



## ĐẠI SỨ QUÁN HỢP CHỨNG QUỐC HOA KỲ

Phòng Thông tin - Văn hoá

Tầng 3, Rose Garden Tower, 6 Ngọc Khánh

Hà Nội, Việt Nam

(84-4) 831-4580 -- Fax: (84-4) 831-4601

TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ CỦA BỘ NGOẠI GIAO MỸ

TRIỂN VỌNG KINH TẾ, THÁNG 10/2000

**GIAO THÔNG VẬN TẢI QUỐC TẾ:**

**ĐƯA NỀN KINH TẾ TOÀN CẦU TIẾN LÊN**

### XÂY DỰNG LỰC LƯỢNG LAO ĐỘNG NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI CỦA THẾ KỶ 21

*Kelly Coyner, Giám đốc Vụ Nghiên cứu và Các Chương trình Đặc biệt của Bộ Giao thông Vận tải, cho rằng một thách thức quan trọng đối với các quan chức ngành GTVT trên toàn thế giới là phải đảm bảo có được một lực lượng lao động được đào tạo và có năng lực - một lực lượng nắm bắt được cũng như đáp ứng được những nhu cầu về giao thông vận tải (GTVT) đang thay đổi nhanh chóng. Coyner nêu ra các khó khăn và cơ hội đang chờ đón các nhà quản lý ngành GTVT, và nêu bật những khả năng mà ngành này cũng như mọi người dân có thể xây dựng nên một lực lượng lao động cần thiết cho thế kỷ 21.*

Giờ đây, nhu cầu của ngành GTVT về một lực lượng lao động có kỹ năng và đủ năng lực kỹ thuật đang cấp thiết hơn bao giờ hết. Ở các vùng mà nền kinh tế chủ yếu là nông nghiệp đang thiếu trầm trọng các lao động chuyên môn, chẳng hạn như các kỹ sư. Ở các vùng đô thị đông dân cư với các nền kinh tế công nghệ cao đang phát triển mạnh mẽ đang không có đủ nhân công có thể xây lắp, vận hành và bảo trì hạ tầng cơ sở.

Nhân công ngành GTVT thế kỷ 21 - cho dù họ là những người lập kế hoạch, những người thực thi, hay những người giám sát hệ thống - đều cần nắm được nhiều kỹ năng. Trước hết là năng lực về công nghệ, như là kỹ năng máy tính trong công tác điều hành giao thông và kiến thức về các công nghệ chế biến nhiên liệu thay thế để bảo vệ môi trường, đang ngày càng quan trọng hơn. Thứ hai, các kỹ năng cụ thể về chính sách GTVT có thể đòi hỏi một tầm hiểu biết về các chủ đề như điều hành giao thông tối ưu và đồng đều, các tác động của nhiên liệu xe cộ và động cơ đến môi trường, các nhu cầu về năng lượng, và mối liên quan giữa GTVT và các khía cạnh khác của xã hội như cấu trúc xã hội và phát triển kinh tế. Thứ ba, có các kỹ năng có liên quan tuy không dính dáng về mặt chính sách, như là hiểu biết về quản lý chiến lược, điều hành chương trình, nguồn nhân lực, và trách nhiệm tài chính. Cuối cùng, một số nhân công cần tăng cường các kỹ năng của mình thông qua tìm hiểu về những phát triển mới trong công nghệ về đảm bảo an toàn và an ninh và trong việc bảo trì các hệ thống vận tải hiện có.

Trước đây, giáo dục chính quy về các đề tài liên quan đến GTVT tập trung vào hai dạng đối tượng. Một là dạng đi theo con đường chuyên nghiệp - thường là thông qua một chương trình giáo dục chính quy - những người này được đào tạo thành những nhà chuyên môn để làm việc như là những người điều hành ngành GTVT. Dạng thứ hai là những người trợ giúp cho những người điều hành, họ trực tiếp điều khiển các hệ thống và cần được tham gia các chương trình hướng nghiệp và trang bị thêm kiến thức về các kỹ năng.

Giờ đây có một số nhân tố ảnh hưởng đến các nỗ lực nhằm ứng phó với các thách thức này. Trước hết, cuộc cách mạng hiện nay trong công nghệ (nhờ những phát triển trong thông tin liên lạc) đã có tác động to lớn đến lực lượng lao động ngành GTVT. Nó ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của một nước cũng như hiệu quả lao động của lực lượng lao động của nước đó. Các nước châu Á như Ấn Độ và Malaysia đang tăng trưởng nhanh chóng dựa trên hạ tầng cơ sở máy tính và năng lực học tập của họ nhiều hơn là đi qua các bước phát triển sản xuất truyền thống.

Thứ hai, toàn cầu hóa đang làm cho cả các vấn đề lẫn các giải pháp tiềm tàng vượt qua tất cả các đường biên địa lý và chính trị. Hơn thế, các nhà hoạch định chính sách và những người có quyền quyết định ở các tổ chức quốc tế như Liên hiệp quốc thấy thật khó trong việc sắp đặt các ưu tiên liên quan đến tăng trưởng kinh tế, các tác động về mặt môi trường, giải quyết tranh chấp lãnh thổ, và các vấn đề khác. Ví dụ như các quy định về kiểm soát ô nhiễm môi trường nhằm giải quyết một vấn đề môi trường ở một nước thì có thể phải cần đến các hành động của một nước láng giềng mà nước này thì lại không đủ khả năng kinh tế để tiến hành các hành động đó. Những mâu thuẫn mang tính khu vực như vậy giờ đây lẫn át mâu thuẫn giữa các nền kinh tế kế hoạch hóa và các hệ thống thị trường tự do - từng là mâu thuẫn tạo ra đặc trưng của phần lớn nửa cuối thế kỷ 20.

Các nhân tố về dân số cũng có tác động. Các rào cản - đã được đặt ra bởi các chính phủ riêng rẽ và các nền kinh tế khu vực - đang được gỡ bỏ để những người lao động giờ đây được tự do di chuyển, thường là họ rời bỏ những vị trí khó tìm được người thay thế. Những sự di chuyển như vậy bao gồm di cư từ châu Phi sang châu Âu, từ Đông Nam Á sang Trung Đông, từ Trung và Nam Mỹ lên Bắc Mỹ, và không nhất thiết chỉ những người lao động tay nghề thấp mới phải di chuyển. Nền kinh tế toàn cầu hiện nay rất sống động và năng động làm cho khó có thể thu hút và giữ chân được những người lao động ở tất cả các trình độ trong ngành GTVT.

Nhấn tố cuối cùng là quyết tâm và các nguồn lực sẵn có của một nước. Chẳng hạn như một chuyên gia GTVT ở một vùng đô thị có quá nhiều xe hơi, bị ô nhiễm nặng, và bị tắc nghẽn trầm trọng làm thế nào tính toán được những ảnh hưởng của chúng lên sức khỏe, sự sung túc và mức độ sử dụng đất đai? Điều này đặc biệt quan trọng đối với các nền kinh tế đang chuyển đổi đang phải làm thế nào để có và thực hiện được các sáng kiến cạnh tranh mang tính chính sách mà tất cả các sáng kiến ấy đều đòi hỏi phải sử dụng đến những nguồn lực khan hiếm. Các thành phố lớn nhất và đang phát triển nhanh nhất của thế giới có thể chiếm tỷ lệ dân số lớn nhất ở các nước có các thành phố đó, nhưng chúng cũng có thể chỉ cần đến khoản đầu tư thấp nhất về hạ tầng cơ sở để đáp ứng nhu cầu của hiện tại và tương lai. Sự tương tác giữa các lực lượng kinh tế, chính trị, xã hội và văn hóa có tác động mạnh lên các quyết định liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa dịch vụ, các nguồn lực, thông tin liên lạc, môi trường, và chất lượng cuộc sống, cả ở hiện tại lẫn trong tương lai.

## ỨNG PHÓ NHƯ THẾ NÀO VỚI THÁCH THỨC VỀ LỰC LƯỢNG LAO ĐỘNG

Có một số khả năng từ đó có thể lựa chọn và thực hiện nhằm đảm bảo rằng giới học thuật, khu vực công cộng và tư nhân xuất phát từ những lợi ích của họ sẽ cùng nhau làm việc để đáp ứng các nhu cầu về nhân lực của ngành GTVT.

**Tạo ra và trợ giúp một môi trường học tập nâng cao.** Các nhà giáo dục ngày nay nhận thấy rằng để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về nhân lực, họ phải bắt đầu sớm hơn bằng việc khuyến khích quá trình học hỏi ngay khi trẻ em còn ở tuổi học phổ thông. Chẳng hạn các chương trình toán học nâng cao, khoa học, công nghệ có thể bao hàm trong đó một số bài toán liên quan đến GTVT và các đồ án khoa học hoặc công nghệ. Những kiến thức ấy sẽ mở ra cánh cửa cho những ai trước đây không nghĩ đến một sự nghiệp liên quan đến GTVT hoặc những người không hiểu mối quan hệ giữa GTVT và các lĩnh vực chính sách về an toàn, an ninh, đổi mới, công nghệ và những gì tương tự như thế.

Một sự lựa chọn khác là mở rộng hơn phạm trù truyền thống về việc làm và sự nghiệp để thu hút được cả phụ nữ và người thiểu số, những người mà không những chỉ nắm giữ các vị trí lãnh đạo và điều hành chủ chốt trong ngành

GTVT mà còn có thể làm cả các công việc kỹ thuật mới. Cũng vậy, chúng ta cần truyền bá rộng rãi khái niệm cho rằng giáo dục không dừng lại khi một người rời khỏi ghế nhà trường, mà nó sẽ còn tiếp tục trong suốt sự nghiệp và cuộc đời một người. Nó liên quan đến mọi mức trình độ khác nhau của một công việc khi một người muốn nâng cao các kỹ năng của mình thông qua việc học tập chính khóa hoặc các phương pháp học ngoại khóa.

Nếu các sự lựa chọn này được thực hiện thành công, thì các chương trình giảng dạy có liên quan đến GTVT cần phải được sắp xếp lại và mở rộng thêm. Các cán bộ chuyên ngành ngành GTVT phải hiểu được công việc của họ có ảnh hưởng thế nào đến môi trường. "Chi phí" có thể bao gồm các tác động tiêu cực đến không khí, đất đai và nguồn nước, cũng như sự gia tăng trong sử dụng năng lượng. Đồng thời, họ phải có các kỹ năng để hiểu được các quyết định của họ có liên quan thế nào đến lợi ích của cộng đồng. Sự ra đời các phương pháp đổi mới công nghệ cũng đang làm cho việc nghiên cứu mối quan hệ giữa các hình thức đi lại qua đường không, đường bộ và đường biển trở nên ngày càng quan trọng. Một ví dụ cuối cùng đó là các chủ đề không phải là chuyên môn chính của ngành GTVT, như là đạo đức, có thể được đưa thêm vào giáo trình liên quan đến ngành.

**Phát triển các quan hệ đối tác dài hạn và cộng tác ngắn hạn giữa những nhà đầu tư trong và ngoài ngành GTVT, cả trên quy mô quốc tế và khu vực.** Với tốc độ thay đổi nhanh chóng, sẽ thật không thiết thực khi trông chờ một thành phần nào đó trong xã hội - dù đó là giới học thuật, hay khu vực công cộng, tư nhân, hay phi lợi nhuận - sẽ gánh vác toàn bộ trách nhiệm trong việc chuyển đổi các hình thức học tập liên quan đến GTVT trong thế kỷ 21. Cái mà chúng ta cần là các quan hệ đối tác dài hạn và cộng tác ngắn hạn - cộng tác liên chính phủ và liên ngành giữa các quan chức, cũng như hợp tác giữa chính phủ với giới công nghiệp. Các nỗ lực này có thể có quy mô quốc gia, khu vực hoặc mang tầm quốc tế, và có sự tham gia của cộng đồng địa phương.

**Bắt cầu nối các hình thức học tập truyền thống với các hình thức thay thế do công nghệ mới mang lại.** Các quá trình học hành không chỉ liên quan đến công tác giáo dục mà còn cả các nỗ lực nghiên cứu và các cơ chế chuyển giao công nghệ. Các phương pháp truyền thống (như sách trong thư viện chẳng hạn) ngày nay đang được bổ sung và tăng cường bởi các ứng dụng công nghệ, truyền phát qua vệ tinh, các phương tiện nghe nhìn, và lưu trữ kỹ thuật số. Các phương tiện truyền thông này mang lại nhiều cơ hội giúp cho việc học tập vượt qua các khuôn khổ truyền thống về địa lý, tài chính và sự phạm.

Các phương tiện truyền thông mới có ý nghĩa đặc biệt đối với những người ở vùng sâu vùng xa, họ là những người không được tiếp cận trực tiếp với các hoạt động đào tạo và nghiên cứu, bị giới hạn về nguồn tài chính, và họ có những nhu cầu rất cụ thể (ví dụ như thanh niên muốn biết thêm về các công việc lâu dài trong ngành GTVT và họ cần cập nhật các kiến thức liên quan đến các kỹ năng). Các phương tiện đó còn có ý nghĩa sâu xa và quan trọng đối với các nhà hoạch định chính sách và các nhà điều hành các chương trình ở các nền kinh tế đang chuyển đổi, nơi đang thiếu tài chính và nhân lực để có thể đáp ứng các nhu cầu hiện tại và chưa có kế hoạch chi tiết để cải thiện tình hình trong tương lai.

### **Các bước tiếp theo**

Trong một môi trường kinh tế toàn cầu cạnh tranh mạnh mẽ, thách thức đối với giới GTVT là làm thế nào thu hút được các sinh viên xuất sắc nhất và giữ chân được những nhân viên tốt nhất. Họ là những cá nhân không chỉ đưa ra những sáng kiến giải quyết các vấn đề GTVT mà còn biết nhìn ra những tồn tại hiện nay để từ đó đưa toàn ngành tiến về phía trước.

Để đạt được điều này, cần có các hành động tổng quát và cụ thể như sau:

- Các nhà giáo dục ở mọi quốc gia phải điều chỉnh theo những nhu cầu liên tục thay đổi thông qua những khóa học mà họ giảng dạy và các cơ hội nghiên cứu - cả về các công cụ lẫn các ứng dụng - mà các học viện của họ cung cấp. Họ phải luôn tâm huyết trong việc đi xa hơn khái niệm "học tập theo kiểu cũ với các môn học truyền thống" và hướng tới "sinh viên" ở mọi lứa tuổi.
- Các nhà đầu tư phải cung cấp và chia sẻ với những người khác có liên quan đến GTVT các nguồn lực cần thiết như học bổng, tài trợ, cơ hội nghiên cứu, thực tập, và phần mềm và phần cứng máy tính.
- Các nhà giáo dục phải xây dựng các quan hệ đối tác mới, xoá đi khoảng cách giữa giới học thuật, khu vực công cộng và tư nhân ở đất nước họ.
- Các nhà giáo dục cần giới thiệu và trao đổi các thành quả của họ với các nhà giáo dục khác, các nhà hoạch định chính sách, và công chúng để mọi người có nhận thức về những ích lợi mà GTVT mang lại cho nền kinh tế nói chung, cho cộng đồng, và cho từng cá nhân. Việc làm này sẽ giúp ngành GTVT nhận được thêm những sáng kiến đóng góp có ích cho ngành.

Những chân trời mới trong công cuộc học tập của ngành GTVT mang lại những cơ hội hấp dẫn. Ở cấp độ cá nhân, tùy vào yêu cầu công việc, các cơ hội này giúp các sinh viên có các chương trình học tập ở mọi trình độ và được khuyến khích học tập trong suốt cuộc đời. Ở cấp độ quốc gia, chúng tăng cường quá trình học tập về GTVT và xây dựng sự hợp tác với các lĩnh vực chính sách khác. Ở cấp độ xã hội (và quốc tế), các lợi ích mang lại có thể giúp chúng ta có được các hệ thống vận tải an toàn và hiệu quả hơn đáp ứng các nhu cầu của một môi trường cạnh tranh mạnh mẽ trên toàn thế giới trong thế kỷ 21.