



CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN KẾT QUẢ QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG ĐÀO TẠO NGHỀ LÁI XE Ô TÔ TRONG CÁC CƠ SỞ ĐÀO TẠO Ở KHU VỰC BÌNH TRỊ THIÊN

Nguyễn Thanh Khanh^{1,2*}, Trịnh Văn Sơn¹, Nguyễn Thị Minh Hòa¹

¹ Trường Đại học Kinh tế, Đại học Huế, 99 Hồ Đắc Di, Huế, Việt Nam

² Trường Cao đẳng Giao thông Huế, 365 Điện Biên Phủ, Huế, Việt Nam

Tóm tắt: Nghiên cứu này nhằm xác định các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô trong các cơ sở đào tạo nghề ở khu vực Bình Trị Thiên. Số liệu khảo sát 400 học viên đang học nghề lái xe ô tô tại 7 cơ sở đào tạo ở 3 tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị và Thừa Thiên Huế theo phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên. Phương pháp kiểm định KMO và Bartlett, kiểm định Cronbach Alpha và phân tích nhân tố khám phá và tương quan và hồi quy đã được sử dụng. Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng có 9 nhân tố ảnh hưởng đến kết quả công tác quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô gồm (1) Công tác tổ chức và quản lý đào tạo, (2) Cơ sở vật chất phương tiện thiết bị, (3) Năng lực đội ngũ giáo viên, (4) Quản lý tuyển sinh, (5) Quản lý tài chính, (6) Chương trình đào tạo, (7) Mục tiêu đào tạo, (8) Quản lý đội ngũ giáo viên, và (9) Quản lý dịch vụ phục vụ người học, trong đó nhân tố về công tác tổ chức và quản lý đào tạo là nhân tố ảnh hưởng lớn nhất.

Từ khóa: chất lượng, quản lý chất lượng, đào tạo nghề lái xe ô tô, cơ sở đào tạo lái xe ô tô, Bình Trị Thiên

1 Đặt vấn đề

Số lượng cơ sở đào tạo lái xe ô tô ngày càng tăng: tại thời điểm năm 2001, cả nước có 147 cơ sở, nhưng đến 2014 có 339 cơ sở đào tạo lái xe ô tô đáp ứng tốt nhu cầu của xã hội [2, 3]. Bên cạnh đó, việc gia tăng về số lượng cơ sở đào tạo lái xe cũng dẫn đến sự cạnh tranh ngày càng gay gắt đòi hỏi các cơ sở đào tạo phải chú trọng về công tác quản lý chất lượng đào tạo để tạo ra đội ngũ lái xe có tay nghề cao, có đạo đức nghề nghiệp và văn hóa giao thông đáp ứng yêu cầu của người học và xã hội. Tuy nhiên, trong thực tế việc quản lý chất lượng đào tạo ở các cơ sở đào tạo nghề lái xe vẫn còn bộc lộ nhiều bất cập. Đó là một trong những nguyên nhân ảnh hưởng không nhỏ đến tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, theo thống kê trong năm 2015 cả nước đã xảy ra 22.823 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.727 người, bị thương 21.069 người [4].

Khu vực Bình Trị Thiên gồm 3 tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị và Thừa Thiên Huế hiện có 7 cơ sở đào tạo lái xe hàng năm đã đào tạo số lượng hơn 15.000 học viên lái xe ô tô các hạng. Để tồn tại và phát triển, đảm bảo được khả năng cạnh tranh và khẳng định được vị thế, uy tín và trách nhiệm của mình đối với xã hội, các cơ sở đào tạo nghề lái xe phải xác định được các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe thông qua chất lượng tay nghề

* Liên hệ: ntkhanh.gtvthue@gmail.com

của học viên học lái xe và mức độ hài lòng về công tác quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô, để từ đó có cơ sở đề ra giải pháp chiến lược tập trung vào các nhân tố có mức độ quan trọng nhằm nâng cao chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô trong thời gian tới.

2 Tổng quan và phương pháp

2.1 Tổng quan

Đã có nhiều công trình nghiên cứu liên quan đến quản lý chất lượng đào tạo. Năm 1975, Kirkpatrick giới thiệu mô hình đánh giá chất lượng với bốn cấp độ bao gồm (1) Phản ứng, (2) Học tập, (3) Hành vi và (4) Kết quả. Cấp độ 1 đo lường độ hài lòng của người học về chương trình đào tạo; các tiêu chí đo lường thường là nội dung, giảng viên, cách tổ chức hoạt động học tập. Cấp độ 2 đo lường về lượng kiến thức, kỹ năng và thái độ học viên có thể thu nhận được thông qua chương trình đào tạo. Cấp độ 3 đo lường những thay đổi về hành vi trong công việc sau khi học viên được đào tạo. Nói cách khác, cấp độ 3 cung cấp một số chỉ số cho thấy học viên đã vận dụng kiến thức, kỹ năng và thái độ nào trong khóa học vào trong công việc thực tiễn và cải thiện chất lượng công việc của cá nhân. Cấp độ 4 đo lường tác động của chương trình đào tạo đối với tổ chức của học viên [8]. Theo một nghiên cứu khác liên quan đến đánh giá chất lượng trong lĩnh vực giáo dục, SEAMEO đưa ra mô hình các yếu tố tổ chức dựa trên 5 yếu tố để đánh giá như sau [6].

1. Đầu vào: Người học, cán bộ trong trường, cơ sở vật chất, chương trình đào tạo, qui chế, tài chính;
2. Quá trình đào tạo: Phương pháp và quy trình đào tạo, quản lý đào tạo;
3. Kết quả đào tạo: Mức độ hoàn thành khóa học, năng lực đạt được và khả năng thích ứng của người học;
4. Đầu ra: Người học tốt nghiệp, kết quả nghiên cứu và các dịch vụ khác đáp ứng nhu cầu kinh tế và xã hội;
5. Hiệu quả: Kết quả của giáo dục và ảnh hưởng của nó đối với xã hội.

Mô hình này được áp dụng rất nhiều tại Hoa Kỳ và được các đơn vị đào tạo, trường học và doanh nghiệp áp dụng thành các tiêu chuẩn và chất lượng cho đánh giá chất lượng đào tạo, lấy mô hình này làm chuẩn để đánh giá, nhưng nó không làm nổi bật được giá trị tài chính và hiệu quả kinh tế trong mô hình này.

Astin đưa ra mô hình đánh giá IEO, đòi hỏi sự đo lường đầu vào (Inputs), thông qua một quá trình với sự tác động của môi trường (Environment) lên kết quả đạt được và đo lường đầu ra (Outputs) [1]. Trọng tâm của phương thức IEO là tập trung vào sự tác động của môi trường lên

kết quả đạt được. Mô hình đầu vào và đầu ra chỉ là trạng thái của một người ở hai thời điểm khác nhau và môi trường là những thực tiễn kinh nghiệm trong khoảng thời gian đó.

Năm 1998, AUN QA (Asian University Network Quality Assurance) đã xây dựng mô hình đảm bảo chất lượng nhằm hướng đến mục tiêu đảm bảo chất lượng trong cơ sở đào tạo gồm các yếu tố [10]:

- Chất lượng đầu vào căn cứ vào sứ mệnh, mục tiêu và mục đích của nhà trường hướng đến để xây dựng kế hoạch, chính sách, quản lý nguồn nhân lực, quản lý ngân sách;
- Quá trình dạy học là các hoạt động đào tạo, nghiên cứu, phục vụ cộng đồng; chất lượng đầu ra là kết quả đạt được.

Theo mô hình này thì chất lượng đào tạo được căn cứ từ chất lượng đầu vào, thực hiện quá trình giảng dạy hướng đến chất lượng đầu ra là kết quả của cả quá trình đào tạo.

Dựa trên cơ sở các nghiên cứu trước đây, mô hình nghiên cứu nhằm đánh giá công tác quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô được đề xuất thông qua công tác quản lý ba nhóm yếu tố: quản lý chất lượng đầu vào; quản lý chất lượng quá trình (Quản lý quá trình tổ chức đào tạo) và quản lý chất lượng đầu ra. Từ đó, phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả của công tác quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô.

2.2 Phương pháp

Đối tượng điều tra gồm các học viên đang học lái xe ở giai đoạn sắp thi tốt nghiệp (các khóa tốt nghiệp ở thời điểm quý I, quý II năm 2017) tại các cơ sở đào tạo ở khu vực Bình Trị Thiên.

Kích thước mẫu được xác định theo công thức (1) [9]

$$n = \frac{N}{N \cdot (1 + N \cdot e^2)} \quad (1)$$

trong đó N là quan sát tổng thể, e là sai số cho phép

Theo số liệu thống kê năm 2016 tại 3 tỉnh có 7 cơ sở đào tạo lái xe, tỉnh Thừa Thiên Huế có 4 cơ sở, tỉnh Quảng Trị 1 cơ sở, tỉnh Quảng Bình 2 cơ sở với tổng số lượng đào tạo là 16.122 học viên, cùng với sai số cho phép là 5 %, tác giả xác định cỡ mẫu $n = 393$. Tuy nhiên, để thuận tiện trong việc nghiên cứu tác giả chọn mẫu $n = 400$, trong đó phân chia số mẫu theo tỷ trọng học viên từng cơ sở đào tạo, cụ thể theo Bảng 1.

Bảng 1. Tỷ lệ mẫu được phân theo số lượng đào tạo lái xe ô tô

Cơ sở đào tạo lái xe	Số lượng đào tạo	%	Cỡ mẫu
Trường CĐ Giao thông Huế	5.465	33,90	136
Trường CĐ nghề 23 – BQP	3.475	21,55	86
Trung tâm DNLX ô tô – mô tô MASCO TT Huế	1.481	9,19	37
Trung tâm đào tạo nghề Tâm An	830	5,15	21
Trung trung cấp nghề GTVT Quảng Trị	1.514	9,39	37
Trường Trung cấp Kỹ thuật Công Nông nghiệp Quảng Bình	2.384	14,78	59
Trường CĐ nghề Quảng Bình	973	6,04	24
Tổng	16.122	100	400

Nguồn: số liệu điều tra [7, 8, 9]

Số liệu được xử lý bằng phần mềm SPSS 20 và được phân tích bằng các phương pháp phân tích nhân tố khám phá, phân tích mô hình hồi quy đa biến để đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả công tác quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô.

3 Kết quả và thảo luận

3.1 Đặc điểm mẫu

Với tổng số phiếu khảo sát phát ra và thu về là 400 phiếu. Đặc điểm chung của mẫu điều tra thống kê cụ thể như sau:

Về độ tuổi, từ 18 đến 28 tuổi là 212 người, chiếm 53 %; từ 28 đến 38 tuổi là 137 người, chiếm 34,2 %; tiếp đến là độ tuổi 38 đến 48 tuổi và trên 48 tuổi tham gia học lái xe chiếm tỷ trọng không đáng kể.

Về giới tính, học viên nam chiếm 80,5 %; số học viên nữ chiếm 19,5 %. Về trình độ, học viên có trình độ cao đẳng, đại học chiếm 25 %, trung cấp là 16 %, phổ thông trung học là 50,8 %, còn lại rất ít học viên có trình độ trung học cơ sở hoặc trên đại học.

Về nghề nghiệp, học viên đang học lái xe là kinh doanh, buôn bán chiếm 31,6 %; cán bộ, công chức, viên chức chiếm 24,3 %; thất nghiệp, chờ việc chiếm 19,1 %; hành nghề tự do chiếm 12,5 %; học sinh, sinh viên chiếm 9,9 %; và nghề khác chiếm 2,6 %.

Về thu nhập, học viên có mức thu nhập bình quân hàng tháng dưới 5 triệu đồng chiếm 56,5 %; từ 5 triệu đến 10 triệu đồng chiếm 31,0 %; từ 10 triệu đến 15 triệu đồng chiếm 8,2 %; và trên 15 triệu đồng là 4,2 %. Đây là tỷ lệ phản ánh đúng thu nhập bình quân hiện nay ở khu vực nghiên cứu.

3.2 Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô ở khu vực Bình Trị Thiên

Phân tích độ tin cậy thang đo

Để xác định độ tin cậy thang đo, nghiên cứu này sử dụng hệ số Cronbach's Alpha. Thang đo về kết quả công tác quản lý chất lượng đào tạo là tốt với hệ số Cronbach's Alpha đạt mức cao (0,846). Tuy nhiên, trong 49 biến quan sát đưa vào đánh giá hệ số tin cậy thì có 6 biến bị loại, do các biến này có hệ số tương quan biến tổng (Corrected Item – Total Correlation) nhỏ hơn 0,3. Như vậy, 43 biến quan sát thuộc 11 nhân tố được giữ lại trong mô hình. Nhìn chung, đa số hệ số Cronbach's Alpha của các nhân tố đều lớn hơn 0,6. Ngoại trừ hệ số Cronbach's Alpha của nhân tố công tác kiểm tra và đánh giá đào tạo lái xe ô tô khá thấp, tương đương 0,6, song đây là nhân tố khá quan trọng nên được giữ lại để thực hiện phân tích khám phá (Bảng 2).

Bảng 2. Kết quả hệ số Cronbach's Alpha của các nhân tố

TT	Ký hiệu	Nhân tố	Hệ số Cronbach's Alpha
1	MT	Mục tiêu đào tạo lái xe	0,756
2	CT	Chương trình đào tạo	0,632
3	TS	Công tác tuyển sinh	0,766
4	QLGV	Quản lý đội ngũ giáo viên	0,674
5	NLGV	Năng lực đội ngũ giáo viên	0,797
6	CSVC	Cơ sở vật chất phương tiện	0,611
7	QLTC	Quản lý tài chính	0,707
8	QLTCDT	Công tác tổ chức và quản lý đào tạo	0,878
9	QLDH	Quản lý hoạt động dạy và học	0,732
10	KTDG	Công tác kiểm tra và đánh giá	0,594
11	DVHV	Dịch vụ cho người học	0,767
	QLCLDT	Kết quả công tác quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô	0,846

Nguồn: kết quả xử lý số liệu khảo sát 2017

Phân tích nhân tố khám phá

Thực hiện phân tích nhân tố khám phá (EFA) bằng việc thực hiện phép xoay Varimax (Varimax rotation). Nhìn chung, kết quả phân tích cho thấy các hệ số tải nhân tố đều có giá trị lớn hơn 0,5; giá trị KMO = 0,662; kiểm định Bartlett's đạt mức ý nghĩa 1 %. Điều này hàm ý rằng áp dụng phân tích nhân tố là thích hợp.

Bảng 3. KMO và Bartlett's Test với biến phụ thuộc

STT	Chỉ tiêu	Giá trị
1	Kiểm định Kaiser–Meyer–Olkin	0,662
2	Kiểm định Bartlett χ^2	4321.992
	Số quan sát	399
	Sig	0,000

Nguồn: kết quả xử lý số liệu khảo sát 2017

Kết quả phân tích nhân tố khám phá được trình bày ở Bảng 4 cho thấy, mặc dù 2 biến quan sát QLTCĐT2 (phân cấp quản lý, chức năng rõ ràng cho các phòng ban, giáo viên) và QLTCĐT4 (hệ thống sổ sách theo dõi quá trình học tập của học viên đầy đủ) đều cùng tải trên cả 2 nhân tố 1 và 2, song chênh lệch giữa hệ số tải nhân tố của mỗi biến trên hai nhân tố đều lớn hơn 0,3. Do vậy, 2 biến quan sát này được giữ lại ở nhân tố số 1 do có hệ số tải nhân tố cao hơn [14]. Kết quả phân tích nhân tố khám phá cho phép rút ra được 9 nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo tại các cơ sở đào tạo tại khu vực Bình Trị Thiên gồm:

Nhân tố 1 bao gồm các biến QLDH1, QLTCĐT3, QLTCĐT5, QLTCĐT2, QLTCĐT4, cụ thể gồm Kế hoạch đào tạo linh động, phù hợp với người học; Phối hợp hoạt động hiệu quả của các bộ phận liên quan đào tạo lái xe; Tạo điều kiện cho các học viên đã biết lái ít tham gia học tập; Phân cấp quản lý, chức năng rõ ràng cho các phòng ban, giáo viên. Nhân tố 1 được đặt tên là nhân tố về công tác tổ chức và quản lý đào tạo. Trong đó, biến QLDH1 được nhập vào nhân tố công tác tổ chức và quản lý đào tạo (QLTCĐT) do nội dung câu hỏi của biến này rất phù hợp với nội dung của nhân tố này.

Nhân tố 2 gồm các biến NLGV7, NLGV3, NLGV8, cụ thể gồm: Giáo viên có phẩm chất đạo đức, lễ lối làm việc; Kỹ năng giao tiếp và ứng xử sư phạm tốt; Cán bộ quản lý nắm vững các quy định về quản lý học viên. Nhân tố 2 được đặt tên là nhân tố về năng lực đội ngũ giáo viên.

Nhân tố 3 gồm các biến TS2, TS1, TS3, cụ thể gồm: Chính sách tuyển sinh linh hoạt, thuận lợi; Tuyển sinh công bằng, khách quan và công khai; Bảo đảm tiêu chuẩn đầu vào lái xe đúng quy định. Nhân tố 3 được đặt tên là nhân tố về công tác tuyển sinh.

Nhân tố 4 gồm các biến DVHV3, DVHV2, DVHV4, cụ thể gồm: Có dịch vụ khắc phục lỗi kỹ thuật trong thi tốt nghiệp và sát hạch; Dịch vụ cung cấp tài liệu học tập đáp ứng nhu cầu học viên; Cung cấp đầy đủ chỗ ăn, chỗ nghỉ cho học viên học lái xe có nhu cầu. Nhân tố 4 được đặt tên là nhân tố về các dịch vụ phục vụ học viên.

Nhân tố 5 gồm các biến MT2, MT1, MT3, cụ thể gồm: Có sự cam kết của lãnh đạo trong công tác quản lý chất lượng; Mục tiêu được xác định rõ ràng, cụ thể và công bố công khai;

Bảo đảm sự hài lòng của học viên. Nhân tố 5 được đặt tên là nhân tố về mục tiêu đào tạo.

Nhân tố 6 gồm các biến CSVC2, CSVC4, CSVC5, CSVC3, CSVC1, cụ thể gồm: Phương tiện dùng để tập lái mới và an toàn; Có đầy đủ nội quy, quy định về an toàn vệ sinh lao động, phòng chống cháy nổ, trang thiết bị được bố trí ngăn nắp, hợp lý; Đảm bảo chất lượng thiết bị thực hành lái xe; Có đầy đủ sân bãi tập lái xe và đường chuyên dụng phục vụ đào tạo; Hệ thống phòng học lý thuyết, thực hành bảo đảm tiêu chuẩn, chất lượng. Nhân tố 6 được đặt tên là nhân tố về cơ sở vật chất phương tiện thiết bị.

Nhân tố 7 gồm các biến QLGV1, QLGV2, cụ thể gồm: Giáo viên đảm bảo đạt trình độ chuẩn nghiệp vụ sư phạm và kỹ năng nghề lái xe theo quy định; Cân tích hợp giáo viên vừa dạy lý thuyết vừa dạy thực hành lái xe. Nhân tố 7 được đặt tên là nhân tố về quản lý đội ngũ giáo viên.

Nhân tố 8 gồm các biến quan sát QLTC1, QLTC2, cụ thể gồm: Xây dựng mức học phí và các khoản thu khác phù hợp; Thời gian nộp học phí và lệ phí linh động. Nhân tố 8 được đặt tên là nhân tố về quản lý tài chính.

Nhân tố 9 gồm các biến CT3, CT2, cụ thể gồm: Thời gian từ lúc bắt đầu khóa học đến khi sát hạch lái xe hợp lý; Khối lượng, cấu trúc chương trình giữa lý thuyết và thực hành phù hợp. Nhân tố 9 được đặt tên là nhân tố về chương trình đào tạo.

Bảng 4. Ma trận xoay trong phân tích nhân tố khám phá

Ký hiệu	Biến thành phần	Nhân tố								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
QLDH1	Kế hoạch đào tạo linh động, phù hợp với người học	0,916								
QLTCDT3	Phối hợp hoạt động hiệu quả của các bộ phận liên quan đào tạo lái xe	0,884								
QLTCDT5	Tạo điều kiện cho các học viên đã biết lái ít tham gia học tập	0,831								
QLTCDT2	Phân cấp quản lý, chức năng rõ ràng cho các phòng ban, giáo viên	0,790	0,339							
QLTCDT4	Hệ thống sổ sách theo dõi quá trình học tập của học viên đầy đủ	0,760	0,345							
NLGV7	Có phẩm chất đạo đức, lễ lối làm việc		0,823							
NLGV3	Kỹ năng giao tiếp và ứng xử sư phạm tốt		0,763							
NLGV8	Cán bộ quản lý nắm vững các quy định về quản lý học viên		0,725							
TS2	Chính sách tuyển sinh linh hoạt, thuận lợi			0,871						
TS1	Tuyển sinh công bằng, khách quan và công			0,836						

Ký hiệu	Biến thành phần	Nhân tố								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
	khai									
TS3	Bảo đảm tiêu chuẩn đầu vào lái xe đúng quy định			0,759						
DVHV3	Có dịch vụ khắc phục lỗi kỹ thuật trong thi tốt nghiệp và sát hạch				0,869					
DVHV2	Dịch vụ cung cấp tài liệu học tập đáp ứng nhu cầu học viên				0,829					
DVHV4	Cung cấp đầy đủ chỗ ăn, chỗ nghỉ cho học viên học lái xe có nhu cầu				0,765					
MT2	Có sự cam kết của lãnh đạo trong công tác quản lý chất lượng					0,848				
MT1	Mục tiêu được xác định rõ ràng, cụ thể và công bố công khai					0,829				
MT3	Bảo đảm sự hài lòng của học viên					0,766				
CSVC2	Phương tiện dùng để tập lái mới và an toàn						0,692			
CSVC4	Có đầy đủ nội quy, quy định về an toàn vệ sinh lao động, phòng chống cháy nổ, trang thiết bị được bố trí ngăn nắp, hợp lý						0,678			
CSVC5	Đảm bảo chất lượng thiết bị thực hành lái xe						0,613			
CSVC3	Có đầy đủ sân bãi tập lái xe và đường chuyên dụng phục vụ đào tạo						0,582			
CSVC1	Hệ thống phòng học lý thuyết, thực hành bảo đảm tiêu chuẩn, chất lượng						0,544			
QLGV1	Giáo viên đảm bảo đạt trình độ chuẩn nghiệp vụ sư phạm và kỹ năng nghề lái xe theo quy định							0,891		
QLGV2	Cân tích hợp giáo viên vừa dạy lý thuyết vừa dạy thực hành lái xe							0,886		
QLTC1	Xây dựng mức học phí và các khoản thu khác phù hợp								0,886	
QLTC2	Thời gian nộp học phí và lệ phí linh động								0,842	
CT3	Thời gian từ lúc bắt đầu khóa học đến khi sát hạch lái xe hợp lý									0,815
CT2	Khối lượng, cấu trúc chương trình giữa lý thuyết và thực hành phù hợp									0,754

Nguồn: kết quả xử lý số liệu khảo sát 2017

Kết quả phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô trong các cơ sở đào tạo tại khu vực Bình Trị Thiên

Các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô trong các cơ sở đào tạo tại khu vực Bình Trị Thiên được tính theo công thức (2).

$$y = \beta_0 + \sum \beta_i X_i + u \quad (2)$$

trong đó y là biến phụ thuộc thể hiện giá trị về kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô; β_0 là hằng số (hệ số chặn) của mô hình. Hệ số này chỉ được sử dụng đối với ước lượng OLS cho các hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa; β_i là hệ số hồi quy của các nhân tố ảnh hưởng; X_i là các biến độc lập theo thứ tự: Công tác tổ chức và quản lý đào tạo; Năng lực đội ngũ giáo viên; Quản lý tuyển sinh; Quản lý dịch vụ phục vụ người học; Mục tiêu đào tạo; Cơ sở vật chất phương tiện thiết bị; Quản lý đội ngũ giáo viên; Quản lý tài chính; Chương trình đào tạo; u là sai số – một biến độc lập ngẫu nhiên có phân phối chuẩn với trung bình là 0 và phương sai không đổi σ^2 .

Đầu tiên, chúng tôi thực hiện kiểm định các nhân tố khuếch đại phương sai (variance inflation factors/VIF) để kiểm tra hiện tượng đa cộng tuyến giữa các biến trong mô hình. Kết quả kiểm định hệ số VIF các biến độc lập đều nhỏ hơn 2 nên không có hiện tượng đa cộng tuyến giữa các biến độc lập. Các biểu đồ mô tả phần dư của mô hình đều tuân thủ theo phân phối chuẩn, thỏa mãn các giả định của mô hình. Kết quả ước lượng bằng phương pháp bình phương tối thiểu (OLS) được trình bày ở Bảng 5.

Mô hình (2) là mô hình ước lượng bằng phương pháp OLS với 9 nhóm nhân tố đã được lựa chọn từ phân tích nhân tố khám phá. Kết quả ước lượng mô hình (2) cho thấy các biến TS, DVHV, CT đều không có ảnh hưởng ý nghĩa thống kê đến biến kết quả quản lý chất lượng đào tạo ($p > 0,1$). Điều này cho phép chúng tôi thực hiện mô hình rút gọn (2). Kết quả ước lượng mô hình (2) cho thấy tất cả các nhân tố còn lại đều có ảnh hưởng ý nghĩa đến biến kết quả quản lý chất lượng đào tạo ở mức ý nghĩa từ 1 % đến 5 %. Hệ số R^2 hiệu chỉnh của các mô hình đều lớn hơn 0,5 chỉ ra rằng, các mô hình ước lượng đảm bảo tính tương thích và có ý nghĩa trong việc giải thích các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô tại các cơ sở đào tạo khu vực Bình Trị Thiên.

Tuy nhiên, do mẫu điều tra được thu thập từ các cơ sở đào tạo lái xe ở 3 tỉnh khác nhau (Thừa Thiên Huế, Quảng Trị và Quảng Bình) nên các kết quả ước lượng có thể bị thiên lệch do có sự khác biệt trong đặc trưng cơ sở đào tạo lái xe, đặc trưng địa bàn đào tạo. Để loại bỏ sự khác biệt này trong mô hình các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô trong các cơ sở đào tạo tại khu vực Bình Trị Thiên tại mô hình (3), theo hướng dẫn của Gujarati [5] và Kennedy [7], chúng tôi thêm vào mô hình (3) biến giả – Dummy (Hue) nhằm loại bỏ sự khác biệt về chất lượng quản lý đào tạo lái xe ô tô giữa Thừa Thiên Huế và các tỉnh còn lại. Với đặc thù học viên của các cơ sở đào tạo lái xe ô tô trên địa bàn Thừa Thiên Huế chiếm tỷ trọng 69,79 % trong

tổng số mẫu khảo sát, theo đó biến giả Hue sẽ nhận giá trị 1 khi các học viên được hỏi thuộc các cơ sở đào tạo lái xe tại tỉnh Thừa Thiên Huế, và nhận giá trị 0 cho học viên đến từ các cơ sở đào tạo lái xe ngoài tỉnh Thừa Thiên Huế. Kết quả ước lượng với biến giả được trình bày ở mô hình (3) thuộc Bảng 5. Kết quả cho thấy, sau khi thêm biến giả Hue vào mô hình (2) để loại bỏ sự khác biệt về chất lượng quản lý đào tạo lái xe ô tô giữa Thừa Thiên Huế và các tỉnh còn lại, hệ số R^2 hiệu chỉnh tăng lên 0,596, cao hơn so với mô hình (1) và (2); điều này hàm ý rằng độ tương thích của mô hình tăng lên đáng kể khi loại bỏ sự khác biệt về chất lượng quản lý đào tạo nghề lái xe ô tô giữa Thừa Thiên Huế và các tỉnh còn lại. Điều này cũng có nghĩa rằng, mô hình (3) là mô hình phù hợp nhất và là mô hình được chọn để lượng hóa các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe tại khu vực Bình Trị Thiên. Nhìn chung, tất cả các nhân tố đều có ảnh hưởng đối với kết quả quản lý chất lượng đào tạo lái xe ở mức ý nghĩa 1 % và 5 %.

Như vậy, hàm hồi quy tuyến tính phản ánh các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô trong các cơ sở đào tạo ở khu vực Bình Trị Thiên được viết lại như sau:

$$y = 0,329 \times \text{Công tác tổ chức và quản lý đào tạo} + 0,222 \times \text{Năng lực đội ngũ giáo viên} + 0,119 \times \text{Quản lý tuyển sinh} - 0,064 \times \text{Quản lý dịch vụ phục vụ người học} + 0,093 \times \text{Mục tiêu đào tạo} + 0,230 \times \text{Cơ sở vật chất phương tiện thiết bị} + 0,092 \times \text{Quản lý đội ngũ giáo viên} + 0,105 \times \text{Quản lý tài chính} + 0,096 \times \text{Chương trình đào tạo} + 0,214 \times \text{Hue} \quad (3)$$

Kết quả ước lượng chỉ ra rằng, như kỳ vọng, các nhân tố X_1 , X_2 , X_3 , X_4 , X_6 , X_7 , X_8 và X_9 có tương quan thuận chiều với kết quả quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô, có nghĩa là các nhân tố này có tác động tích cực tới kết quả quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô trong các cơ sở đào tạo ở khu vực Bình Trị Thiên. Tuy nhiên, không như mong đợi, hệ số nhân tố X_4 về quản lý dịch vụ phục vụ người học lại mang dấu âm ($\beta_4 = -0,064$) ở mức ý nghĩa 5 %. Điều này có nghĩa rằng, khi hoạt động quản lý dịch vụ người học tăng thêm 1 đơn vị thì sẽ khiến kết quả công tác quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô giảm đi 0,064 đơn vị.

Nguyên nhân chủ yếu là do thông qua dịch vụ khắc phục lỗi kỹ thuật trong thi tốt nghiệp cũng như sát hạch để hợp thức hóa những trường hợp học viên thi trượt được tiếp tục cho thi lại ngay trong ngày hoặc trong cùng kỳ thi với nguyên nhân trượt là do lỗi kỹ thuật. Dịch vụ này có thể tạo tâm lý ý lại cho học viên không đầu tư thỏa đáng cho học tập do có tâm lý nếu thi trượt vẫn có thể sử dụng dịch vụ này. Hơn nữa, xuất phát từ bản chất và thực tế triển khai dịch vụ này trên địa bàn nghiên cứu, rất có thể phát sinh các hiện tượng tiêu cực trong công tác tổ chức thi, trong đó có đối tượng sử dụng dịch vụ trong thi lại.

Bảng 5. Lượng hóa các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả chất lượng quản lý đào tạo lái xe trong các cơ sở đào tạo lái xe ở khu vực Bình Trị Thiên

Mô hình	(1)	(2)	(3)
Biến	CLQLDT	CLQLDT	CLQLDT
QLTCDT	0,349*** (0,00)	0,341*** (0,00)	0,329*** (0,00)
NLGV	0,244*** (0,00)	0,256*** (0,00)	0,222*** (0,00)
TS	0,055 (0,133)		0,119*** (0,001)
DVHV	-0,045 (0,184)		-0,064** (0,049)
MT	0,077** (0,029)	0,081** (0,022)	0,093*** (0,007)
CSVC	0,184*** (0,00)	0,205*** (0,00)	0,230*** (0,00)
QLGV	0,134*** (0,001)	0,142*** (0,00)	0,092** (0,016)
QLTC	0,108*** (0,002)	0,125*** (0,00)	0,105*** (0,002)
CT	0,056 (0,103)		0,096*** (0,005)
Hue			0,214*** (0,00)
Tổng số quan sát	400	400	400
R ² hiệu chỉnh	0,562	0,557	0,596

Ghi chú: Giá trị p được mô tả trong ngoặc đơn, * là $p < 0,1$, ** là $p < 0,05$, *** là $p < 0,01$; Các hệ số ước lượng đều đã được chuẩn hóa.

Nguồn: kết quả xử lý số liệu khảo sát 2017

4 Kết luận

Trong bối cảnh xã hội hóa về đào tạo lái xe hiện nay, các cơ sở đào tạo muốn tồn tại, phát triển và tạo lập niềm tin đối với người học, các cơ sở đào tạo cần phải chú trọng công tác quản lý chất lượng thông qua xác định các nhân tố và mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô.

Đã xác định có 9 nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô ở khu vực Bình Trị Thiên và được sắp xếp các hệ số theo thứ tự từ cao xuống thấp là: (1) Công tác tổ chức và quản lý đào tạo, (2) Cơ sở vật chất phương tiện thiết bị, (3) Năng lực đội ngũ giáo viên, (4) Quản lý tuyển sinh, (5) Quản lý tài chính, (6) Chương trình đào tạo, (7) Mục tiêu đào tạo, (8) Quản lý đội ngũ giáo viên, và (9) Quản lý dịch vụ phục vụ người học. Các nhân tố có tương quan thuận chiều với kết quả quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô. Tuy nhiên, nhân tố (9) quản lý dịch vụ phục vụ người học có tương quan ngược chiều với kết quả công tác quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô. Từ đó, các cơ sở đào tạo nghề lái xe ô tô có những chiến lược quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe phù hợp, góp phần quan trọng trong công tác quản lý chất lượng đào tạo nghề lái xe ô tô trong thời gian tới.

Tài liệu tham khảo

1. Astin A. W. (1993), *Assesment for excellence, American Coucil on Education, Series on Higher Education*, Oryx Press.
2. Bộ Giao thông vận tải (2013), *Báo cáo Đẩy mạnh xã hội hóa, nâng cao hiệu quả quản lý về đào tạo, sát hạch lái xe*.
3. Bộ Giao thông vận tải (2014), *Quyết định về việc phê duyệt quy hoạch cơ sở đào tạo lái xe cơ giới đường bộ và trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*.
4. Cục Cảnh sát giao thông (2015), *Báo cáo tình hình tai nạn giao thông*, Website: <http://www.csqt.vn/tintuc/4653/Tinh-hinh-tai-nan-giao-thong-nam-2015.html>.20/01/2016
5. Gujarati D. N. (2009), *Basic econometrics*. 5th ed. Boston: McGraw-Hill.
6. <http://kdcl.hcmuaf.edu.vn/data/file/TongquanveDB&KDCLGD.pdf>.
7. Kennedy P. (2008), *A guide to econometrics*. 6th ed. Malden, MA: Blackwell
8. Kirkpatrick's four levels of training evaluation <http://www.anderson-sabourin.com/html/Kirkpatrick.html>.
9. Nguyễn Thanh Khanh, Nguyễn Minh Hòa (2015), Định vị thương hiệu các cơ sở đào tạo lái xe trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế, *Tạp chí khoa học – Đại học Huế*, 109 ,10, 173–182.
10. Nguyễn Phương Nga, Nguyễn Quý Thành, Vũ Phương Anh và các dịch giả (2009), *AUN-SA Sổ tay thực hiện các hướng dẫn đảm bảo chất lượng trong mạng lưới các trường Đại học Đông Nam Á*.
11. Sở Giao thông vận tải tỉnh Quảng Bình, *Báo cáo kết quả đào tạo lái xe giai đoạn 2015–2017*.
12. Sở Giao thông vận tải tỉnh Quảng Trị, *Báo cáo kết quả đào tạo lái xe giai đoạn 2015–2017*.
13. Sở Giao thông vận tải tỉnh Thừa Thiên Huế, *Báo cáo kết quả đào tạo lái xe giai đoạn 2015–2017*.
14. Hoàng Trọng, Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008), *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS*, Nxb. Hồng Đức, TP. Hồ Chí Minh.

FACTORS AFFECTING QUALITY MANAGEMENT OUTCOMES OF VOCATIONAL TRAINING FOR CAR DRIVERS IN TRAINING ESTABLISHMENTS IN BINH TRI THIEN REGION

Nguyen Thanh Khanh^{1,2*}, Trinh Van Son¹, Nguyen Thi Minh Hoa¹

¹HU – University of Economics, 100 Phung Hung St., Hue, Vietnam

²Hue College of Transport, 365 Dien Bien Phu st., Hue, Viet Nam

Abstract: This research aimed to identify the factors influencing the quality management outcomes of vocational training for car drivers in the vocational training centres in the Binh Tri Thien region. Based on the survey of 400 learners who were learning driving a car at 7 training centres in Quang Binh, Quang Tri and Thua Thien Hue using the randomised sampling method. The KMO and Barlett test, Cronbach's Alpha testing methods, Exploratory Factor Analysis, and correlation and regression analysis method were used. The results revealed that there were nine factors affecting the quality management outcomes of car driving training, namely (1) Training organization and management, (2) Material facilities and equipments, (3) Teachers' capability, (4) Enrollment management: (5) Financial management, (6) Training programs, (7) Training objectives, (8) Staff management, and (9) Management of services for learners. Among them, Training organization and management was the most influencing factor.

Keywords: quality, quality management, vocational training, car drivers, training establishments, Binh Tri Thien