

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**

CHUYÊN NGÀNH: KHOA HỌC HÀNG HẢI

MÃ SỐ: 9840106

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ KỸ THUẬT

HẢI PHÒNG - 2020

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 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

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.

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 International Chamber of Shipping [78]: 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). 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, Liên bang Nga và Ukraine; Trung Quốc là Quốc gia đứng đầu về số lượng sỹ quan rồi đến Philippines, Ấn Độ, Indonesia và Liên Bang Nga.

Tổ chức này (International Chamber of Shipping) cũng chỉ ra: 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.

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).

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

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

Trong phần này, tác giả tìm hiểu công tác đào tạo, huấn luyện hàng hải tại một số quốc gia trong khu vực và trên thế giới, cụ thể:

- Philippines;
- Indonesia;
- Trung Quốc;
- Nhật bản

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 ...;

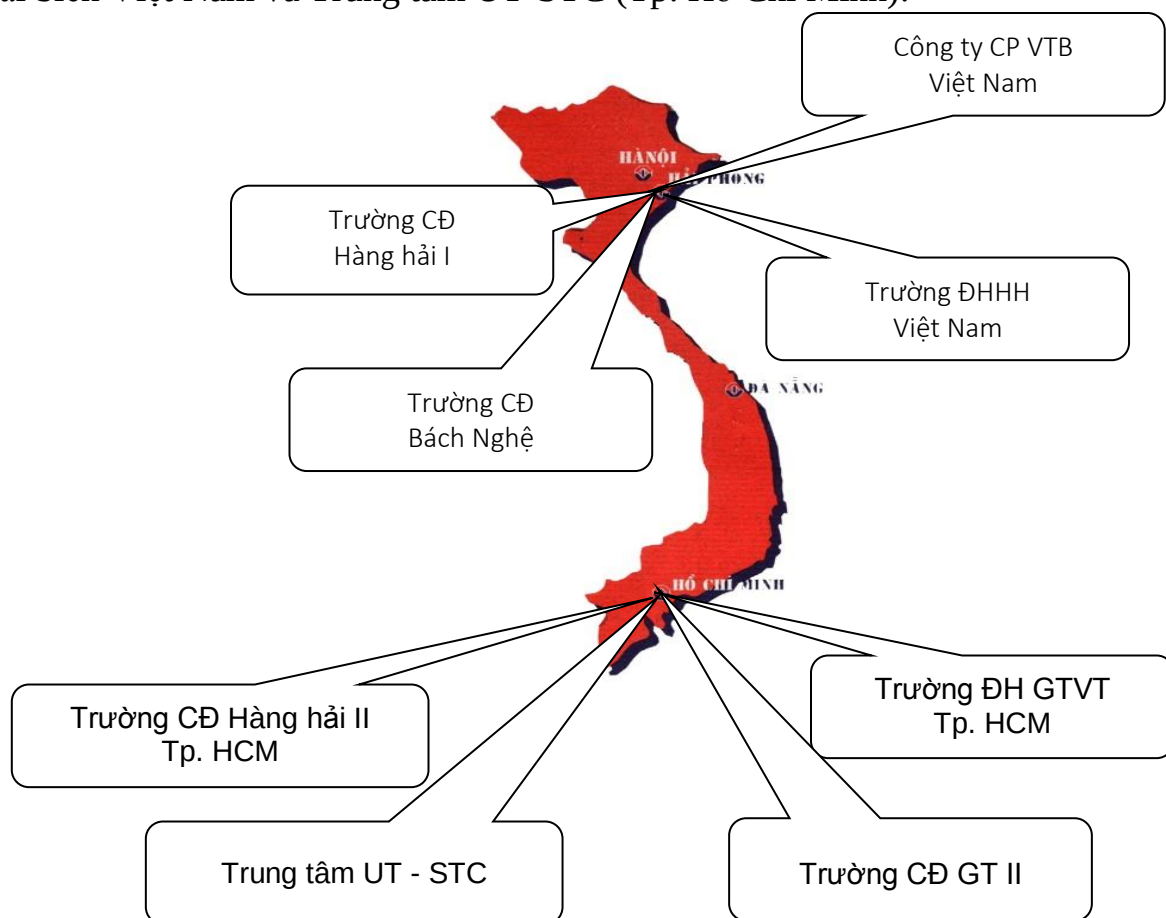
- Thời gian đào tạo phù hợp cho từng cấp học; các kỹ sư sau khi tốt nghiệp có thể đảm nhận ngay các chức danh sỹ quan;

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

1.3. Công tác đào tạo thuyền viên ở Việt Nam

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

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

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.

1.4. 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)

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

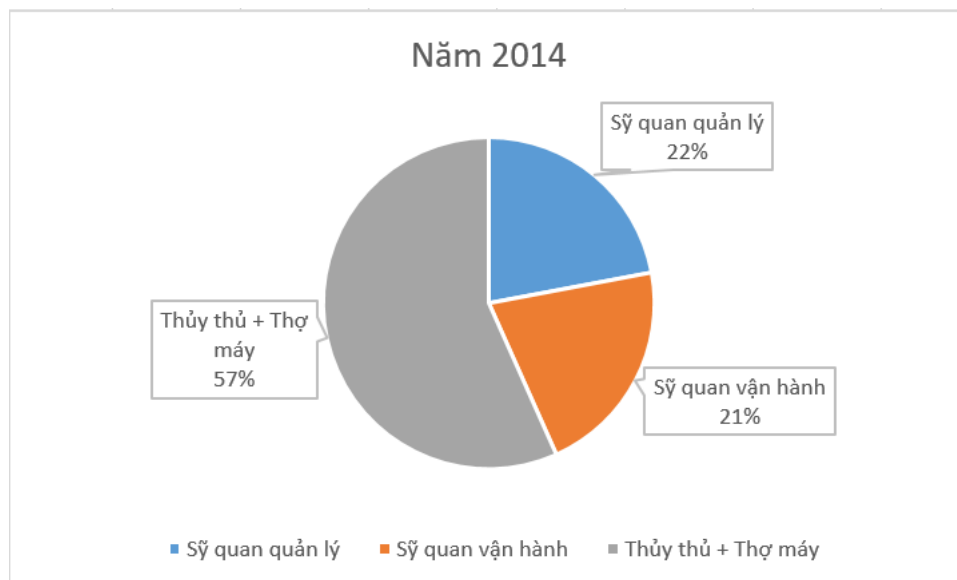
Trong phần này, tác giả phác họa bức tranh thực trạng thuyền viên Việt Nam giai đoạn hiện nay về số lượng thuyền viên Việt Nam, cơ cấu thuyền viên Việt Nam và chất lượng thuyền viên Việt Nam làm cơ sở nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng cho thuyền viên Việt Nam đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của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

Bảng 1.3 Bảng thống kê số liệu thuyền viên Việt Nam từ năm 2014 đến 03/2020 (Số liệu Cục Hàng hải Việt Nam)

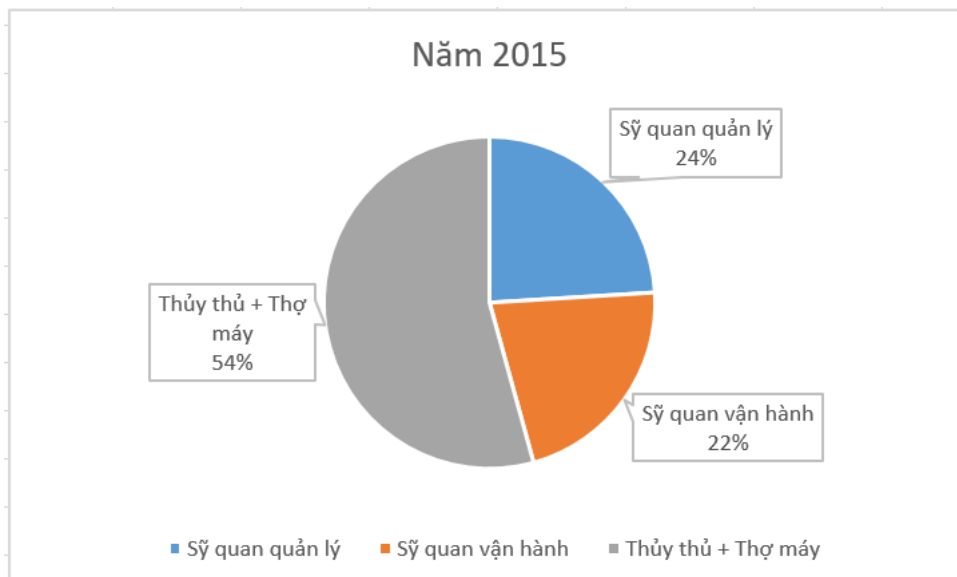
STT	Chức danh	Năm						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	03/2020
1	Thuyền trưởng	3827	4045	4226	3814	3897	4134	4255
2	Đại Phó	1593	1782	1878	1940	1996	2087	2102
3	Sỹ Quan Boong	4797	4833	4898	4772	4548	4618	4607
4	Thủy thủ trực ca AB	10186	8407	6540	5871	6232	7104	7467
5	Thủy thủ trực ca OS	4623	5587	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

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.

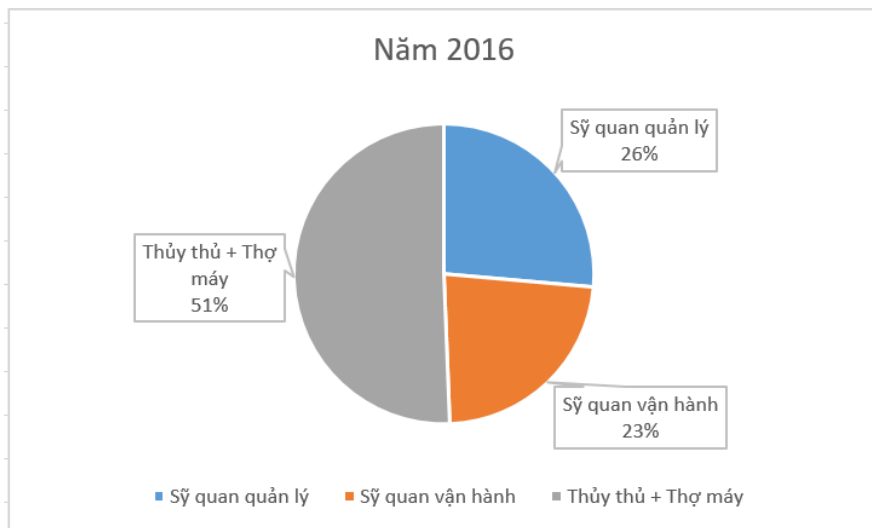
Tiếp đến, tác giả phân tích cơ cấu thuyền viên Việt Nam từ năm 2014 đến 03/2020 (bằng các biểu đồ hình tròn thể hiện tỉ lệ giữa Sĩ quan quản lý – Sĩ quan vận hành – Thủy thủ & Thợ máy):



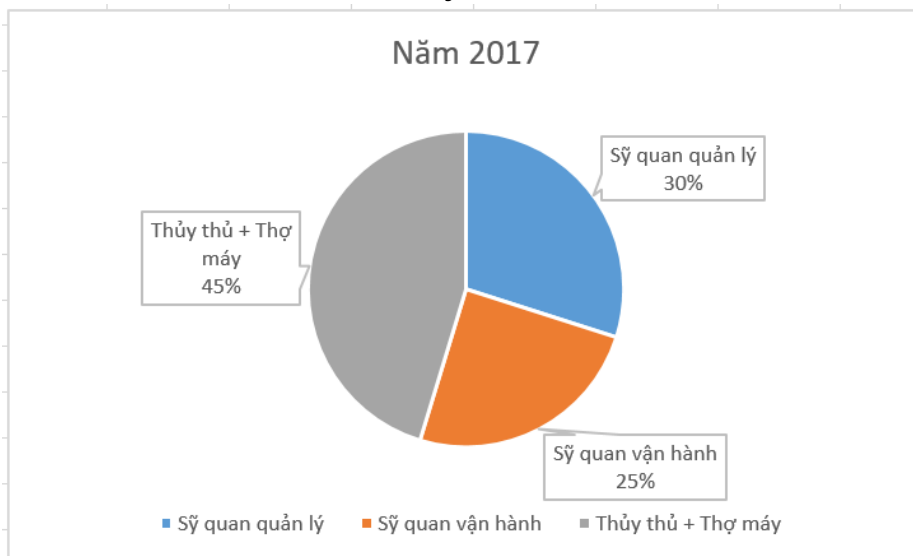
Hình 1.6 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2014



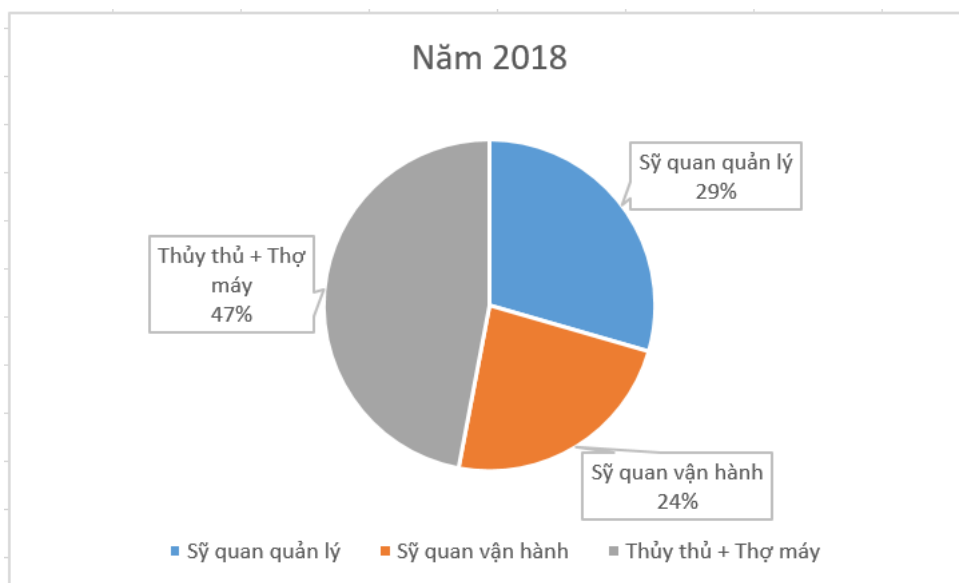
Hình 1.7 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2015



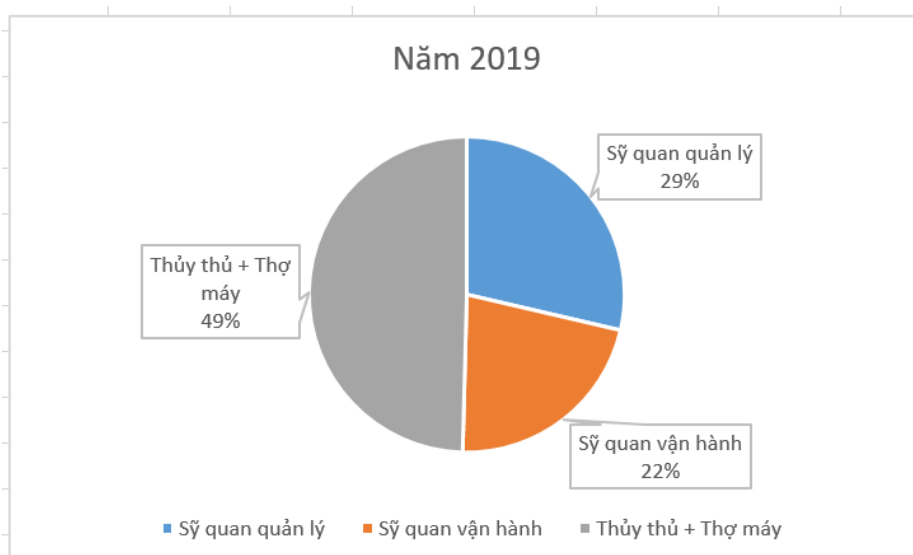
Hình 1.8 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2016



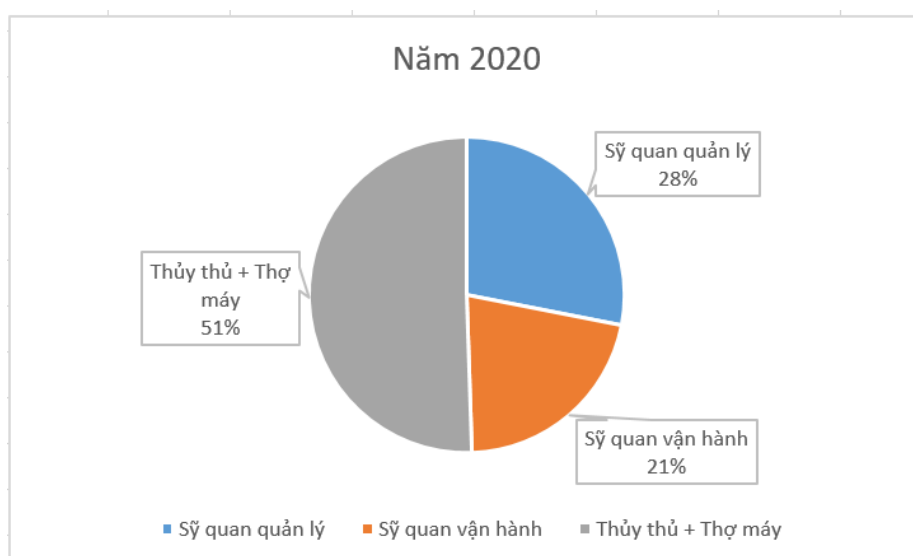
Hình 1.9 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam năm 2017



Hình 1.10 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2018



Hình 1.10 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2019



Hình 1.11 Cơ cấu thuyền viên Việt Nam 2020

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 thủ & Thợ máy; không đồng đều giữa tỉ lệ thuyền viên bộ phận boong – thuyền viên bộ phận máy, cơ cấu thuyền viên Việt Nam hiện nay đang ở trong tình trạng mất cân đối “*thừa thầy thiếu thợ*”.

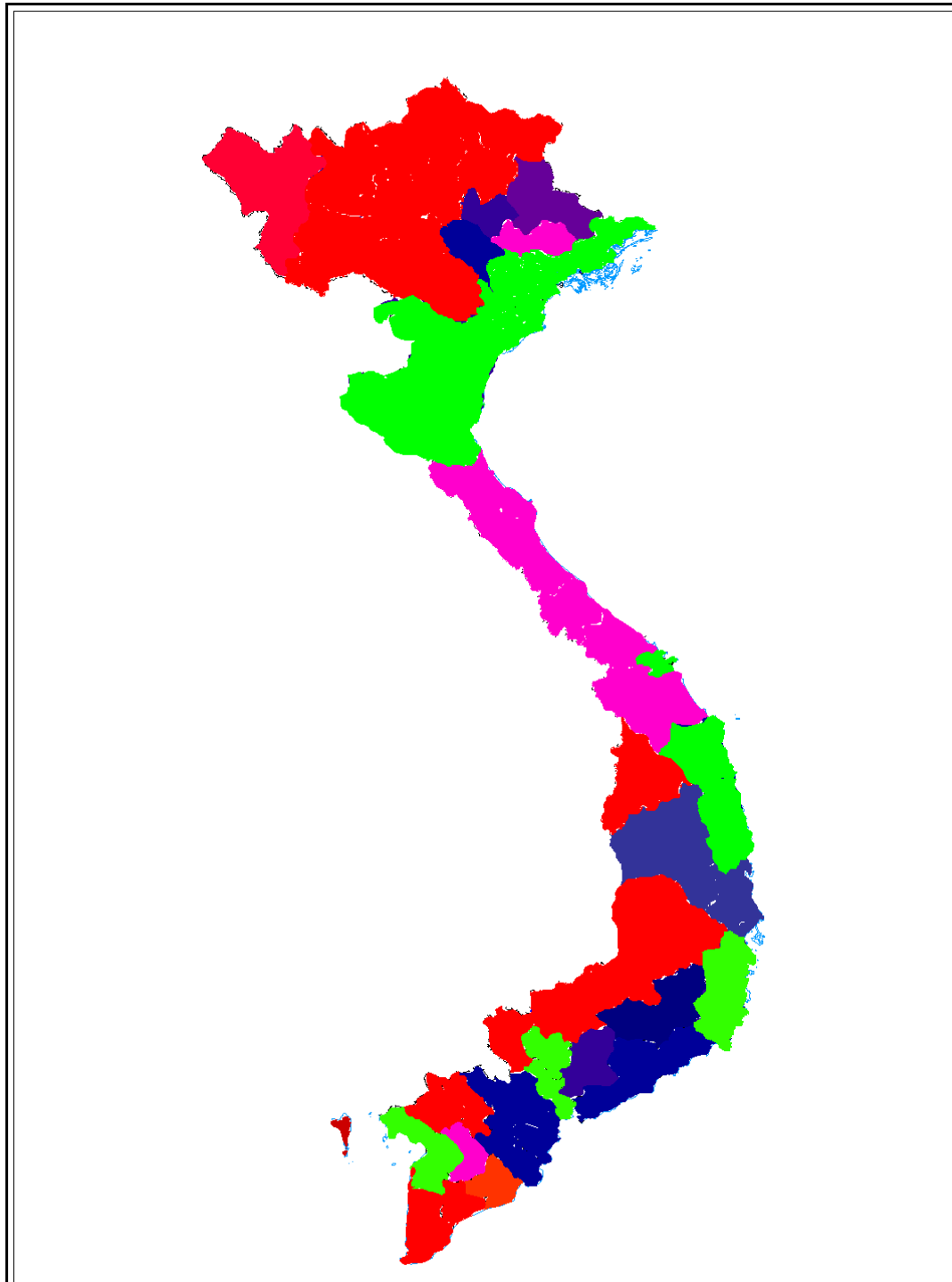
Đồng thời tác giả cũng tiến hành khảo sát thí điểm số liệu học viên/ thuyền viên đăng kí tham dự các lớp bồi dưỡng cập nhật để thi sỹ quan vận hành, sỹ quan quản lý, thuyền trưởng, máy trưởng tại các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên trong cả nước.

Như vậy:

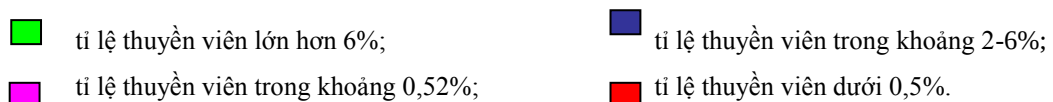
- Theo số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam số lượng thuyền viên Việt Nam trong giai đoạn vừa qua giảm mạnh;
- Cơ cấu thuyền viên Việt Nam không đồng đều, xuất hiện tình trạng “*thừa thầy thiếu thợ*”;

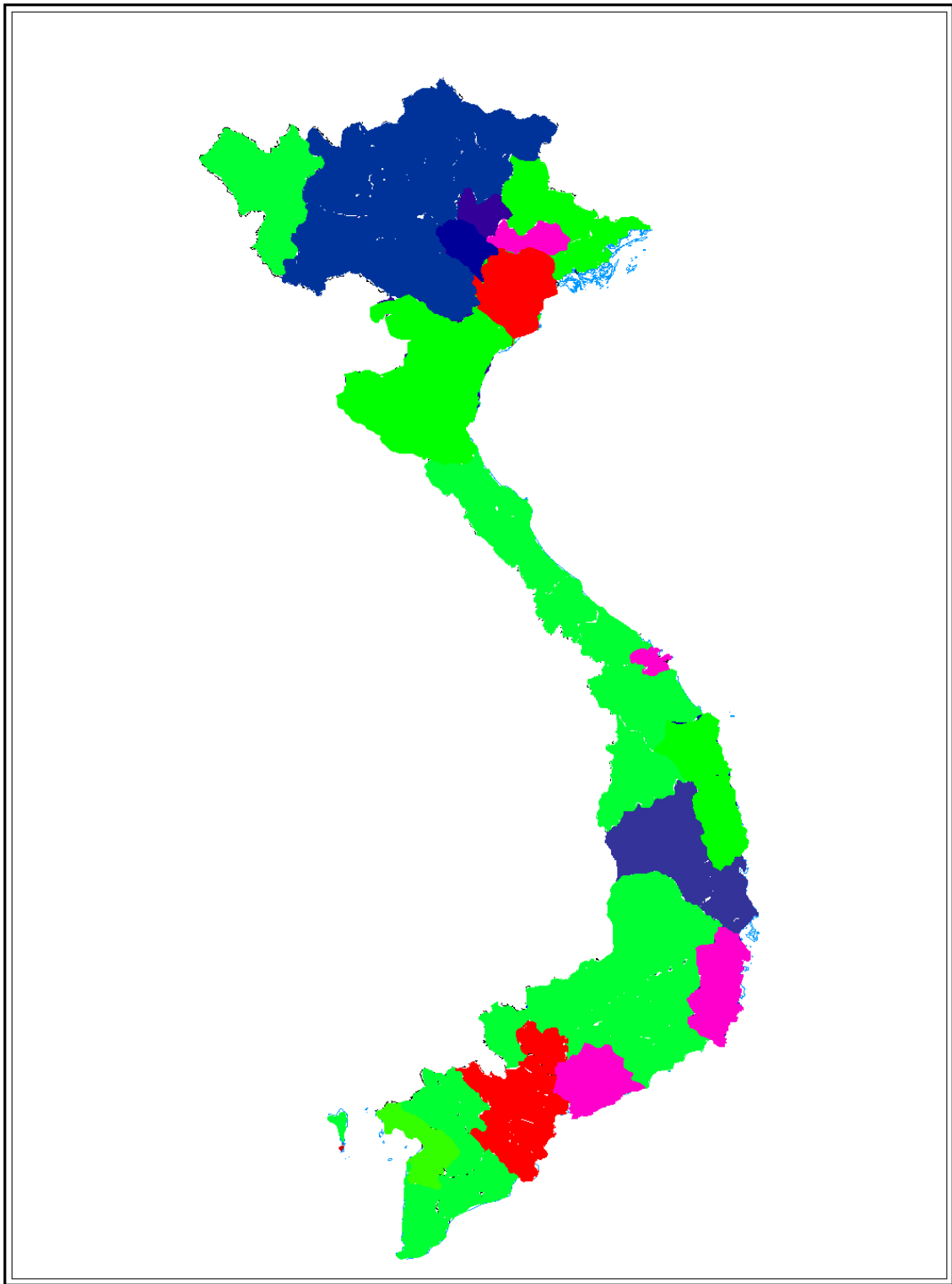
- Ngành đi biển không còn là ưu tiên lựa chọn của thanh niên, lao động Việt Nam;
- Chất lượng thuyền viên Việt Nam thấp chưa đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao của thị trường lao động trong nước và quốc tế.

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



Hình 1.12 Sơ đồ phân bố đội ngũ thuyền viên Việt Nam theo vùng miền





Hình 1.13 Sơ đồ phân bố đội ngũ thuyền viên Việt Nam không bỏ nghề theo vùng miền



1.5. Kết luận chương 1

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.

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

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.

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

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.

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

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 tiên 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

- Các điều khoản chung;
- Ngành Boong;
- Ngành Máy;
- Thông tin vô tuyến điện;
- Các loại tàu đặc biệt;
- Huấn luyện An toàn và An ninh;
- Cấp các chứng chỉ thay thế;
- Trục ca.

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

- Tác động đối với Chính quyền Hàng hải Việt Nam;
- Tác động đối với các cơ sở đào tạo, huấn luyện Hàng hải tại Việt Nam;
- Tác động đối với các công ty Vận tải biển/ Tổ chức quản lý thuyền viên;
- Tác động đối với Học viên/ Thuyền viên.

2.5. Kết luận chương 2

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

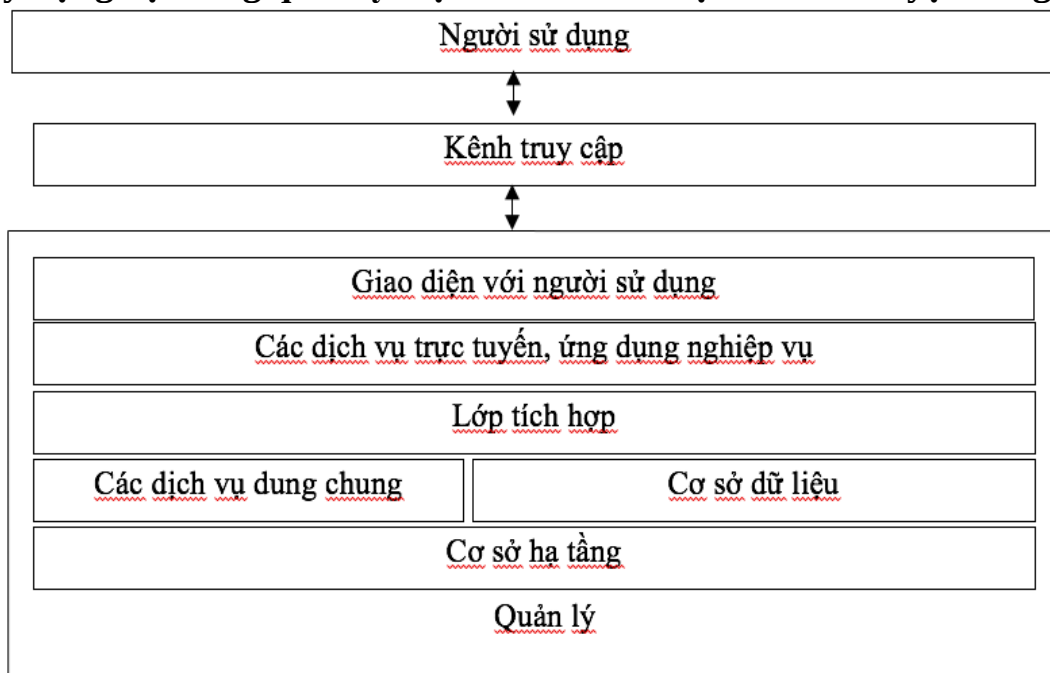
STCW 78/95;

- 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.

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

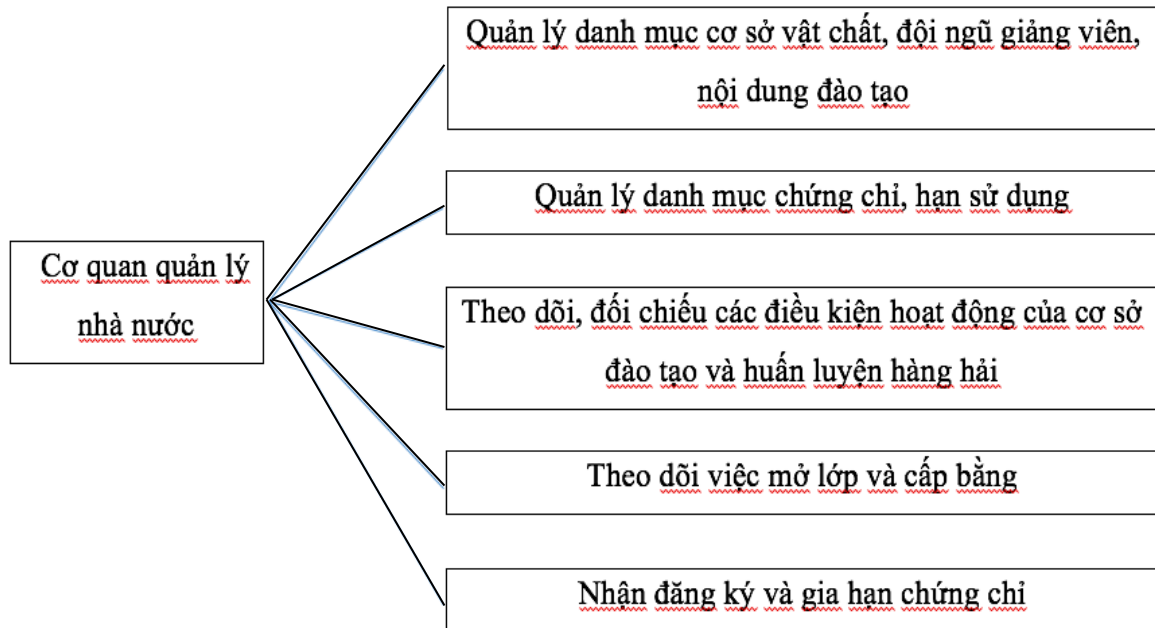


Hình 3.1 Mô hình chung quản lý điện tử

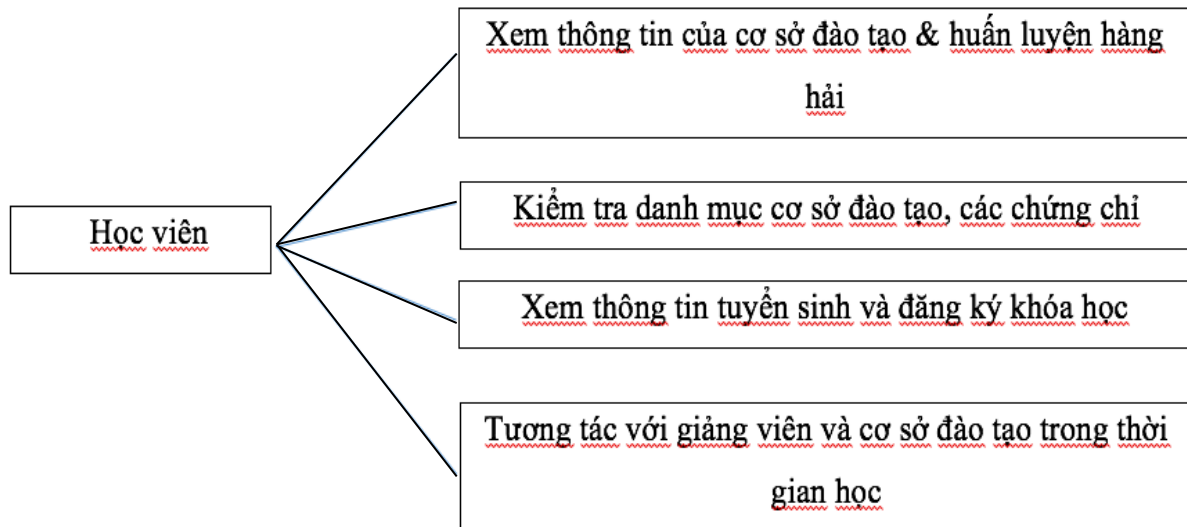
3.2. Xây dựng hệ thống quản lý điện tử cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải



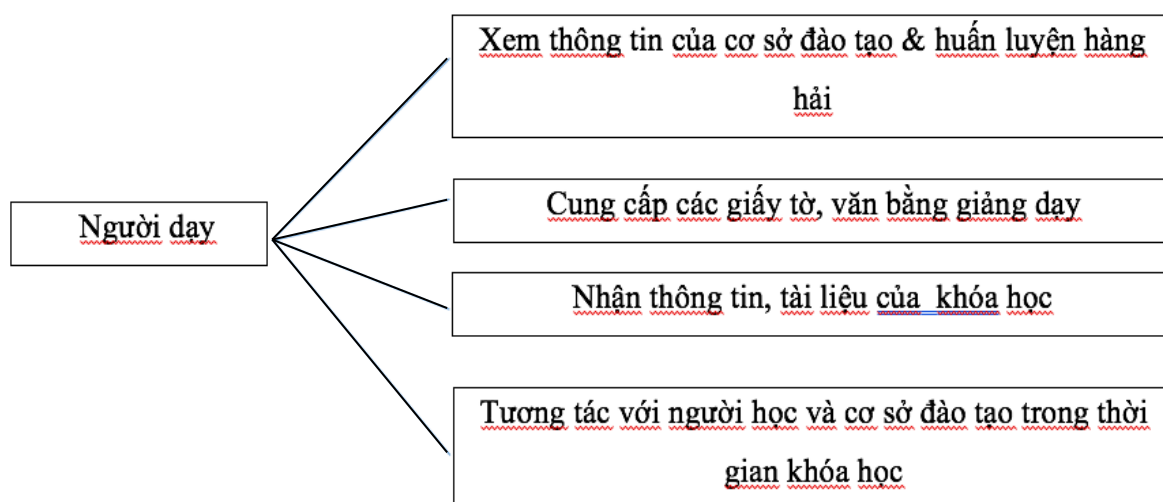
Hình 3.2 Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với cơ sở đào tạo và huấn luyện hàng hải



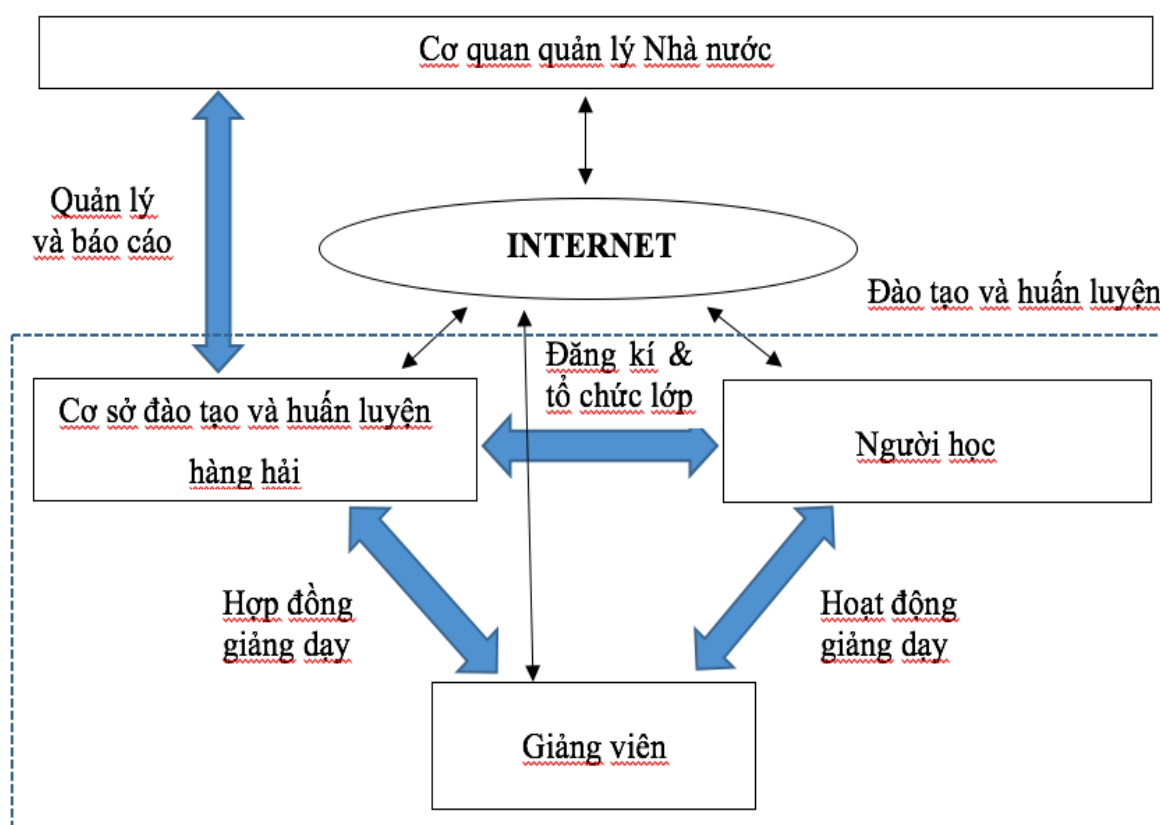
Hình 3.3 Hình vẽ mô tả các chức năng cần có của hệ thống quản lý điện tử đối với cơ quan quản lý nhà nước



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



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



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

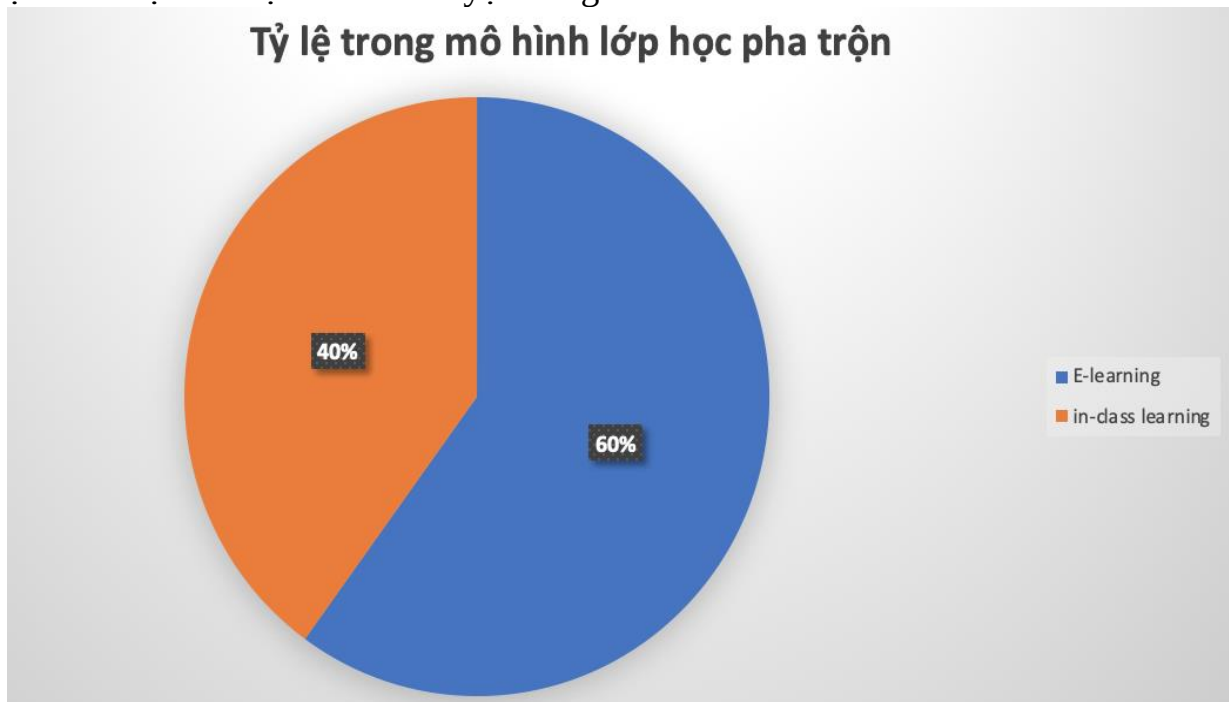
3.2. Đề xuất mô hình E-learning trong đào tạo và huấn luyện thuyền viên

3.2.1. 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.

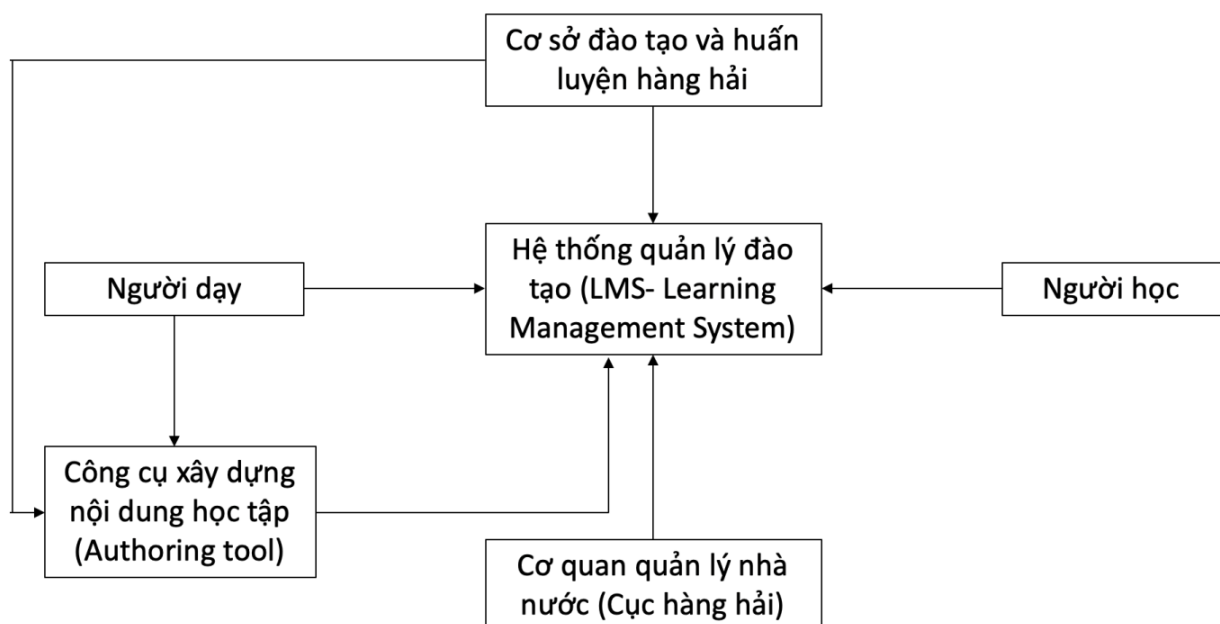
Hình dưới đây đưa ra ví dụ về tỷ lệ đào tạo E-learning và lớp học thực tế cho một khóa học đào tạo và huấn luyện hàng hải:



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

3.2.2. Mô hình lý thuyết của mạng 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

3.2.3. 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.

3.4. Kết luận chương 3

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.

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;