

THỰC TRẠNG QUẢN LÝ ĐÀO TẠO NGHỀ Ở CÁC TRƯỜNG TRUNG CẤP NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐÁP ỨNG NHU CẦU XÃ HỘI

Vũ Tuấn - Trường Trung cấp Giao thông vận tải miền Bắc

Ngày nhận bài: 25/10/2019; ngày chỉnh sửa: 13/11/2019; ngày duyệt đăng: 15/11/2019.

Abstract: Improving the effectiveness of vocational training activities at the intermediate schools is one of the important measures to implement the policy of developing high-quality human resources of the Party and the State. Therefore, it is necessary to take measures to improve the quality of vocational training in general and training at Transportation intermediate schools in particular based on the current situation of this issue. The article analyzes the current status of managing career training at Transportation intermediate schools to meet social needs as a basis for proposing measures to improve the quality of vocational training management.

Keywords: Current status, management, vocational training, Transportation sector, social need.

1. Mở đầu

Để đáp ứng yêu cầu phát triển nguồn nhân lực, nhất là nguồn nhân lực có chất lượng cao, tham gia có hiệu quả vào hợp tác lao động với các nước trong khu vực và trên thế giới, Đảng và Nhà nước ta đã chủ trương coi trọng đào tạo nguồn nhân lực lao động có chất lượng. Hoạt động đào tạo nghề ở các trường trung cấp là một trong những biện pháp quan trọng nhằm thực hiện chủ trương này. Hoạt động đào tạo nghề có vai trò quan trọng nhằm trang bị cho người lao động kiến thức, kỹ năng tay nghề và thái độ nghề nghiệp; tạo cho họ tính kỉ luật lao động và hiệu quả lao động trong quá trình tham gia sản xuất, thực hiện công việc của ngành nghề.

Hiện nay, các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ đào tạo nguồn nhân lực cho ngành và cho xã hội với các ngành nghề đặc trưng. Bên cạnh những thành tựu quan trọng đã đạt được, đào tạo nghề trong các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải vẫn còn có những hạn chế; trong đó, phải nói đến chất lượng, hiệu quả đào tạo còn thấp, có khoảng cách khá xa so với đòi hỏi của thị trường lao động.

Bài viết phân tích thực trạng quản lý đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải đáp ứng nhu cầu xã hội.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Tổ chức nghiên cứu thực trạng

- *Mục đích nghiên cứu thực trạng:* Đánh giá được thực trạng quản lý đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải làm căn cứ thực tiễn đề xuất các biện pháp quản lý nhằm nâng cao chất lượng đào tạo tại các trường này.

- *Đối tượng khảo sát:* Tổng số khách thể tham gia khảo sát là 478; trong đó, có 132 cán bộ quản lý (CBQL) gồm hiệu trưởng, phó hiệu trưởng, trưởng phòng đào tạo và trưởng khoa; 346 giáo viên (GV).

- *Địa bàn khảo sát:* khảo sát tiến hành trên 5 trường trung cấp ngành Giao thông vận tải đại diện cho 3 miền Bắc, Trung, Nam: Trường Trung cấp Cơ giới Đường bộ, Trường Trung cấp nghề Giao thông vận tải Thăng Long, Trường Trung cấp Giao thông vận tải miền Bắc, Trường Cao đẳng Giao thông vận tải Trung ương 5, Trường Trung cấp Giao thông vận tải miền Nam.

- *Phương pháp khảo sát:* phương pháp điều tra bằng bảng hỏi, phương pháp phỏng vấn và phương pháp thống kê toán học. Các câu hỏi sử dụng thang điểm 4, mỗi câu hỏi được đánh giá với 4 mức độ khác nhau, ý nghĩa của các mức độ được quy ước như sau: 1 điểm - chưa tốt/ không thực hiện/không ảnh hưởng; 2 điểm - bình thường/ thỉnh thoảng/ít ảnh hưởng; 3 điểm - tốt/ thường xuyên/ ảnh hưởng; 4 điểm - rất tốt/ rất thường xuyên/rất ảnh hưởng. Điểm trung bình (ĐTB) được chia ra các mức độ: từ 1,00-1,75 điểm: Chưa tốt/ không thực hiện/không ảnh hưởng; từ 1,76-2,51 điểm: Bình thường/thỉnh thoảng/ít ảnh hưởng; từ 2,52-3,27 điểm: Tốt/thường xuyên/ảnh hưởng; từ 3,28-4,00 điểm: Rất tốt/ rất thường xuyên/rất ảnh hưởng.

- *Thời gian khảo sát:* Từ năm 2015-2017.

2.2. Kết quả khảo sát thực trạng quản lý đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải đáp ứng nhu cầu xã hội

2.2.1. Thực trạng quản lý các yếu tố thuộc đầu vào (input)

- *Thực trạng việc lập kế hoạch đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải (bảng 1 trang bên):*

Bảng 1. Việc lập kế hoạch đào tạo nghề

| Nội dung | Đánh giá | | | | | | | | | |
|---|------------------|--------------|--------------|-----------------|------|-------------------|-----|-------------|----------|------|
| | Mức độ thực hiện | | | | | Kết quả thực hiện | | | | |
| | Rất thường xuyên | Thường xuyên | Thỉnh thoảng | Không thực hiện | ĐTB | Rất tốt | Tốt | Bình thường | Chưa tốt | ĐTB |
| Xây dựng kế hoạch với đầy đủ các yếu tố: Nâng cao năng lực đội ngũ GV, cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ cho đào tạo, huy động vốn | 279 | 171 | 13 | 15 | 3,49 | 193 | 167 | 60 | 58 | 3,04 |
| Xây dựng kế hoạch đào tạo theo nhu cầu người học | 148 | 113 | 125 | 92 | 2,66 | 97 | 120 | 114 | 147 | 2,35 |
| Xây dựng kế hoạch đào tạo theo nhu cầu doanh nghiệp | 176 | 117 | 107 | 78 | 2,82 | 88 | 117 | 128 | 145 | 2,31 |
| Xây dựng kế hoạch đào tạo theo nhu cầu vùng, miền và địa phương | 186 | 154 | 70 | 68 | 2,96 | 101 | 108 | 109 | 150 | 2,29 |
| Xây dựng kế hoạch đào tạo theo chỉ tiêu được giao | 287 | 151 | 33 | 7 | 3,50 | 223 | 181 | 35 | 39 | 3,23 |
| ĐTB chung | | | | | 3,09 | | | | | 2,64 |

Bảng 1 cho thấy: có 2/5 nội dung được đánh giá là thực hiện *rất thường xuyên* và 3/5 nội dung ở mức *thường xuyên*, ĐTB chung đánh giá là 3,09 (mức *thường xuyên*); trong khi đó, chỉ có 2/5 nội dung thực hiện ở mức *tốt*, còn lại 3/5 nội dung chỉ được đánh giá ở mức *bình thường*. ĐTB chung tương đối thấp ở mức *bình thường* (2,64). Xét theo từng nội dung thì “*Xây dựng kế hoạch đào tạo theo nhu cầu người học*” được thực hiện ít thường xuyên nhất (2,66) với kết quả thực hiện nội dung ở mức *chưa tốt*. Kết quả này khẳng định việc lập kế hoạch chưa xuất phát từ nhu cầu của người

học. Về kết quả thực hiện, nội dung “*Xây dựng kế hoạch đào tạo theo nhu cầu vùng, miền và địa phương*” được đánh thấp nhất với 2,29; tiếp đến là “*Xây dựng kế hoạch đào tạo theo nhu cầu doanh nghiệp*” (2,31). Kết quả này cho thấy, các trường cần kết nối với các doanh nghiệp và địa phương, vùng miền để liên kết đào tạo theo địa chỉ; đó là cơ sở quan trọng để xây dựng kế hoạch đào tạo đáp ứng nhu cầu xã hội.

- *Thực trạng xây dựng chương trình đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải (bảng 2):*

Bảng 2. Xây dựng chương trình đào tạo nghề

| Nội dung | Đánh giá | | | | | | | | | |
|---|------------------|--------------|--------------|-----------------|------|-------------------|-----|-------------|----------|------|
| | Mức độ thực hiện | | | | | Kết quả thực hiện | | | | |
| | Rất thường xuyên | Thường xuyên | Thỉnh thoảng | Không thực hiện | ĐTB | Rất tốt | Tốt | Bình thường | Chưa tốt | ĐTB |
| Xây dựng mục tiêu chương trình đào tạo xuất phát từ nhu cầu của xã hội | 132 | 116 | 120 | 110 | 2,56 | 14 | 39 | 209 | 216 | 1,69 |
| Xây dựng nội dung thể hiện mục tiêu của chương trình đào tạo đáp ứng nhu cầu xã hội | 176 | 113 | 103 | 86 | 2,79 | 19 | 43 | 205 | 211 | 1,73 |
| Xây dựng cấu trúc chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu xã hội | 140 | 115 | 121 | 102 | 2,61 | 37 | 123 | 147 | 171 | 2,05 |

| | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|----|----|------|----|-----|-----|-----|------|
| Xác định thời gian đào tạo của các khóa học | 233 | 194 | 28 | 23 | 3,33 | 94 | 120 | 131 | 133 | 2,37 |
| Xác định số lượng và thời điểm tuyển sinh các ngành nghề, trình độ cho các khóa đào tạo | 187 | 158 | 67 | 66 | 2,97 | 83 | 113 | 144 | 138 | 2,29 |
| Phân công GV giảng dạy cho các khóa đào tạo | 215 | 181 | 45 | 37 | 3,20 | 99 | 123 | 111 | 145 | 2,37 |
| Bố trí các cơ sở vật chất và trang thiết bị dạy học cho việc thực hiện các khóa đào tạo | 180 | 153 | 81 | 64 | 2,94 | 86 | 116 | 130 | 146 | 2,30 |
| ĐTB chung | | | | | 2,92 | | | | | 2,11 |

Bảng 2 cho thấy: ĐTB chung đánh giá mức độ thực hiện là 2,92 (mức *thường xuyên*) cao hơn rất nhiều so với ĐTB chung đánh giá kết quả thực hiện (2,11: mức *bình thường*). Điều này tiếp tục khẳng định, nhiều nội dung quản lý về chương trình đào tạo nghề được thực hiện thường xuyên nhưng kết quả lại *chưa tốt*. Nội dung ít được thực hiện nhất (2,56) và cũng có kết quả thực hiện yếu nhất (1,69: mức *chưa tốt*) là “Xây dựng mục tiêu chương trình đào tạo xuất phát từ nhu cầu của xã hội”; ngoài ra, còn có nội dung “Xây dựng nội dung thể hiện mục tiêu của chương trình đào tạo đáp ứng nhu cầu xã hội” có kết quả thực hiện *chưa tốt* (1,73), mặc dù nội dung này được đánh giá là thực hiện *thường xuyên* với điểm số khá cao (2,79). Nội dung khác mặc dù được đánh

giá là thực hiện *bình thường* nhưng đánh giá cũng tương đối thấp như “Xây dựng cấu trúc chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu xã hội” (2,05).

Để làm rõ thêm thực trạng này, chúng tôi đã phỏng vấn một số CBQL và GV, đa số ý kiến đều cho rằng, việc thiết kế chương trình đào tạo chủ yếu dựa trên các văn bản chỉ đạo của cấp trên, khung chương trình do Tổng cục dạy nghề ban hành, chưa vận dụng linh hoạt các mô hình đào tạo nghề tiên tiến trên thế giới.

2.2.2. Thực trạng quản lý quá trình đào tạo

- *Thực trạng thực hiện hoạt động đào tạo nghề đáp ứng nhu cầu xã hội ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải (bảng 3):*

Bảng 3. Kết quả thực hiện hoạt động đào tạo nghề

| TT | Hoạt động dạy học trong đào tạo nghề | Kết quả thực hiện | | | | ĐTB |
|-----------|--|-------------------|-----|-------------|----------|------|
| | | Rất tốt | Tốt | Bình thường | Chưa tốt | |
| 1 | Xây dựng chương trình | 146 | 134 | 106 | 92 | 2,70 |
| 2 | Viết giáo trình | 124 | 118 | 104 | 132 | 2,49 |
| 3 | Soạn giáo án và chuẩn bị các điều kiện dạy học | 179 | 154 | 74 | 71 | 2,92 |
| 4 | Thực hiện kế hoạch dạy học (các hoạt động của GV) | 240 | 204 | 20 | 14 | 3,40 |
| 5 | Đánh giá và hướng dẫn tự đánh giá kết quả học tập của học sinh (HS) | 114 | 109 | 115 | 140 | 2,41 |
| 6 | Hoạt động học tập trong giờ học trên lớp | 237 | 207 | 17 | 17 | 3,39 |
| 7 | Hoạt động học tập trong giờ học ở phòng thí nghiệm, xưởng trường | 234 | 206 | 21 | 17 | 3,37 |
| 8 | Hoạt động học tập trong giờ học thực tập ngoài doanh nghiệp | 183 | 172 | 68 | 55 | 3,01 |
| 9 | Hoạt động học tập trong các buổi tham quan, thực địa... | 222 | 199 | 32 | 25 | 3,29 |
| 10 | Hoạt động học tập ngoại khóa, đoàn thể,... tại trường | 234 | 200 | 26 | 18 | 3,36 |
| 11 | Hoạt động học tập ngoại khóa, đoàn thể,... ngoài trường | 119 | 114 | 110 | 135 | 2,45 |
| 12 | Hoạt động học tập ngoài giờ lên lớp | 221 | 198 | 33 | 26 | 3,28 |
| 13 | Phối hợp nhà trường và gia đình và địa phương trong quản lý hoạt động học của HS | 28 | 35 | 205 | 210 | 1,75 |
| ĐTB chung | | | | | | 2,91 |

Bảng 3 cho thấy, ĐTB chung đánh giá là 2,91 (mức tốt). Tuy nhiên, điểm số của 13 nội dung lại rất chênh lệch nhau; trong đó, các nội dung được đánh giá ở mức độ thực hiện rất tốt lần lượt từ cao xuống thấp là “Thực hiện kế hoạch dạy học (các hoạt động của GV)” (3,40); “Hoạt động học tập trong giờ học trên lớp” (3,39); “Hoạt động học tập trong giờ học ở phòng thí nghiệm, xưởng trường” (3,37); “Hoạt động học tập ngoại khóa, đoàn thể, ... tại trường” (3,36). Có thể thấy, đây là những nội dung “cứng” mà các nhà trường đều phải thực hiện nên CBQL và GV đánh giá cao các nội dung này. Đáng chú ý là các nội dung: “Viết giáo trình”, “Hoạt động học tập ngoại

trường trung cấp ngành Giao thông vận tải là đào tạo tập trung, HS được tạo điều kiện ở trong kí túc xá, HS phải xa nhà nên vấn đề phối hợp trong quản lí việc học tập của HS chủ yếu do nhà trường quản lí.

Qua trao đổi phỏng vấn một số GV, đối tượng vào học phần lớn là HS ở nơi có mặt bằng trình độ văn hóa thấp, chủ yếu ở các vùng sâu, vùng xa thuộc các tỉnh miền núi, vùng sâu vùng xa nên việc giáo dục, đào tạo gặp nhiều khó khăn hơn.

- *Thực trạng quản lí các thành tố của quá trình đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải (bảng 4):*

Bảng 4. Quản lí các thành tố của quá trình đào tạo nghề

| Nội dung quản lí việc triển khai đào tạo nghề | Đánh giá | | | | | | | | | |
|---|------------------|--------------|--------------|-----------------|------|-------------------|-----|-------------|----------|------|
| | Mức độ thực hiện | | | | | Kết quả thực hiện | | | | |
| | Rất thường xuyên | Thường xuyên | Thỉnh thoảng | Không thực hiện | ĐTB | Rất tốt | Tốt | Bình thường | Chưa tốt | ĐTB |
| Quản lí việc tư vấn chọn nghề cho HS phổ thông | 124 | 116 | 123 | 115 | 2,52 | 21 | 43 | 205 | 209 | 1,74 |
| Quản lí việc tuyển sinh các khóa đào tạo | 237 | 177 | 28 | 36 | 3,29 | 123 | 114 | 124 | 117 | 2,51 |
| Quản lí hình thức đào tạo | 230 | 193 | 30 | 25 | 3,31 | 105 | 122 | 107 | 144 | 2,39 |
| Quản lí phương pháp, phương tiện đào tạo | 193 | 156 | 76 | 53 | 3,02 | 81 | 89 | 152 | 156 | 2,20 |
| Quản lí hoạt động dạy học | 198 | 178 | 52 | 50 | 3,10 | 85 | 99 | 149 | 145 | 2,26 |
| Quản lí việc đánh giá kết quả học tập, cấp văn bằng và chứng chỉ tốt nghiệp | 190 | 157 | 63 | 68 | 2,98 | 35 | 121 | 150 | 172 | 2,04 |
| Quản lí việc tư vấn và giới thiệu việc làm cho HS tốt nghiệp | 122 | 122 | 119 | 115 | 2,53 | 19 | 41 | 206 | 212 | 1,72 |
| ĐTB chung | | | | | 2,96 | | | | | 2,12 |

khóa, đoàn thể, ... ngoài trường”, “Đánh giá và hướng dẫn tự đánh giá kết quả học tập của HS” chỉ được đánh giá ở mức độ bình thường với ĐTB lần lượt là 2,49; 2,45 và 2,41. Ở các trường đào tạo nghề, GV phải là những nhà nghiên cứu cập nhật kiến thức, kĩ năng và kinh nghiệm thực tiễn nghề nghiệp để soạn giáo trình đưa vào giảng dạy thì mới đáp ứng được yêu cầu về đào tạo nghề của xã hội. Các nghề giao thông vận tải đều yêu cầu thực hành rất cao nên lãnh đạo nhà trường cần tăng cường hơn nữa cho các hoạt động ngoại khóa, tham quan thực tế, ... để HS được trải nghiệm với nghề. Đặc biệt, có một nội dung được đánh giá ở mức chưa tốt là “Phối hợp nhà trường và gia đình và địa phương trong quản lí hoạt động học của HS” (1,75). Thực tế, việc đào tạo tại các

Bảng 4 cho thấy, ĐTB chung đánh giá mức độ thực hiện cao hơn nhiều so với kết quả thực hiện ($2,96 > 2,12$); có 5/7 nội dung được đánh giá là thực hiện thường xuyên và 2/5 nội dung thực hiện rất thường xuyên; trong khi đó, 5/7 nội dung có kết quả thực hiện ở mức bình thường và 2/7 nội dung thực hiện chưa tốt. Có 2 nội dung thực hiện ít thường xuyên nhất là “Quản lí việc tư vấn chọn nghề cho HS phổ thông” (2,52) và “Quản lí việc tư vấn và giới thiệu việc làm cho HS tốt nghiệp” (2,53) thì cũng có kết quả thực hiện thấp nhất (1,72 và 1,74 - mức chưa tốt). Như vậy, lãnh đạo các nhà trường chưa quán triệt tốt việc tư vấn chọn nghề cũng như giới thiệu việc làm cho HS sau khi tốt nghiệp. Hạn chế này sẽ khó có thể thu hút được HS tham gia học tập tại trường.

Để làm rõ hơn thực trạng này, chúng tôi đã phỏng vấn một số CBQL ở các trường, đa số cho rằng: “Trong những năm qua, có quá nhiều trường được thành lập, người học có nhiều lựa chọn nên công tác tuyển sinh gặp nhiều khó khăn. Chủ trương xã hội hóa Giáo dục cũng tác động và ảnh hưởng không nhỏ đến công tác tuyển sinh, đào tạo bổ sung đội ngũ lao động của ngành và trực tiếp là ảnh hưởng đến lưu lượng, thu nhỏ quy mô đào tạo của nhà trường,... Chương trình phân luồng HS ở các cấp học phổ thông thực hiện chưa hiệu quả. Các khu công nghiệp có ở mọi nơi, thu hút lực lượng lớn lao động không qua đào tạo. Do ngành nghề đào tạo của trường trong lĩnh vực đường bộ không hấp dẫn người học, thu nhập khi ra trường thấp, việc làm vất vả, tâm lý xã hội chưa nhận thức đúng về bậc đào tạo và nghề đào tạo của Trường cũng ảnh hưởng rất lớn tới việc HS lựa chọn vào trường học, gây khó khăn cho việc tuyển sinh của Nhà trường”.

2.2.3. Thực trạng quản lý các yếu tố thuộc về đầu ra

2,69 điểm. Như vậy, nếu không có bộ tiêu chí chuẩn để đánh giá thì rất khó có thể lượng hóa được kết quả học tập của HS. Có 2 nội dung được đánh giá ở mức độ thực hiện *bình thường* là “*Đánh giá thái độ HS*” (2,51 điểm) và “*Đánh giá qua hồ sơ học tập*” (2,48 điểm). Qua đó, có thể thấy, các nhà trường mới chỉ tập trung vào đánh giá kiến thức, kỹ năng mà chưa quan tâm đến thái độ của HS, tức là chưa chú trọng tới “*lương tâm nghề nghiệp*” của người công nhân kỹ thuật tương lai.

2.2.4. Thực trạng quản lý các yếu tố thuộc bối cảnh

Bảng 6 cho thấy, hiệu trưởng các trường thực hiện quản lý việc đánh giá nhu cầu đào tạo nghề ở mức *thường xuyên* với ĐTB chung là 2,70; trong khi, kết quả thực hiện chỉ được đánh giá ở mức *bình thường* (2,11 điểm). Khi phân tích từng nội dung, có thể thấy, có 5/7 nội dung thực hiện *thường xuyên* nhưng kết quả thực hiện chỉ đạt mức *bình thường*; còn 2/7 nội dung được đánh giá thực hiện ở mức *thỉnh thoảng* là “*Phân tích nhu cầu đào tạo*

Bảng 5. Việc kiểm tra, đánh giá trong đào tạo nghề đáp ứng nhu cầu xã hội ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải

| TT | Kiểm tra, đánh giá kết quả đào tạo nghề | Kết quả thực hiện | | | | ĐTB |
|-----------|--|-------------------|-----|-------------|----------|------|
| | | Rất tốt | Tốt | Bình thường | Chưa tốt | |
| 1 | Xây dựng và sử dụng các tiêu chí trong đánh giá kết quả học tập của HS | 146 | 132 | 107 | 93 | 2,69 |
| 2 | Đánh giá kiến thức HS | 240 | 199 | 20 | 19 | 3,38 |
| 3 | Đánh giá kỹ năng HS | 224 | 187 | 36 | 31 | 3,26 |
| 4 | Đánh giá thái độ HS | 123 | 118 | 119 | 118 | 2,51 |
| 5 | Sử dụng hình thức đánh giá <i> thường xuyên</i> | 194 | 161 | 63 | 59 | 3,02 |
| 6 | Sử dụng hình thức đánh giá <i> định kì</i> | 239 | 197 | 21 | 21 | 3,37 |
| 7 | Sử dụng hình thức đánh giá <i> trên diện rộng</i> | 139 | 128 | 118 | 93 | 2,65 |
| 8 | Đánh giá qua bài thi lý thuyết | 236 | 187 | 26 | 29 | 3,32 |
| 9 | Đánh giá qua bài thi thực hành | 143 | 129 | 114 | 92 | 2,68 |
| 10 | Đánh giá qua hồ sơ học tập | 118 | 119 | 116 | 125 | 2,48 |
| ĐTB chung | | | | | | 2,94 |

Bảng 5 cho thấy, hoạt động kiểm tra, đánh giá kết quả đào tạo nghề được thực hiện ở mức độ tốt với ĐTB chung là 2,94. Trong đó, có 3 nội dung được đánh giá ở mức độ *rất tốt* là “*Đánh giá kiến thức HS*”, “*Sử dụng hình thức đánh giá định kì*” và “*Đánh giá qua bài thi lý thuyết*”. Đây là những nội dung cơ bản mà tất cả các trường học nói chung đều thực hiện tương đối tốt. Có 5 nội dung được đánh giá ở mức *tốt*; trong đó, nội dung “*Sử dụng hình thức đánh giá trên diện rộng*” chỉ đạt 2,65 và nội dung “*Xây dựng và sử dụng các tiêu chí*” cũng chỉ đạt

của xã hội” (2,44) và “*Sử dụng lý thuyết khoảng cách trong đánh giá nhu cầu đào tạo*” (2,41) thì kết quả thực hiện chỉ đạt mức *chưa tốt* (1,76 và 1,68). Như vậy, việc đánh giá mức độ và kết quả thực hiện có sự chênh lệch nhau khá lớn; qua đó chứng tỏ, các trường có thực hiện việc phân tích nhu cầu đào tạo nghề nhưng hiệu quả đạt được chưa cao. Kết quả này là cơ sở thực tiễn quan trọng để các nhà trường có những giải pháp hiệu quả trong thời gian tới.

2.2.5. Thực trạng quản lý kiểm tra, đánh giá đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải

Bảng 6. Việc đánh giá nhu cầu đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải

| Nội dung quản lý đánh giá nhu cầu đào tạo | Đánh giá | | | | | | | | | |
|--|------------------|--------------|--------------|-----------------|------|-------------------|-----|-------------|----------|------|
| | Mức độ thực hiện | | | | | Kết quả thực hiện | | | | |
| | Rất thường xuyên | Thường xuyên | Thỉnh thoảng | Không thực hiện | ĐTB | Rất tốt | Tốt | Bình thường | Chưa tốt | ĐTB |
| Sử dụng lý thuyết khoảng cách trong đánh giá nhu cầu đào tạo | 104 | 118 | 128 | 128 | 2,41 | 11 | 39 | 212 | 216 | 1,68 |
| Sử dụng phương pháp dự báo | 136 | 113 | 125 | 104 | 2,59 | 41 | 125 | 134 | 178 | 2,06 |
| Sử dụng phương pháp thu thập thông tin về thị trường lao động | 141 | 117 | 119 | 101 | 2,62 | 46 | 122 | 139 | 171 | 2,09 |
| Sử dụng phương pháp điều tra, phỏng vấn người sử dụng lao động | 213 | 184 | 38 | 43 | 3,19 | 109 | 131 | 121 | 117 | 2,49 |
| Sử dụng phương pháp điều tra theo dấu vết HS, sinh viên tốt nghiệp | 191 | 159 | 65 | 63 | 3,00 | 111 | 136 | 116 | 115 | 2,51 |
| Sử dụng phương pháp hội nghị khách hàng | 140 | 127 | 117 | 94 | 2,65 | 56 | 127 | 134 | 161 | 2,16 |
| Phân tích nhu cầu đào tạo của xã hội | 111 | 116 | 123 | 128 | 2,44 | 28 | 35 | 209 | 206 | 1,76 |
| ĐTB chung | | | | | 2,70 | | | | | 2,11 |

Bảng 7. Việc đánh giá đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải

| Nội dung quản lý việc triển khai đào tạo nghề | Đánh giá | | | | | | | | | |
|---|------------------|--------------|--------------|-----------------|------|-------------------|-----|-------------|----------|------|
| | Mức độ thực hiện | | | | | Kết quả thực hiện | | | | |
| | Rất thường xuyên | Thường xuyên | Thỉnh thoảng | Không thực hiện | ĐTB | Rất tốt | Tốt | Bình thường | Chưa tốt | ĐTB |
| Đánh giá chất lượng đào tạo của các khóa học | 144 | 116 | 113 | 105 | 2,63 | 115 | 122 | 107 | 134 | 2,46 |
| Đánh giá hiệu quả trong đào tạo | 180 | 162 | 73 | 63 | 2,96 | 175 | 137 | 83 | 83 | 2,85 |
| Đánh giá hiệu quả ngoài của đào tạo | 90 | 100 | 148 | 140 | 2,29 | 27 | 40 | 198 | 213 | 1,75 |
| Tổng kết, đánh giá việc quản lý và tổ chức thực hiện các bước của chu trình đào tạo | 124 | 113 | 125 | 116 | 2,51 | 14 | 39 | 209 | 216 | 1,69 |
| ĐTB chung | | | | | 2,60 | | | | | 2,19 |

Bảng 7 cho thấy, so với các nội dung quản lý khác thì đây là nội dung được đánh giá là thực hiện ít thường xuyên nhất với ĐTB chung rất thấp (2,60); trong đó, có 2/5 nội dung được đánh giá ở mức thực hiện *thỉnh thoảng*

và 3/5 nội dung ở *thường xuyên*. Cũng vẫn tình trạng như các nội dung quản lý trên, kết quả thực hiện luôn được đánh giá thấp hơn (chỉ 2,19 - mức *bình thường*). Hai nội dung thực hiện ít thường xuyên nhất là “*Đánh giá hiệu*

quả ngoài của đào tạo” (2,29) và “Tổng kết, đánh giá việc quản lý và tổ chức thực hiện các bước của chu trình đào tạo” (2,51) cũng được đánh giá có kết quả thực hiện yếu nhất với điểm lần lượt là 1,75 và 1,69 (đều ở mức chưa tốt). Như vậy, hai nội dung quan trọng nhất trong quản lý đào tạo thì lại chưa được hiệu trưởng các trường quan tâm.

2.3. Đánh giá chung về thực trạng quản lý đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải

2.3.1. Ưu điểm

- Các trường đã quản lý tốt các yếu tố đầu vào, làm tốt công tác tuyển sinh. Công tác lập kế hoạch chú trọng tới các yếu tố như nâng cao năng lực đội ngũ GV, cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ cho đào tạo, huy động vốn; đồng thời, xây dựng kế hoạch đào tạo theo chỉ tiêu được giao đã được thực hiện thường xuyên và kết quả tương đối tốt. Việc thiết kế chương trình đào tạo thể hiện rõ thời gian đào tạo của các khóa học, phân công GV giảng dạy cho các khóa.

- Quản lý tốt quá trình đào tạo. Việc triển khai đào tạo đã làm tốt quản lý các yếu tố thuộc quá trình đào tạo, đa dạng hóa phương pháp và các hình thức đào tạo. Lãnh đạo các nhà trường đã quan tâm đến đánh giá hiệu quả trong đào tạo.

- Các trường đã quản lý, phân tích bối cảnh, phân tích nhu cầu xã hội để xác định mục tiêu, nội dung đào tạo cho phù hợp.

- Các yếu tố đầu ra đã được quan tâm như xem xét sự đánh giá của các cơ quan, doanh nghiệp sử dụng lao động; xét tốt nghiệp và cấp bằng tốt nghiệp.

2.3.2. Hạn chế và nguyên nhân

- Lãnh đạo các nhà trường quản lý chưa tốt một số yếu tố thuộc đầu vào như: Việc lập kế hoạch đào tạo chưa gắn kết với nhu cầu người học, doanh nghiệp và vùng, miền, địa phương; do đó, chưa đáp ứng được nhu cầu xã hội. Khi xây dựng chương trình đào tạo, mục tiêu chưa xuất phát từ nhu cầu của xã hội, nội dung chưa cụ thể hóa mục tiêu, cấu trúc chương trình đào tạo chưa phù hợp với nhu cầu xã hội. Chất lượng đội ngũ GV còn nhiều hạn chế, số lượng người dạy có kinh nghiệm thực tế sản xuất chưa cao nên việc kết hợp giảng dạy tích hợp lý thuyết và thực hành còn hạn chế, số lượng người dạy có thể giảng dạy tích hợp thiếu ở hầu hết các trường. Nguồn tài chính chưa đáp ứng yêu cầu đào tạo, trang thiết bị hiện đại còn thiếu, vật tư phục vụ giảng dạy tích hợp thực hành tại lớp chưa đủ, các mô hình, thiết bị mô phỏng còn thiếu nhiều dẫn đến nhiều module môn học không được thực hành.

- Khi triển khai đào tạo, lãnh đạo nhà trường chưa quản lý tốt việc tư vấn chọn nghề cho HS phổ thông, cũng như tư vấn và giới thiệu việc làm cho HS tốt nghiệp. Việc

quản lý thiếu đồng bộ, chưa tiếp cận được với các mô hình quản lý tiên tiến trên thế giới. Hệ thống quản lý trong các trường gồm nhiều thành phần, nhiều bộ phận cấu thành, nhưng khi vận hành hệ thống có những thành phần, những bộ phận hoạt động thiếu linh hoạt, kém hiệu quả, thậm chí không hoạt động.

- Việc đánh giá kết quả đào tạo chưa chú trọng tới đánh giá hiệu quả ngoài của đào tạo, tổng kết, đánh giá việc quản lý và tổ chức thực hiện các bước của chu trình đào tạo.

3. Kết luận

Qua nghiên cứu, điều tra, khảo sát về thực trạng quản lý đào tạo nghề ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải đáp ứng nhu cầu xã hội, có thể thấy hoạt động quản lý đào tạo đã được các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải quan tâm, đổi mới theo hướng tuân thủ quy luật cung - cầu, đáp ứng thị trường lao động. Tuy nhiên, chất lượng, hiệu quả của hoạt động quản lý này có lúc, có thời điểm và trong những trường hợp nhất định ở một số trường còn bộc lộ những hạn chế, bất cập. Kết quả nghiên cứu thực trạng này sẽ là cơ sở để đề xuất những biện pháp nhằm phát huy ưu điểm, khắc phục hạn chế, tạo chuyển biến mới về chất trong quản lý đào tạo ở các trường trung cấp ngành Giao thông vận tải đáp ứng nhu cầu xã hội, đáp ứng yêu cầu đào tạo nguồn nhân lực cao trên lĩnh vực Giao thông vận tải ở nước ta trong tình hình mới.

Tài liệu tham khảo

- [1] Bộ Giao thông vận tải (2011). *Quyết định số 1576/QĐ-BGTVT ngày 19/7/2011 về việc Phê duyệt quy hoạch phát triển nhân lực ngành Giao thông vận tải giai đoạn 2011-2020*.
- [2] Nguyễn Đức Chính (2001). *Chất lượng và các mô hình quản lý chất lượng trong giáo dục*. NXB Giáo dục.
- [3] Ban Chấp hành Trung ương (2014). *Chi thị số 37-CT/TW ngày 6/6/2014 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác đào tạo nhân lực có tay nghề cao*.
- [4] Trần Khánh Đức (2004). *Quản lý và kiểm định chất lượng đào tạo nhân lực theo ISO và TQM*. NXB Giáo dục.
- [5] Phan Minh Hiền (2012). *Phát triển đào tạo nghề đáp ứng nhu cầu xã hội*. Luận án tiến sĩ Quản lý giáo dục, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam.
- [6] Đào Việt Hà (2013). *Quản lý chất lượng đào tạo nghề đáp ứng nhu cầu xã hội*. Tạp chí Giáo dục, số 314, tr 5-7; 10.
- [7] Nguyễn Thị Hằng (2012). *Thực trạng quản lý đào tạo tại các trường dạy nghề theo hướng đáp ứng nhu cầu xã hội*. Tạp chí Giáo dục, số 297, tr 3-4.