

THẺ LỆ

GỬI VÀ ĐĂNG BÀI BÁO KHOA HỌC TRÊN TẠP CHÍ CƠ KHÍ VIỆT NAM

Tạp chí Cơ khí Việt Nam là cơ quan thông tin về lý luận nghiệp vụ của ngành Cơ khí Việt Nam, được Bộ Thông tin và Truyền thông cho phép xuất bản định kỳ hàng tháng và phát hành rộng rãi trên địa bàn cả nước. Theo đó, Tạp chí Cơ khí Việt Nam có nhiệm vụ thường xuyên tuyên truyền, phổ biến các chủ trương chính sách của Đảng, pháp luật của Nhà nước và định hướng phát triển của ngành Cơ khí Việt Nam; phản ánh mọi hoạt động của ngành Cơ khí nước nhà (*Thiết bị toàn bộ; Máy động lực; Cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp và công nghiệp chế biến; Máy công cụ; Cơ khí xây dựng; Cơ khí đóng tàu thủy; Thiết bị kỹ thuật điện – điện tử; Cơ khí ô tô - cơ khí giao thông vận tải; ...*); giới thiệu, trao đổi những công trình và kết quả nghiên cứu có hàm lượng khoa học và giá trị thực tiễn cao của các nhà khoa học, các giảng viên, nghiên cứu sinh, học viên cao học, ...; các vấn đề khoa học, công nghệ; ... những phát minh, sáng chế, kết quả, thành tích, điển hình tiên tiến trong hoạt động nghiên cứu, quản lý, đào tạo và sản xuất, kinh doanh ở trong và ngoài nước tới đông đảo bạn đọc.

Tạp chí Cơ khí Việt Nam nhận đăng các bài báo có nội dung liên quan đến các lĩnh vực đào tạo, công nghiệp và khuyến công nói chung, cơ khí nói riêng như: chế tạo máy, cơ điện tử, cơ khí động lực, cơ kỹ thuật, kỹ thuật tàu thủy, kỹ thuật hàng không, sinh thái và môi trường công nghiệp, máy và thiết bị chế biến nông sản và công nghiệp thực phẩm, cơ khí nông-lâm-ngư nghiệp-thủy lợi, cơ khí giao thông-xây dựng, ..., đào tạo và chuyển giao công nghệ cơ khí.

Nhằm tạo điều kiện thuận lợi đối với các tác giả khi đăng bài báo khoa học – công trình khoa học trên chuyên mục “NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI”, để được tính điểm công trình khoa học quy đổi khi xét công nhận đạt tiêu chuẩn học vị, học hàm, ... Tạp chí Cơ khí Việt Nam hướng dẫn thể lệ gửi bài như sau:

1. Yêu cầu chung:

Bài báo đăng trong Tạp chí Cơ khí Việt Nam là kết quả nghiên cứu gốc; bài báo tổng quan hoặc các bài viết thông tin khoa học (short communications).

2. Bản thảo:

Các bài báo đăng trên Tạp chí Cơ khí Việt Nam thường bao gồm các phần:

1. Tiêu đề bài báo (bằng tiếng Việt và bằng tiếng Anh).
2. Tác giả (kèm theo ghi chú về chức danh khoa học, học vị, địa chỉ).
3. Tóm tắt bằng tiếng Việt và tiếng Anh không quá 350 từ (bao gồm cả từ khóa tiếng Việt và tiếng Anh khoảng 5 – 15 từ).
4. Đặt vấn đề.
5. Vật liệu và phương pháp nghiên cứu.
6. Kết quả và thảo luận (có thể tách thành 2 phần riêng biệt: Kết quả, Thảo luận).
7. Kết luận.
8. Lời cảm ơn (nếu có).
9. Tài liệu tham khảo.

Bản thảo được soạn trên máy vi tính, sử dụng Unicode, kiểu chữ Time New Roman, cỡ chữ 14, trên giấy A4 - một mặt, chế độ dẫn dòng: “1.5 lines spacing”, căn lề trái phải mỗi bên: 3 cm, căn lề trên dưới: mỗi phần 2,5 cm, chế độ lề: “justified”. Dung lượng mỗi bài báo khoảng 4000-8000 từ. Các đồ thị, hình và ảnh cần trình bày thật rõ ràng.

Các thuật ngữ khoa học nếu chưa được Việt hóa thì ưu tiên dùng nguyên bản tiếng Anh. Các ký hiệu viết tắt cần phải giải thích khi xuất hiện lần đầu.

Thứ tự bảng và hình được đánh số theo trình tự trong bài, không đánh theo thứ tự cách đề mục. Không được viết tắt các tiêu mục, tên bảng, hình vẽ. Tên bảng được ghi bên trên bảng, tên hình vẽ được ghi bên dưới hình. Chú thích in nghiêng.

Chỉ có những tài liệu được trích dẫn thực sự trong nội dung bài viết mới đưa vào phần tài liệu tham khảo. Tài liệu tham khảo được sắp xếp theo thứ tự trích dẫn (tài liệu tiếng nước ngoài được sắp xếp theo họ của tác giả, tài liệu tiếng Việt sắp xếp theo tên tác giả) và theo trình tự: tên tác giả, năm xuất bản trong ngoặc đơn (...), tên sách, tên nhà xuất bản, nơi xuất bản (đối với sách), hoặc tên bài báo, tên tạp chí, tập, số (đối với bài báo), trang đầu và trang cuối của tài liệu. Đối với những tài liệu không có tác giả thì xếp theo chữ cái của từ đầu tiên của cơ quan ban hành tài liệu. Trong bản thảo, ở những nội dung tác giả đã tham khảo hoặc sử dụng kết quả nghiên cứu từ các tài liệu khoa học khác, cần đánh dấu bằng số (đặt trong dấu [...]) - là số thứ tự của tài liệu xếp trong danh mục các tài liệu tham khảo. Tài liệu tham khảo cần ghi theo ngôn ngữ gốc, không phiên âm, không dịch.

3. Nộp bài:

Bản thảo gồm 2 bản in và 1 bản điện tử. Khi đăng ký nộp bài, các tác giả có thể đề xuất 2 phân biện. Việc chọn các phân biện chuyên môn phụ hợp thuộc quyền của Hội đồng Biên tập Tạp chí Cơ khí Việt Nam.

4. Phân biện:

Sau khi nhận các bài viết gửi đăng đúng với thể thức quy định của Tạp chí Cơ khí Việt Nam, Hội đồng Biên tập sẽ gửi bài viết cho các phân biện.

Những bài viết được chấp nhận đăng, các tác giả sẽ nhận được thư phản hồi của Hội đồng Biên tập với thời gian sửa chữa được yêu cầu tùy theo chất lượng của bài viết. Bản sửa chữa lần cuối của tác giả sẽ được coi là bản gốc.

Sau khi xuất bản và phát hành, mỗi tác giả sẽ nhận được một quyển Tạp chí miễn phí.

Bản thảo có thể gửi trực tiếp hoặc gửi qua E-mail của Tạp chí.

Quý tác giả muốn biết thêm thông tin, xin vui lòng liên hệ với TÒA SOẠN

TẠP CHÍ CƠ KHÍ VIỆT NAM

Địa chỉ: Số 4 Phạm Văn Đồng (trong Viện Nghiên cứu Cơ khí), Mai Dịch, Cầu Giấy, Hà Nội

Điện thoại: (04) 37920651 - 0904177637 *Fax: (04) 37920650

Email: tckvietnam@gmail.com *Website: cokhivietnam.vn

ISSN 0866 - 7056

TẠP CHÍ CƠ KHÍ VIỆT NAM, Số 3 năm 2015

www.cokhivietnam.vn

**TỔNG BIÊN TẬP**

ThS. DƯƠNG THANH BÌNH

PHÓ TỔNG BIÊN TẬP

PGS, TS. NGUYỄN CHÍ SÁNG

KS. LÊ VĂN TUẤN

PGS, TS. ĐẶNG VĂN NGHÌN

Nhà báo NGUYỄN TIẾN DŨNG

HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP

TS. ĐỖ HỮU HẢO (Chủ tịch)

GS, TSKH. BÀNH TIẾN LONG (P. Chủ tịch)

KS. TẠ QUANG MAI (P. Chủ tịch)

TSKH. PHAN XUÂN DŨNG

PGS, TS. HÀ MINH HÙNG

PGS, TS. TRƯƠNG VIỆT ANH

PGS, TS. ĐINH VĂN CHIẾN

GS, TSKH. PHẠM VĂN LANG

TS. TRẦN ĐỨC QUÝ

TS. LƯƠNG VĂN TIẾN

PGS, TS. VŨ NGỌC PI

ThS. NGUYỄN TIẾN VŨ

GS, TS. CHU VĂN ĐẠT

TS. NGUYỄN VĂN CHƯƠNG

GS, TS. NGUYỄN TRỌNG GIÁNG

PGS, TS. ĐÀM XUÂN HIỆP

PGS, TS. TRẦN VĂN HÙNG

PGS, TS. ĐÀO QUANG KẾ

PGS, TS. NGUYỄN VĂN BÀY

PGS, TS. ĐÀO DUY TRUNG

PGS, TS. LÊ THU QUÝ

TS. NGUYỄN TIẾN VINH

TS. DƯƠNG VĂN TÀI

TS. LÊ MINH LŨ

THƯ KÝ TÒA SOẠN

HÀ DUY KHÁNH

THIẾT KẾ MỸ THUẬT

ĐÀO NGỌC MY

TÒA SOẠN TẠP CHÍ CƠ KHÍ VIỆT NAM

Số 4 Phạm Văn Đồng, P. Mai Dịch,

Cầu Giấy, Hà Nội

Điện thoại: (04) 37 920 651 – 0904 177 637

Fax: (04) 37 920 650

E – mail: teckvietnam@gmail.com

Văn phòng đại diện:**1. Tại TP. Hồ Chí Minh:**

Số 17/6 Nguyễn Phúc Chu, P.15, Q. Tân Bình,

TP. Hồ Chí Minh

2. Tại tỉnh Quảng Ninh:

Trường Cao đẳng Công nghiệp và Xây dựng,

Liên Phương, Phường Đông, Uông Bí, Quảng Ninh

Điện thoại: (033) 6 292 168 - 0904 116 189

E – mail: minhthuan.teckvn@gmail.com

3. Tại Thái Nguyên:

Số 234 Phú Xá, TP. Thái Nguyên, tỉnh Thái Nguyên

Điện thoại: (0280) 3847 110 - 0974 905 578

Fax: (0280) 384 7453

E – mail: teckvn.vpdtn@gmail.com

Giấy phép xuất bản

Số 884/GP-BTTTT, ngày 09 tháng 6 năm 2011

In tại: Nhà in Khoa học Công nghệ Hà Nội

Giá: 30.000 đồng

ISSN 0866 - 7056

TẠP CHÍ CƠ KHÍ VIỆT NAM, Số 3 năm 2015

www.cokhivietnam.vn

TRONG SỐ NÀY

TIN TỨC VÀ SỰ KIỆN (4-8)

- Tập trung ưu đãi cho sản phẩm cơ khí có tính khả thi..... 4

VẤN ĐỀ HÔM NAY (9-13)

- Tiêu thụ thép: Khó nhưng vẫn tăng trưởng..... 9

NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI (14-136)

1. TS. **Đào Văn Đoàn**, KS. **Võ Thị Hồng Thắng**: Động lực học máy tự động khóa nòng tự do..... 14

2. ThS. **Nguyễn Đức Nam**, ThS. **Đặng Thị Phương Liên**: Xây dựng chương trình trợ giúp tính toán, thiết kế chi tiết thích nghi trong hệ dẫn động cơ khí..... 19

3. TS. **Nguyễn Hải Minh**, ThS. **Lê Hữu Ban**: Thiết lập hệ phương trình động học của mô hình bán tự nhiên hệ thống điều khiển hỏa lực pháo phòng không..... 23

4. **Nguyễn Minh Triết**, **Cái Việt Anh Dũng**, **Phan Ngọc Trích**, **Nguyễn Việt Thắng**: Thiết kế, chế tạo cảm biến đo lực và mômen xoắn bằng đầu đo điện trở..... 28

5. **Nguyễn Vinh Dự**, **Trịnh Văn Quốc**, **Lưu Phương Minh**: Ứng dụng phần mềm Comsol mô phỏng quá trình nung cảm ứng đến trạng thái bán lỏng của phối hệ hợp kim nhôm trong công nghệ tạo hình thixotforming..... 35

6. ThS. **Nguyễn Văn Lại**: Nghiên cứu xây dựng thuật toán chương trình thiết kế bơm thủy lực cánh gạt tác dụng kép trên máy tính..... 43

7. TS. **Đào Văn Đoàn**: Nghiên cứu mô hình siêu khoang đối với vật thể chuyển động tốc độ cao trong nước..... 49

8. **Nguyễn Thanh Điền**: Xây dựng mô hình tính toán độ mất cân bằng của đầu đạn súng bộ binh..... 54

9. TS. **Nguyễn Danh Sơn**: Lựa chọn xe chở rác có các thông số hợp lý theo chuẩn thời gian chu kỳ làm việc tối thiểu (năng suất tối đa)..... 59

10. PGS, TS. **Nguyễn Văn Vịnh**, ThS. NCS. **Bùi Thanh Danh**, ThS. **Nguyễn Thùy Chi**: Nghiên cứu động lực học công trực phục vụ lao lắp dầm cầu super-t lắp đặt trên xà mũ trụ cầu trong trường hợp nâng hàng không có độ chùng cáp..... 65

11. ThS. **Nguyễn Văn Trường**, ThS. **Nguyễn Văn Công**, ThS. **Nguyễn Thiếu Vũ**: Thiết kế bộ điều khiển mờ cho hệ thống giả lập chuyển động trong mô phỏng bay... 71

12. **Lê Xuân Hải**, **Trần Văn Thương**: Điều khiển thích nghi phi tuyến nâng cao chất lượng hệ thống cân cầu treo mô hình bất định..... 79

13. **Đoàn Học Dân**, **Đặng Đức Thắng**, **Hoàng Hưng**: Nghiên cứu - thiết kế thiết bị tạo gia tốc để kiểm tra khả năng chịu lực quán tính của ngòi điện tử..... 84

14. TS. **Nguyễn Danh Sơn**: Các phương pháp tối ưu hóa các kết cấu cần trục tháp.. 90

15. ThS. **Cán Văn Hải**, TS. **Nguyễn Văn Trà**, TS. **Nguyễn Sĩ Đình**: Nghiên cứu điều khiển hệ thống truyền lực ô tô..... 95

16. ThS. **Nguyễn Văn Sơn**: Xây dựng bộ hậu xử lý cho máy CNC 4 trục theo phương pháp cuộn hình..... 103

17. PGS, TS. **Hà Nguyễn Bình**, ThS. **Phạm Đức Nghiêm**: Tính toán biên dạng chuyển động của vật kính hiển vi có độ phóng đại thay đổi liên tục..... 107

18. TS. **Vương Văn Sơn**, ThS. **Vũ Thị Xuân**, **Vương Tùng Lâm**: Xác định lượng khí thải phát tán vào môi trường của các loại xe mô tô, xe gắn máy trong nội thành Hà Nội..... 111

19. **Phạm Thành Long**: Điều khiển robot mềm bằng phương pháp nội suy sử dụng hàm định dạng kết hợp với cơ chế bù kép..... 116

20. **Đào Văn Đoàn**, **Nguyễn Văn Đức**: Study of the influence of firing depth and structural parameters of underwater projectile on effective range..... 124

21. **Việt Dung Luong and Phạm Tuong Minh Duong**: Micromechanical experimental models for evaluating of mechanism in transformation induced plasticity..... 130

DOANH NGHIỆP VÀ HỘI NHẬP (137-138)

- Công ty Cổ phần Lilama 10: Thành công từ nội lực..... 137

CÔNG NGHỆ MỚI VÀ SẢN PHẨM MỚI (139-141)

- Thiết bị xử lý nước ứng dụng công nghệ lọc nano..... 139

CƠ KHÍ THỂ GIỚI (142-144)

- Thiết bị biển xe đạp thường thành thông minh..... 142

VĂN HOÁ XÃ HỘI (145-148)

- Phương pháp giảng dạy giúp sinh viên học ngữ pháp tiếng Anh hiệu quả..... 145

DANH SÁCH
CÁC NHÀ KHOA HỌC THAM GIA PHẦN BIỆN KHOA HỌC CÁC BÀI BÁO KHOA
HỌC ĐĂNG TẢI TRÊN CHUYÊN MỤC NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI
TẠP CHÍ CƠ KHÍ VIỆT NAM, SỐ 3/2015

TT	HỌC HÀM, HỌC VỊ; HỌ VÀ TÊN	ĐƠN VỊ CÔNG TÁC
1	TS. Nguyễn Thanh Hải	Học viện Kỹ thuật Quân sự
2	PGS,TS. Nguyễn Doãn Ý	Viện Khoa học Công nghệ Cơ khí Tự động hóa và Môi trường
3	TS. Trần Quốc Trình	Học viện Kỹ thuật Quân sự
4	TS. Phạm Sơn Minh	Trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật TP. Hồ Chí Minh
5	TS. Trần Khánh Dương	Viện Cơ khí Động lực, Trường Đại học Bách Khoa Hà Nội
6	TS. Trần Xuân Bộ	Viện Cơ khí Động lực, Trường Đại học Bách Khoa Hà Nội
7	TS. Nguyễn Việt Trung	Học viện Kỹ thuật Quân sự
8	TS. Nguyễn Hải Minh	Học viện Kỹ thuật Quân sự
9	PGS,TS. Trần Vĩnh Hưng	Trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật Hưng Yên
10	TS. Nguyễn Lâm Khánh	Trường Đại học Giao thông Vận tải
11	GS,TS. Chu Văn Đạt	Học viện Kỹ thuật Quân sự
12	PGS,TS. Bùi Trung Thành	Trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật Hưng Yên
13	TS. Trần Quốc Trình	Học viện Kỹ thuật Quân sự
14	TS. Lê Thiện Thành	Trường Đại học Nguyễn Tất Thành
15	GS,TS. Vũ Đức Lập	Học viện Kỹ thuật Quân sự
16	TS. Lại Anh Tuấn	Học viện Kỹ thuật Quân sự
17	TS. Trần Quốc Tuấn	Viện Vật lý Kỹ thuật, Viện Khoa học và Công nghệ Quân sự
18	TS. Phạm Hồng Tuấn	Viện Ứng dụng Công nghệ
19	TS. Nguyễn Công Đoàn	Trường Đại học Công nghệ Giao thông Vận tải
20	PGS,TS. Nguyễn Văn Dự	Trường Đại học Kỹ thuật Công nghiệp Thái Nguyên
21	TS. Bùi Trọng Tuấn	Học viện Kỹ thuật Quân sự
22	PGS,TS. Ngô Như Khoa	Trường Đại học Kỹ thuật Công nghiệp Thái Nguyên

Tập trung ưu đãi cho sản phẩm cơ khí có tính khả thi

Xác định sản phẩm cơ khí trọng điểm cần ưu đãi, hỗ trợ phải bắt đầu từ những sản phẩm mà thị trường cần, có tính khả thi cao và hiệu quả - Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải nêu rõ yêu cầu khi chủ trì họp Ban chỉ đạo Chương trình Sản phẩm Cơ khí trọng điểm, sáng ngày 11/3/2015.

Định hướng này xuất phát từ tổng kết, đánh giá của các cơ quan, doanh nghiệp (DN) liên quan khi cho rằng, chương trình cơ khí trọng điểm đang gặp một số vướng mắc, tiến triển chậm so với yêu cầu.

Triển khai Quyết định số 10/2009/QĐ-TTg, có 11 dự án có tổng giá trị gần 10.000 tỷ đồng đã được chấp thuận cho hưởng chính sách hỗ trợ. Nhưng đến nay mới có 3 dự án được chấp thuận ký hợp đồng tín dụng vay vốn và giải ngân được 16% trong số 374 tỷ đồng giá trị vay.

Các dự án khác do vướng mắc về thủ tục, hồ sơ, hoặc do những hạn chế từ lâu của ngành Cơ khí đang trong tình trạng chậm triển khai. Các ý kiến thống nhất, cơ chế chính sách ban hành tương đối đầy đủ, tuy nhiên, tính thực thi còn hạn chế, đặc biệt là cơ chế tài chính và nguồn lực.

Việc đầu tư các dự án cơ khí cũng còn mang tính chất phân tán, khép kín trong từng DN, thiếu sự phối kết hợp và công nghệ lạc hậu, dẫn đến chi phí cao và khả năng cạnh tranh sản phẩm thấp.

Phản ánh từ các DN cũng cho biết, lãi suất tín dụng đầu tư hiện còn cao, không mấy hấp dẫn so với tín dụng thương mại thông thường, các gói thầu cung cấp thiết bị cho dự án cần vốn lớn nên các chủ đầu tư trong nước thường áp dụng hình thức thu xếp vốn từ chính nhà thầu cung cấp thiết bị từ nước ngoài, dẫn đến khả năng để các DN cơ khí trong nước được thực hiện các gói thầu rất khó.

Trước tình hình này, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải, Trưởng Ban chỉ đạo Chương trình Sản phẩm Cơ khí trọng điểm cho rằng, cần xem xét lại việc tiếp cận, định hướng ưu đãi cho các dự án cơ khí trọng điểm thời gian tới.

Căn cứ trên các định hướng triển khai, danh mục dự án mà Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt, các cơ quan, DN triển khai cần rà soát, lựa chọn những dự án khả thi, đi từ sản phẩm mà thị trường cần và có tính cạnh tranh so với sản phẩm nhập ngoại, thay vì ưu đãi dàn

trải trong bối cảnh nguồn lực của DN và Nhà nước đều hạn chế.

“Những sản phẩm như tàu chở dầu, tàu chở container, cầu trục 50 tấn, máy biến áp 220 kV... là những cái thị trường làm được không khó thì có cần ưu đãi không. Thay vào đó hãy xem xét các mô hình sản xuất, các sản phẩm công nghiệp cho nông nghiệp như: Máy gặt đập liên hợp, cây, tưới, các giàn khoan trong ngành Dầu khí đóng cho cả trong nước và nước ngoài, bao gồm cả phần thiết kế đang có nhu cầu cao”, Phó Thủ tướng đặt vấn đề.

Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải cũng chỉ ra yêu cầu khắc phục đối với một số cơ chế, cách triển khai hỗ trợ chưa phù hợp, mang tính lắt nhắt và thiếu khả thi. Trong đó, rõ nhất là vấn đề qua chủ trương mở rộng các thành phần tham gia thì thấy các chính sách cần hướng mạnh hơn tới việc tạo thị trường, cho cơ chế chứ không chỉ là vấn đề vốn, lãi suất.

Về nhiệm vụ cụ thể, giao các thành viên Ban Chỉ đạo căn cứ danh mục 8 ngành nghề cơ khí đã được duyệt để chỉ rõ nhóm ngành nào đang thiếu gì, trong nước làm được gì, DN muốn gì và từ đó chỉ ra cơ chế ưu đãi cho áp dụng. ♦

NGUYỄN LINH

Toàn quốc có hơn 120.000 xe ô tô hết niên hạn sử dụng

Theo thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam (Bộ Giao thông Vận tải), hiện nay, cả nước có trên 120.000 xe cơ giới hết niên hạn sử dụng, trong đó có khoảng hơn 80.000 xe tải và 40.000 xe chở người từ 10 chỗ trở lên.



Ảnh minh họa

Riêng trong năm 2014 vừa qua, có 16.488 xe cơ giới các loại hết niên hạn sử dụng, còn nhiều phương tiện quá hạn kiểm định nhưng chưa đến kiểm định lại.

Các phương tiện hết niên hạn sử dụng, quá hạn kiểm định hoạt động chui, trốn tránh cơ quan kiểm tra, kiểm soát, đặc biệt tại các địa bàn miền núi, vùng sâu, vùng xa, tuyến đường Hồ Chí Minh, Tây Nguyên, ở những tuyến đường mà lực lượng tuần tra, kiểm soát còn mỏng, chưa thực hiện kiểm tra thường xuyên, xe hết niên hạn thuộc tỉnh này nhưng lại hoạt động trên địa bàn của tỉnh khác ảnh hưởng đến tình hình trật tự an toàn giao thông.

Theo ông Trần Kỳ Hình, Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam: Đề tăng cường quản lý phương tiện hết niên hạn sử

dụng, phương tiện quá hạn kiểm định, Cục Đăng kiểm Việt Nam đề xuất phương án kiểm soát xe cơ giới hết niên hạn sử dụng, xe cơ giới quá hạn kiểm định vẫn tiếp tục lưu hành như: Phát hiện thu hồi biển số và đăng ký xe; Phát hiện những tồn tại thiếu sót trong công tác quản lý Nhà nước, tuyên truyền đến người dân không sử dụng xe hết niên hạn sử dụng; Quy định xử phạt hành chính đối với việc lưu hành xe hết niên hạn;...

Trước mắt, từ ngày 20 đến 30/4 tới đây, Cục Đăng kiểm Việt Nam đề xuất Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia thành lập và chủ trì đoàn làm việc với UBND và Ban An toàn giao thông tại 2 tỉnh Gia Lai và Thanh Hóa phối hợp kiểm tra, kiểm soát những xe hết niên hạn sử dụng và quá hạn kiểm định vẫn lưu hành.

Sau khi thực hiện thí điểm ở 2 địa phương trên sẽ tổng kết, đánh giá rút kinh nghiệm và chuyển giao cho các Ban An toàn giao thông các tỉnh, Sở Giao thông Vận tải và các trung tâm đăng kiểm chủ động phối hợp với các lực lượng liên ngành kiểm tra, kiểm soát nhằm phát hiện, xử lý các xe quá hạn kiểm định tham gia giao thông, xe hết niên hạn sử dụng. Các tỉnh thành phố còn lại triển khai thực hiện từ 10/5 đến 10/6/2015. ❖

UYỄN NHƯ

Năm 2015, ngành Thép hướng mạnh vào thị trường nội địa

Năm 2015, được dự đoán là năm cạnh tranh gay gắt của ngành Thép bởi thép nhập khẩu từ một số nước vào Việt Nam được giảm thuế rất nhiều. Do đó, hiện tại, hầu hết các doanh nghiệp thép đều đang tập trung hướng mạnh vào thị trường nội địa.



Theo Hiệp hội Thép Việt Nam (VSA), lượng tiêu thụ thép năm nay của Việt Nam chỉ xấp xỉ 6 triệu tấn, tăng khoảng 8% so với cùng kỳ.

Theo Bộ Công Thương, trong những tháng đầu năm 2015, tình hình tiêu thụ thép gặp nhiều khó khăn. Nguyên nhân chủ yếu do giá các nguyên liệu đầu vào như phôi thép, thép phế, quặng sắt tiếp tục giảm, cùng với giá xăng dầu liên tục giảm, gây tâm lý chờ đợi của khách hàng.

Bên cạnh đó, nhu cầu thị trường chưa có sự tăng trưởng mạnh do không phải mùa cao điểm về xây dựng và các đơn vị

thương mại hạn chế mua vào để tập trung cho công tác thu hồi công nợ; Nhiều doanh nghiệp điều chỉnh giảm giá bán để đẩy nhanh lượng hàng tồn kho giá cao ra thị trường và giữ thị phần.

Theo Hiệp hội Thép Việt Nam (VSA), lượng tiêu thụ thép năm nay của Việt Nam chỉ xấp xỉ 6 triệu tấn, tăng khoảng 8% so với cùng kỳ; Mức tăng trưởng đạt từ 4 - 5%, tuy nhiên, mức tăng chủ yếu do đẩy mạnh xuất khẩu từ các mặt hàng như tôn mạ màu, mạ kẽm, thép ống các loại... Điều đáng nói, công suất thép xây dựng của các nhà máy trên cả nước hiện lên đến 11 triệu tấn, vượt gần gấp đôi nhu cầu và đang tạo sức ép cạnh tranh vô cùng lớn với các doanh nghiệp trong Ngành.

Để ngành Thép trong nước phát triển ổn định thì rất cần sự vào cuộc quyết liệt của Chính phủ trong việc mở cửa cho các doanh nghiệp có vốn tư nhân đấu thầu cạnh tranh các công trình có vốn nhà nước. Đồng thời, Việt Nam cần học hỏi các nước trong việc chống gian lận thương mại, chống các sản phẩm thép nhập khẩu kém chất lượng. ❖

TC

Hạ thủy tàu kéo căng hiện đại

Chiều ngày 12/3/2015, tại TP. Đà Nẵng, Tổng Công ty Sông Thu (Tổng cục Công nghiệp Quốc phòng) và Tập đoàn Damen (Hà Lan) đã tổ chức lễ hạ thủy tàu ASD 2411/YN 512291 nhân dịp kỷ niệm đóng tàu xuất khẩu chiếc thứ 30 và ký kết hợp đồng đóng mới 4 tàu ASD 2411.

Tàu ASD 2411/YN 512291 là loại tàu kéo căng hiện đại. Với chiều dài 24 mét, chiều rộng 11 mét, công suất 5.600 CV, tàu có tuyến hình và cơ cấu động lực phù hợp, có thể xoay trở dễ dàng ngay cả trong vùng nước hẹp để lái dắt các tàu khác.



Tàu ASD 2411/YN 512291 được hạ thủy

Trong những năm qua, Tổng Công ty Sông Thu và Tập đoàn Damen (Hà Lan) ký kết hợp tác, đã mang lại hiệu quả to lớn trên nhiều mặt về công nghệ đóng tàu, trình độ quản lý, giải quyết việc làm, tạo dựng niềm tin, nâng cao uy tín và xây dựng thương hiệu Sông Thu trong ngành Đóng tàu Việt Nam và bạn hàng quốc tế.

Hiện Sông Thu và Damen đã hợp tác đóng 30 tàu xuất khẩu sang các nước Trung Đông được các chủ tàu và đối tác của Damen đánh giá cao về mặt chất lượng kỹ thuật, mỹ thuật và tiến độ thi công.

Trong lễ hạ thủy tàu ASD 2411/YN 512291, Tổng Công ty Sông Thu và Tập đoàn Damen tiếp tục ký kết hợp đồng đóng mới 4 chiếc tàu cùng loại ASD 2411. ❖

LIU HUONG

Ngư dân có thể vay tới 93% giá trị đóng tàu

Thời gian tới, dự kiến kết quả cho vay theo Nghị định 67 sẽ thực sự khởi sắc và nguồn vốn tín dụng hỗ trợ đến với nhiều bà con ngư dân.

Theo Ngân hàng BIDV, tính đến nay, ngân hàng này đã triển khai ký kết hợp đồng cho vay đóng tàu khai thác xa bờ thực hiện Nghị định 67 của Chính phủ tại các địa phương: Thừa Thiên Huế, Bình Định, Khánh Hòa, Vũng Tàu. Tổng giá trị hợp đồng tín dụng cho vay đến thời điểm hiện tại là 97,7 tỷ đồng, để đóng mới 7 con tàu trong đó hầu hết là tàu vỏ thép theo đúng định hướng của Nghị định 67.

Một tín hiệu rất khả quan, theo đánh giá của BIDV, tích cực, tạo đà cho việc triển khai Nghị định 67 nhanh chóng và đồng bộ trên địa bàn cả nước: Chính phủ đã tổ chức cuộc họp với sự tham dự của các Bộ, ngành liên quan, NHNN, đại diện các NHTM để bàn về tình hình triển khai Nghị định 67. Trên cơ sở những đề xuất, kiến nghị tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, trong thời gian tới, dự kiến kết quả triển khai sẽ thực sự khởi sắc và nguồn vốn tín dụng hỗ trợ của Nghị định 67 sẽ đến được với nhiều bà con ngư dân.

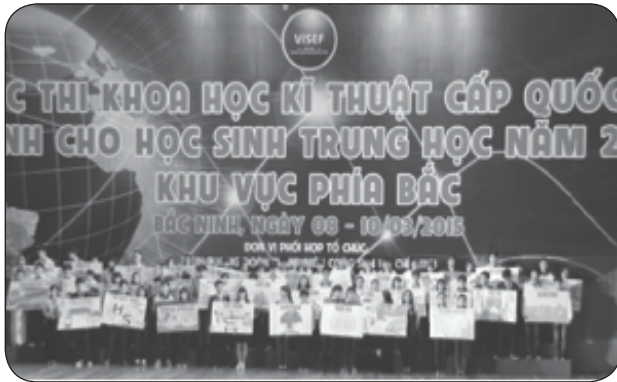
Mới đây, BIDV ký hợp đồng tín dụng hỗ trợ ngư dân tại tỉnh Quảng Nam vay vốn đóng tàu vỏ thép khai thác xa bờ. Đây là hợp đồng tín dụng hỗ trợ ngư dân đầu tiên trên địa bàn tỉnh này. Theo đó, BIDV Quảng Nam ký kết với khách hàng là chủ tàu cá tại huyện Thăng Bình, tỉnh Quảng Nam, vay vốn đóng tàu vỏ thép lưới rê, công suất 822CV, tổng giá trị đầu tư là 12,6 tỷ đồng, trong đó BIDV hỗ trợ cho vay lên tới 93% giá trị, tương đương 11,7 tỷ đồng; Thời hạn cho vay 11 năm; Tài sản thế chấp chính là con tàu hình thành từ vốn vay; Lãi suất cho vay được hỗ trợ theo đúng hướng dẫn tại Nghị định 67.

Dự kiến tàu sẽ được triển khai đóng trong tháng 4/2015, sau khoảng 4 đến 5 tháng sẽ hoàn thiện, bàn giao và đưa vào khai thác, sử dụng. ❖

HÀ TRẦN

Khai mạc cuộc thi Khoa học kỹ thuật dành cho học sinh trung học

Sáng ngày 09/3/2015, Bộ Giáo dục và Đào tạo (GD&ĐT) đã tổ chức khai mạc cuộc thi Khoa học kỹ thuật cấp quốc gia (ViSEF) dành cho học sinh trung học năm 2015, khu vực phía Bắc.



Ảnh: VGP/Nguyệt Hà

Cuộc thi nhằm khuyến khích học sinh trung học nghiên cứu, sáng tạo khoa học, công nghệ, kỹ thuật, vận dụng kiến thức đã học vào giải quyết những vấn đề thực tiễn cuộc sống,...

Bộ trưởng GD&ĐT Phạm Vũ Luận cho biết: Sau khi Bộ GD&ĐT chính thức đưa cuộc thi ViSEF vào tổ chức hằng năm thì hoạt động nghiên cứu khoa học của học sinh trung học trong phạm vi cả nước liên tục phát triển cả về số lượng và chất lượng.

Năm 2013, toàn quốc có 33 sở GD&ĐT tham gia cuộc thi cấp quốc gia, với tổng số 140 dự án dự thi. Năm 2014, có 55 sở GD&ĐT và hai trường THPT trực thuộc tham gia với 299 dự án.

Năm nay, khu vực phía Bắc có 30 Sở GD&ĐT tỉnh, thành phố và 3 trường THPT trực thuộc từ Thừa Thiên-Huế trở ra tham gia với tổng số 205 dự án của 371 học sinh. Cụ thể, ở

cấp THPT có 150 dự án của 271 học sinh, ở cấp THCS có 55 dự án của 100 học sinh. Tổng số lĩnh vực tham gia là 15.

Khu vực phía Nam gồm 31 Sở GD&ĐT tỉnh, thành phố từ Đà Nẵng trở vào, có tổng số 180 dự án của 306 học sinh tham gia. Cụ thể, ở cấp THPT có 130 dự án của 220 học sinh, ở cấp THCS có 50 dự án của 81 học sinh. Tổng số lĩnh vực tham gia là 14.

Các thí sinh có đề tài dự thi tập trung ở các lĩnh vực: Khoa học động vật; Khoa học xã hội và hành vi; Hoá sinh; Sinh học tế bào và Phân tử; Hoá học; Khoa học máy tính; Khoa học Trái đất và hành tinh; Kỹ thuật: Vật liệu và công nghệ sinh học; Kỹ thuật: Kỹ thuật điện và cơ khí,...

Cuộc thi khoa học kỹ thuật cấp quốc gia (ViSEF) nhằm khuyến khích học sinh trung học nghiên cứu, sáng tạo khoa học, công nghệ, kỹ thuật, vận dụng kiến thức đã học vào giải quyết những vấn đề thực tiễn cuộc sống nhằm hình thành năng lực học sinh; Tạo cơ hội để học sinh trung học giới thiệu kết quả nghiên cứu, sáng tạo khoa học, kỹ thuật của mình; Tăng cường trao đổi, giao lưu văn hóa, giáo dục giữa các địa phương; Nâng cao nhận thức của đội ngũ cán bộ quản lý, giáo viên, cha mẹ học sinh và cộng đồng xã hội về ý nghĩa và tầm quan trọng của hoạt động nghiên cứu khoa học trong nhà trường phổ thông.

Cuộc thi đã thu hút, tập hợp được nhiều nhà khoa học từ các trường đại học, cao đẳng, học viện tham gia hướng dẫn, góp ý, chấm, chọn các dự án tham gia từ cuộc thi cấp tỉnh/thành phố đến cấp quốc gia. ❖

NGUYỆT HÀ

Tiêu thụ thép: Khó nhưng vẫn tăng trưởng

Kết thúc năm 2014, thép xây dựng tiêu thụ “cán đích” tăng trưởng khoảng 10%; 2 tháng đầu năm 2015, tiêu thụ sản phẩm thép xây dựng tiếp tục tăng 7,4% so với cùng kỳ năm trước. Việc đẩy mạnh tiêu thụ trong thời gian tới, khi Việt Nam bước vào hội nhập sâu rộng vẫn là yếu tố quan trọng hàng đầu của ngành công nghiệp thép.



Các doanh nghiệp (DN) cần đầu tư công nghệ hiện đại để tiêu hao ít năng lượng, nâng cao chất lượng sản phẩm

Khó nhưng vẫn tăng

Hiệp hội Thép Việt Nam (VSA) cho biết, 2 tháng đầu năm, lượng thép tiêu thụ của các DN thành viên đạt 645.204 tấn, tăng 7,4% so với cùng kỳ năm 2014. Để đạt con số trên là điều hết sức khó khăn đối với các DN sản xuất thép trong nước do phải cạnh tranh với thép nhập khẩu ngày một tăng cao. Tính riêng tháng 1/2015, tổng các sản phẩm và bán thành phẩm thép nhập khẩu vào Việt Nam đạt 1.294.698 tấn, tăng 74% về sản lượng và 58,6% về giá trị nhập

khẩu. Vì vậy, 2 tháng đầu năm, ngành Thép vẫn giữ vững vị thế tăng trưởng 7,4%, đây là “điểm sáng” đáng ghi nhận.

Đánh giá của các chuyên gia ngành thép, vài năm gần đây, sức tiêu thụ của Ngành luôn phải đối mặt với nhiều khó khăn. Nhưng, với sự cố gắng của các DN qua việc tiết giảm tối đa chi phí sản xuất, cho ra sản phẩm thép có giá bán cạnh tranh, nâng cao ý thức, mở rộng thị trường xuất khẩu..., nhờ đó, tiêu thụ thép vẫn giữ đà tăng trưởng ổn định.

Theo ông Nguyễn Văn Sura, Phó Chủ tịch Hiệp hội Thép Việt Nam - mặc dù ngành Thép gặp nhiều khó khăn nhưng cơ bản vẫn giữ được mức tiêu thụ ổn định nhờ Chính phủ ban hành một loạt các chính sách hỗ trợ phát triển kinh tế, nhất là sự hỗ trợ tích cực cho thị trường bất động sản, đã “hâm nóng” thị trường vật liệu xây dựng. Đây là cơ hội giúp đẩy mạnh tiêu thụ sản phẩm thép.

Phải có đầu tư khi hội nhập

Trước ngưỡng cửa hội nhập sâu rộng, Việt Nam sẽ tham gia các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) quan trọng với Liên minh châu Âu (EFTA), Liên minh Hải quan Nga - Belarus-Kazakhstan (VCUFTA), Hiệp định Đối tác kinh tế chiến lược xuyên Thái Bình Dương (TPP) và tham gia Cộng đồng Kinh tế ASEAN,... Bên cạnh thuận lợi do có nhiều hỗ trợ từ chính sách của nhà nước, nỗ lực tự thân nhưng ngành Thép cũng đang phải đối mặt với nhiều thách thức: Thị trường trong nước cung vượt cầu, ngoài nước phải luôn cảnh giác với nhiều vụ kiện phòng vệ thương mại, đặc biệt phải đối mặt với các tập đoàn có vốn đầu tư nước ngoài lớn mạnh,...

(xem tiếp trang 13)

Ô tô "made in Việt Nam": Ai dám đầu tư lớn?



Công nghiệp ô tô Việt: Giấc mơ bao giờ thành hiện thực?

Rất nhiều mục tiêu, tham vọng đặt cho ngành Công nghiệp ô tô Việt Nam, nhưng ai là người thực hiện thì đến nay vẫn chưa thấy và thời gian cũng không còn. Tất cả vẫn đang ngóng đợi những chính sách cụ thể, rõ ràng.

Thời gian đã cạn vẫn phải chờ

Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành Công nghiệp ô tô Việt Nam cho 10, 20 năm nữa đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào cuối tháng 7, đầu tháng 8/2014.

Rất nhiều mục tiêu, tham vọng đặt cho ngành Công nghiệp Ô tô Việt Nam, song, câu hỏi đặt ra là ai sẽ đảm nhận trọng trách này? Đến nay vẫn chưa có câu trả lời rõ ràng. Chắc chắn, muốn phát triển công nghiệp ô tô phải dựa vào các doanh nghiệp (DN), nhưng bản thân các DN cũng đang loay hoay, chưa rõ sẽ phải làm thế nào.

Một loạt doanh nghiệp

ô tô FDI tên tuổi, có tiềm lực tài chính, có thương hiệu mạnh, nắm giữ bí quyết công nghệ, đủ năng lực sản xuất vẫn cho hay chưa có quyết định có đầu tư vào sản xuất ô tô tại Việt Nam. Tất cả vẫn ngóng chờ chính sách cụ thể từ Chính phủ.

Với DN 100% vốn trong nước, Công ty Cổ phần Ô tô Xuân Kiên (Vinaxuki) thời gian qua đã đầu tư rất lớn cho sản xuất ô tô, từ gia công khuôn mẫu, dập chi tiết thân xe, thiết bị cắt Plasma, hàn, sơn hiện đại... sản xuất được khung xe ô tô các loại, kể cả xe con dưới 9 chỗ, với tỷ lệ nội địa hóa đạt trên 40%. Tuy nhiên, DN này đang lâm vào cảnh khốn khó do thiếu vốn và không đưa ra thị trường được mẫu xe nào đáng chú ý, kể cả xe tải, đang phải bán sắt vụn lấy tiền trả lương người lao động.

Tập đoàn Trường Hải, ngoài xe tải và xe khách, cũng đang lắp ráp một loạt thương hiệu xe con như Mazda, Kia, Peugeot... Ngoài dây chuyền

lắp ráp xe hiện đại, Trường Hải hiện đã đầu tư sản xuất một số linh kiện, song chủ yếu vẫn là những sản phẩm giản đơn như kính chắn gió, ghế ngồi, cản trước...

Dự án đình đám nhất của DN này là sản xuất động cơ được chuyển giao công nghệ từ tập đoàn Hyundai Hàn Quốc, nhưng đã chấm dứt từ đầu năm 2014. Lý do: Đã hết thời gian cam kết chuyển giao công nghệ mà nhà máy vẫn chưa được xây dựng. Dự án sản xuất động cơ ô tô mới đang trong quá trình đàm phán với Hyundai, hy vọng năm 2016 sẽ khởi động lại và sản xuất động cơ tiêu chuẩn Euro 4 chứ không phải Euro 2 như trước. Tuy nhiên, thành công hay không còn phụ thuộc vào cái "gật đầu" của Hyundai, hiện vẫn chưa có gì rõ ràng.

Công ty Hyundai Thành Công vừa hoàn tất đầu tư giai đoạn 1 nhà máy ô tô, với tổng số vốn 80 triệu USD, trong đó có dây chuyền hàn khung xe tự động công suất 40.000 xe các