Cục Hàng hải Việt Nam từ 2014 đến 03/2020). Ngày nay, ngành đi biển không còn sức hút lớn đối với lực lượng thanh niên, lao động nước ta. Các bạn học sinh Việt Nam sau khi tốt nghiệp PTTH không ưu tiên đăng ký nguyện vọng thi vào ngành đi biển.

Ngoài ra, qua tìm hiểu các công ty vận tải biển trong nước, các trung tâm môi giới cung ứng thuyền viên, tác giả đều nhận thấy một điểm chung

trong những năm gần đây đó là: Các công ty gặp rất nhiều khó khăn trong việc tuyển dụng thuyền viên, vô cùng khan hiếm các chức danh thủy thủ - thợ máy, thợ cả, thủy thủ trưởng. Thị trường lao động thuyền viên xuất hiện tình trạng “*cung không đáp ứng được cầu*”. Đặc biệt thị trường lao động thuyền viên Việt Nam thiếu trầm trọng thủy thủ - thợ máy và thuyền viên “*chất lượng cao*” có thể làm việc cho các chủ tàu nước ngoài. Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam những năm qua chỉ rõ số lượng thủy thủ - thợ máy hụt đi xấp xỉ 6000 thuyền viên. Hiện tại, một số công ty chủ tàu ở Việt Nam đã phải thuê thuyền viên của Ấn Độ, Philippines, Bangladesh ... Thuyền viên nước ngoài đang dần chiếm một tỉ lệ lớn trong bức tranh thị trường lao động thuyền viên nước ta.

Một trong những thành tựu lớn của Chính quyền Hàng hải Việt Nam đó là từ năm 2000 Việt Nam đã có tên trong danh sách trắng của IMO (IMO White list), tức là thuyền viên Việt Nam đã được đào tạo và cấp chứng chỉ theo tiêu chuẩn quốc tế từ năm 2000. Đến nay, đội ngũ thuyền viên Việt Nam đã từng bước chiếm lĩnh và khẳng định được thương hiệu, vị thế của mình trên thị trường lao động trong khu vực và quốc tế. Chúng ta đã được chứng kiến nhiều thuyền viên Việt Nam đảm nhận được các chức danh cao nhất (thuyền trưởng, máy trưởng) trên các tàu được coi là lớn nhất trên thế giới (các tàu siêu lớn có trọng tải đăng kí lên đến 230.000 tấn) được chủ tàu tin tưởng đánh giá cao và sẵn sàng giao thêm nhiều tàu cho thuyền viên Việt Nam vận hành, khai thác. Ví dụ như các thuyền viên thuộc các đội tàu của công ty Vinic – trường Đại học Hàng hải Việt Nam, công ty UT STC – trường Đại học GTVT TP. HCM, hay các thuyền viên “*chất lượng cao*” đang đánh thuê cho các chủ tàu nước ngoài. Bên cạnh những điểm tích cực, chất lượng thuyền viên Việt Nam còn bộc lộ nhiều điểm hạn chế: Số lượng thuyền viên “*chất lượng cao*” có thể làm việc trên các tàu cỡ lớn và siêu lớn (bao gồm các tàu tanker) chưa cao, còn thiếu rất nhiều so với nhu cầu của thị trường lao động trong khu vực và quốc tế. Hiện tại, tỉ lệ thuyền viên Việt Nam có khả năng “*làm thuê*” cho các chủ tàu nước ngoài chiếm tỉ lệ thấp trên

tổng số thuyền viên dư thừa (xấp xỉ 3.000 trên tổng số 15-20.000 thuyền viên dư thừa). So sánh với các nước trong khu vực như Philippines, Trung Quốc, Đài Loan, ... tỉ lệ xuất khẩu thuyền viên của nước ta thấp hơn hẳn.

Theo phản ánh của các công ty chủ tàu, các trung tâm cung ứng thuyền viên: Nhu cầu xuất khẩu lao động thuyền viên làm việc trên các tàu nước ngoài là rất lớn, nhiều nước muốn tuyển dụng thuyền viên Việt Nam nhưng qua phỏng vấn chỉ có một số lượng thuyền viên ít ỏi được chấp nhận. Hiện các công ty vận tải biển của Nhật, Châu Âu rất muốn tuyển thuyền viên Việt Nam, nhưng các trung tâm cung ứng thuyền viên của Việt Nam phải khó khăn lắm mới chọn được số lượng ít ỏi ứng viên phù hợp. Thị trường lao động thuyền viên Việt Nam không có khả năng đáp ứng.

Tác giả tiến hành thăm dò khảo sát các công ty Vận tải biển trong nước (ví dụ: công ty Vosco, ...) về chất lượng thuyền viên Việt Nam thì được phản ánh: Sau khi tốt nghiệp ra trường một số lượng không nhỏ thuyền viên Việt Nam không đáp ứng được yêu cầu về chuyên môn để đảm nhận chức danh nghề nghiệp. Thực tế nhiều sinh viên ngành đi biển (Điều khiển tàu biển, Khai thác máy tàu biển, Điện tàu thủy) sau khi tốt nghiệp được tuyển dụng vào các công ty trong nước chưa đáp ứng được yêu cầu làm việc của công ty. Các thuyền viên này muốn làm việc trên các đội tàu của công ty phải tham gia một khóa đào tạo do công ty tổ chức. Đa phần các công ty chủ tàu Việt Nam phải miễn cưỡng kí hợp đồng lao động với các thuyền viên Việt Nam chất lượng thấp với mức lương thấp với tâm lí “*có còn hơn không*”. Mức lương dành cho thủy thủ, thuyền viên Việt Nam thấp so với mặt bằng chung: Chủ tàu Trung Quốc dù trả thấp cũng khoảng từ 14 – 15 triệu đồng/tháng. Còn chủ tàu Nhật Bản, Hàn Quốc khoảng 1.300 – 1.500 USD/tháng (gần 30 triệu đến trên 34 triệu đồng). Trong khi đó ở Việt Nam, con số này mới chỉ dao động khoảng 10 triệu đồng/tháng. Đây còn chưa kể đến yếu tố bảo hiểm tính mạng thuyền viên, các hãng tàu nước ngoài.

Câu hỏi đặt ra ở đây là: Những điểm yếu kém của thuyền viên Việt Nam là gì?

Mỗi chúng ta đều hiểu rằng đi biển là ngành nghề đặc thù, mang tính quốc tế cao. Tính quốc tế hóa cao của ngành được thể hiện qua việc các con tàu hành hải khắp các cảng trên thế giới, là thuyền viên đa quốc tịch cùng làm việc trên một con tàu, ... Chính vì vậy mà chỉ có thuyền viên mới được đào tạo, huấn luyện đối chiếu theo tiêu chuẩn quốc tế (STCW 78/95/ sửa đổi 2010). Bằng việc so sánh, đối chiếu với tiêu chuẩn quốc tế; sự kiểm soát của hoạt động kiểm tra chính quyền nhà nước cảng biển - PSC (Theo thông kê đánh giá của Cục Hàng hải Việt Nam về tai nạn hàng hải trong những năm qua thì nguyên nhân trực tiếp gây ra các tai nạn hàng hải do yếu tố con người điều khiển tàu chiếm trên 80% số vụ tai nạn hàng hải. Và đánh giá về tỷ lệ lưu giữ tàu qua kiểm tra PSC, Việt Nam vẫn còn nằm trong danh sách đen của Tokyo MOU), tác giả dễ dàng nhận thấy những điểm yếu kém của thuyền viên Việt Nam như sau:

- Phần lớn thuyền Việt Nam có tính kỷ luật yếu; tác phong công việc chưa chuyên nghiệp, tính chuyên môn hóa không cao;
- Đa phần học viên/ thuyền viên Việt Nam sau khi tốt nghiệp các chương trình, các khóa học đều yếu kiến thức thực hành, yếu kỹ năng thực hành;
- Học viên/ thuyền viên Việt Nam chưa yêu nghề: Số lượng học viên/ thuyền viên bỏ nghề giữa chừng là rất lớn;
- Thuyền viên Việt Nam chưa chủ động, sáng tạo trong tiếp cận công việc, công nghệ, yếu nhận thức và xử lý tình huống;
- Thuyền viên Việt Nam còn coi nhẹ qui trình an toàn trong công việc, làm việc cầu thả;
- Hiểu biết về luật pháp, kiến thức thương mại của thuyền viên Việt Nam kém (ngay cả đối với các chức danh quản lý, thuyền trưởng, máy trưởng);
- Đặc biệt trong ngành Hàng hải ngôn ngữ tiêu chuẩn chính là tiếng anh thì thuyền viên Việt Nam còn kém, việc giao tiếp, nói chuyện, xử lý công việc

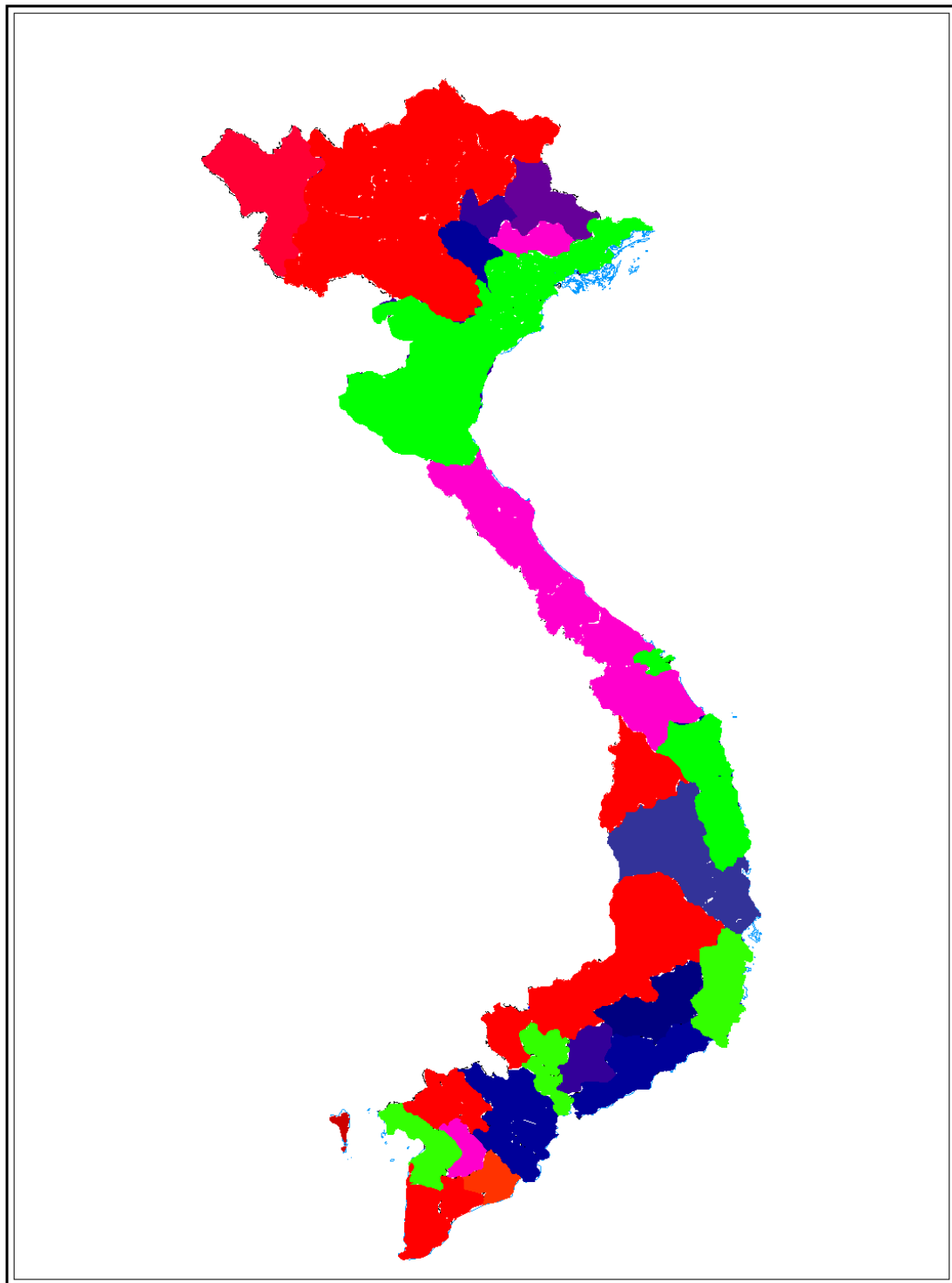
có yếu tố nước ngoài kém. Đây là một điểm hạn chế lớn đối với thuyền viên Việt Nam.

Như vậy:

- Theo số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam số lượng thuyền viên Việt Nam trong 5 năm qua giảm mạnh;
- Cơ cấu thuyền viên Việt Nam không đồng đều, xuất hiện tình trạng “*thừa thầy thiếu thợ*”;
- Ngành đi biển không còn là ưu tiên lựa chọn của thanh niên, lao động Việt Nam;
- Chất lượng thuyền viên Việt Nam thấp chưa đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao của thị trường lao động trong nước và quốc tế.

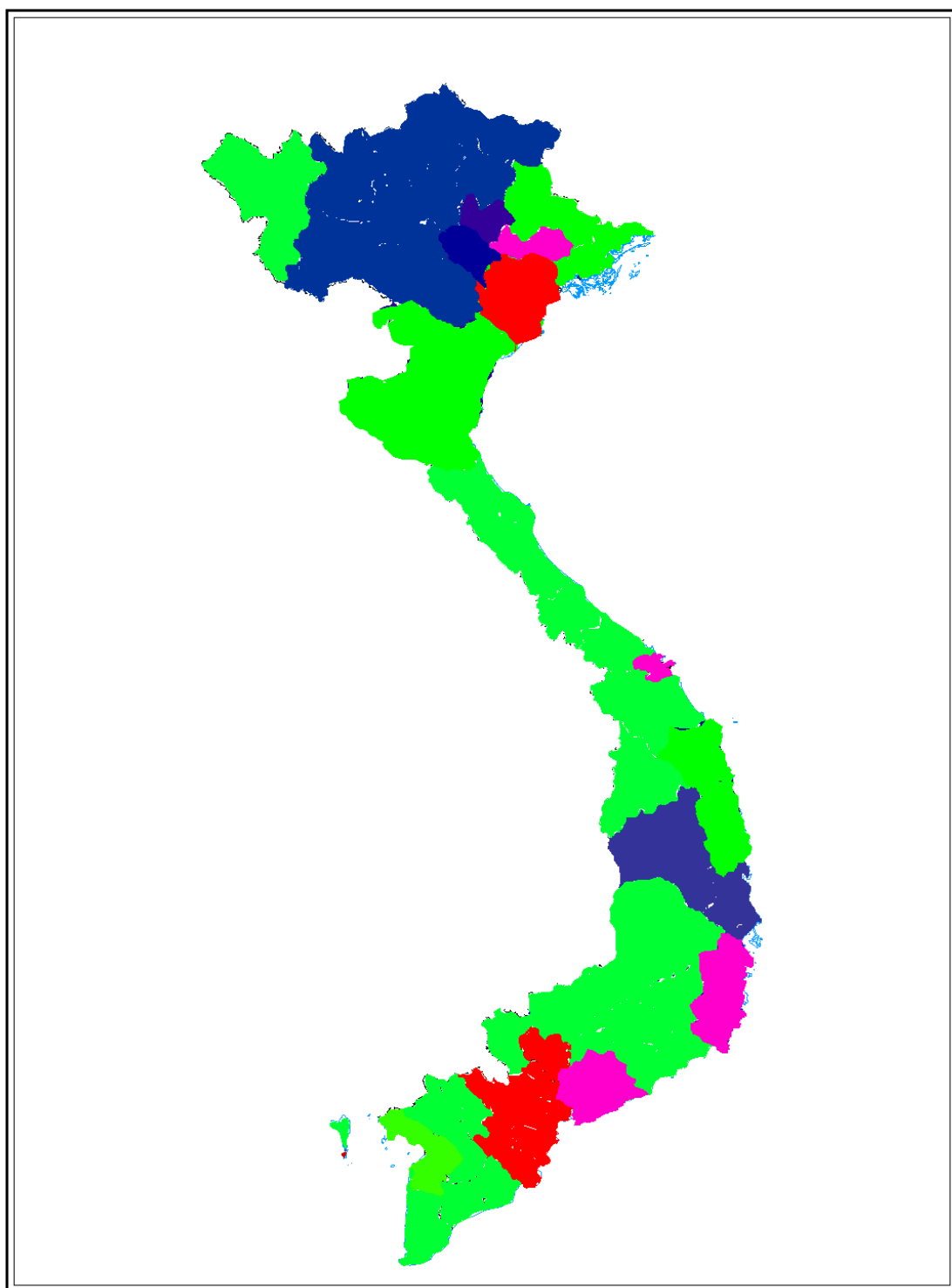
Trong phần này, tác giả phác họa bức tranh thực trạng thuyền viên Việt Nam giai đoạn hiện nay về số lượng thuyền viên Việt Nam, cơ cấu thuyền viên Việt Nam và chất lượng thuyền viên Việt Nam làm cơ sở nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng cho thuyền viên Việt Nam đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường lao động (thuyền viên) trong nước và quốc tế.

1.4.3. Sự phân bố số lượng thuyền viên Việt Nam theo vùng, miền



Hình 1.13. Sơ đồ phân bố đội ngũ thuyền viên Việt Nam theo vùng miền

- tỉ lệ thuyền viên lớn hơn 6%; ■ tỉ lệ thuyền viên trong khoảng 2-6%;
■ tỉ lệ thuyền viên trong khoảng 0,5-2%; ■ tỉ lệ thuyền viên dưới 0,5%.



Hình 1.14. Sơ đồ phân bố đội ngũ thuyền viên Việt Nam không bỏ nghề theo vùng miền

■ tỉ lệ thuyền viên lớn hơn 80%;
 ■ tỉ lệ thuyền viên trong khoảng 40-50%;
 ■ tỉ lệ thuyền viên trong khoảng 10-20%;
 ■ tỉ lệ thuyền viên trong khoảng 5-10%;

Trong phần này, tác giả tập trung tìm hiểu sự phân bố số lượng thuyền viên Việt Nam theo vùng miền. Thông qua việc thăm dò, điều tra xã hội học, tác giả xây dựng sơ đồ cơ cấu phân bố thuyền viên Việt Nam theo vùng miền (Được thể hiện như trên hình 1.10 và hình 1.11).

Theo cơ cấu phân bố theo vùng miền hình 1.10 và 1.11: Số đông học viên/ thuyền viên học nghề và theo nghề hàng hải tập trung ở khu vực Hải Phòng, vùng duyên hải phía Bắc (Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh), một số ở khu vực TP Hồ Chí Minh, các tỉnh Hải Dương, Hưng Yên. Khu vực có truyền thống nghề biển như duyên hải miền trung có tỷ lệ sỹ quan thuyền viên không nhiều.

1.5. Kết luận chương 1

Tóm tắt chương 1: Công tác đào tạo và huấn luyện thuyền viên tại một số nước trên thế giới và Việt Nam

Trong chương này, tác giả đã tiến hành giải quyết các vấn đề chính sau:

- Đánh giá nhu cầu đào tạo thuyền viên ở Việt Nam và trên thế giới;
- Tìm hiểu công tác đào tạo thuyền viên ở một số quốc gia như: Philippines, Indonesia, Singapore, Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản và rút ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam;
 - Phân tích, đánh giá công tác đào tạo thuyền viên ở Việt Nam về:
 - + Mạng lưới phân bố các cơ sở đào tạo thuyền viên tại Việt Nam hiện nay;
 - + Hệ thống đào tạo và cấp chứng chỉ cho thuyền viên ở Việt Nam hiện nay;
 - + Đánh giá năng lực đào tạo của các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Việt Nam.
 - Phân tích, đánh giá thực trạng thuyền viên Việt Nam hiện nay về:
 - + Tiêu chuẩn chuyên môn thuyền viên Việt Nam hiện nay;
 - + Phân tích cơ sở dữ liệu đội ngũ thuyền viên Việt Nam (lấy số liệu được cập nhật mới nhất);
 - + Sự phân bố thuyền viên Việt Nam theo vùng, miền.

Qua phân tích, đánh giá về thực trạng về công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại Việt Nam, tác giả đưa ra các kết luận về những vấn đề còn tồn đọng như sau:

1.5.1. Quản lý nhà nước

Quản lý nhà nước về các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải hiệu quả chưa cao. Trong văn bản Ref.Ares(2018)5349962, ký ngày 18/10/2018 từ Cao ủy Liên minh Châu Âu về Giao thông và Vận Tải (DG-MOVE) đã đánh giá kết quả của đợt thanh tra của EMSA (Cục An toàn Hàng hải Châu Âu) tại Việt Nam tháng 3/2011 và chỉ ra một số khiếm khuyết nghiêm trọng trong công tác quản lý nhà nước về đào tạo và huấn luyện hàng hải. Theo Bộ luật (hướng dẫn) 2008/106/EC về mức độ yêu cầu tối thiểu trong huấn luyện thuyền viên, các thành viên Liên minh Châu Âu có thể công nhận, theo Điều I/10 STCW nói trên, các chứng chỉ được cấp bởi các quốc gia không thuộc EU chỉ mở rộng sự công nhận của EU. Cũng theo bộ luật này, các quốc gia đã được công nhận đạt mức độ EU yêu cầu, như Việt Nam, cần được đánh giá lại thường xuyên để xác thực việc tuân thủ các yêu cầu của Công ước STCW. Các khiếm khuyết được chỉ ra bao gồm đặc biệt là về vấn đề lưu trữ, cung cấp, chia sẻ thông tin (Điều I/9, mục 4.2 Công ước STCW); việc gia hạn chứng chỉ chuyên môn (CoC) có liên quan tới các tiêu chuẩn về sức khỏe (Điều I/11, mục 1 Công ước STCW); và về thiết kế, soát xét và phê duyệt các khóa học tại Trường CD Hàng hải 1 (Điều I/6, mục 4.2 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 1.1, liên quan tới Bảng A-II/1, A-II/2 Bộ luật STCW). Cơ quan quản lý nhà nước cũng đã có các biện pháp khắc phục các vấn đề này nhưng tính hiệu quả của các biện pháp khắc phục chưa cao và chưa được đánh giá một cách đầy đủ.

Đối với công tác quản lý của Cục hàng hải Việt Nam, các thiếu sót được chỉ ra bao gồm:

Các hoạt động về theo dõi, đánh giá các cơ sở đào tạo hàng hải không thuộc phạm vi áp dụng của hệ thống quản lý chất lượng (QMS)(Thiếu sót: Điều I/8 Công ước STCW và Phần A-I/8 Bộ luật STCW).VINAMARINE

không cung cấp các chứng cứ về việc áp dụng các quy trình kiểm định (toán) nội bộ sau năm 2006 cũng như không tổ chức hội thảo rà soát hệ thống quản lý sau năm 2007 (Thiếu sót: Điều I/8 Công ước STCW và Phần A-I/8 Bộ luật STCW).

Các hoạt động của Bộ GTVT liên quan tới việc phê duyệt chương trình và khóa học của các Cơ sở Đào tạo Hàng hải cũng như phê chuẩn cơ sở đào tạo hàng hải cùng trang thiết bị, huấn luyện viên, giám sát viên, đánh giá viên không được quy định trong một hệ thống quản lý chất lượng nào (QMS) (Thiếu sót: Điều I/8 Công ước STCW và Phần A-I/8 Bộ luật STCW).

Về vấn đề phê duyệt chương trình đào tạo và khóa học, quy trình được Bộ GTVT (MoT) sử dụng để phê duyệt các chương trình đào tạo và các khóa học không đảm bảo được rằng các nội dung hoàn toàn đầy đủ như yêu cầu để đạt được tiêu chuẩn năng lực đề ra, vì các chương trình đào tạo của các cơ sở đào tạo được thanh tra không bao gồm tài liệu học tập về năng lực liên quan tới kiểm tra, báo cáo và đánh giá các khiếm khuyết và hư hỏng của hầm (không gian chõ) hàng, nắp hầm và kết ballast như yêu cầu của Bộ luật STCW được sửa đổi và có hiệu lực từ năm 2003 (Thiếu sót: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 1.1 liên quan tới Bảng A-II/1 và bảng A-II/2, Bộ luật STCW).

Đối với tiêu chuẩn và đào tạo đánh giá viên, huấn luyện viên, giám sát viên, cả Bộ GTVT và Cục HHVN đều không cung cấp các minh chứng thể hiện rằng: Huấn luyện viên và đánh giá viên của các cơ sở đào tạo hàng hải, thực hiện việc huấn luyện và đánh giá trên mô phỏng, phải được đào tạo (hướng dẫn) về các kỹ thuật huấn luyện sử dụng mô phỏng, và phải có kinh nghiệm vận hành và đánh giá thực tế, trên các loại thiết bị mô phỏng cụ thể được sử dụng (Thiếu sót: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 6.5, Bộ luật STCW).

Về việc cấp chứng chỉ và xác nhận công nhận, Cục HHVN không áp dụng các hạn chế đối với hệ thống động lực hơi nước và tua bin khí, trong CoC cấp cho máy trưởng, máy hai, trong khi các kiến thức và huấn luyện

thích hợp không có trong chương trình huấn luyện mà ứng viên phải hoàn thành để được cấp CoC này (Thiếu sót: Điều I/2 Công ước STCW và Phần A-I/2, mục 4.2, liên quan tới Phần A-III/2, mục 6 và A-III/3, mục 6, Bộ luật STCW).

Đối với việc gia hạn hiệu lực, Cục HHVN không đảm bảo được rằng các ứng viên xin gia hạn GCNKNCM (CoC) được XÁC NHẬN CÔNG NHẬN cho tàu dầu, tàu hóa chất và tàu ga đã hoàn thành (thời hạn thực hiện) nhiệm vụ đi biển, trong đó thực hiện chức năng phù hợp với chứng chỉ đang có (Thiếu sót: Điều I/11 Công ước STCW và Phần A-I/11, mục 1.1, Bộ luật STCW).

1.5.2. Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

Mạng lưới các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải chưa được phân bố hợp lý trên toàn lãnh thổ Việt Nam: Chỉ tập trung tại 2 miền Bắc và Nam. Miền Trung là khu vực có nhiều cảng biển lớn mang tầm cỡ quốc tế, nhiều công ty vận tải biển, tiềm năng về nguồn nhân lực đi biển rất cao và có truyền thống đi biển lại còn bị để trống cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải.

EMSA cũng chỉ ra các khiếm khuyết mà các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải ở Việt Nam gặp phải, trong đó có hai ví dụ điển hình là trường ĐH Hàng hải Việt Nam và trường Cao đẳng Hàng hải I.

1.5.2.1 Trường ĐH Hàng hải Việt Nam (VIMARU)

a. Thiết kế, rà soát và phê duyệt khóa học

Quy trình rà soát khóa học không đảm bảo được rằng các chương trình và khóa học bao gồm các tài liệu học tập cần thiết để đạt được các yêu cầu về năng lực đề ra, trong các chương trình và khóa học sau:

- Chương trình đào tạo Cử nhân hàng hải

(Thiếu sót: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6 liên quan tới bảng A-II/1 của Bộ luật STCW và phần A-IV/2).

b. Tiêu chuẩn và đào tạo Đánh giá viên, Huấn luyện viên, Giám sát viên

ĐHHHVN không sử dụng các quy trình để đảm bảo áp dụng một các có hệ thống kế hoạch đào tạo hoặc đào tạo cập nhật cho giảng viên và huấn luyện viên, vì 2 huấn luyện viên GMDSS đã không được đào tạo cập nhật sau khi hoàn thành chương trình đào tạo GMDSS của mình năm 1997 và 2000 (Theo dõi: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, Bộ luật STCW).

c. Trang thiết bị huấn luyện

Trong xưởng thực hành cơ khí chỉ có số lượng máy móc HẠN CHẾ, khó có thể đủ cho việc huấn luyện một nhóm 45 – 60 sinh viên được quy định cho một lớp học (Theo dõi: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, Bộ luật STCW).

Không có các quy trình đang được áp dụng để đảm bảo an toàn lao động cho thực hành trong xưởng cơ khí, thực hành hàn; và số lượng các thiết bị bảo hộ cá nhân cho học viên, chẳng hạn như kính hàn, găng tay rất hạn chế (Theo dõi: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, liên quan tới bảng A-III/1, Bộ luật STCW).

1.5.2.2 Trường Cao đẳng Hàng hải I (VIMACOL-1)

a. Hệ thống tiêu chuẩn chất lượng

Hệ thống quản lý chất lượng được áp dụng tại CĐHHI, mặc dù đã tích hợp một số thành phần của hệ thống quản lý chất lượng, vẫn chưa bao hàm các thành phần thiết yếu, chẳng hạn như kiểm định nội bộ để đảm bảo rằng các biện pháp kiểm soát, theo dõi và hậu kiểm phát huy hiệu quả nhằm đạt được các mục tiêu đề ra, hay như các quy trình được soạn sẵn. Ngoài ra, hệ thống quản lý chất lượng không bao trùm hết các khóa học và chương trình đào tạo (Thiếu sót: Điều I/8, mục 1 và Phần A-I/8, mục 2).

b. Tiêu chuẩn và đào tạo Đánh giá viên, Huấn luyện viên, Giám sát viên

Cơ sở đào tạo không có hướng dẫn yêu cầu huấn luyện viên, thực hiện huấn luyện và đánh giá sử dụng mô phỏng, phải được hướng dẫn (đào tạo) thích hợp về các kỹ thuật hướng dẫn sử dụng mô phỏng, hoặc có kinh nghiệm vận hành và đánh giá trên các thiết bị mô phỏng cụ thể được sử dụng (Thiếu

sót: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 3, 4.3 và 6.5 Bộ luật STCW).

c. Trang thiết bị huấn luyện

Hệ thống mô phỏng Radar/ARP được sử dụng tại trung tâm huấn luyện hàng hải của CĐHHI để huấn luyện và đánh giá, không có chức năng ghi lại bài thực hành để phục vụ thảo luận hiệu quả cũng như đánh giá thể hiện của học viên (Thiếu sót: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 1.1, Bộ luật STCW liên quan tới Điều I/12 và Phần A-I/12, mục 1.6 và 2.6).

Xuồng cứu sinh phục vụ việc đào tạo xuồng cứu sinh và xuồng cứu hộ không được trang bị động cơ nội tại trên tàu, do đó, năng lực liên quan thích hợp KHÔNG thể đạt được với thiết bị huấn luyện này (Theo dõi: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 1.1 liên quan tới bảng A-VI/2-1, Bộ luật STCW).

Chỉ có 1 thiết bị trợ thở khí nén được sử dụng cho khóa học phòng – chữa cháy. Số lượng như vậy là không đủ để thực hiện việc huấn luyện và thực hành sử dụng yêu cầu để đạt được năng lực thích hợp (Thiếu sót: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 1.1, liên quan tới bảng A-VI/2-1, Bộ luật STCW).

Một số trang thiết bị huấn luyện trong xưởng thực hành đường như không đảm bảo an toàn. Một số bộ nguồn cấp điện cho các thiết bị hàn vòng cung, cần có bộ phận cách điện để phòng ngừa các tai nạn điện, tuy nhiên, bộ phận này đã bị mất hoặc không ở tình trạng hoạt động tốt. Bộ động cơ diesel hoạt động, trong xưởng thực hành máy, không có thiết bị bảo vệ che chắn một số phần chuyển động, và có rất nhiều vết dầu loang, rò rỉ xung quanh động cơ. Tình trạng an toàn của một số thiết bị huấn luyện có tại phòng thực hành của trường không được đảm bảo, có thể gây ảnh hưởng tiêu cực tới việc áp dụng đầy đủ các quy tắc thực hành an toàn trong môi trường phòng thực hành (Thiếu sót: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 1.1, liên quan tới bảng A-III/1, Bộ luật STCW).

Thiết bị Radar trong hệ thống mô phỏng điều động tàu đã hỏng và đã trong tình trạng như vậy trong 05 tháng. Chưa có kế hoạch sửa chữa được lập. Khiếm khuyết này làm VIMACOL-1 không thể thực hiện được khóa học Quản lý buồng lái (BRM) (Thiếu sót: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 1.1, Bộ luật STCW).

Không có đủ tài liệu, nguyên liệu và thiết bị trong phòng thực hành điện để đảm bảo rằng có thể đạt được các năng lực yêu cầu, đặc biệt, có rất ít các thiết bị kiểm tra và các thiết bị điện để phục vụ các bài tập thực hành (Theo dõi: Điều I/6 Công ước STCW và Phần A-I/6, mục 1.1, liên quan tới Bảng A-III/1, Bộ luật STCW).

d. Sử dụng mô phỏng

Huấn luyện viên không áp dụng bất cứ hướng dẫn hoặc quy trình nào cho các hoạt động huấn luyện và đánh giá sử dụng mô phỏng. Các tài liệu mô tả bài tập thực hành mô phỏng không xác định rõ mục tiêu huấn luyện và các tiêu chuẩn đánh giá. Bài tập mô phỏng không được kiểm tra thử sau quá trình thiết kế để đảm bảo phù hợp với các mục tiêu huấn luyện cụ thể (Theo dõi: Điều I/12 Công ước STCW và Phần A-I/12, mục 7.1, 7.7 và 8.2, Bộ luật STCW).

1.5.3. Các vấn đề tồn đọng khác

- Chương trình đào tạo và huấn luyện chưa thật hợp lý, tỷ lệ số tiết học lý thuyết cơ bản trên tổng số tiết học chuyên ngành ở tất cả các hệ và loại hình đào tạo còn cao;

- Đội ngũ giảng viên/ huấn luyện viên làm việc tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải còn thiếu cả về số lượng và chất lượng, đặc biệt là các cán bộ giảng dạy có Học hàm, Học vị cao và các nhà nghiên cứu chuyên nghiệp có trình độ chuyên môn cao và khả năng ngoại ngữ tốt để thực hiện các nghiên cứu chuyên giao công nghệ và hợp tác Quốc tế;

- Cơ sở vật chất, trang thiết bị giảng dạy / thí nghiệm, đặc biệt là tàu huấn luyện còn thiếu về số lượng và chủng loại, chưa đáp ứng được nhu cầu thực tập cho sinh viên và học viên, nhất là cho các khoá thực tập tốt nghiệp.

- Hệ thống đào tạo, huấn luyện hàng hải bao gồm các cấp: Đại học, Cao đẳng, Trung học và Sơ cấp như hiện tại là tương đối phù hợp với yêu cầu thực tế, tuy nhiên chưa thực hiện được đào tạo liên thông, chưa có sự gắn kết giữa các cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải một cách chặt chẽ về chuyên môn, nghiệp vụ, huấn luyện;

- Thời gian đào tạo ở bậc đại học 4 năm và khi tốt nghiệp các học viên chỉ mới nhận được bằng đại học(Kiến thức-Knowledge), trong khi đó ở các nước khác cùng thời gian là 4 năm và khi tốt nghiệp học viên có: Bằng tốt nghiệp đại học (Knowledge) và một số Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn (COC).

Đồng thời, tác giả rút ra một số bài học kinh nghiệm cho công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên tại Việt Nam, như sau:

- Cần có sự quan tâm đặc biệt của Chính phủ về mặt đầu tư phát triển;
- Chính phủ nên có những chính sách khuyến khích xuất khẩu thuyền viên, trong đó đặc biệt miễn thuế thu nhập cho đội ngũ thuyền viên làm việc cho nước ngoài;

- Xây dựng được hệ thống đăng ký thuyền viên, mỗi thuyền viên có một mã số duy nhất (ID); số liệu thuyền viên được đưa lên mạng Internet và có thể kiểm tra thông tin về thuyền viên ở bất kỳ đâu trên thế giới;

- Đổi mới tư duy về đào tạo hàng hải: phải có sự kết hợp chặt chẽ giữa cơ sở đào tạo và các đơn vị sử dụng nguồn nhân lực (tìm đầu ra cho học viên/ thuyền viên sau khi đào tạo);

- Đổi mới chương trình đào tạo huấn luyện, đổi mới phương pháp giảng dạy, đầu tư mua sắm các trang thiết bị hiện đại, nâng cao trình độ đội ngũ giáo viên/ huấn luyện viên;

- Mở rộng hợp tác quốc tế trong đào tạo huấn luyện hàng hải, tranh thủ sự giúp đỡ của chính phủ các nước, đẩy mạnh hợp tác song phương giữa các trường nhằm xây dựng một hệ thống đào tạo huấn luyện hàng hải thống nhất toàn cầu.

CHƯƠNG II: TÁC ĐỘNG CỦA CÔNG ƯỚC STCW 78/95/2010 ĐẾN CÔNG TÁC ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM

Đặc thù của ngành Hàng hải là tính quốc tế hóa cao. Trong sử dụng nguồn nhân lực, thuyền bộ đa quốc tịch làm việc trên các con tàu chạy tuyến quốc tế đã trở nên rất phổ biến và điều này đòi hỏi mỗi thuyền viên phải đạt được những năng lực phù hợp với một chuẩn mực quốc tế chung. Mặt khác, với những con tàu có thuyền bộ đơn quốc tịch thì do việc phải di chuyển giữa các cảng của những quốc gia khác nhau cũng đòi hỏi thuyền viên phải đáp ứng đầy đủ các chuẩn mực này.

Vì vậy, giáo dục đào tạo và huấn luyện đội ngũ thuyền viên phải tuân theo chuẩn mực của “Công ước quốc tế về tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên” (STCW) của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO).

Công ước quốc tế STCW 78/95 được soạn thảo và hoàn thành vào tháng 7 năm 1978 và chính thức có hiệu lực từ năm 1984 sau khi có trên 25 nước với đội tàu buôn có tổng tấn trọng tải đăng ký không nhỏ hơn 50% tổng tấn đăng ký của đội tàu buôn thế giới (được tính từ tàu có GT từ 100 tấn đăng ký trở lên).

Công ước quốc tế STCW 78/95 được áp dụng đối với thuyền viên làm việc trên các tàu treo cờ của quốc gia thành viên, ngoại trừ thuyền viên làm việc trên các tàu: Tàu quân sự, các tàu không thuộc dạng tàu buôn; tàu đánh cá; các thuyền buồm du lịch không thực hiện thương mại; các tàu vỏ gỗ thô sơ.

Từ khi ra đời vào năm 1978, Công ước đã trải qua nhiều lần bổ sung sửa đổi, lần sửa đổi mới nhất được thông qua tại Hội nghị ngoại giao Manila, Philippines từ ngày 21/06/2010 đến ngày 25/06/2010, có hiệu lực từ 01/01/2012 (gọi tắt là sửa đổi Manila 2010 đối với STCW78/95). Sửa đổi Manila là nhằm đương đầu với những thách thức mới và nhắm tới những mục tiêu cao hơn của vận tải biển toàn cầu. Nếu trong một thời gian dài trước đây, IMO đã theo đuổi mục tiêu “Vận tải biển an toàn hơn, biển cả trong sạch hơn” (Safer Shipping, Leaner Oceans), thì mục tiêu hiện nay của IMO đã sửa

đổi thành “Hàng hải an toàn, an ninh và hiệu quả trên biển sạch” (Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans).

Là thành viên chính thức của Công ước này từ năm 1991, Việt Nam đã và đang thể hiện trách nhiệm của mình bằng việc triển khai các hệ thống quản lý, đào tạo huấn luyện và chứng nhận theo quy định của Công ước. Đối với việc triển khai Công ước STCW 78/2010, chúng ta đang xem xét sửa đổi các chương trình đào tạo huấn luyện hàng hải, tăng cường năng lực cho các cơ sở đào tạo huấn luyện, hoàn thiện hệ thống quản lý nhằm đáp ứng các tiêu chuẩn do Công ước này đặt ra. Để thực hiện tốt điều này thì việc hiểu đúng Công ước STCW 78/2010 và nghiên cứu những tác động của nó tới công tác Đào tạo huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam là đặc biệt quan trọng.

2.1. Khái quát về STCW và những sửa đổi bổ sung của nó

Công ước quốc tế về tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên, 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978), đã được thông qua tại Hội nghị Quốc tế về Tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên ngày 07/07/1978.

Công ước STCW 1978 có hiệu lực ngày 28/04/1984, từ đó cho đến nay các sửa đổi của nó đã được thông qua vào các năm: 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2007 và 2010.

Sửa đổi năm 1991, về hệ thống an toàn cứu nạn hàng hải toàn cầu (GMDSS) và đưa vào thử nghiệm, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.21(59) và có hiệu lực ngày 01/12/1992.

Sửa đổi năm 1994, về các yêu cầu đào tạo huấn luyện đặc biệt cho thuyền viên trên tàu kết, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.33(63) và có hiệu lực ngày 01/01/1996.

Sửa đổi năm 1995 đã được thông qua bằng Nghị quyết 1 của Hội nghị Thành viên Công ước về Tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên được triệu tập bởi Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) họp tại cơ quan Trung ương của Tổ chức này từ ngày 26/6/1995 đến ngày 07/7/1995

(Hội nghị STCW 1995). Hội nghị 1995 đã thông qua Bộ luật về Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên. Bộ luật STCW bao gồm:

- Phần A: Các qui định bắt buộc, trong đó nêu ra các đối chiếu chi tiết gắn liền với phụ lục Công ước, diễn giải cụ thể các tiêu chuẩn tối thiểu cần thiết để Thành viên Công ước tuân thủ nhằm làm cho Công ước có hiệu lực đầy đủ và hoàn chỉnh đối với các quy định của Công ước, và

- Phần B: Các hướng dẫn được khuyến nghị để hỗ trợ Thành viên Công ước và những ai liên quan đến việc thực hiện, vận dụng và áp đặt các giải pháp nhằm làm cho Công ước STCW có hiệu lực đầy đủ và hoàn chỉnh theo cách nhất quán.

Sửa đổi 1997: Đối với Công ước và phần A của Bộ luật, về đào tạo huấn luyện thuyền viên trên tàu khách và tàu khách ro - ro, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.66(68) và MSC.67(68). Các sửa đổi này có hiệu lực ngày 01/01/1999.

Sửa đổi 1998: Đối với phần A của Bộ luật, về nâng cao năng lực cho tác nghiệp chất và xếp hàng hóa, đặc biệt đối với hàng rời, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.78(70). Các sửa đổi này có hiệu lực từ ngày 01/01/2003.

Sửa đổi tháng 5 năm 2004: Đối với phần A của Bộ luật, điều chỉnh các giấy chứng nhận và xác nhận, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.156(78), và đối với phần A của Bộ luật, xem xét về khả năng của các trang bị ngâm tải và nhả tải liên quan đến phương tiện cứu sinh và xuống cấp cứu không phải là xuống cấp cứu tốc độ cao, đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.180(79). Cả hai phần sửa đổi đều có hiệu lực ngày 01/7/2006.

Sửa đổi 2006: Đối với phần A của Bộ luật đưa ra, một trong nhiều nội dung, các giải pháp liên quan đến Sĩ quan an ninh, được thông qua bằng nghị quyết MSC.209(81) và có hiệu lực ngày 01/01/2008.

Sửa đổi 2010 (sửa đổi Manila) đối với Công ước và Bộ luật được thông qua bằng nghị quyết 1 &2, tương ứng của Hội nghị Thành viên của Công ước STCW, họp tại Manila, Philippines từ 21 đến 25/6/2010 (Hội nghị STCW

2010). Các sửa đổi đã cập nhật tiêu chuẩn năng lực cần thiết, đặc biệt được soi sáng bởi sự phát triển của công nghệ mới, đưa ra các yêu cầu và phương pháp luận mới cho đào tạo huấn luyện và chứng nhận, cải tiến cơ chế xác nhận theo các quy định của nó, và các yêu cầu cụ thể về giờ làm việc và nghỉ ngơi, ngăn chặn sự lạm dụng ma túy và các chất có cồn, và tiêu chuẩn về phù hợp sức khỏe cho thuyền viên.

Sửa đổi phần B của Bộ luật đã được thông qua trong các phiên họp lần thứ 69, 72, 77, 80 và 81 của Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC) và được công bố bằng các thông tư STCW: STCW.6/Circ.3 (1998), Circ.4(1998), Circ.5(200), Circ.6(2003), Circ.7(2005), Cir.8 – 10 (2006).

2.2. Khái quát về sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW

Việt Nam là thành viên chính thức của Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên năm 1978, sửa đổi 1995 (STCW78/95). Đoàn Việt Nam đã tham dự Hội nghị ngoại giao tổ chức từ ngày 21 đến ngày 25 tháng 6 năm 2010 tại Manila, Philippines.

Hội nghị đã thông qua:

- Sửa đổi đối với phụ lục Công ước Quốc tế về Tiêu chuẩn Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho Thuyền viên, 1978 cùng với Nghị quyết 1 về việc thông qua các sửa đổi đối với phụ lục của Công ước hợp thành phụ bản 1 của Biên bản Cuối cùng;

- Sửa đổi đối với Bộ luật Huấn luyện, Cấp phép và Trục ca cho thuyền viên cùng với Nghị quyết 2 về việc thông qua các sửa đổi đối với Bộ luật, hợp thành phụ bản 2 của Biên bản Cuối cùng.

Hội nghị cũng đã thông qua các nghị quyết (từ nghị quyết 13 đến nghị quyết 19), tập hợp thành phụ bản 3 của Biên bản Cuối cùng:

- Nghị quyết 3: Bày tỏ sự đánh giá cao đối với Chính phủ nước chủ nhà;

- Nghị quyết 4: Các qui định chuyển tiếp và triển khai sớm;

- Nghị quyết 5: Xác minh giấy chứng nhận khả năng chuyên môn và xác nhận;

- Nghị quyết 6: Tiêu chuẩn đào tạo huấn luyện và chứng nhận mức độ định biên của tàu;
- Nghị quyết 7: Nâng cao kiến thức kỹ thuật, kỹ năng và tính chuyên nghiệp của thuyền viên;
- Nghị quyết 8: Xây dựng các hướng dẫn để thực hiện các tiêu chuẩn quốc tế phù hợp với sức khỏe cho thuyền viên;
- Nghị quyết 9: Sửa đổi các chương trình mẫu hiện nay do Tổ chức Hàng hải Quốc tế xuất bản và xây dựng các chương trình mẫu mới;
- Nghị quyết 10: Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật;
- Nghị quyết 11: Biện pháp đảm bảo năng lực của thuyền trưởng và sỹ quan của tàu hoạt động tại các vùng cực;
- Nghị quyết 12: Thu hút nguồn nhân lực mới cho nghề hàng hải, và giữ chân thuyền viên trong nghề hàng hải;
- Nghị quyết 13: Chỗ ở cho học viên;
- Nghị quyết 14: Thúc đẩy sự tham gia của phụ nữ vào ngành hàng hải;
- Nghị quyết 15: Sửa đổi và xem xét Công ước và Bộ luật STCW trong tương lai;
- Nghị quyết 16: Sự đóng góp của Tổ chức Lao động Quốc tế;
- Nghị quyết 17: Vai trò của Trường đại học Hàng hải Thế giới, Viện Luật Hàng hải Quốc tế của IMO và Học viện An toàn, An ninh và Môi trường Hàng hải Quốc tế (IMSSEA) trong việc thúc đẩy nâng cao tiêu chuẩn hàng hải;
- Nghị quyết 18: Năm thuyền viên; và
- Nghị quyết 19: Ngày thuyền viên.

2.3. Những thay đổi chính của sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95

Trong phần này, tác giả tập trung phân tích, so sánh và hệ thống hóa những khác biệt của “Sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95”: Sửa đổi lớn, nhiều việc cần làm.

2.3.1. Phạm vi của sửa đổi Manila đối với Công ước STCW, 1978

- Giữ nguyên cấu trúc & mục tiêu Công ước;
- Không hạ thấp tiêu chuẩn hiện hành;
- Không sửa các điều của Công ước;
- Giải quyết các vấn đề không nhất quán... yêu cầu lỗi thời và tiến bộ công nghệ;
- Giải quyết yêu cầu thông tin hiệu quả;
- Cho phép mềm dẻo đối với đổi mới trong công nghệ;
- Giải quyết đặc điểm & hoàn cảnh đặc biệt của hành trình gần bờ” và công nghiệp khoan dầu ở biển;
- Giải quyết các vấn đề liên quan đến an ninh.

2.3.2 .Nội dung chính của sửa đổi Manila đối với Công ước STCW, 1978 [31]

2.3.2.1. Các điều khoản chung

- Xác định rõ ràng các loại chứng chỉ cấp cho thuyền viên:
 - + Bỏ khái niệm “Appropriate Certificate”;
 - + Các Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn (GCNKNCM) của thuyền trưởng, sỹ quan và nhân viên vô tuyến GMDSS Radio Operators = Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn (CoC);
 - + Giấy chứng nhận của các quy tắc khác gồm cả CoC của Ratings & Khóa huấn luyện khác = Giấy chứng nhận nghiệp vụ (CoP - Certificate of Proficiency);
 - + Và các loại giấy khác = Chứng cứ bằng văn bản (Documentary Evidence).
- Giấy chứng nhận và Giấy xác nhận:
 - + (GCNKNCM) được cấp chỉ bởi cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải (CQQLNN) sau khi xác minh tính chân thực và giá trị của bất cứ bằng chứng dạng tài liệu cần thiết;
 - + Xác nhận (Endorsement) chứng chỉ cho sỹ quan Tanker được cấp chỉ bởi CQQLNN;

+ Xác nhận công nhận (GCNKNCM)& chứng chỉ Tanker cho sỹ quan chỉ được cấp bởi CQ quản lý nhà nước về hàng hải sau khi xác minh tính chân thực và giá trị - Quốc gia cấp chứng chỉ phải thông tin bằng trao đổi điện tử.

- Hành trình gần bờ:

+ Hành trình gần bờ (NVC: Near-Coastal Voyages) bao gồm bờ của các nước khác - cần phải có văn bản thỏa thuận giữa các Quốc gia liên quan đối với công nhận CoC;

+ Theo đó, CoC của thuyền trưởng & sỹ quan NCV do nước này cấp thì có thể được nước khác công nhận;

+ Xác định giới hạn của NCV vào nội dung của CoC;

+ NCV không chủ trương bao hàm các hành trình chạy khắp thế giới.

- Tuân thủ và Thực thi:

+ Kiểm tra của Quốc gia có Cảng (PSC): Xác định khả năng thuyền viên duy trì trực ca an toàn & các tiêu chuẩn an ninh (ISPS)

+ Luật lệ quốc gia - Tiến hành các biện pháp phù hợp nhằm ngăn ngừa tệ nạn gian dối và phi pháp đối với cấp & xác nhận chứng chỉ;

+ Cho phép có thể dạy/học từ xa hoặc dạy/học điện tử (e-learning).

- Whitelist và tiêu chuẩn chất lượng:

+ Quốc gia thành viên phải gửi hồ sơ cho IMO chứng minh rằng STCW (& sửa đổi Manila) đã được thực thi đầy đủ & hoàn hảo;

+ Đánh giá độc lập 5 năm một lần, trong đó phải bao gồm các sửa đổi trong luật lệ liên quan đến thực hiện STCW;

+ QSS phải bao gồm cả quy trình thủ tục khám & cấp GCN sức khỏe.

- Tiêu chuẩn và Giấy chứng nhận sức khỏe:

+ Danh sách bác sỹ được phép kiểm tra & cấp GCN sức khỏe phải được công khai thông báo;

+ GCN giá trị tối đa 2 năm;

+ GCN giá trị tối đa 1 năm, cho người dưới 18 tuổi;

+ Nếu GCN hết hạn trong chuyến đi, giá trị tiếp tục cho tới cảng tiếp theo mà ở đó sẵn có bác sỹ được phép kiểm tra sức khỏe, tuy vậy, không kéo dài quá 3 tháng;

+ Tiêu chuẩn thị lực thay đổi.

+ Hướng dẫn về tiêu chuẩn sức khỏe & kiểm tra sức khỏe được nêu kỹ ở Phần B, Bộ luật STCW.

- Công nhận Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn (GCNKNCM) và cấp lại GCNKNCM:

+ Đánh giá QSS của Quốc gia cấp (GCNKNCM) còn được duy trì, đáp ứng STCW hay không;

+ Trước khi công nhận, bắt buộc phải xác minh tính chân thực của (GCNKNCM);

+ CQQLNN của Quốc gia cấp (GCNKNCM) phải xác nhận bằng hình thức điện tử;

+ Cấp lại (GCNKNCM) nếu trong 6 tháng trước khi hết thời hạn, thuyền viên đảm nhiệm chức danh ít nhất 3 tháng.

- Trách nhiệm của Công ty và quy định về thời kỳ chuyển đổi:

+ Công ty phải bảo đảm:

▪ Thuyền viên đã được huấn luyện bổ túc & cập nhật theo quy định của Công ước;

▪ Thông tin liên lạc bằng miệng một cách hiệu quả theo quy định của SOLAS ở trên tàu;

+ Quy định về thời kỳ chuyển đổi (giai đoạn “đặc ân”):

▪ Đến 01/01/2017 có thể tiếp tục cấp, công nhận & xác nhận chứng chỉ theo quy định áp dụng trước 01/01/2012 cho thuyền viên bắt đầu dịch vụ đi biển được chấp nhận, một chương trình giáo dục và huấn luyện được chấp nhận hoặc một khóa huấn luyện được chấp nhận trước 01/07/2013;

▪ Đến 01/01/2017 có thể tiếp tục cấp lại chứng chỉ và Xác nhận theo quy định áp dụng trước 01/01/2012.

2.3.2.2. Ngành Boong

- Cấp vận hành:

+ Cần lưu ý đến hướng dẫn bổ sung nêu ở phần B, Bộ luật STCW:

+ Sử dụng hệ thống báo cáo tàu & quy trình hành hải trong môi trường VTS;

+ Năng lực Quản lý Nguồn lực Buồng lái.

+ Hoa Kỳ lưu ý: GPS không phải phương tiện tuyệt đối tin cậy;

+ Kỹ thuật hành hải tầm xa hạn chế trong ca trực buồng lái.

+ Hệ thống hải đồ và thông tin hiển thị điện tử (ECDIS);

+ MERSAR thay bởi IAMSAR;

+ Các biện pháp chủ động bảo vệ môi trường hàng hải;

+ Kỹ năng Chỉ huy và kỹ năng Làm việc Nhóm;

- Cấp quản lý:

+ Sử dụng hệ thống báo cáo tàu & quy trình hành hải trong môi trường VTS;

+ Decca & Loran thay thế bởi Hệ thống Định vị Điện tử Địa văn (Terrestrial Electronic Position Fixing System);

+ IMSBC Code;

+ Quản lý ECDIS;

+ MERSAR thay bởi IAMSAR;

+ Kỹ năng Chỉ huy và kỹ năng Làm việc Nhóm;

+ Hệ thống trang bị Buồng lái hay Hành hải tích hợp.

- Thủy thủ trực ca ABD (Able Seafarer Deck):

+ Giấy chứng nhận trực ca:

18 tháng đi biển; hoặc

12 tháng đi biển dưới sự giám sát được chấp nhận (theo Training Record Book).

+ Được cấp (GCNKNCM);

2.3.2.3. Ngành Máy

- Cấp vận hành:

30 tháng đào tạo và huấn luyện nay thay thế như sau:

+ Khóa huấn luyện kỹ năng tổng hợp trên xưởng và huấn luyện trên tàu 12 tháng, hoặc

+ 36 tháng huấn luyện kỹ năng tổng hợp trên xưởng & phục vụ trên tàu được chấp nhận tối thiểu 30 tháng.

+ 6 tháng đảm nhiệm trực ca máy, là một phần của thời gian làm việc trên tàu được chấp nhận.

+ Giáo dục và huấn luyện đáp ứng tiêu chuẩn chuyên môn.

+ Quản lý nguồn lực buồng máy;

+ Hệ thống thông tin nội bộ;

+ Các hệ thống điện, điện tử và điều khiển;

+ Hệ thống tự động & điều khiển;

+ Các biện pháp bảo vệ môi trường hàng hải;

+ Nhận thức về, môi trường, đặc biệt trong sử dụng phân ly dầu nước;

+ Kỹ năng chỉ huy và làm việc nhóm;

- Cấp quản lý:

+ Yêu cầu thời gian cần thiết để máy 2 thăng tiến lên là máy trưởng được sửa đồng bộ như đại phó & thuyền trưởng (12 + 36/24)

+ Kiến thức về các hệ thống điện, điện tử và điều kiện – Nâng cao;

+ Bảo dưỡng & sửa chữa – Nâng cao;

+ Kỹ năng chỉ huy, làm việc nhóm và quản lý.

- Thợ máy trực ca (Able Seafarer Engine)

+ Chứng chỉ trực ca máy;

+ 12 tháng làm việc ở buồng máy hoặc 6 tháng làm ở buồng máy theo cơ chế huấn luyện được chấp nhận;

+ Đáp ứng tiêu chuẩn;

- Tiêu chuẩn chuyên môn cho một số chức danh mới:

+ Thợ điện kỹ thuật (Electro Technical Ratings);

+ Sỹ quan điện kỹ thuật (Electro Technical Officers); &

+ Huấn luyện đặc biệt cho người quản lý và vận hành máy phát trên 1.000V

- Thợ điện kỹ thuật:
 - + Hoàn thành thời gian đi biển được chấp nhận gồm 12 tháng huấn luyện & kinh nghiệm; hoặc
 - + Hoàn thành huấn luyện được chấp nhận gồm tối thiểu 6 tháng đi trên tàu, hoặc
 - + Đáp ứng tiêu chuẩn chuyên môn & tối thiểu 3 tháng đi tàu
 - + Đáp ứng tiêu chuẩn nêu ở Bộ luật STCW
- Sỹ quan điện kỹ thuật:
 - + Một chương trình huấn luyện được chấp nhận 12 tháng huấn luyện kỹ năng trên xưởng kết hợp cùng với 6 tháng đi biển; hoặc
 - + 36 tháng huấn luyện kỹ năng trên xưởng kết hợp và thực tập ở ngành máy trên tàu được chấp nhận có thời gian tối thiểu 30 tháng;
 - + Hoàn thành chương trình đào tạo & huấn luyện được chấp nhận đáp ứng các tiêu chuẩn nêu ở Bộ luật STCW

2.3.2.4. Thông tin vô tuyến điện

- Làm quen với trang bị lắp đặt trên tàu;
- MERSAR thay bởi IAMSAR.

2.3.2.5. Các loại tàu đặc biệt

- Xác nhận chứng chỉ Tanker:
 - + Kỹ năng chống cháy tanker được đưa vào khoá huấn luyện làm quen;
 - + Khoá huấn luyện làm quen Tanker (Oil + Chemical) & khoá huấn luyện làm quen Tanker (LPG + LNG);
 - + Kinh nghiệm 3 tháng là bắt buộc đối với mỗi một loại xác nhận chứng chỉ Tanker; hoặc
 - + Kinh nghiệm một tháng đi biển qua 3 cảng dỡ và 3 cảng xếp hàng.
- Đánh giá cấp lại xác nhận chứng chỉ Tanker:
 - + Đi tàu 3 tháng; hoặc
 - + Huấn luyện bổ túc & cập nhật.
- Huấn luyện đặc biệt khác:
 - + Tàu dịch vụ cung ứng xa bờ (OSVs) & Tàu lai hỗ trợ Neo (AHTs - Anchor Handling Tugs);

- + Thuyền trưởng & sỹ quan sử dụng Hệ thống định vị động (DPS);
- + Hành hải vùng băng & hành hải ở vùng cực.

2.3.2.6. Huấn luyện An toàn và An ninh

- Bổ túc huấn luyện An toàn cơ bản: Được thực hiện đối với các lĩnh vực không thể tiến hành trên tàu, đó là:

- + Kỹ thuật Cứu sinh Cá nhân;
- + Phòng cháy & Chữa cháy;
- + An toàn Cá nhân & Trách nhiệm Xã hội;
- + Sơ cứu.(5 năm 1 lần)

- Khóa PSSR (An toàn cá nhân và trách nhiệm xã hội) nâng cao:

+ Kiến thức cơ bản về:

- Tác động của vận tải biển lên môi trường;
- Sự phức tạp & đa dạng của môi trường hàng hải.

+ Nguyên tắc & thực tiễn cơ bản về làm-việc-nhóm, kể cả giải quyết xung đột;

+ Nguyên tắc & rào cản đối với thông tin liên lạc trên tàu;

+ Hiểu được nguyên nhân & hành động cần thiết để kiểm soát một môi.

- Bổ túc huấn luyện nâng cao: Đối với lĩnh vực mà huấn luyện không tiến hành được trên tàu:

+ Nghiệp vụ bè cứu sinh & xuồng cứu nạn;

+ Cứu hoả nâng cao;

+ Sơ cứu;

+ Chăm sóc y tế (năm năm một lần)

- An ninh hàng hải:

+ Khoá huấn luyện sỹ quan An ninh tàu biển – STCW;

+ Khoá huấn luyện An ninh cho người được giao các nhiệm vụ liên quan đến An ninh trên tàu;

+ Khoá huấn luyện về Nhận thức An ninh: Bắt buộc với tất cả thuyền viên không có nhiệm vụ liên quan đến An ninh;

+ Làm quen liên quan đến An ninh: Huấn luyện trên tàu, do SSO tiến hành cho tất cả mọi thuyền viên trên tàu.

2.3.2.7. Cấp các chứng chỉ thay thế

- Cấp chứng chỉ đa năng: Chứng chỉ đa năng áp dụng với:
 - + Thuyền viên trực ca Boong & Máy;
 - + Thuyền viên Năng lực (Boong) & Thuyền viên Năng lực (Máy);
 - + Huấn luyện tích hợp được phép.

2.3.2.8. Trục ca

- Trục ca – Nghỉ ngơi:
 - + Tối thiểu 10 giờ nghỉ trong mỗi 24 giờ;
 - + Có thể chia thành 2 phần, một >6 giờ (liên tục), miễn là mỗi khoảng < 14 giờ;
 - + Tổng giờ nghỉ 1 tuần là 77 giờ.
- Nghỉ ngơi và đồ uống có cồn:
 - + Trong tình huống khẩn cấp, cấp cứu thì quy định trên là ngoại lệ;
 - + Thực tập, diễn tập cứu sinh cứu hoả: Không được ảnh hưởng đến nghỉ ngơi;
 - + Thời gian gọi ca phải được bù đắp;
 - + Ghi chép về giờ làm/nghỉ phải được duy trì, kiểm tra.
- Giới hạn cồn cho phép: Giảm còn 0.05% hay 0.25 mg/l qua khí thở.

2.4. Tác động của sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95 đến công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Việt Nam

2.4.1. Tác động đối với Chính quyền Hàng hải Việt Nam

Hiện tại, sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95 đã được thông qua và có hiệu lực. Trong bối cảnh đó, Chính quyền Hàng hải tại Việt Nam đã và đang có những biện pháp và việc làm cụ thể đáp ứng tốt các yêu cầu của STCW 78/95/ Sửa đổi 2010.

Có thể nói hoạt động quản lý nhà nước về đào tạo, huấn luyện thuyền viên đã từng bước đi vào chiều sâu, tạo ra được cơ sở pháp lý để quản lý và

hệ thống văn bản pháp luật khá đầy đủ và chi tiết. Chính quyền Hàng hải Việt Nam từng bước nội luật hóa và điều chỉnh các văn bản Pháp luật hiện hành, cụ thể:

- Ngày 12/04/2012, Bộ GTVT ban hành Thông tư số 11/2012/TT-BGTVT về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam thay thế Quyết định số 31/2008/QĐ-BGTVT ngày 26/12/2008 đã tạo điều kiện cho học viên, thuyền viên được tiếp tục nâng cao trình độ nghiệp vụ để có thể dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn chức danh cao hơn, ở hạng tàu có tổng dung tích hoặc tổng công suất máy chính cao hơn thông qua việc cho phép đào tạo liên thông. Một số điều khoản của Thông tư 11/2010/TT-BGTVT nâng cao hơn yêu cầu đòi hỏi đối với thuyền viên so với Công ước và Bộ luật STCW yêu cầu, điều này đã giúp nâng cao trình độ, kinh nghiệm của thuyền viên. Chính quyền hàng hải đã chủ động phối hợp với các cơ sở đào tạo nghiên cứu nội dung yêu cầu của Công ước để xây dựng các văn bản pháp luật, bao gồm cả nội dung chương trình đào tạo, huấn luyện; kịp thời hướng dẫn, đưa ra những quy định đáp ứng yêu cầu của Công ước và Bộ luật cũng như các quy định mới có liên quan của Việt Nam;

- Ngày 25/11/2016 Bộ GTVT ban hành Thông tư số 37/2016/TT-BGTVT về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam thay thế cho Thông tư 11/2012/TT-BGTVT;

- Ngày 21/02/2020, Bộ GTVT tiếp tục ban hành Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam thay thế cho Thông tư 37/2016/TT-BGTVT.

Như vậy, theo thời gian để phù hợp với các sửa đổi bổ sung của Công ước STCW78/95/2020, chính quyền Hàng hải Việt Nam liên tục cập nhật, ban hành Thông tư quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn

của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam nhanh chóng và kịp thời nhất.

2.4.2. Tác động đối với các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam

Đáp ứng yêu cầu huấn luyện, Bộ Giao thông vận tải đã cấp Giấy phép hành nghề huấn luyện thuyền viên cho các cơ sở huấn luyện đặt tại trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Đại học Giao thông vận tải Tp. Hồ Chí Minh, Cao đẳng Hàng hải I, Cao đẳng Hàng hải II, Cao đẳng Bách nghệ Hải Phòng, Cao đẳng giao thông vận tải II, Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (Vosco) và Trung tâm UT – STC (Tp. Hồ Chí Minh).

Công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên Việt Nam đã bám sát yêu cầu của Điều ước quốc tế và các quy định của pháp luật Việt Nam có liên quan. Đội ngũ giáo viên của các cơ sở đào tạo có trình độ chuyên môn và tay nghề khá cao, có kinh nghiệm trong thực tế đáp ứng được yêu cầu cơ bản về giảng dạy và huấn luyện thuyền viên. Các trường, Trung tâm huấn luyện đã và đang tiến hành việc nâng cấp cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ giảng dạy và nguồn nhân lực, đồng thời không ngừng hoàn thiện các chương trình huấn luyện nên đã cơ bản đáp ứng được yêu cầu về chất lượng, số lượng thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam và từng bước tăng cường được thị phần xuất khẩu thuyền viên làm việc trên các tàu biển nước ngoài. Nhằm tăng cường cơ sở vật chất phục vụ yêu cầu huấn luyện, đào tạo, nhiều trường, trung tâm đã tăng cường mở rộng hợp tác với các đối tác nước ngoài tạo môi trường tốt cho học viên tham gia học tập, huấn luyện.

Bên cạnh những kết quả và chuyển biến tích cực đạt được trong công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên vẫn còn tồn tại những hạn chế:

Trình độ tiếng Anh của thuyền viên tuy đã được cải thiện rõ rệt so với trước đây nhưng phần lớn vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu khi làm việc trên tàu mang cờ nước ngoài. Đội ngũ sỹ quan huấn luyện của công ty và sỹ quan huấn luyện trên tàu chưa được huấn luyện và cấp giấy chứng nhận về tổ chức công tác huấn luyện thuyền viên thực tập sỹ quan trên tàu. Tuy có trang bị

đầy đủ nhưng cơ sở vật chất hiện có của một số trường, trung tâm huấn luyện vẫn thiếu tính hiện đại và kỹ thuật cao trừ một số mô phỏng mới được trang bị. Việc áp dụng mô phỏng vào công tác huấn luyện và đánh giá trình độ, khả năng chuyên môn của thuyền viên còn rất hạn chế do thiếu kinh phí hoặc chưa tận dụng hết công suất hiện có. Sự phối hợp giữa các trường, trung tâm huấn luyện với các cấp, các doanh nghiệp vận tải biển chưa thực sự thường xuyên, hiệu quả. Như vậy có thể nói, công tác đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực hàng hải vẫn còn bất cập và hạn chế, ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo và huấn luyện thuyền viên ở nước ta.

Thời gian “Sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW” đã được chấp thuận và có hiệu lực, cụ thể: Các sửa đổi được thông qua ngày 01/07/2011 và có hiệu lực ngày 01/01/2012 và đến ngày 01/07/2013 được áp dụng triệt để vào công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải. Nhìn chung công tác đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải Việt Nam chịu tác động lớn về:

- Nội dung, chương trình đào tạo, huấn luyện Hàng hải;
- Cơ sở vật chất, trang thiết bị giảng dạy;
- Tài liệu giảng dạy;
- Đội ngũ cán bộ, giảng viên, huấn luyện viên, ...

Chính vì vậy, các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam cần:

- Rà soát sửa đổi, bổ sung đề cương chương trình của các khoá huấn luyện cho phù hợp, đáp ứng việc cập nhật kiến thức cho học viên.

- Các cơ sở đào tạo, huấn luyện cần có kế hoạch đầu tư nâng cấp các trang thiết bị huấn luyện, đào tạo tại cơ sở nhằm phục vụ tốt cho công tác đào tạo và huấn luyện, đánh giá thuyền viên.

- Xây dựng các chương trình huấn luyện thực hành; thay đổi phương pháp dạy và huấn luyện để học viên dễ tiếp thu kiến thức mới, nâng cao tay nghề; thay đổi hình thức, phương pháp đánh giá học viên để đảm bảo nâng cao chất lượng đầu ra của các trường.

- Có kế hoạch bồi dưỡng, cập nhật và huấn luyện cho các giảng viên, huấn luyện viên, hướng dẫn viên, cán bộ hỏi thi, giám khảo và người đánh giá học viên; thuê chuyên gia IMO huấn luyện đội ngũ giảng viên đảm bảo theo đúng quy định của "Sửa đổi Manila đối với Công ước và Bộ luật STCW".

- Các trường, cơ sở huấn luyện thuyền viên tiến hành rà soát, đánh giá nội bộ; thường xuyên tổ chức lấy ý kiến phản hồi từ các doanh nghiệp về trình độ thuyền viên từ đó có định hướng đào tạo, huấn luyện phù hợp với công việc thực tế yêu cầu đòi hỏi.

- Thiết lập hệ thống quản lý chất lượng để đảm bảo chất lượng đào tạo và huấn luyện, tạo điều kiện cho việc đánh giá nội bộ, đánh giá độc lập và việc kiểm tra của các cấp có thẩm quyền theo yêu cầu của "Sửa đổi Manila đối với Công ước và bộ luật STCW". Thiết lập hệ thống nối mạng máy tính giữa Chính quyền hàng hải và các cơ sở đào tạo để giúp cho công tác quản lý, cập nhật thông tin, đào tạo từ xa trở nên dễ dàng và hiệu quả.

Chính quyền Hàng hải Việt Nam tiếp tục kiểm tra giám sát nhằm đảm bảo các cơ sở đào tạo huấn luyện Hàng hải đã được cấp phép đáp ứng đầy đủ các yêu cầu đặt ra.

2.4.3. Tác động đối với các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên

Sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW, tác động tới các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên cụ thể như sau:

- Các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên đảm bảo rằng thuyền viên có khả năng thông tin liên lạc bằng lời nói hiệu quả nhất trên tàu;

- Các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên đảm bảo rằng thuyền viên chấp hành đúng quy định, tham dự các khoá huấn luyện bổ túc, cập nhật phù hợp, kể cả các khoá nâng cấp;

- Các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên chủ động chấp hành sửa đổi Manila về Thuyền viên lành nghề (Boong, Máy);

- Các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên chủ động chấp hành sửa đổi Manila về Thợ điện kỹ thuật & Sỹ quan điện - điện tử;

- Chủ tàu Tanker chủ động chấp hành sửa đổi Manila về xác nhận chứng chỉ tàu tanker cho sỹ quan;
- Các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên thông báo cho thuyền viên về nội dung sửa đổi, hướng dẫn chấp hành sửa đổi Manila;
- Các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên có kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ và ngoại ngữ cho thuyền viên.

2.4.4. Tác động đối với Học viên/ Thuyền viên

Học viên/ Thuyền viên phải dự các khoá cập nhật để cấp lại GCNKNCM

Học cập nhật các kiến thức mới hoặc bổ sung như: ECDIS, Điện áp cao, Nhiệm vụ An ninh;

Tham dự các khoá bổ túc huấn luyện cơ bản;

Tham gia các khoá bổ túc huấn luyện an toàn nâng cao;

Xem xét, bổ túc để có GCNKNCM Thuyền viên Năng lực (Boong) & (Máy);

Huấn luyện để làm Thợ điện kỹ thuật & Sỹ quan điện kỹ thuật;

Sỹ quan, thuyền viên tanker cần phải có Giấy xác nhận chứng chỉ.

2.5. Kết luận chương 2

Tóm tắt chương 2: Tác động của Công ước STCW 78/95/2010 đến công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Việt Nam.

Trong chương này, tác giả tiến hành:

- Khái quát về STCW và những sửa đổi bổ sung của nó;
- Khái quát về sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW;
- Những thay đổi chính của sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95;
- Tác động của sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW 78/95 đến công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải tại Việt Nam, cụ thể:
 - + Tác động đối với chính quyền hàng hải;

- + Tác động đối với các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải ở Việt Nam;
- + Tác động đối với các công ty vận tải biển/ các tổ chức quản lý thuyền viên;

- + Tác động đối với học viên, thuyền viên.

Xu hướng hội nhập quốc tế nói chung và những sửa đổi của STCW nói riêng có những tác động mạnh mẽ đến bức tranh chung của ngành vận tải biển Việt Nam bao gồm tác động đến Chính quyền hàng hải, các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, các công ty vận tải biển và các công ty quản lý thuyền viên và tác động đến đội ngũ thuyền viên. Điều này đặt ra các yêu cầu đối với các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải ở Việt Nam bao gồm:

Chia sẻ dữ liệu về đào tạo và huấn luyện hàng hải, bao gồm cơ sở vật chất, nội dung chương trình, thông tin người dạy và người học;

Xây dựng quy trình cấp và công nhận văn bằng theo tiêu chuẩn quốc tế để đáp ứng các yêu cầu của các chủ tàu/công ty quản lý thuyền viên trên thế giới;

Các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải ở Việt Nam cần tích cực đầu tư nâng cao cơ sở vật chất phục vụ cho việc đào tạo và huấn luyện hàng hải, trong đó đặc biệt quan tâm đến việc xây dựng các chương trình mô phỏng phục vụ cho công tác đào tạo và huấn luyện hàng hải;

Nâng cao công tác quản lý đào tạo và huấn luyện hàng hải, trong đó thay thế công việc quản lý của con người bằng hệ thống quản lý điện tử nhằm nâng cao hiệu quả, giảm thời gian làm việc, xây dựng cơ sở dữ liệu theo tiêu chuẩn chung.

Cùng với sự phát triển không ngừng của Khoa học công nghệ, việc thay thế các lớp học truyền thống bằng hình thức đào tạo E-learning nên được xem xét và đưa vào áp dụng để nâng cao hiệu quả đào tạo, giảm chi phí và thời gian tổ chức lớp học, cũng như tiếp cận được đến thị trường lớn hơn người học/thuyền viên.

CHƯƠNG III: CÁC GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐÀO TẠO VÀ HUẤN LUYỆN CỦA CÁC CƠ SỞ ĐÀO TẠO & HUẤN LUYỆN HÀNG HẢI

3.1. Xây dựng hệ thống quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

3.1.1. Đặt vấn đề

3.1.1.1. Khái niệm về cơ sở đào tạo & huấn luyện hàng hải

Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng và phát triển đội ngũ thuyền viên có chất lượng cao, đáp ứng các yêu cầu của các tổ chức trong nước và quốc tế. Cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải là cơ sở huấn luyện thuyền viên làm việc trên các tàu biển theo các quy định của Công ước STCW, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải theo quy định.

Điều kiện cơ sở đào tạo, huấn luyện và tuyển dụng, cung ứng thuyền viên được quy định trong: Nghị định số 29/2017/NĐ-CP, Thông tư 15/2019/TT-BGTVT Ban hành quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về cơ sở vật chất, trang thiết bị đào tạo của cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải.

Theo đó, một cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cần đáp ứng được các điều kiện về cơ sở vật chất, thiết bị đào tạo bao gồm:

1. Có cơ sở vật chất, trang thiết bị đào tạo đáp ứng mục đích, quy mô đào tạo, huấn luyện của từng chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải và phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành.

2. Có Giấy chứng nhận phù hợp hệ thống quản lý chất lượng theo Tiêu chuẩn ISO 9001 do tổ chức chứng nhận có thẩm quyền cấp.

3. Có cơ sở dữ liệu điện tử quản lý chứng chỉ nghiệp vụ của thuyền viên hàng hải để tra cứu theo quy định của Công ước STCW.

Ngoài ra, cơ sở đào tạo cần đáp ứng các yêu cầu về giảng viên và huấn luyện viên đáp ứng đầy đủ trình độ, bằng cấp, sức khỏe, có các chứng chỉ huấn luyện viên chính hoặc chứng chỉ tương đương do Tổ chức hàng hải quốc

tế hoặc đơn vị được IMO công nhận cấp theo quy định của Công ước STCW. Các giảng viên cũng cần đáp ứng được yêu cầu về kinh nghiệm làm việc với các chứng danh sỹ quan quản lý trở lên phù hợp yêu cầu của từng chương trình đào tạo, huấn luyện theo quy định của Bộ Giao thông vận tải.

Các điều kiện về chương trình đào tạo, huấn luyện của cơ sở đào tạo & huấn luyện hàng hải tuân theo Điều 6 của Nghị định 29/NĐ-CP/2017/ điều kiện cơ sở đào tạo thuyền viên Hàng hải, yêu cầu có đủ chương trình đào tạo, huấn luyện, tài liệu giảng dạy theo quy định của Bộ Giao thông vận tải.

Các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải được cấp giấy chứng nhận dựa theo điều 7 của Nghị định này, trong đó yêu cầu các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải phải đáp ứng được các điều kiện bảo đảm hoạt động đào tạo, huấn luyện của Bộ giao thông vận tải. Các giấy chứng nhận này được cấp lại dựa vào điều 8 của Nghị định. Điều 9 của Nghị định nói về trường hợp đình chỉ hoạt động đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải và Điều 10 đưa ra hoàn cảnh thu hồi Giấy chứng nhận của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải.

Việc Đánh giá cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải do Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện như sau:

1. Hàng năm, chủ trì, phối hợp với các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải để đánh giá nội bộ về việc đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải theo tiêu chuẩn quy định của pháp luật;

2. Định kỳ 05 năm một lần, tổ chức đánh giá độc lập các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải theo tiêu chuẩn quy định của Công ước STCW.

3.1.1.2. Thực trạng trong công tác quản lý các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

Thực trạng của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải được nghiên cứu cụ thể trong chương 1 của đề tài, tóm lược lại, hiện nay có 08 cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải được Bộ GTVT cấp Giấy phép hành nghề huấn luyện thuyền viên, bao gồm trường Đại học Hàng hải VN, Đại học GTVT Tp.

Hồ Chí Minh, Cao đẳng Hàng hải I, Cao đẳng hàng hải II, trường Cao đẳng Bách nghệ Hải Phòng, Cao đẳng nghề Duyên Hải, Công ty CP Vận tải biển Việt Nam, Công ty UTC-STC. Công tác đào tạo huấn luyện đã từng bước đi vào chiều sâu, đáp ứng nhu cầu đào tạo, huấn luyện thuyền viên, nhìn chung các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải này đều đáp ứng tốt về vấn đề cơ sở vật chất, đội ngũ giảng viên cũng như việc xây dựng, quản lý nội dung đào tạo và huấn luyện.

Tuy nhiên, tại các cơ sở đào tạo và huấn luyện thuyền viên hiện nay còn tồn tại một vấn đề quan trọng là: việc lưu trữ cơ sở dữ liệu, cung cấp cho các bên quản lý chưa được đồng bộ hóa. Hiện mỗi cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đều sử dụng những công cụ khác nhau để quản lý cơ sở vật chất, các văn bằng chứng chỉ cũng như giám sát việc tổ chức và thực hiện các khóa đào tạo và huấn luyện. Một số cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải chỉ dựa vào con người để quản lý, theo dõi một cách thủ công, lưu cơ sở dữ liệu trên những phần mềm không chuyên dụng như Excel, Word... Một số cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đã áp dụng và phát triển những phần mềm hỗ trợ việc quản lý hiệu quả hơn, tuy nhiên các phần mềm này không được xây dựng đồng bộ, cho phép truy xuất cơ sở dữ liệu tới các cơ quan chức năng. Tương tự, cơ quan nhà nước phụ trách giám sát các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải này cũng chưa được cung cấp một giải pháp công nghệ cho phép tự động kết nối với các cơ sở dữ liệu của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải trên toàn quốc để phục vụ mục đích kiểm tra giám sát.

Qua đó tác giả nhận thấy: Hiện tại, các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải trong cả nước chưa có một hệ thống quản lý điện tử đồng bộ và đạt hiệu cao.

3.1.1.3. Lợi ích của việc xây dựng hệ thống quản lý điện tử đồng bộ đối với các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

Khoa học công nghệ đóng vai trò hết sức quan trọng trong rất nhiều khía cạnh cuộc sống hàng ngày nói chung và đối với việc đào tạo và huấn luyện hàng hải nói riêng. Đối với việc quản lý nhà nước, chính phủ điện tử (e-

government) hiện đã được áp dụng rộng rãi trên nhiều nước, trở thành một công cụ hữu hiệu giúp tăng hiệu quả làm việc của cơ quan Chính phủ, phục vụ các doanh nghiệp và người dân tốt hơn. Đối với các cơ sở đào tạo, việc xây dựng một hệ thống điện tử dựa vào kết nối internet (web-based platform) giúp cải thiện hiệu quả quản lý, giám sát cơ sở vật chất và đội ngũ giảng viên.

Việc xây dựng các cơ sở dữ liệu điện tử quản lý chứng chỉ nghiệp vụ của thuyền viên hàng hải để tra cứu theo quy định của Công ước STCW được quy định trong mục 3 Điều 4 của Nghị định 29/2017/NĐ-CP. Việc xây dựng một hệ thống quản lý điện tử đồng bộ cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đem lại lợi ích rất lớn cho các bên liên quan, bao gồm chính các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, cơ quan quản lý nhà nước, học viên và giáo viên/ người huấn luyện. Việc xây dựng hệ thống quản lý điện tử đồng bộ nhằm mục đích tạo ra một bộ công cụ chuẩn dành cho tất cả các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, giúp cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải này dễ dàng trong việc theo dõi các chứng chỉ đào tạo cũng như thời hạn sử dụng, kiểm soát thực trạng cơ sở vật chất, quản lý tài liệu giáo trình cũng như nguồn nhân lực, giảng viên. Hệ thống quản lý này cũng giúp cho việc đăng ký gia hạn hoặc cấp mới các chứng chỉ của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải được thực hiện dễ dàng, nhanh chóng. Đồng thời giúp các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải tổ chức tuyển sinh, quản lý tình trạng các khóa huấn luyện, lưu cơ sở dữ liệu cho các phân tích, đánh giá và đưa ra định hướng phát triển.

Đối với các cơ quan quản lý nhà nước, việc có một hệ thống trong đó các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải sử dụng chung một giải pháp công nghệ đồng bộ về quản lý, cho phép tự động gửi các dữ liệu trong cơ sở dữ liệu của các trung tâm đến các cơ quan quản lý nhà nước đem lại nhiều lợi ích. Đầu tiên, giúp cho việc quản lý theo dõi các chứng chỉ trong danh mục cấp phép dễ dàng hơn, giảm các gánh nặng đối với con người cũng như tăng độ chính xác và trực quan. Việc theo dõi, kiểm tra cơ sở vật chất của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cũng được thực hiện dễ dàng hơn thông qua

cơ sở dữ liệu được đồng bộ hóa. Việc mở lớp, tổ chức các khóa đào tạo của từng cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cũng được đồng bộ và đưa tới sự giám sát của cơ quan quản lý nhà nước. Thông tin của giảng viên cũng được đưa vào cơ sở dữ liệu giúp cho việc so sánh chất lượng giảng dạy. Cơ quan quản lý nhà nước qua đó có thể đánh giá, phân tích so sánh giữa các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, đưa ra các chính sách, đường lối chủ trương nhằm nâng cao chất lượng đào tạo và huấn luyện thuyền viên trên toàn quốc.

Đối với giảng viên và huấn luyện viên, hệ thống quản lý điện tử có thể giúp ích trong việc gửi và nhận các thông tin về lớp học, các khóa đào tạo và huấn luyện. Đồng thời cũng giúp cho người dạy theo dõi tình hình học tập của học viên trong lớp, cập nhật các thông tin về giáo trình, bài giảng.

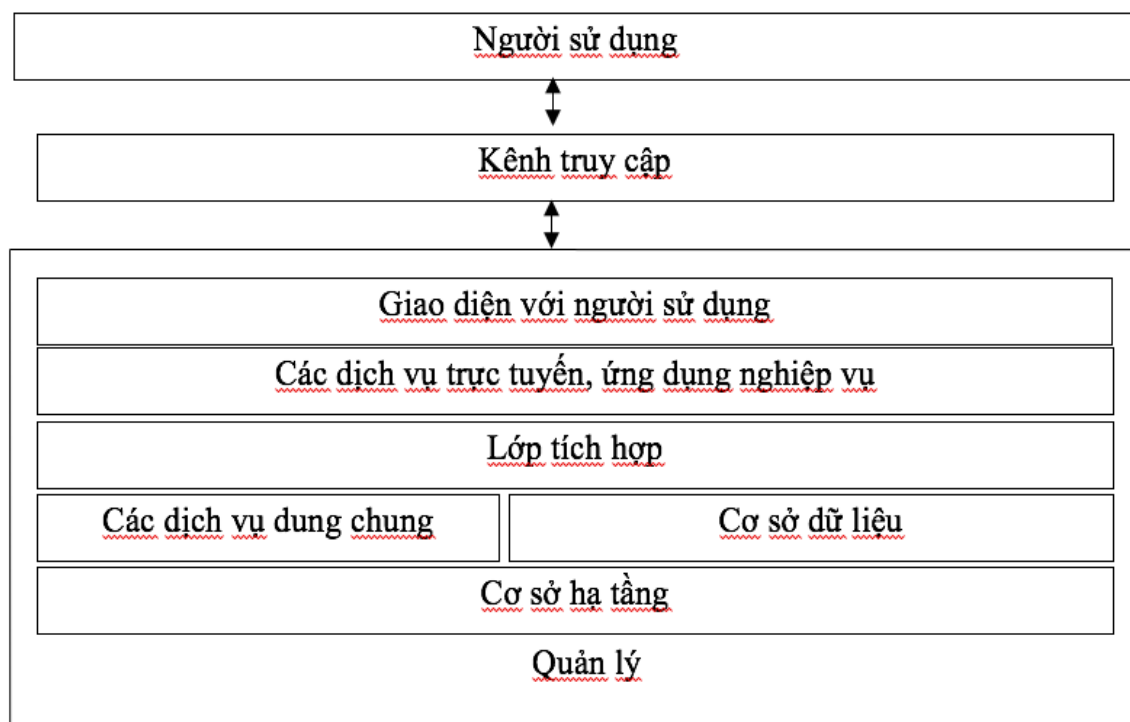
Đối với người học, hệ thống quản lý điện tử giúp cho việc theo dõi tình hình khai giảng các khóa đào tạo và huấn luyện được dễ dàng, từ xa. Người học hoàn toàn có thể tự kiểm tra danh mục cơ sở đào tạo, thông tin các chứng chỉ của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải để so sánh và lựa chọn cơ sở phù hợp cho mình.

Chính vì vậy, việc nghiên cứu xây dựng một hệ thống quản lý điện tử đồng bộ, kết nối giữa các bên liên quan bao gồm cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, cơ quan quản lý nhà nước, người học và người dạy là hoàn toàn cần thiết và đem lại lợi ích cho tất cả các bên. Trong đề tài này, chúng tôi đưa ra mô hình giải pháp để xây dựng hệ thống quản lý điện tử cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải. Việc xây dựng hệ thống quản lý điện tử này sẽ khai thác tiềm năng về công nghệ thông tin, nâng cao hiệu quả quản lý cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, hỗ trợ cơ quan quản lý nhà nước, người dạy và người học trong việc đào tạo và huấn luyện thuyền viên hàng hải.

3.1.1.4. Mô hình chung của hệ thống quản lý điện tử

Mô hình chung của hệ thống quản lý điện tử thường bao gồm các bộ phận như sau: Người sử dụng, kênh truy cập, giao diện với người sử dụng, các dịch vụ trực tuyến ứng dụng nghiệp vụ, lớp tích hợp, các dịch vụ dung

chung, cơ sở dữ liệu, cơ sở hạ tầng, phân quản lý, các nội dung hỗ trợ tất cả các bộ phận ở trên (Hình 3.1).



Hình 3.1. Mô hình chung quản lý điện tử

Đối với hệ thống quản lý cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, người sử dụng bao gồm chính cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, cơ quan quản lý nhà nước, người học và giảng viên.

Kênh truy cập chính là website của hệ thống quản lý cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải và các phần mềm quản lý đồng bộ đi kèm.

Giao diện sử dụng cần thân thiện, phù hợp và được tùy chỉnh với từng đối tượng sử dụng.

Các dịch vụ, ứng dụng bên trong phục vụ cho công tác giám sát, kiểm tra chất lượng huấn luyện và đào tạo của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, theo dõi tuyển sinh và triển khai các khóa đào tạo và huấn luyện tại các cơ sở này, hỗ trợ việc dạy và học.

Cơ sở hạ tầng bao gồm: hạ tầng mạng, máy chủ dịch vụ, lưu trữ và kết nối, truyền dẫn dữ liệu và nguồn điện.

Cơ sở dữ liệu được xây dựng điện tử do các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải và cơ quan quản lý nhà nước xây dựng và cập nhật.

Cơ quan quản lý nhà nước, các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải có trách nhiệm quản lý hệ thống này. (Tác giả được biết hiện tại Cục hàng hải Việt Nam đang có dự án xây dựng hệ thống quản lý điện tử tất cả các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải trong cả nước).

3.1.2. Xây dựng hệ thống quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

3.1.2.1. Các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

Nhận thấy những lợi ích to lớn của việc xây dựng hệ thống quản lý điện tử cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, đề tài hướng tới nghiên cứu mô hình quản lý điện tử đáp ứng các mục tiêu như sau. Tạo ra một website hoặc phần mềm đồng bộ để các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải nhập và quản lý cơ sở dữ liệu bao gồm cơ sở vật chất, các chứng chỉ, đội ngũ giảng viên, dữ liệu các lớp học và khóa đào tạo. Các cơ sở dữ liệu này được tự động đồng bộ với phần mềm quản lý của cơ quan quản lý nhà nước, giúp cho các cơ quan này thuận tiện trong việc theo dõi, giám sát. Các cơ sở dữ liệu này cũng được đưa vào website của cơ quan quản lý nhà nước để cho người học và giảng viên có thể vào tra cứu. Mục tiêu của hệ thống quản lý điện tử này phải đáp ứng được các nhiệm vụ đối với từng bên liên quan như sau:

a. Đối với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải (Hình 3.2)

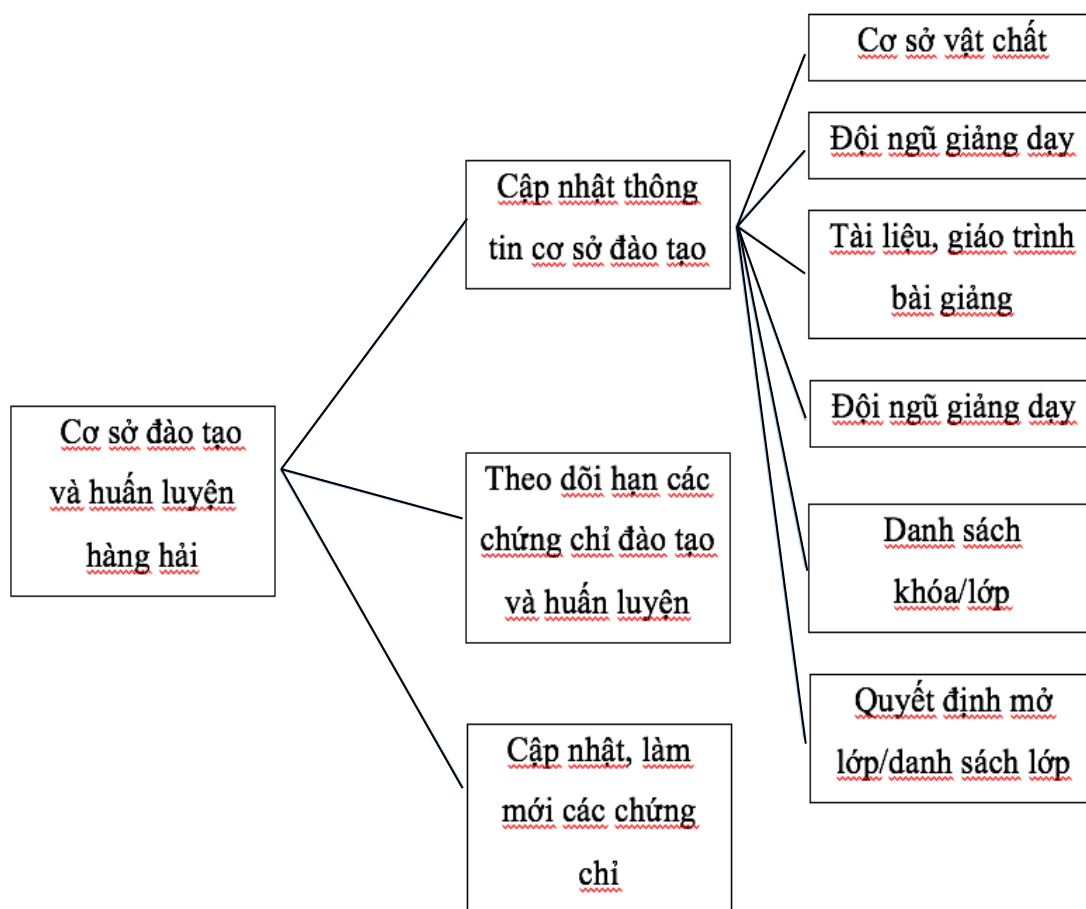
Cho phép nhập cơ sở dữ liệu của mình bao gồm, tình trạng cơ sở vật chất, đội ngũ giảng viên, dữ liệu các lớp học và khóa huấn luyện đã và đang mở, các chứng chỉ của cơ sở mình đang có, thời hạn sử dụng của các chứng chỉ này.

Cho phép việc theo dõi thời hạn của các chứng chỉ này, gửi thông báo khi chứng chỉ sắp hết hạn;

Cho phép đăng ký gia hạn các chứng chỉ đào tạo này trên website và gửi đăng ký đến các cơ quan quản lý nhà nước;

Thông báo tuyển sinh các lớp học, các khóa đào tạo và huấn luyện dành cho thuyền viên;

Nhận phản hồi của người học về các khóa đào tạo và huấn luyện của cơ sở mình.

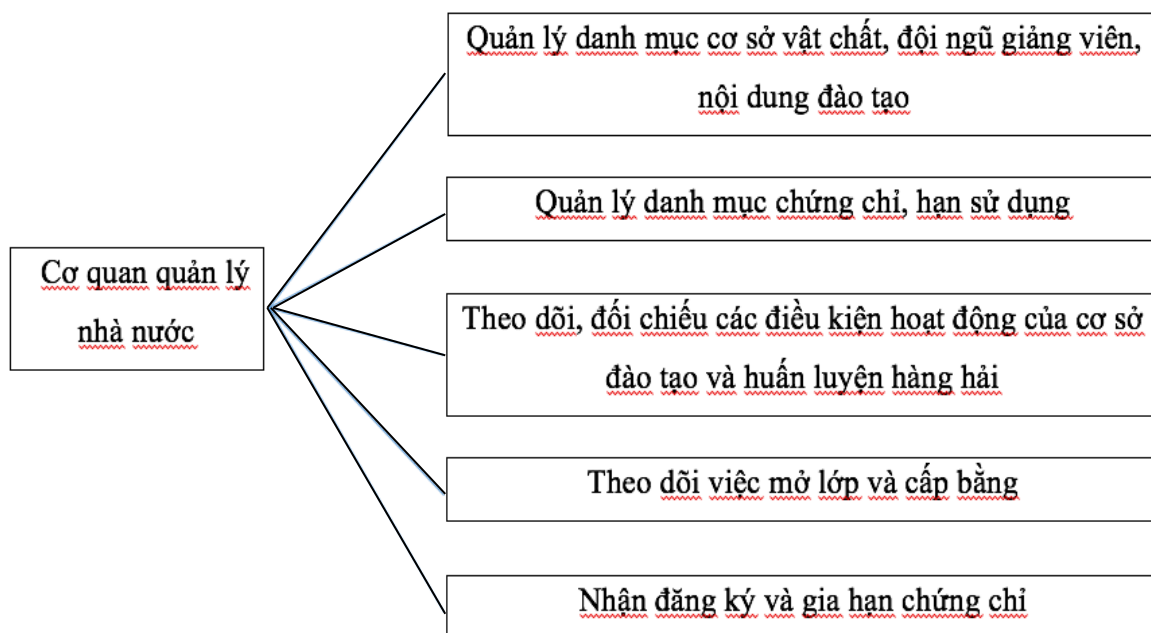


Hình 3.2. Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

b. Đối với cơ quan quản lý nhà nước, hệ thống quản lý điện tử này cần đáp ứng (Hình 3.3)

- Cho phép theo dõi tình hình cơ sở vật chất, đội ngũ giảng viên của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Theo dõi thời hạn của các chứng chỉ cấp cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, tự động gửi thông báo khi có chứng chỉ của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải hết hạn;
- Tự động đối chiếu với các yêu cầu về cơ sở vật chất, đội ngũ giảng viên và chứng chỉ đào tạo của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải với các quy định của nhà nước;

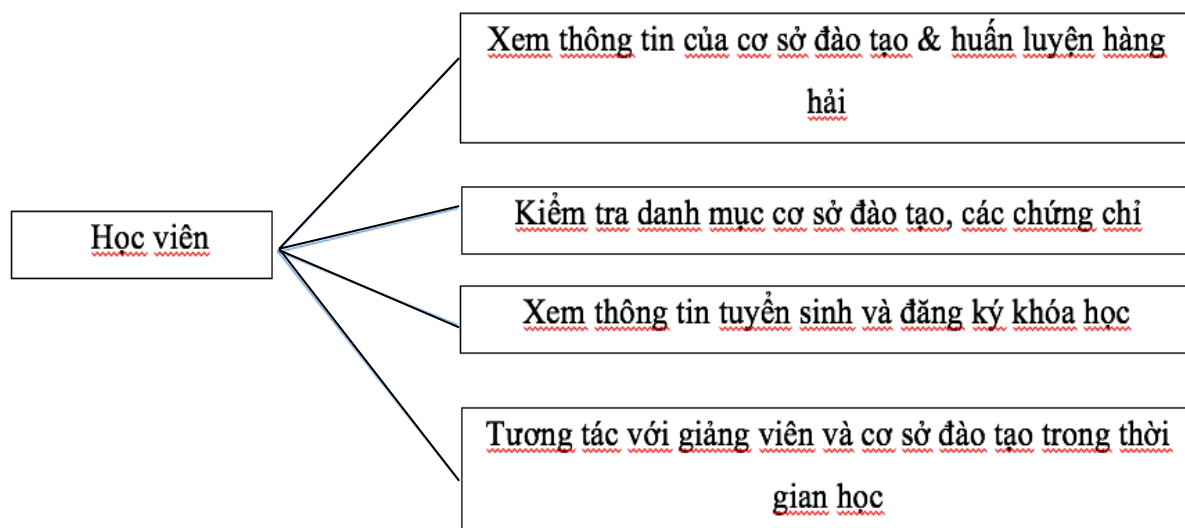
- Nhận đăng ký gia hạn của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải thông qua website;
- Theo dõi việc mở lớp và cấp chứng chỉ của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Cho phép phân tích, so sánh về cơ sở dữ liệu giữa các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;



Hình 3.3. Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với cơ quan quản lý nhà nước

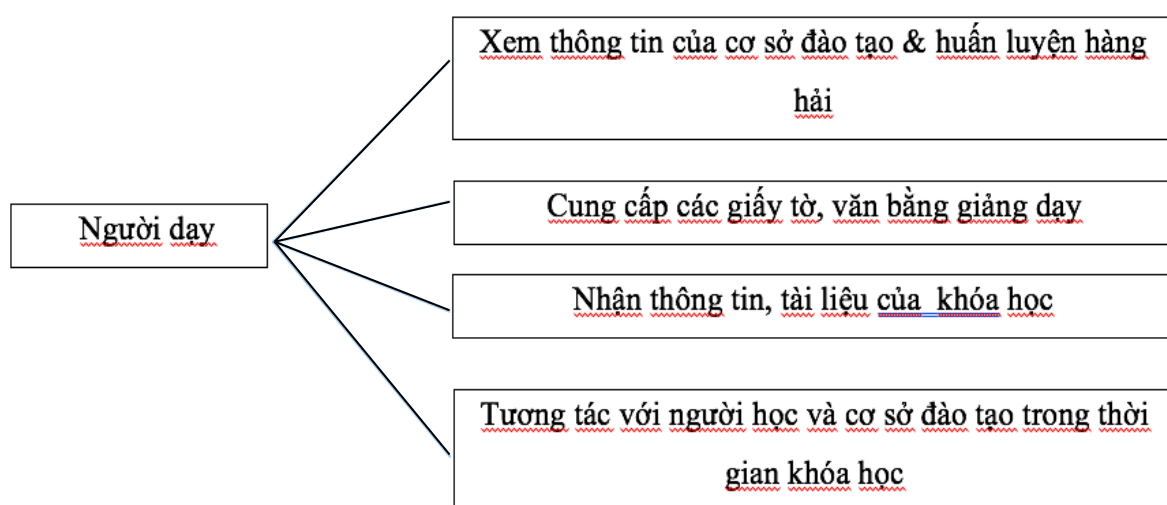
c. Đối với học viên, hệ thống điện tử cần cung cấp các chức năng (Hình 3.4)

- Kiểm tra danh mục cơ sở vật chất, đội ngũ giảng viên và lịch sử các khóa đào tạo và huấn luyện, cấp chứng chỉ của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Kiểm tra tình trạng các chứng chỉ của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải do cơ quan quản lý nhà nước cấp;
- Xem thông tin tuyển sinh các khóa đào tạo và huấn luyện của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Có thể gửi thắc mắc tới cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Tương tác với người dạy và cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải trong thời gian theo học;



Hình 3.4. Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với học viên

d. Đối với giảng viên của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, hệ thống cần cung cấp các chức năng (Hình 3.5)



Hình 3.5. Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với giảng viên

- Kiểm tra danh mục cơ sở vật chất, đội ngũ giảng viên và lịch sử các khóa đào tạo và huấn luyện, cấp chứng chỉ của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;

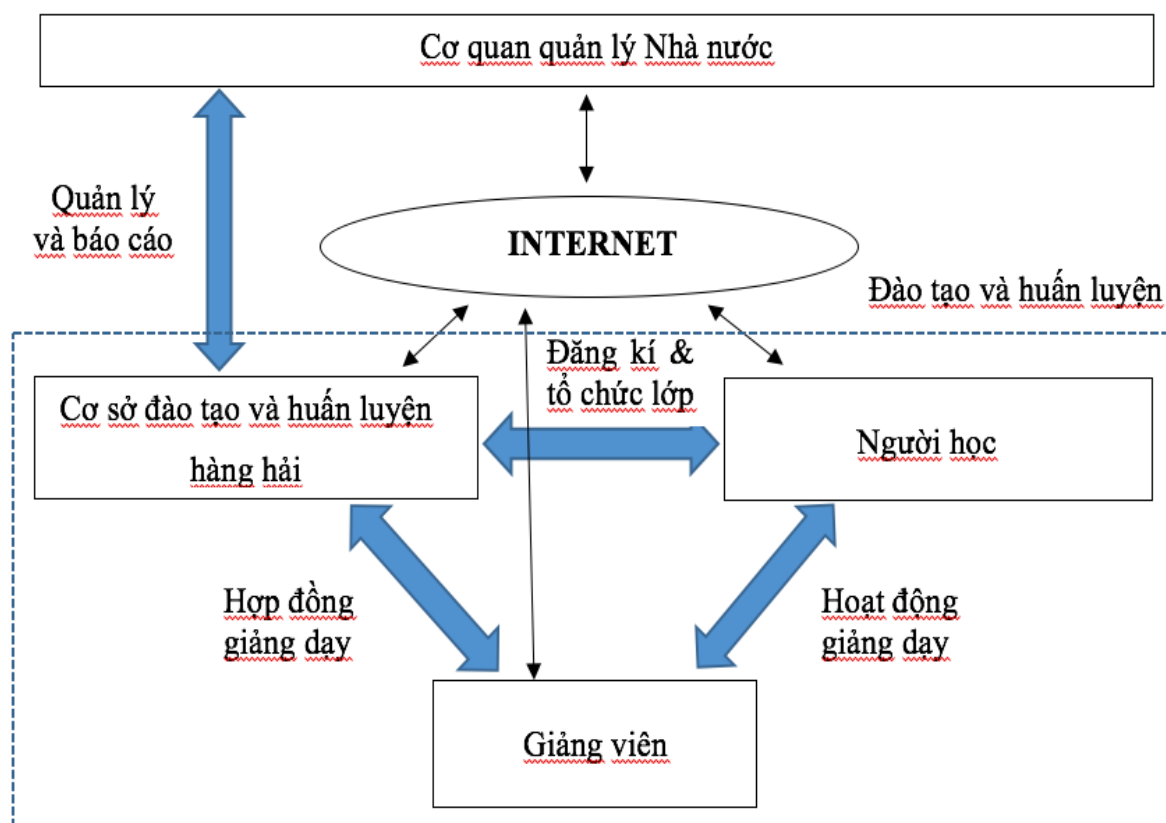
- Kiểm tra tình trạng các chứng chỉ của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải do cơ quan quản lý nhà nước cấp;

- Xem thông tin tuyển sinh các khóa đào tạo và huấn luyện của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Tương tác với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Tương tác với người học trong thời gian khóa học.

3.1.2.2. Mô hình hệ thống quản lý điện tử các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

Đề tài xây dựng mô hình quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải như trong hình 3.6. Trong đó thể hiện mối quan hệ giữa các bên liên quan đến việc đào tạo và huấn luyện hàng hải bao gồm cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, người học, người dạy và cơ quan quản lý nhà nước. Tất cả các bên này được kết nối đến hệ thống quản lý điện tử thông qua internet, để hỗ trợ và tăng hiệu quả các hoạt động, tương tác giữa từng bên với nhau.

Giữa cơ quan quản lý nhà nước và cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải tồn tại mối quan hệ như sau. Cơ quan nhà nước có trách nhiệm quản lý, đảm bảo cơ sở vật chất, đội ngũ giảng dạy, chương trình đào tạo và huấn luyện của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đáp ứng các yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải. Do đó các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải có trách nhiệm báo cáo, cung cấp cơ sở dữ liệu cập nhật về các danh mục trên cho các cơ quan quản lý nhà nước. Cơ quan quản lý nhà nước cũng kiểm soát, theo dõi thời hạn các chứng chỉ đào tạo và huấn luyện của các cơ sở này, đồng thời cấp mới hoặc gia hạn các chứng chỉ theo yêu cầu của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải. Các hoạt động này sẽ được hỗ trợ bởi hệ thống quản lý điện tử thông qua kết nối internet.



Hình 3.6. Mô hình quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải có sự tương tác với người dạy thông qua việc tuyển dụng, ký và thực hiện hợp đồng giảng dạy. Trước khi ký kết hợp đồng giảng dạy, giảng viên cần cung cấp thông tin cá nhân, trình độ bằng cấp cho cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải để cập nhật vào cơ sở dữ liệu và đưa lên hệ thống quản lý điện tử. Việc ký kết hợp đồng giảng dạy cũng cần số hóa để đưa vào cơ sở dữ liệu điện tử. Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cung cấp cho người dạy các nội dung, chuẩn đầu ra trong chương trình đào tạo và huấn luyện, người dạy cần xây dựng bài giảng cá nhân và gửi cho cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải. Trong quá trình giảng dạy, tình hình giảng dạy cũng cần được cập nhật giữa 2 bên. Các thay đổi về lịch học, địa điểm và tình hình giảng dạy cần được thông tin và cập nhật vào cơ sở dữ liệu.

Giữa người học và cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải có sự tương tác trước và trong khi diễn ra khóa đào tạo và huấn luyện. Thông qua internet, người học có thể xem các thông tin về cơ sở vật chất, chương trình đào tạo và

huấn luyện của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, các thông tin về tuyển sinh các khóa đào tạo và huấn luyện. Người học có thể thông qua hệ thống quản lý điện tử gửi đăng ký tham gia khóa huấn luyện và đào tạo tới các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải. Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải ngược lại sẽ gửi xác nhận đăng ký khóa học và gửi các thông tin liên quan đến việc tổ chức khóa học, bao gồm lịch học, địa điểm, tài liệu giảng dạy cho học viên. Trong thời gian tiến hành khóa đào tạo và huấn luyện, người học có thể gửi các thắc mắc, nhận xét liên quan đến khóa học để nhận phản hồi từ cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải.

Cuối cùng giữa người học và người dạy cần có sự tương tác trong quá trình diễn ra khóa đào tạo và huấn luyện. Thông qua hệ thống quản lý điện tử, người dạy và người học có thể gửi và nhận tài liệu giảng dạy, trao đổi, trả lời các thắc mắc trong quá trình giảng dạy.

3.1.2.3. Cơ sở hạ tầng và phần mềm cần xây dựng

Cơ sở hạ tầng cần thiết cho hệ thống quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải bao gồm hạ tầng mạng và hệ thống phần cứng, gồm có:

- Hệ thống thiết bị mạng;
- Hệ thống an toàn an ninh mạng;
- Hệ thống máy chủ dịch vụ;
- Hệ thống lưu trữ dữ liệu;
- Hệ thống truyền dẫn kết nối;
- Hệ thống nguồn điện.

Các phần mềm ứng dụng cần xây dựng bao gồm:

- Quản lý cơ sở vật chất, đội ngũ giảng viên, nội dung huấn luyện và đào tạo của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Theo dõi thời hạn chứng chỉ đào tạo do các cơ quan quản lý nhà nước cấp cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Cổng thông tin của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Thư điện tử;

- Quản lý việc tuyển sinh và thực hiện các khóa huấn luyện và đào tạo hàng hải

3.2. Đề xuất mô hình E-learning trong đào tạo và huấn luyện thuyền viên

3.2.1. Bối cảnh chung

Cùng với sự phát triển của khoa học kỹ thuật và xu hướng toàn cầu hóa, thế giới đang chuyển mình trong giai đoạn của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4, nơi những ứng dụng của khoa học công nghệ đang có những tác động mạnh mẽ mang tính đột phá trong tất cả các lĩnh vực đời sống.

E-Learning là một phương thức dạy học mới dựa trên công nghệ thông tin và truyền thông, tại đó hệ thống kết nối người dạy và người học ở bất kỳ nơi nào bất kể khoảng cách về không gian và thời gian thay vì tổ chức lớp học truyền thống. Với E-learning, người học và người dạy sẽ không gặp bất kỳ rào cản nào. Người học có thể lựa chọn học những vấn đề mà bản thân quan tâm tại bất kỳ nơi nào, bất kỳ lúc nào đáp ứng yêu bản thân và năng lực của mình. E-learning cũng đem lại những công cụ mới cho người dạy trong việc truyền đạt kiến thức, tiết kiệm thời gian và tiền bạc cho việc tổ chức đào tạo và giáo dục, nâng cao hiệu quả trong công tác dạy và học. E-learning đang ngày càng xâm nhập sâu rộng trong các mô hình đào tạo trên toàn thế giới, khơi mào tại các quốc gia phát triển như Mỹ, Anh, Nhật...

3.2.2. Lợi ích, khó khăn và cơ hội khi áp dụng E-learning

3.2.2.1. Lợi ích

Việc áp dụng E-learning đem lại sáu lợi ích sau đây:

- Đem lại giải pháp đào tạo ổn định, toàn cầu;
- Giảm chu kỳ cung ứng;
- Tăng cường tiện lợi cho người học;
- Giảm việc quá tải thông tin;
- Tăng cường theo dõi quá trình học tập;
- Giảm chi phí;

Tóm lược lại, e-learning phù hợp với các tổ chức giáo dục muốn cung cấp dịch vụ giáo dục một cách đều đặn trên nhiều khu vực địa lý. Sử dụng e-

learning cũng giúp các cơ sở giáo dục đem lại dịch vụ cho nhiều người trong thời gian ngắn. So với lớp học truyền thống, nơi mà mô hình lớp bị giới hạn bởi sức chứa của lớp học thực tế (vài chục đến tối đa vài trăm học viên) thì mô hình e-learning không bị bất kỳ giới hạn nào. Nếu khóa học có sức hút lớn, hàng triệu người có thể tham gia học tập trong cùng 1 khoảng thời gian.

Việc học tập thông qua e-learning đem lại rất nhiều tiện ích cho người học. Đáng kể nhất là việc được chủ động về không gian và thời gian học tập. Bên cạnh đó, dưới sự trợ giúp của công nghệ, rào cản về ngôn ngữ hoàn toàn có thể bị vượt qua, ví dụ như bằng việc cung cấp phụ đề dưới nhiều ngôn ngữ. Người học cũng có thể chủ động trong tiến trình học tập để phù hợp với năng lực của bản thân. Nếu như trong mô hình học tập truyền thống, người học chỉ có 1 cơ hội duy nhất để nghe bài giảng của người dạy, thì đối với e-learning, người học hoàn toàn có thể làm chủ được việc này. Người học có thể nghe đi nghe lại, nghe tập trung hoặc chia ra nhiều lần để nghe.

3.2.2.2. Những vấn đề khi áp dụng E-learning

Bên cạnh những ưu điểm mà e-learning đem lại, việc áp dụng e-learning cũng cần được cân nhắc đặt cạnh những thử thách và vấn đề mà phương pháp này mang lại.

Đầu tiên là chi phí đầu tư ban đầu để xây dựng hệ thống e-learning. Phương pháp này yêu cầu khoản đầu tư đáng kể ở 2 mảng: công nghệ tin học và nhân lực. Các chi phí cụ thể có thể cân nhắc là chi phí xây dựng và phát triển hệ thống e-learning, bao gồm cả phần cứng và phần mềm; chi phí đào tạo nhân viên để làm việc với hệ thống mới.

Ngoài ra hình thức học tập e-learning cũng đòi hỏi nhiều hơn ở người học về khả năng tự học, nỗ lực nhiều hơn trong việc học tập cũng như khả năng quản lý thời gian. Ngoài ra người học cũng phải có trình độ tin học tối thiểu để có thể theo học các lớp dưới dạng e-learning.

3.2.2.3. Những cơ hội cho E-learning

Cơ hội để phát triển e-learning đang ngày càng rõ rệt, dẫn đầu bởi 2 xu hướng là toàn cầu hóa và sự phát triển của khoa học kỹ thuật, đặc biệt về công nghệ thông tin.

3.2.3. Ứng dụng E-learning trong đào tạo và huấn luyện thuyền viên

3.2.3.1. Lợi ích mang lại

a. Đối với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng và phát triển đội ngũ thuyền viên có chất lượng cao, đáp ứng các yêu cầu của các tổ chức trong nước và quốc tế. Cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải là cơ sở huấn luyện thuyền viên làm việc trên các tàu biển theo các quy định của Công ước STCW, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải theo quy định.

Các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải này cũng giống như các đơn vị kinh tế khác, cần phải liên tục cải tiến, nâng cao chất lượng đào tạo, dịch vụ giảng dạy, tạo ra giá trị gia tăng cho người học để đáp ứng nhu cầu đào tạo ngày càng cao của đội ngũ thuyền viên và cạnh tranh với các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải khác.

Giải pháp E-learning đem lại lợi ích đầu tiên là cắt giảm chi phí cho cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải. Sau khi vượt qua 1 ngưỡng về số lượng đào tạo cụ thể khi mà ngưỡng đầu tư ban đầu để xây dựng hệ thống e-learning được bù đắp, thì việc gia tăng số lượng học viên sẽ giúp cho cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải tiết kiệm chi phí hơn so với đào tạo truyền thống, và sự tiết kiệm này sẽ gia tăng tịnh tiến khi số lượng học viên tiếp tục tăng. Đối với các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, việc xây dựng 1 phần hoặc toàn bộ chương trình đào tạo online sẽ giúp cho việc cắt giảm chi phí cho cả cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, người dạy và người học, tiết kiệm được chi phí tổ chức lớp học, phòng học, giáo viên theo hình thức truyền thống nhờ các bài giảng online sẽ được xây dựng trước và cung cấp cho người học thông qua internet. Đồng thời cùng với việc tổ chức lớp học online, các cơ sở đào tạo và

huấn luyện hàng hải có khả năng phục vụ được nhiều học viên hơn trong cùng 1 khoảng thời gian khóa học.

Bên cạnh đó, chất lượng đào tạo của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải sẽ được tăng lên nhờ vào việc áp dụng e-learning. Mỗi học viên sẽ có cơ hội được học tập theo tiến độ và năng lực của bản thân mình, do các bài giảng điện tử này đã được cung cấp online và có thể truy cập và xem lại nhiều lần.

Một trong những lợi ích to lớn nhất đối với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải khi áp dụng e-learning là việc mở rộng thị trường đào tạo, vượt qua khoảng cách về không gian và thời gian.

Việc áp dụng e-learning đem lại giải pháp công nghệ về quản lý đào tạo và kiểm soát chất lượng mà việc tổ chức mô hình truyền thống không có. Nếu như trong mô hình truyền thống, việc theo dõi các lớp học được thực hiện bằng tay và tốn nhiều thời gian, thì với e-learning việc này được thực hiện thông qua hệ thống công nghệ thông tin một cách tự động và dễ dàng kiểm tra và đánh giá.

b. Đối với người dạy

Người dạy là bên được hưởng lợi ít nhất từ e-learning, nếu như không phải là bị cắt giảm lợi ích.

c. Người học

Cũng giống như cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, người học được hưởng lợi ích từ việc đào tạo online thông qua việc tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả học tập, tăng cường tiếp cận khóa học vượt qua khoảng cách về thời gian và không gian và các tiện ích khác.

Về chi phí, nhờ vào việc cắt giảm chi phí khi tổ chức đào tạo, các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải có thể đưa ra các mức giá cạnh tranh hơn và điều này đem lại lợi ích kinh tế cho người học. Ngoài ra việc giảm thời gian học tập trên lớp giúp cho người học bớt được chi phí trực tiếp là đi lại, ăn uống, nghỉ trọ khi theo học.

Thứ hai, chất lượng đào tạo tăng lên đem lại lợi ích của người học. Như đã giải thích ở trên, việc cung cấp đào tạo qua e-learning đem lại chất lượng học tập ổn định đối với tất cả học viên.

d. Đối với cơ quan quản lý nhà nước về đào tạo và huấn luyện hàng hải

Đối với cơ quan quản lý nhà nước về đào tạo và huấn luyện hàng hải (như Cục Hàng hải, Bộ Giao thông vận tải...), việc áp dụng e-learning sẽ đem lại cho các cơ quan này một công cụ quản lý và giám sát việc đào tạo và huấn luyện thuyền viên. Các cơ quan này được cấp quyền để truy cập và giám sát các lớp học điện tử, nội dung học tập và tiến độ học tập của các khóa đào tạo và huấn luyện hàng hải thông qua hệ thống e-learning. Ứng dụng công nghệ giúp tạo ra các báo cáo 1 cách tự động về số lượng người học ở mỗi khóa đào tạo, mỗi cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, phản hồi của người học, tiến độ học tập, và số hóa các dữ liệu này đưa vào trực tiếp cơ sở dữ liệu của các cơ quan quản lý nhà nước về thuyền viên và các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải.

e. Đối với xã hội

Xã hội nói chung cũng được hưởng lợi từ việc áp dụng e-learning trong đào tạo và huấn luyện hàng hải nói riêng và đào tạo nói chung. Những lợi ích trực tiếp có thể kể đến như là việc cắt giảm đi lại của học viên từ chỗ ở đến cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải sẽ giảm ách tắc giao thông, tiêu hao nhiên liệu, ô nhiễm môi trường. Việc học viên có thể tự bố trí thời gian vừa làm vừa học sẽ đảm bảo giá trị xã hội tạo ra của các học viên không bị gián đoạn, tăng lên sản phẩm quốc nội.

3.2.3.2. Những khó khăn thách thức khi ứng dụng E-learning trong đào tạo và huấn luyện hàng hải

a. Đầu tư ban đầu

Để có thể áp dụng E-learning, các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cần có sự chuẩn bị đầy đủ về cơ sở vật chất và nguồn nhân lực để có thể làm việc và cung cấp các dịch vụ số. Điều này là một thách thức khá to lớn với hầu hết các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải. Do đặc thù, ngành hàng hải

là một trong các ngành khá truyền thống và có sự thay đổi chậm so với sự thay đổi về khoa học công nghệ của các ngành khác.

Đầu tư về cơ sở vật chất ban đầu bao gồm các cơ sở hạ tầng số, như hệ thống máy chủ, đường truyền, kết nối internet, các trang thiết bị quay phim ghi âm phục vụ cho việc xây dựng bài giảng điện tử.

Chi phí đầu tư để xây dựng bài giảng điện tử cũng là một khoản đầu tư đáng kể, nhất là trong bối cảnh các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đều chưa có đội ngũ có kinh nghiệm trong việc xây dựng bài giảng e-learning. Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cần có đội ngũ tin học riêng để xây dựng và duy trì giao diện điện tử cho hệ thống e-learning.

b. Cơ sở pháp lý

Việc đào tạo và huấn luyện hàng hải chịu sự quản lý của cơ quan nhà nước nên cũng phải tuân theo các luật về giáo dục và đào tạo. Điều này hạn chế khả năng áp dụng e-learning trong đào tạo và huấn luyện hàng hải nói riêng.

c. Mở rộng và phát triển

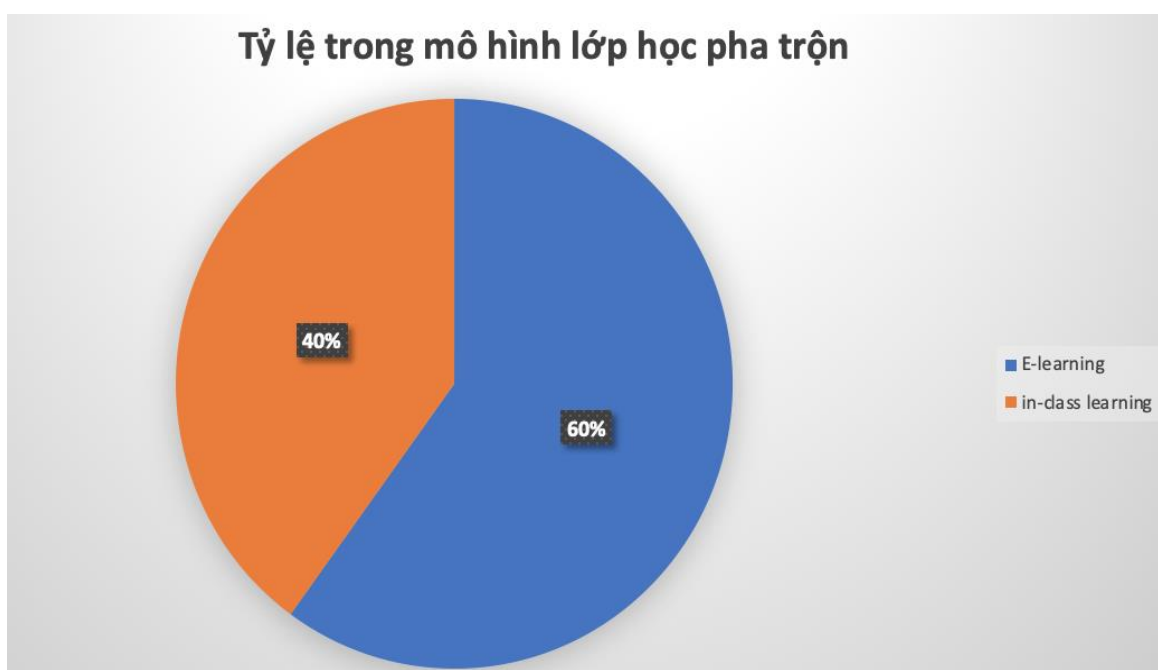
E-learning cũng đòi hỏi đội ngũ tuyển sinh của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải những kỹ năng khác so với mô hình truyền thống. Trong mô hình truyền thống, các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải thường ít phải đầu tư vào việc tuyển sinh do ngành đào tạo hẹp, phạm vi đào tạo giới hạn về địa lý, nên thuyền viên sẽ chủ động tìm đến để lấy thông tin đào tạo. Đối với mô hình e-learning, phạm vi đào tạo và thị trường học viên được mở rộng, nên hình thức marketing và tuyển sinh cũng có những yêu cầu khắt khe gắn liền với sự phát triển công nghệ hơn. Cán bộ tuyển sinh của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cần có kiến thức về marketing truyền thông và marketing số, nhằm quảng bá được thông tin về khóa học đến đúng người cần ở trên cả nước thông qua các công cụ thông tin như website, facebook, email cá nhân và các kết nối khác. Để người học bước đầu tin tưởng vào mô hình này, các hình thức marketing như học thử trải nghiệm, giảm giá hay các chính sách chăm sóc khách hàng cần được áp dụng.

3.2.2.3. Đề xuất mô hình E-learning cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

a. Mô hình đào tạo

Do đặc thù của công tác đào tạo và huấn luyện hàng hải, bao gồm phần thực hành bắt buộc phải tiến hành tại lớp học dưới sự hướng dẫn của giảng viên, tác giả đề xuất xây dựng chương trình đào tạo dạng “lớp học pha trộn” kết hợp giữa E-learning và lớp học truyền thống. Trong đó phụ thuộc vào yêu cầu của từng khóa học mà phần e-learning có thể chiếm từ 30 đến 70 phần trăm nội dung toàn bộ chương trình đào tạo. Phần còn lại của chương trình đào tạo sẽ được thực hiện như lớp học truyền thống, tức là thực hiện tại lớp học thực tế ở cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải dưới sự hướng dẫn trực tiếp của giảng viên.

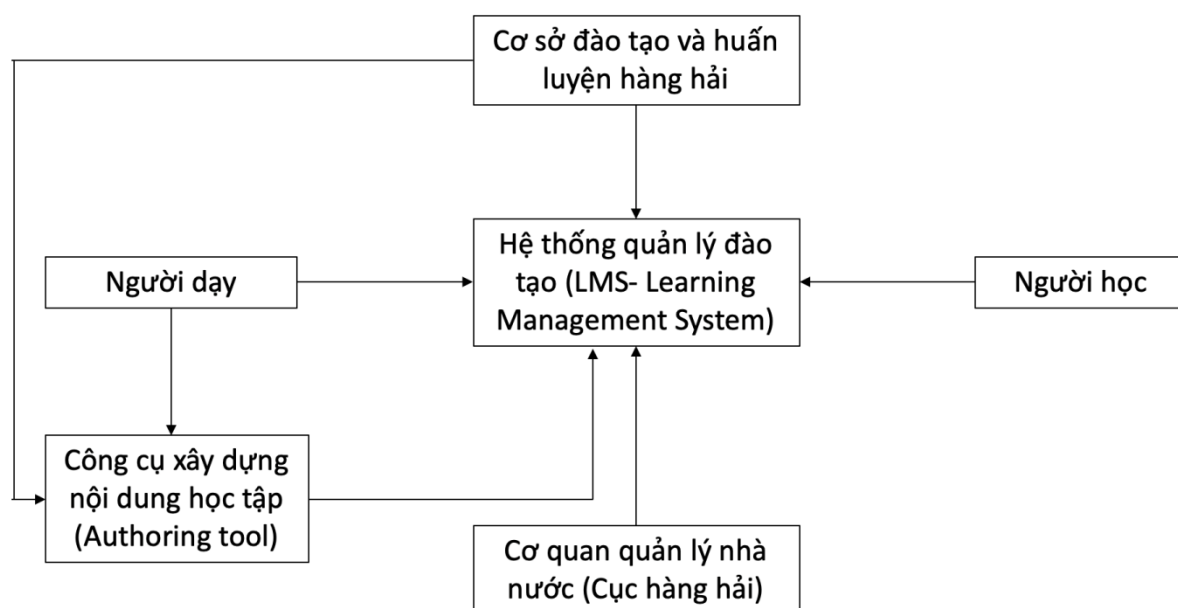
Hình dưới đây đưa ra ví dụ về tỷ lệ đào tạo E-learning và lớp học thực tế cho một khóa học đào tạo và huấn luyện hàng hải:



Hình 3.7. Ví dụ về tỷ lệ đào tạo e-learning và lớp học thực tế cho một khóa học đào tạo và huấn luyện hàng hải.

b. Mô hình lý thuyết của mảng e-learning

Mô hình lý thuyết của e-learning trong đào tạo và huấn luyện hàng hải mà chúng tôi đưa ra gồm các khối cơ bản như hình sau:



Hình 3.8. Mô hình lý thuyết của e-learning trong đào tạo, huấn luyện hàng hải

Trong đó khối quan trọng nhất chính là hệ thống quản lý học tập (LMS- Learning management system), là khối kết nối các bên liên quan, bao gồm cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, người dạy, cơ quan quản lý nhà nước và người học. Trong đó cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải là đơn vị chịu trách nhiệm xây dựng, duy trì và quản lý hệ thống LMS này và công cụ xây dựng nội dung học tập (authoring tool).

Cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải sẽ xây dựng chương trình đào tạo, phối hợp với giảng viên để xây dựng nội dung bài giảng điện tử thông qua công cụ xây dựng nội dung học tập để đưa vào hệ thống quản lý học tập. Cơ quan quản lý nhà nước cũng sẽ được cấp quyền theo dõi hệ thống quản lý học tập này để thực hiện quyền kiểm soát đối với việc tổ chức đào tạo và huấn luyện hàng hải.

Cuối cùng người học sẽ được cấp quyền truy cập vào hệ thống quản lý học tập để tải tài liệu học tập, mở bài giảng và làm bài tập và bài kiểm tra.

c. Các nội dung bài giảng trong E-learning

Nhằm mục đích cung cấp các bài giảng chuyên môn của các khóa đào tạo và huấn luyện hàng hải cho học viên, đồng thời kiểm soát chất lượng về

việc học tập của học viên, chúng tôi đề xuất việc xây dựng bài giảng e-learning với 3 bộ phận chính như sau: video bài giảng, tài liệu bài giảng và kiểm tra cuối bài giảng.

Khi học viên truy cập vào hệ thống quản lý học tập với tài khoản e-learning được cung cấp ngay sau khi đăng ký lớp học, điều đầu tiên học viên có thể quan sát được các thông tin tổng quan về chương trình đào tạo và tiến độ học tập của mình. Tại giao diện chính cần thể hiện được số lượng bài giảng, tên và nội dung của từng bài giảng trong khóa học, cũng như những bài giảng mà học viên đã hoàn thành để thuận tiện cho việc tương tác. Ngoài ra các thông tin về toàn bộ khóa học cũng nên được tích hợp vào dashboard này để học viên nắm được tiến độ của khóa học, giới hạn thời gian cần thực hiện xong bài giảng điện tử và đến lớp học thực tế để tham gia phần còn lại của khóa học.

Khi click vào một bài giảng cụ thể, sẽ có ba nội dung như trên để học viên tự học. Đầu tiên sẽ là một đường link để học viên có thể tải tài liệu học tập cho bài giảng đó. Tài liệu học tập này nên được định dạng pdf để đảm bảo không bị lỗi về font chữ cũng như thuận tiện cho việc mở trên máy tính cá nhân. Các tài liệu này có thể được số hóa từ các tài liệu có sẵn, hoặc là tài liệu scan có chất lượng cao từ các sách chuyên ngành.

Phần thứ hai trong nội dung bài giảng chính là video bài giảng được xây dựng công phu và chi ra từng video theo mỗi tiết học. Đây là các video được quay trước với sự chuẩn bị công phu của ê kíp quay phim ghi âm, ghi lại bài giảng được thực hiện bởi một giảng viên có năng lực cao và khả năng phát biểu truyền cảm hấp dẫn. Tốc độ nói trong bài giảng cần chậm rãi, phù hợp với nhiều đối tượng, nội dung bài giảng cần thiết kế logic dễ hiểu và có tính hệ thống cao. Các video này sau khi quay xong cần được chỉnh sửa hậu kỳ công phu bởi ekip chuyên nghiệp để đưa vào những hình ảnh động minh họa bài giảng của giảng viên, chạy các dòng chữ ngắn gọn minh họa nội dung của bài giảng. Âm thanh của bài giảng cần được ghi bằng thiết bị ghi âm chuyên nghiệp riêng và được xử lý hậu kỳ, lọc sạn trước khi ghép lại với phần hình

ảnh. Video sau khi được hoàn thành cần được test cẩn thận bởi một bộ phận chuyên gia thuê ngoài để đảm bảo chất lượng và tính khả dụng của video. Trong giao diện của người học, cần dễ dàng mở và theo dõi video bài giảng (nhưng không cho phép tải về), thuận tiện trong việc tua lại hoặc điều chỉnh tốc độ video nếu cần để đạt được hiệu quả học tập tối đa.

Sau khi hoàn thành việc lắng nghe bài giảng trên video, kết hợp xem các tài liệu học tập đã tải về, việc quan trọng tiếp theo là kiểm tra khả năng hiểu bài của học viên. Vì vậy trong hệ thống e-learning của đào tạo và huấn luyện hàng hải cần có phần kiểm tra cuối bài. Hệ thống này đưa ra các câu hỏi trắc nghiệm được xây dựng bởi các giảng viên từ trước nhằm kiểm tra lại kiến thức đã học được của người học. Nếu người học vượt qua 80 phần trăm câu hỏi thì sẽ cấp quyền cho người học học tiếp bài giảng tiếp theo, nếu không sẽ yêu cầu người học làm lại và đề nghị xem lại những phần bài giảng mà người học trả lời sai.

Bên cạnh đó giao diện của e-learning cần cung cấp mục câu hỏi và trả lời để giải đáp các thắc mắc thường gặp như về nguyên tắc lớp học, hình thức học tập, các vấn đề kỹ thuật thường gặp...

Ngoài ra giao diện cũng cần có phần liên hệ để học viên có thể gửi câu hỏi thắc mắc về bài giảng đến giảng viên phụ trách nhằm hỗ trợ việc học tập. Phần liên hệ cũng cần có số điện thoại của nhân viên kỹ thuật để hỗ trợ các vấn đề liên quan đến truy cập bài giảng điện tử.

3.3. Xây dựng các Bộ qui chuẩn cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải

Một trong các giải pháp cần thực hiện để nâng cao việc quản lý và tổ chức thực hiện đào tạo và huấn luyện hàng hải là cần chuẩn hóa các yêu cầu với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đối với từng khóa học cụ thể. Các yêu cầu cần chuẩn hóa này bao gồm:

- Tiêu chuẩn về cơ sở vật chất: Thông tư 15/2019/TT-BGTVT ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở vật chất, trang thiết bị đào tạo, huấn luyện thuyền viên Hàng hải;

- Tiêu chuẩn về người dạy: Nghị định 29/NĐ-CP/2017 điều kiện cơ sở đào tạo, huấn luyện và tổ chức tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải;

- Tiêu chuẩn về nội dung chương trình đào tạo: Quyết định 12/2018 của Bộ giao thông vận tải ban hành tiêu chuẩn về nội dung chương trình đào tạo, huấn luyện hàng hải.

3.3.1. Tiêu chuẩn về cơ sở vật chất đối với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đối với từng khóa học cụ thể

Các cơ sở vật chất này bao gồm lớp học và các thiết bị lớp học, các trang thiết bị thực hành phù hợp với nội dung khóa học, các trang thiết bị mô phỏng cần thiết cho khóa học, phòng ốc và các trang thiết bị phục vụ cho công tác quản lý và văn phòng

3.3.2. Tiêu chuẩn về người dạy (giáo viên, huấn luyện viên) đối với từng khóa học cụ thể

Việc chuẩn hóa các yêu cầu đối với người dạy cho từng khóa học cụ thể là vô cùng cần thiết để đảm bảo chất lượng đào tạo và huấn luyện hàng hải. Các tiêu chuẩn cần xây dựng hoặc bổ sung với người dạy cho với từng khóa học là tiêu chuẩn về bằng cấp, kinh nghiệm giảng dạy, kinh nghiệm thực tế phù hợp với khóa học đó, sức khỏe và khả năng ngoại ngữ.

3.3.3. Tiêu chuẩn về nội dung chương trình đào tạo của từng khóa học cụ thể

Việc chuẩn hóa nội dung đào tạo cũng vô cùng cần thiết trong việc kiểm soát chất lượng đào tạo của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải. Việc áp dụng CDIO (Conceive – Design – Implement – Operate, nghĩa là hình thành ý tưởng, thiết kế, thực hiện và vận hành) là một hướng đi đúng đắn, thông qua việc xây dựng chuẩn đầu ra của toàn bộ khóa học, chuẩn đầu ra của từng buổi học và chuẩn đầu ra của mỗi bài giảng một cách logic, chặt chẽ, làm điểm tựa để xây dựng và chỉnh sửa nội dung đào tạo của từng bài giảng.

3.4. Xây dựng Bộ tiêu chuẩn đánh giá thuyền viên

Một trong các giải pháp cần thực hiện để nâng cao hiệu quả đào tạo và huấn luyện hàng hải là việc xây dựng Bộ tiêu chuẩn đánh giá thuyền viên áp dụng cho các trung tâm sát hạch thuyền viên độc lập. Các tiêu chuẩn này sẽ

giúp cho việc đánh giá năng lực của thuyền viên cũng như kết quả đào tạo của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, đây là công tác quan trọng trong việc kiểm soát chất lượng đào tạo và huấn luyện hàng hải của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, nhằm đảm bảo kết quả đào tạo phù hợp với các chuẩn đầu ra của từng khóa học cụ thể đã được xây dựng.

Các tiêu chuẩn này cần được xây dựng và lựa chọn đảm bảo các yếu tố sau:

- Yếu tố phù hợp: đảm bảo phản ánh được năng lực, trình độ của thuyền viên đối với công tác được đào tạo và huấn luyện. Đây là những KPI (key performance index) phản ánh năng lực người học sau khi kết thúc chương trình đào tạo;

- Yếu tố không bị trùng lặp: các tiêu chuẩn này cần được xây dựng một cách logic để đảm bảo không bị trùng lặp, các tiêu chuẩn cần chỉ ra các mảng khác nhau một cách độc lập về năng lực của thuyền viên;

- Yếu tố hệ thống: Đối với mỗi một tiêu chuẩn, có thể sẽ phải xây dựng các tiêu chí bên dưới nên việc xây dựng theo dạng cấp bậc hệ thống là cần thiết;

- Yếu tố định lượng: Các tiêu chí được xây dựng cần có khả năng đo lường được bằng các phương pháp định lượng khác nhau, có đơn vị đo lường cụ thể để có thể đánh giá một cách dễ hiểu và cụ thể năng lực của người học sau khi kết thúc khóa đào tạo và huấn luyện hàng hải.

Bộ tiêu chuẩn phải cụ thể hóa như sau:

- Về sức khỏe cho người đi biển
- Về năng lực chuyên môn, tiếng Anh cho từng chức danh (yêu cầu cụ thể về năng lực, chứng chỉ chuyên môn và bằng cấp phù hợp):

1. Phục vụ viên;
2. Cấp dưỡng;
3. Thủy thủ;
4. Thủy thủ lành nghề (thủy thủ AB);
5. Thợ máy;

6. Thợ máy lành nghề (thợ máy AB);
7. Sĩ quan vận hành boong (hạng tàu dưới 500GT và từ 500GT trở lên);
8. Sĩ quan vận hành máy (hạng tàu dưới 750kW và từ 750kW trở lên);
9. Máy hai (hạng tàu dưới 3000 kW và từ 3000kW trở lên);
10. Máy trưởng (hạng tàu dưới 3000 kW và từ 3000kW trở lên);
11. Đại phó (hạng tàu dưới 3000GT và từ 3000GT trở lên);
12. Thuyền trưởng (hạng tàu dưới 3000GT và từ 3000GT trở lên);
13. Thợ điện;
14. Sĩ quan kỹ thuật điện;

3.5. Kết luận chương 3

Tóm tắt chương 3: Các giải pháp nâng cao hiệu quả đào tạo và huấn luyện của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải.

Trong chương này, tác giả đề xuất bốn nhóm giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả đào tạo huấn luyện của các cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải bao gồm:

- Đề xuất xây dựng Hệ thống quản lý điện tử cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải;
- Đề xuất mô hình E-Learning trong đào tạo huấn luyện hàng hải;
- Đề xuất xây dựng Bộ quy chuẩn cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải;
- Đề xuất xây dựng Bộ tiêu chuẩn đánh giá thuyền viên.

Thông qua việc tìm hiểu các công trình khoa học đã công bố trước đây, kết hợp với quá trình nghiên cứu đề tài luận án, tác giả cho rằng nhóm các giải pháp mà tác giả đề xuất là phù hợp với thực tiễn và xu hướng chung của cuộc cách mạng 4.0 (áp dụng công nghệ thông tin vào lĩnh vực đào tạo huấn luyện và quản lý hàng hải cũng như các cơ sở đào tạo huấn luyện hàng hải ở Việt Nam), thể hiện được những điểm mới trong nghiên cứu đóng góp cho sự phát triển của nguồn nhân lực (thuyền viên) Việt Nam.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Luận án đã thực hiện được việc đánh giá công tác đào tạo và huấn luyện hàng hải trên thế giới và Việt Nam, qua đó chỉ ra các hạn chế trong việc quản lý và tổ chức thực hiện của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải tại nước ta. Các hạn chế đề cập đến bao gồm các hạn chế về quản lý nhà nước, hạn chế của cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, hạn chế về nội dung đào tạo cũng như hình thức triển khai và thực hiện đào tạo và huấn luyện hàng hải. Bên cạnh đó luận án cũng chỉ ra các tác động của Công ước STCW và các sửa đổi đến công tác đào tạo và huấn luyện hàng hải tại Việt Nam, bao gồm các cơ quan quản lý nhà nước, các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cũng như đội ngũ thuyền viên.

Dựa vào các cơ sở trên, luận án đưa ra bốn hướng giải pháp cụ thể để nâng cao chất lượng quản lý và tổ chức thực hiện đào tạo và huấn luyện hàng hải như sau:

- Xây dựng một hệ thống quản lý điện tử đồng bộ cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải. Việc xây dựng hệ thống quản lý điện tử đồng bộ nhằm mục đích tạo ra một bộ công cụ chuẩn dành cho tất cả các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, giúp cho các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải này dễ dàng trong việc theo dõi các chứng chỉ đào tạo cũng như thời hạn sử dụng, kiểm soát thực trạng cơ sở vật chất, quản lý tài liệu giáo trình cũng như nguồn nhân lực, giảng viên. Hệ thống quản lý này cũng giúp cho việc đăng ký gia hạn hoặc cấp mới các chứng chỉ của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải được thực hiện dễ dàng, nhanh chóng; đồng thời giúp các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải tổ chức tuyển sinh, quản lý tình trạng các khóa huấn luyện, lưu cơ sở dữ liệu cho các phân tích, đánh giá và đưa ra định hướng phát triển;

- Áp dụng E-learning vào công tác đào tạo và huấn luyện hàng hải. Việc áp dụng giải pháp e-learning đem lại lợi ích đầu tiên là cắt giảm chi phí

cho cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải cũng như học viên và xã hội nói chung;

- Đề xuất xây dựng Bộ tiêu chuẩn cho cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đối với từng khóa học cụ thể, việc này giúp nâng cao việc quản lý và tổ chức thực hiện đào tạo và huấn luyện hàng hải là cần chuẩn hóa các yêu cầu với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đối với từng khóa học cụ thể. Các yêu cầu cần chuẩn hóa này bao gồm quy chuẩn về cơ sở vật chất, quy chuẩn về người dạy và quy chuẩn về nội dung chương trình đào tạo;

- Đề xuất xây dựng Bộ tiêu chuẩn thuyền viên, đây là công tác quan trọng trong việc kiểm soát chất lượng đào tạo và huấn luyện hàng hải của các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, nhằm đảm bảo kết quả đào tạo phù hợp với các chuẩn đầu ra của từng khóa học cụ thể đã được xây dựng, góp phần cho các Công ty/Trung tâm tuyển chọn thuyền viên nhanh chóng và hiệu quả.

2. Kiến nghị

Với Chính quyền Hàng hải

Bộ GTVT, Cục Hàng hải Việt Nam xem xét tạo điều kiện để tác giả có thể áp dụng thí điểm các giải pháp đề xuất của mình cho một vài cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên trong nước. Đặc biệt là xây dựng Bộ tiêu chuẩn thuyền viên.

Với các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải Việt Nam

Các cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải trong nước cần tích cực, nghiêm chỉnh thực hiện đầy đủ các nội dung sửa đổi của STCW78/95/2010; từng bước áp dụng mô hình quản lý điện tử phù hợp và hiệu quả cao; ứng dụng chương trình đào tạo, huấn luyện từ xa (e-learning) trong công tác đào tạo, huấn luyện học viên;

Với học viên/ thuyền viên

Tích cực, chủ động học tập, nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ để phục vụ tốt cho công việc, đặc biệt là Tiếng Anh;

Thường xuyên tham gia các khóa học cập nhật, nâng cao phù hợp;

Có lòng yêu biển, gắn bó lâu dài với nghề, hãy làm giàu từ biển và đại dương!

TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. Tài liệu tham khảo tiếng việt

1. Đảng Cộng sản Việt Nam (2011), Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI đưa ra chỉ tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 – 2020;
2. Ban Chấp hành Trung ương Đảng (2007), Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020;
3. Ban Chấp hành Trung ương Đảng (2018), Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045;
4. Bộ Chính trị (2014), Nghị quyết số 36/NQ/TW ngày 01/7/2014 về đẩy mạnh ứng dụng, phát triển Công nghệ thông tin đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững và hội nhập quốc tế;
5. Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2015), Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 ngày 25/11/2015;
6. Chính phủ (2020), Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 05/03/2020 về ban hành kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 36/NQ-TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ tám BCH TW Đảng khóa XII về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045;
7. Chính phủ (2015), Nghị quyết số 36a/NQ-CP ngày 14/10/2015 về Chính phủ điện tử;
8. Chính phủ (2014), Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được phê duyệt điều chỉnh tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/06/2014;
9. Bộ giao thông vận tải, Báo cáo tổng kết các năm 2014, 2015, 2016, 2017;
10. Cục Hàng hải Việt Nam, Báo cáo tổng kết các năm 2014, 2015, 2016, 2017;

11. Bộ giao thông vận tải, Thông tư 11/2012/TT-BGTVT về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam;

12. Bộ giao thông vận tải, Thông tư 37/2016/TT-BGTVT về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam;

13. Bộ giao thông vận tải, Thông tư 03/2020/TT-BGTVT về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam;

14. Bộ giao thông vận tải, Thông tư 15/2019/TT-BGTVT ban hành quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về cơ sở vật chất, trang thiết bị đào tạo, huấn luyện thuyền viên Hàng hải;

15. Bộ thông tin và truyền thông (2015), Công văn số 1178/BTTTT-THH ngày 21/4/2015 về việc ban hành Khung kiến trúc Chính phủ điện tử Việt Nam, Phiên bản 1.0;

16. Bộ Giao thông vận tải, Đề án tái cơ cấu lĩnh vực hàng hải, gắn với đổi mới toàn diện, nâng cao năng lực, hiệu quả quản lý nhà nước của Cục HHVN được phê duyệt tại Quyết định số 4928/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2014;

17. PGS. TS. Nguyễn Ngọc Huệ; PGS.TS. Nguyễn Viết Thành; ThS. Trần Công Sáng. *Những lưu ý sửa đổi Manila-2010 đối với STCW và một số giải pháp triển khai trong giai đoạn tới*. Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, ISSN1859-316X, Số 26, 03/2011, tr. 24, 25, 26, 27;

18. PGS. TS. Lương Công Nhứ; PGS. TS. Nguyễn Viết Thành; ThS. Trần Công Sáng. *Hướng đi mới về đào tạo thuyền viên Việt Nam*. Tạp chí Giao thông vận tải, ISSN 2354-0818, 07/2014, tr. 55,56,57;

19. M.sc. Tran Cong Sang; M.Sc. Nguyễn Viet Hoang Son. *Dealing with complacency issue on board ship revisited*. Tạp chí Giao thông vận tải, ISSN 2354-0818, 03/2015, tr. 59,60;

20. PGS. TS. Nguyễn Viết Thành; Ths. Trần Công Sáng. *Một số giải pháp đổi mới công tác đào tạo thuyền viên Việt Nam hiện nay*. Tạp chí Giao thông vận tải, ISSN 2354-0818, 10/2016, tr. 95, 96, 97;

21. Cử nhân Trịnh Thị Bạch Tuyết, Luận văn thạc sĩ khoa học triết học, *Vấn đề đào tạo nguồn lực thuyền viên ngành Hàng hải ở Việt Nam hiện nay*, Hà nội 2009;

22. TS. Đặng Văn Uy (2007), Đề tài cấp Bộ, *Nâng cao năng lực đào tạo – huấn luyện Hàng hải các cấp ở Việt Nam*, Hải phòng 2007;

23. Kỹ sư Phan văn Tại, Luận văn thạc sĩ khoa học kỹ thuật, *Nghiên cứu đổi mới chương trình đào tạo trung học Hàng hải Việt Nam*;

24. Kỹ sư Phạm Viết Cường, Luận văn thạc sĩ kỹ thuật (2003), *Giải pháp nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh quốc tế của xuất khẩu thuyền viên Việt Nam tới năm 2010*;

25. ThS. Phạm Xuân Dương (2006), *Nhu cầu nguồn nhân lực Hàng hải trên thế giới*, Tạp chí Visaba – Time, số 86, tháng 08/2006;

26. TS. Đặng Văn Uy, ThS. Phạm Xuân Dương (2006), *Dự báo nguồn nhân lực Hàng hải ở Việt Nam giai đoạn 2005 – 2010 và định hướng 2020*, Tạp chí Visaba – Time, số 89, tháng 09/2006;

27. ThS. Mai Văn Khang, *Phát huy nguồn lực lao động thuyền viên của ngành Hàng hải Việt Nam*, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 7/2007;

28. ThS. Mai Văn Khang, *Chiến lược đào tạo thuyền viên cho ngành Hàng hải Việt Nam*, Tạp chí Hàng hải Việt Nam;

II. Tài liệu tham khảo tiếng Anh

29. SOLAS 1974/2004;

30. MARPOL 73/78;

31. STCW 78/95/2010;

32. COLREG 72;

33. LOADLINE 66;

34. TONNAGE 69;

35. IMDG CODE;

- 36. MLC 2006;
- 37. Model Course 1.01 _ Basic training for Oil and Chemical tanker cargo operation;
- 38. Model Course 1.02 _ Advance Training for Oil Tankers;
- 39. Model Course 1.03 _ Advance Training for Chemical Tankers;
- 40. Model Course 1.04 _ Basic Training for Liquified Gas Tankers;
- 41. Model Course 1.05 _ Advance Training for Liquified Gas Tankers;
- 42. Model Course 1.07 _ Radar Navigation, Radar Plotting and Use of ARPA;
- 43. Model Course 1.08 _ Radar, ARPA, Bridge Teamwork and Search and Rescue;
- 44. Model Course 1.09 _ Radar Simulator;
- 45. Model Course 1.10 _ Dangerous, Hazardous and Harmful Cargoes;
- 46. Model Course 1.11 _ MARPOL 73/78 - Annex I;
- 47. Model Course 1.13 _ Elementary First Aid;
- 48. Model Course 1.14 _ Medical First Aid;
- 49. Model Course 1.15 _ Medical Care;
- 50. Model Course 1.19 _ Personal Survival Techniques;
- 51. Model Course 1.20 _ Basic Fire Fighting;
- 52. Model Course 1.21 _ Personal Safety and Social Responsibility;
- 53. Model Course 1.22 _ Bridge Team Management - Bridge Resource Management;
- 54. Model Course 1.23 _ Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats (other than Fast Rescue Boats);
- 55. Model Course 1.24 _ Proficiency in Fast Rescue Boats;
- 56. Model Course 1.25 _ General Operator's Certificate for GMDSS;
- 57. Model Course 1.26 _ Restricted Operators' Certificate for GMDSS;
- 58. Model Course 1.27 _ Operational use of Electronic Chart Display and Information Systems;

59. Model Course 1.28 _ Proficiency in Crowd Management for Passengers Ships and Ro-Ro Ships;

60. Model Course 1.29 _ Proficiency in Passenger Safety, Cargo Safety, Hull Integrity, Crisis Management and Human Behaviour Training on Passenger and Ro-Ro Ships;

61. Model Course 1.30 _ Assessment of Training on Board Ships;

62. Model Course 1.39 _ Leadership and managerial, teamworking skills;

63. Model Course 2.03 _ Advanced Fire Fighting;

64. Model Course 2.06 _ Cargo and Ballast Handling Simulator;

65. Model Course 2.07 _ Engine Room Resource Management;

66. Model Course 3.17 _ Maritime English;

67. Model Course 3.19 _ Ship security officer;

68. Model Course 3.26 _ Security Training for Seafarer with designated;

69. Model Course 3.27 _ Security Awareness Training for all Seafarer;

70. Model Course 6.09 _ Instructor;

71. Model Course 7.01 _ Master and Chief Mate;

72. Model Course 7.02 _ Chief and Second Engineer Officer;

73. Model Course 7.03 _ Officer in Charge of a Navigational Watch;

74. Model Course 7.04 _ Engineer Officer in Charge of a Watch;

75. Rosenberg, M. J., & Foshay, R. (2002). E-learning: Strategies for delivering knowledge in the digital age. *Performance Improvement*, 41(5), 50-51;

76. Welsh, E. T., Wanberg, C. R., Brown, K. G., & Simmering, M. J. (2003). E-learning: emerging uses, empirical results and future directions. *international Journal of Training and Development*, 7(4), 245-258.

III. Website

77. www.mt.gov.vn;

78. <http://egov.chinhphu.vn>;

79. www.vinamarine.gov.vn;

80. www.vpa.org.vn;

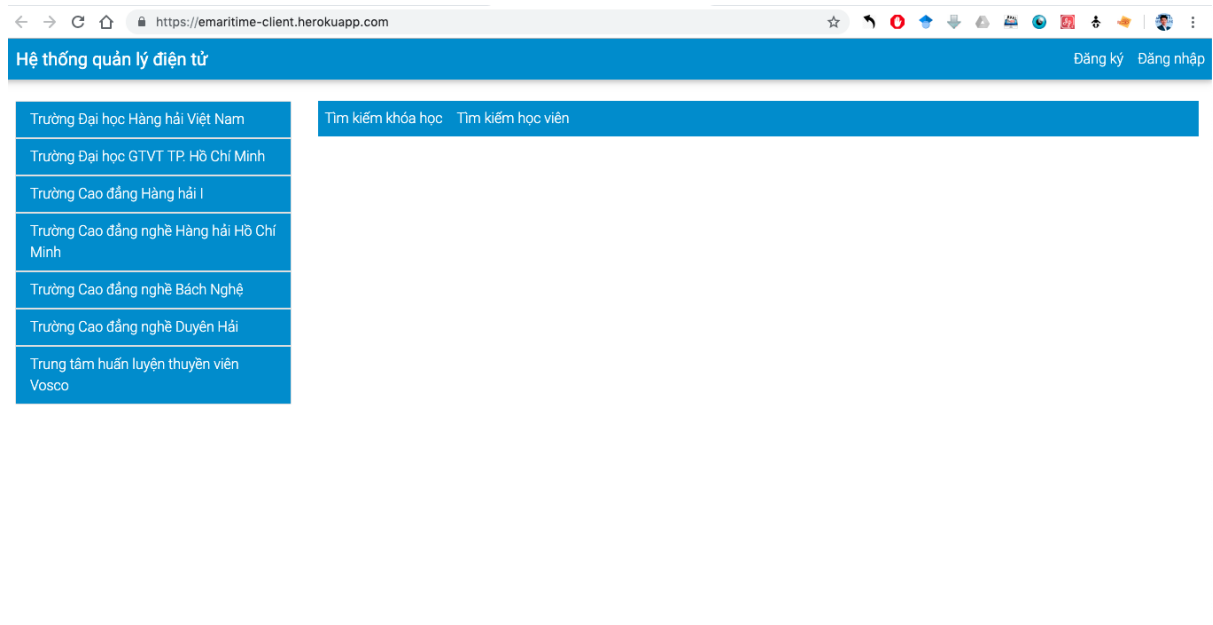
81. www.ics-shipping.org

PHỤ LỤC I

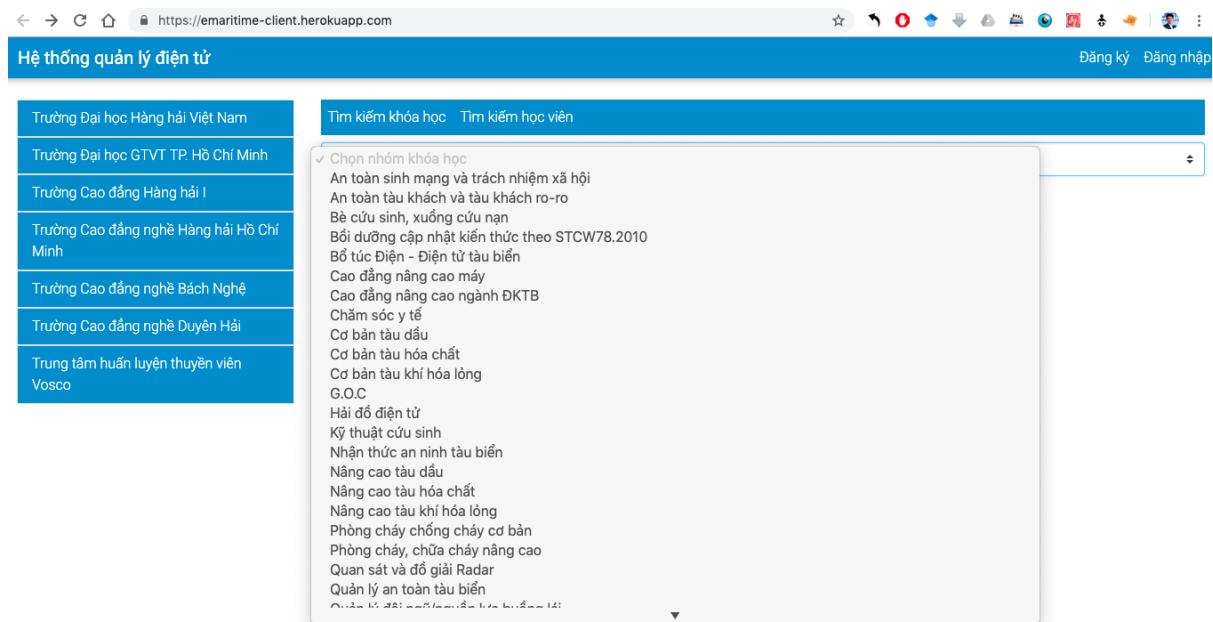
MINH HỌA MÔ HÌNH QUẢN LÝ ĐIỆN TỬ

1. Giao diện dành cho người học

1a. Giao diện truy cập



1b. Giao diện tìm kiếm khóa học



Hệ thống quản lý điện tử

Đăng ký

Đăng nhập

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Trường Đại học GTVT TP. Hồ Chí Minh

Trường Cao đẳng Hàng hải I

Trường Cao đẳng nghề Hàng hải Hồ Chí Minh

Trường Cao đẳng nghề Bách Nghệ

Trường Cao đẳng nghề Duyên Hải

Trung tâm huấn luyện thuyền viên Vosco

Tìm kiếm khóa học

Tìm kiếm học viên

Nhập tên học viên cần tìm

← → ↻ 🏠 🔒 https://emaritime-client.herokuapp.com/csd/5c64ca46f96f95000418ad2c/giangvien

☆ ↶ 🔴 ⬆️ 📁 🖨️ 🌐 🚪 👤 🏠 🗑️ 🌐 👤 🏠 🗑️

Hệ thống quản lý điện tử

Đăng ký Đăng nhập

Trường Đại học
Hàng hải Việt Nam

Địa chỉ: 484 Lạch Tray, Lê Chân, HP
Tel: (84.225) 3735 931 / 3829 109
FAX: (84.225) 3625 175 / 3735 282
Email: info@vimaru.edu.vn
Website: http://www.vimaru.edu.vn

Cơ sở vật chất Giảng viên Khóa học ▾ Tài liệu ▾

Hệ thống quản lý Điện tử

Đăng ký

Đăng nhập

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Địa chỉ: 484 Lạch Tray, Lê Chân, HP
Tel: (84.225) 3735 931 / 3829 109
FAX: (84.225) 3625 175 / 3735 282
Email: info@vimaru.edu.vn
Website: http://www.vimaru.edu.vn

Cơ sở vật chất

Giảng viên

Khóa học

Tài liệu

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Nhiệm vụ cơ bản (An toàn cơ bản)

Nhiệm vụ đặc biệt

Nhiệm vụ chuyên môn

Bồi dưỡng nghiệp vụ

Show entries

10

Search

Search

Tên khóa học	Loại khóa học	Ngày cấp	Ngày hết hạn	Tình trạng	Chi Tiết
Kỹ thuật cứu sinh	KTCS	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	ĐÃ HẾT HẠN
Phòng cháy chống cháy cơ bản	PCCCCB	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	ĐÃ HẾT HẠN
Sơ cứu y tế cơ bản	SCYTCB	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	ĐÃ HẾT HẠN
An toàn sinh mạng và trách nhiệm xã hội	ATSM&TNXH	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	ĐÃ HẾT HẠN

1f. Giao diện để tìm kiếm tài liệu khóa học

Hệ thống quản lý điện tử

Đăng ký

Đăng nhập

Trường Đại học
Hàng hải Việt Nam

Địa chỉ: 484 Lạch Tray, Lê Chân, HP
Tel: (84.225) 3735 931 / 3829 109
FAX: (84.225) 3625 175 / 3735 282
Email: info@vimaru.edu.vn
Website: http://www.vimaru.edu.vn

Cơ sở vật chất

Giảng viên

Khóa học

Tài liệu

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

>

Nhiệm vụ cơ bản (An toàn cơ bản) - Tài liệu

Show entries

10

Search

Search

Tên khóa học	Mã	Ngày được cấp	Ngày hết hạn	Tài liệu	Chi Tiết
Kỹ thuật cứu sinh	KTCS	01/01/1990	01/01/1990	0	CHI TIẾT
Phòng cháy chống cháy cơ bản	PCCCB	01/01/1990	01/01/1990	0	CHI TIẾT
Sơ cứu y tế cơ bản	SCYTCB	01/01/1990	01/01/1990	0	CHI TIẾT
An toàn sinh mạng và trách nhiệm xã hội	ATSM&TNXH	01/01/1990	01/01/1990	0	CHI TIẾT

2. Giao diện của cơ quan quản lý nhà nước (Chính quyền Hàng hải)

2a. Giao diện khi đăng nhập

Hệ thống quản lý điện tử

CUCHANGHAIVN

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Trường Đại học GTVT TP. Hồ Chí Minh

Trường Cao đẳng Hàng hải I

Trường Cao đẳng nghề Hàng hải Hồ Chí Minh

Trường Cao đẳng nghề Bách Nghệ

Trường Cao đẳng nghề Duyên Hải

Trung tâm huấn luyện thuyền viên Vosco

Tìm kiếm khóa học

Tìm kiếm học viên

Chosen nhóm khóa học

An toàn sinh mạng và trách nhiệm xã hội

An toàn tàu khách và tàu khách ro-ro

Bê cứu sinh, xuống cứu nạn

Bồi dưỡng cập nhật kiến thức theo STCW78.2010

Bồ túc Điện - Điện tử tàu biển

Cao đẳng nâng cao máy

Cao đẳng nâng cao ngành ĐKTB

Chăm sóc y tế

Cơ bản tàu đầu

Cơ bản tàu hóa chất

Cơ bản tàu khí hóa lỏng

G.O.C

Hải đồ điện tử

Kỹ thuật cứu sinh

Nhận thức an ninh tàu biển

Nâng cao tàu đầu

Nâng cao tàu hóa chất

Nâng cao tàu khí hóa lỏng

Phòng cháy chống cháy cơ bản

Phòng cháy, chữa cháy nâng cao

Quan sát và đồ giải Radar

Quản lý an toàn tàu biển

2b. Giao diện xem, thêm nhóm khóa học và khóa học

Hệ thống quản lý điện tử

Nhấn **F11** để thoát khỏi chế độ toàn màn hình

CƠ SỞ ĐÀO TẠO KHÓA HỌC YÊU CẦU MỞ LỚP

THÊM NHÓM

Chọn nhóm: THÊM KHÓA HỌC

Show entries: 10 Search

Tên khóa học	Mã	Ngày tạo	Đã chỉnh sửa	Cấp phép
An toàn tàu khách và tàu khách ro-ro	ATTK&TKRR	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Nâng cao tàu khí hóa lỏng	NCKHL	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Cơ bản tàu khí hóa lỏng	CBTKHL	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Nâng cao tàu hóa chất	NCTHC	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Cơ bản tàu hóa chất	CBTHC	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Nâng cao tàu dầu	NCTD	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Cơ bản tàu dầu	CBTD	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Tên khóa học	Mã	Ngày tạo	Đã chỉnh sửa	Cấp phép

cuchanghaivn@gmail.com
Cục hàng hải việt nam

Thông tin người dùng
Quản lý

2c. Giao diện cấp phép khóa học cho các cơ sở đào tạo

Hệ thống quản lý điện tử

Nhấn **F11** để thoát khỏi chế độ toàn màn hình

CƠ SỞ ĐÀO TẠO KHÓA HỌC YÊU CẦU MỞ LỚP

THÊM NHÓM

Chọn nhóm: THÊM KHÓA HỌC

Show entries: 10 Search

Tên khóa học	Mã	Ngày tạo	Đã chỉnh sửa	Cấp phép
An toàn tàu khách và tàu khách ro-ro	ATTK&TKRR	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Nâng cao tàu khí hóa lỏng	NCKHL	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Cơ bản tàu khí hóa lỏng	CBTKHL	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Nâng cao tàu hóa chất	NCTHC	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Cơ bản tàu hóa chất	CBTHC	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Nâng cao tàu dầu	NCTD	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Cơ bản tàu dầu	CBTD	14/02/2019	14/02/2019	CẤP PHÉP
Tên khóa học	Mã	Ngày tạo	Đã chỉnh sửa	Cấp phép

cuchanghaivn@gmail.com
Cục hàng hải việt nam

Thông tin người dùng
Quản lý

2d. Giao diện sau khi cấp phép khóa học cho các cơ sở đào tạo



cuchanghaivn

cuchanghaivn@gmail.com

Cục hàng hải việt nam

Thông tin người dùng

Quản lý

Cơ sở đào tạo Khóa học Yêu cầu mở khóa

Nhóm: Nghiệp vụ cơ bản (An toàn cơ bản)

Khóa học: Kỹ thuật cứu sinh

Show entries 10 Search

Cơ sở đào tạo	Số quyết định	Ngày được cấp	Ngày hết hạn	Tình trạng	Cấp phép
Trường Đại học GTVT TP. Hồ Chí Minh	Đang cập nhật	01/01/1990	01/01/1990	BẮT HẾT HẠN	CẤP PHÉP
Trường Cao đẳng Hàng hải I	Đang cập nhật	01/01/1990	01/01/1990	BẮT HẾT HẠN	CẤP PHÉP
Trường Cao đẳng nghề Hàng hải Hồ Chí Minh	Đang cập nhật	01/01/1990	01/01/1990	BẮT HẾT HẠN	CẤP PHÉP
Trường Cao đẳng nghề Bách Nghệ	Đang cập nhật	01/01/1990	01/01/1990	BẮT HẾT HẠN	CẤP PHÉP
Trường Cao đẳng nghề Duyên Hải	Đang cập nhật	01/01/1990	01/01/1990	BẮT HẾT HẠN	CẤP PHÉP
Trung tâm huấn luyện thuyền viên Vosco	Đang cập nhật	01/01/1990	01/01/1990	BẮT HẾT HẠN	CẤP PHÉP
Trường Đại học Hàng hải Việt Nam	04042919	04/04/2019	04/04/2020	BẮT CẤP PHÉP	CẤP PHÉP
Cơ sở đào tạo	Số quyết định	Ngày được cấp	Ngày hết hạn	Tình trạng	Cấp phép

Showing 1 to 7 of 7 entries

Previous 1 Next

3. Giao diện dành cho cơ sở đào tạo

3a. Giao diện khi đăng nhập của 1 cơ sở đào tạo

Hệ thống quản lý điện tử

DAIHOCHANGHAIVN

Trường Đại học
Hàng hải Việt Nam

Địa chỉ: 484 Lạch Tray, Lê Chân, HP
Tel: (84.225) 3735 931 / 3829 109
FAX: (84.225) 3625 175 / 3735 282
Email: info@vimaru.edu.vn
Website: http://www.vimaru.edu.vn

Cơ sở vật chất Giảng viên Khóa học Tài liệu

Nghệ vụ cơ bản (An toàn cơ bản)

Nghệ vụ đặc biệt

Nghệ vụ chuyên môn

Bồi dưỡng nghiệp vụ

X

3b. Giao diện khi thêm khóa đào tạo

Hệ thống quản lý điện tử

DAIHOCHANGHAIVN

daihochanghaivn

daihochanghaivn@gmail.com

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Thông tin người dùng

Quản lý

Cơ sở vật chấtGiảng viênKhóa họcTài liệuLiên hệ

THÊM GIẢNG VIÊN

Show entries10

Search

Tên	Ngày sinh	Học hàm	Học vị	Môn học	Chứng chỉ	Tiếng Anh	Tin học
Nguyễn Tiến Đạt	13/03/1997	Không có	Giáo sư	Tiến sĩ	Luật Hàng Hải Lỗi tàu	TOEIC 990	MOS2015
Tên	Ngày sinh	Học hàm	Học vị	Môn học	Chứng chỉ	Tiếng Anh	Tin học

Showing 1 to 1 of 1 entries

Previous1Next

3c. Giao diện khi thêm thông tin khóa đào tạo

Hệ thống quản lý điện tử

DAIHOCHANGHAIVN

daihochanghaivn

daihochanghaivn@gmail.com

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Thông tin người dùng

Quản lý

Cơ sở vật chấtGiảng viênKhóa họcTài liệuLiên hệ

Nghiep vu co ban (An toan co ban) > Ky thuat cuu sinh

Kỹ thuật cứu sinh

Hình minh họa khóa học (test)

Video giới thiệu khóa học

[Giới thiệu qua về khóa học](#)

Đang cập nhật

What you'll learn

Giới thiệu qua về khóa học

Requirements

Khóa học yêu cầu gì

Bao gồm:

Tóm tắt khóa học bao gồm nội dung gì ?

Chi tiết:

NỘI DUNG HỌC

XI

3d. Giao diện tạo một bài học cho khóa học



daihochanghaivn

daihochanghaivn@gmail.com

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Thông tin người dùng

Quản lý

Cơ sở vật chất > Giảng viên > Khóa học > Tài liệu > Liên hệ

Nhiếp vụ cơ bản (An toàn cơ bản) > Thông tin > Nội dung học > Thêm nội dung học

Kỹ thuật cứu sinh

Tên bài học

Đặt tên của bài học

Link tài liệu

Thêm link tài liệu (PDF)

+

Link video bài giảng

Thêm link video bài giảng

+

Câu hỏi kiểm tra

NEW

3e. Giao diện khi thêm bài kiểm tra vào khóa học

Hệ thống quản lý điện tử

DAIHOCHANGHAIVN



daihochanghaivn

daihochanghaivn@gmail.com

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Thông tin người dùng

Quản lý

Cơ sở vật chất > Giảng viên > Khóa học > Tài liệu > Liên hệ

Nhiếp vụ cơ bản (An toàn cơ bản) > Thông tin > Bài kiểm tra > Thêm bài kiểm tra

KHÓA HỌC: Kỹ thuật cứu sinh

Tên bài kiểm tra

Tên bài kiểm tra

Ghi chú bài kiểm tra

Ghi chú về bài kiểm tra

Câu hỏi kiểm tra

NEW

XII

3f. Giao diện khi xem thông tin của 1 lớp



daihochanghaivn

daihochanghaivn@gmail.com

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Thông tin người dùng

Quản lý

CƠ SỞ VẬT CHẤT > Giảng viên > KHÓA HỌC > Tài liệu > Lớp học

Nghệ thuật cứu sinh (An toàn cơ bản) > Kỹ thuật cứu sinh > Lớp học > Thêm lớp học

KHÓA HỌC: Kỹ thuật cứu sinh

Tên lớp học:

Đặt tên lớp học

Ghi chú lớp học

Ghi chú về lớp học

Thời gian tham gia lớp học:

Ngày bắt đầu

dd/mm/yyyy

Ngày kết thúc

dd/mm/yyyy

Thời gian học trên lớp:

Chọn học thứ mấy

Thứ 2

Giờ học

--:-- --

THÊM THỜI GIAN HỌC

Số quyết định

Số quyết định

Số quyết định

XIII

PHỤ LỤC II

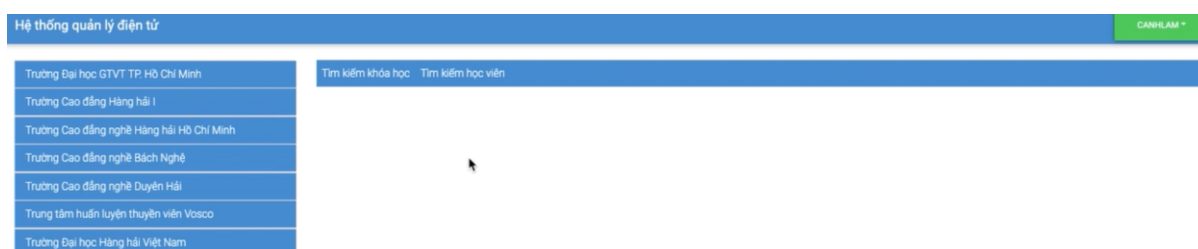
MINH HỌA CÁCH SỬ DỤNG VÀ KHAI THÁC TRANG E-LEARNING

Trước tiên, các đối tượng sử dụng hệ thống cần phải đăng nhập vào hệ thống, cụ thể:

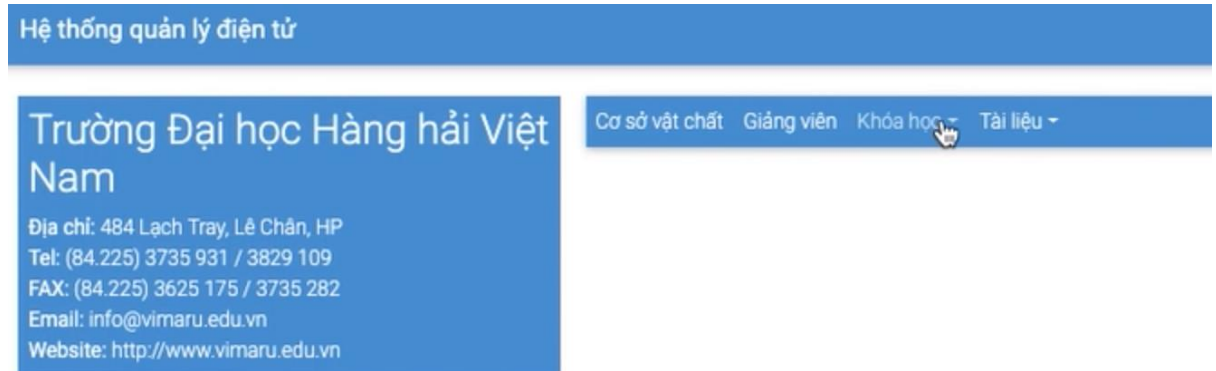
Để đăng nhập vào hệ thống, các đối tượng sử dụng hệ thống gồm cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải, người dạy và người học sẽ đăng nhập vào hệ thống thông qua website của hệ thống quản lý điện tử với ID và password đã được tạo từ trước.



Giao diện sau khi đăng nhập như sau:

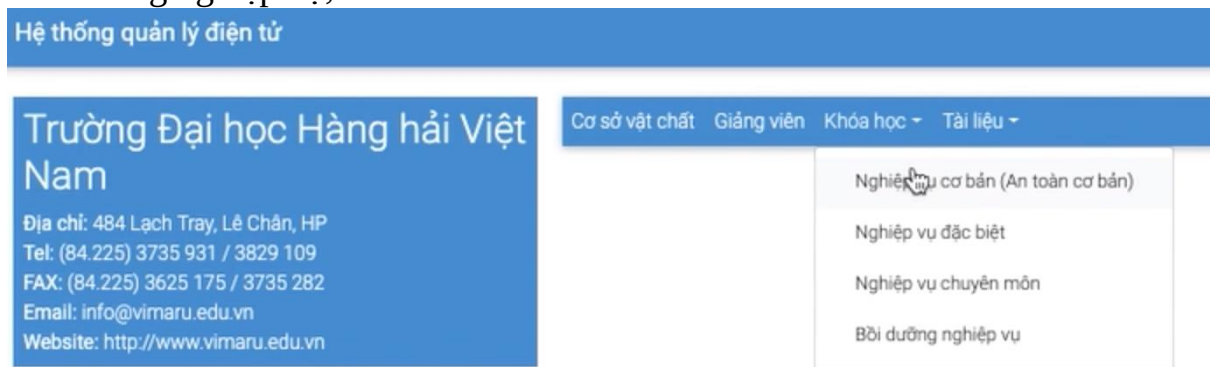


Trên giao diện có danh sách tất cả các cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải đã được đăng ký trên hệ thống, người sử dụng click vào cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải tương ứng, Ví dụ ở đây chúng ta sẽ truy cập vào khóa học của Trường Đại học Hàng hải Việt Nam:



Lúc này giao diện sẽ có các Tab phụ là: Cơ sở vật chất, giảng viên, khóa học và tài liệu.

Đối với học viên, để truy cập vào nội dung đào tạo thì click vào Tab “Khóa học”, khi đó sẽ có các menu phụ gồm các nhóm khóa học được tạo sẵn, gồm có Nghiệp vụ cơ bản, Nghiệp vụ đặc biệt, Nghiệp vụ chuyên môn và Bồi dưỡng nghiệp vụ, ...



Khi click vào 1 nhóm khóa học, tất cả các khóa học đã và đang tổ chức của cơ sở đào tạo đó sẽ hiện ra, gồm tên khóa học, mã, ngày được cấp, ngày hết hạn, tình trạng và chi tiết.

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam Địa chỉ: 484 Lạch Tray, Lê Chân, HP Tel: (84 225) 3735 931 / 3829 109 FAX: (84 225) 3625 175 / 3735 282 Email: info@vimaru.edu.vn Website: http://www.vimaru.edu.vn						
Cơ sở vật chất Giảng viên Khóa học Tài liệu						
Trường Đại học Hàng hải Việt Nam > Nghiệp vụ chuyên môn - Khóa học						
Show entries 10						
Search						
Tên khóa học	Mã	Ngày được cấp	Ngày hết hạn	Tình trạng	Chi Tiết	
Bồi dưỡng cấp nhật kiến thức theo STCW78/2010	BDCNKT78	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	Đã hết hạn	
Quản lý an toàn tàu biển	QLATTB	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	Đã hết hạn	
Tiếng anh Hàng Hải	TAHH	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	Đã hết hạn	
Shiphandling	SHD	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	Đã hết hạn	
Quản lý đội ngũ nguồn lực buồng máy	QLDNBLM	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	Đã hết hạn	
Quản lý đội ngũ nguồn lực buồng lái	QLDNLBL	01/01/1990	01/01/1990	Đã hết hạn	Đã hết hạn	

Học viên tìm đúng khóa học mình đã đăng ký và theo học để click vào trong cột Chi tiết để truy cập vào khóa học. Giao diện hiện ra là giao diện giới thiệu khóa học như sau:

What you'll learn

- Radio navigation system;
- Radar/ arpa;
- GMDSS;
- Radio communication system;
- Radio equipment & free discussing (cont): AIS
- Gyro compass
- Ecdis
- Autopilot

Bao gồm

- 8 hours

ĐANG HỌC

Requirements

- Đang cập nhật

Description

- Đang cập nhật

Who this course is for:

- Seafarers

Khóa học đang diễn ra sẽ có nút Đang học để click vào truy cập nội dung khóa học.

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam > Nghiệp vụ chuyên môn - Khóa học > Trang thiết bị buồng lái (Bridge equipments)

Hello, world!
 This course gives the introduction of all equipments in the vessel bridge, their functions and operational principals.
 Khóa học tạo bởi Bạt
 Last Update: 13-3-2018

What you'll learn

- Radio navigation system;
- Radar/ arpa;
- GMDSS;
- Radio communication system;
- Radio equipment & free discussing (cont): AIS
- Gyro compass
- Ecdis

Bao gồm

- 8 hours

ĐANG HỌC

Khi click vào menu bên góc phải màn hình có tên người đăng nhập, học viên có thể truy cập vào thông tin của mình để theo dõi hoặc chỉnh sửa:

Hệ thống quản lý điện tử CANHLAM



canhlam

nguyencanhlam@vimaru.edu.vn

Thông tin người dùng

Quản lý

Thông tin người dùng

Họ và tên: Nguyễn Cảnh Lam

Ngày sinh: 7th Aug 2019

mm/dd/yyyy

Số điện thoại: Chưa cập nhật

Mã số thuyền viên: 1234568

LƯU

Ấn vào mục Quản lý, học viên có thể thấy danh sách các khóa học mình đăng ký để truy cập:

Hệ thống quản lý điện tử



canhlam

nguyencanhlam@vimaru.edu.vn

Thông tin người dùng

Quản lý

Khóa học



HELLO WORLD

Ngày đăng ký: 112233

Tình trạng: 13 - 3 - 2017

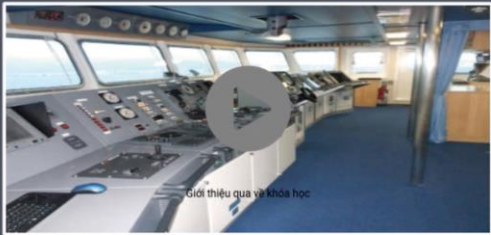
Đang học

CHI TIẾT

Học viên chọn khóa học, click Chi tiết để truy cập:

Hệ thống quản lý điện tử CANHLAM

Khóa học > Trang thiết bị buồng lái (Bridge equipments)



Giới thiệu qua về khóa học

Trang thiết bị buồng lái (Bridge equipments)!

This course gives the introduction of all equipments in the vessel bridge, their functions and operational principals.

Học tại: Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Lớp: Trang thiết bị buồng lái Khóa 0719

Tình trạng:

Học Online: ĐÃ HOÀN THÀNH Học trên lớp: CHƯA HOÀN THÀNH

Hoạt động gần đây

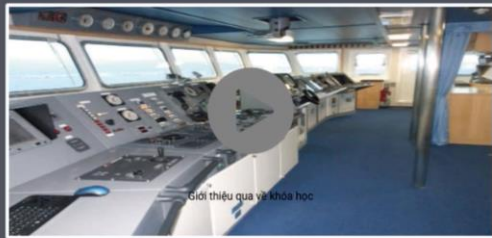
Nội dung khóa học

Câu hỏi thường gặp

Thông báo

Học viên chọn Tab “Nội dung khóa học” để truy cập:

Khóa học > Trang thiết bị buồng lái (Bridge equipments)



Trang thiết bị buồng lái (Bridge equipments)!
This course gives the introduction of all equipments in the vessel bridge, their functions and operational principals.

Học tại: Trường Đại học Hàng hải Việt Nam
Lớp: Trang thiết bị buồng lái Khóa 0719

Tình trạng:
Học Online: **ĐÃ HOÀN THÀNH** Học trên lớp: **CHƯA HOÀN THÀNH**

Hoạt động gần đây **Nội dung khóa học** Câu hỏi thường gặp Thông báo

Bài học:

Bài học: 1
Overview of bridge equipments

Bài kiểm tra:

Bài kiểm tra: 1
Bridge equipments test

Học viên chọn bài học đang học, nội dung bài học sẽ hiện ra bao gồm tài liệu, video bài giảng và test kết thúc bài học:



Trang thiết bị buồng lái (Bridge equipments)!
This course gives the introduction of all equipments in the vessel bridge, their functions and operational principals.

Học tại: Trường Đại học Hàng hải Việt Nam
Lớp: Trang thiết bị buồng lái Khóa 0719

Tình trạng:
Học Online: **ĐÃ HOÀN THÀNH** Học trên lớp: **CHƯA HOÀN THÀNH**

Hoạt động gần đây **Nội dung khóa học** Câu hỏi thường gặp Thông báo

Bài học:

Bài học: 1
Overview of bridge equipments

Tổng quan:
Overview of bridge equipment & free discussing; - Radio equipment & free discussing; - Radio navigation system; - Radar/ arpa; - GMDSS; - Radio communication system; - Radio equipment & free discussing (cont); AIS; - Electrical equipment & free discussing; - Gyro compass; - Ecdis; - Autopilot;

Tải bài giảng:
Tải bài 1

Video bài giảng:
● Xem video bài giảng 1

Làm bài test:
[Làm bài test](#)

Học viên click vào file bài giảng để tải về hoặc xem trực tiếp:



Học viên ấn vào video bài giảng để bắt đầu nghe giảng:



This course gives the introduction of all equipments in the vessel bridge, their functions and operational principals.

Học tại: Trường Đại học Hàng hải Việt Nam
Lớp: Trang thiết bị buồng lái khóa 0719
Tình trạng:

Hoạt động gần đây

Nội dung khóa học

Câu hỏi thường gặp

Bài học:

Bài học: 1

Overview of bridge equipments

Tổng quan:

Overview of bridge equipment & free discussing: - Radio equipment & free discussing - Gyro compass, - Ecdisc, - Autopilot.

Tải bài giảng:

Tải bài 1

Video bài giảng:

Xem video bài giảng 1

Làm bài test:

Làm bài test

Download

Watch later

Share

Introduction To Ship's Navigational Bridge

1:25 / 9:12

ent & free discussing (cont): AIS, - Electrical equipment & free

Sau khi xem xong, học viên cần hoàn thành bài test để hoàn tất bài học.
Học viên ấn vào Làm bài kiểm tra:

[Hoạt động gần đây](#) [Nội dung khóa học](#) [Câu hỏi thường gặp](#) [Thông báo](#)

Bài học:

Bài học: 1

Overview of bridge equipments

Tổng quan:

Overview of bridge equipment & free discussing; - Radio equipment & free discussing; - Radio navigation system; - Radar/ arpa; - GMDSS; - Radio communication system; - Radio equipment & free discussing (cont); AIS; - Electrical equipment & free discussing; - Gyro compass; - Ecdis; - Autopilot;

Tài bài giảng:

[Tài liệu 1](#)

Video bài giảng:

[Xem video bài giảng 1](#)

Làm bài test:

[Làm bài test](#)

Bài kiểm tra:

Bài kiểm tra: 1

Bridge equipments test

Ghi chú:

These are multiple choice questions, choose only 1 option for each question.

Làm bài Kiểm tra:

[Làm bài kiểm tra](#)

Giao diện kiểm tra sẽ hiện ra để học viên làm:

[Quản lý](#) > [Quản lý khóa học](#) > [Nội dung](#) > [Bridge equipments test](#)

1

2

3

4

KẾT THÚC BÀI TEST

Câu 1: Which equipment is used for positioning the vessels using satellite system

Chọn

Radar

Chọn

GPS

Chọn

VHF

Chọn

Compass

Câu 2: Which equipment is used for communication?

Chọn

VHF

Chọn

GPS

Chọn

ECDIS

Chọn

Radar

Câu 3: Which equipment is the electronic chart?

Chọn

AIS

Chọn

GPS

Chọn

ECDIS

Sau khi hoàn thành, học viên click vào Kết thúc bài test:

[Quản lý](#) > [Quản lý khóa học](#) > [Nội dung](#) > [Bridge equipments test](#)

1

2

3

4

KẾT THÚC BÀI TEST

Câu 1: Which equipment is used for positioning the vessels using satellite system

Chọn

Radar

Chọn

GPS

Chọn

VHF

Chọn

Compass

Câu 2: Which equipment is used for communication?

Chọn

VHF

Chọn

GPS

Chọn

ECDIS

Chọn

Radar

Câu 3: Which equipment is the electronic chart?

Chọn

AIS

Chọn

GPS

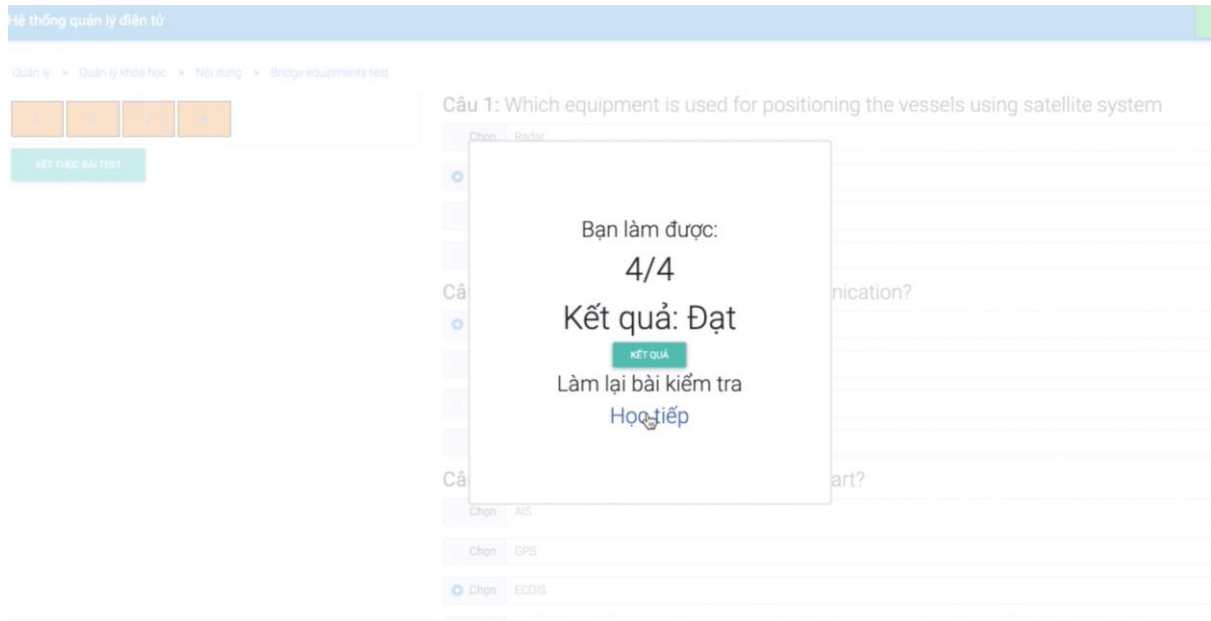
Chọn

ECDIS

Chọn

Radar

Hệ thống sẽ thông báo kết quả kiểm tra và cho phép học tiếp nếu đạt:



Sau khi hoàn tất bài học, tình trạng bài học trên trang web sẽ chuyển thành “Đã hoàn thành” và cho phép học viên tiếp tục học bài tiếp theo.

