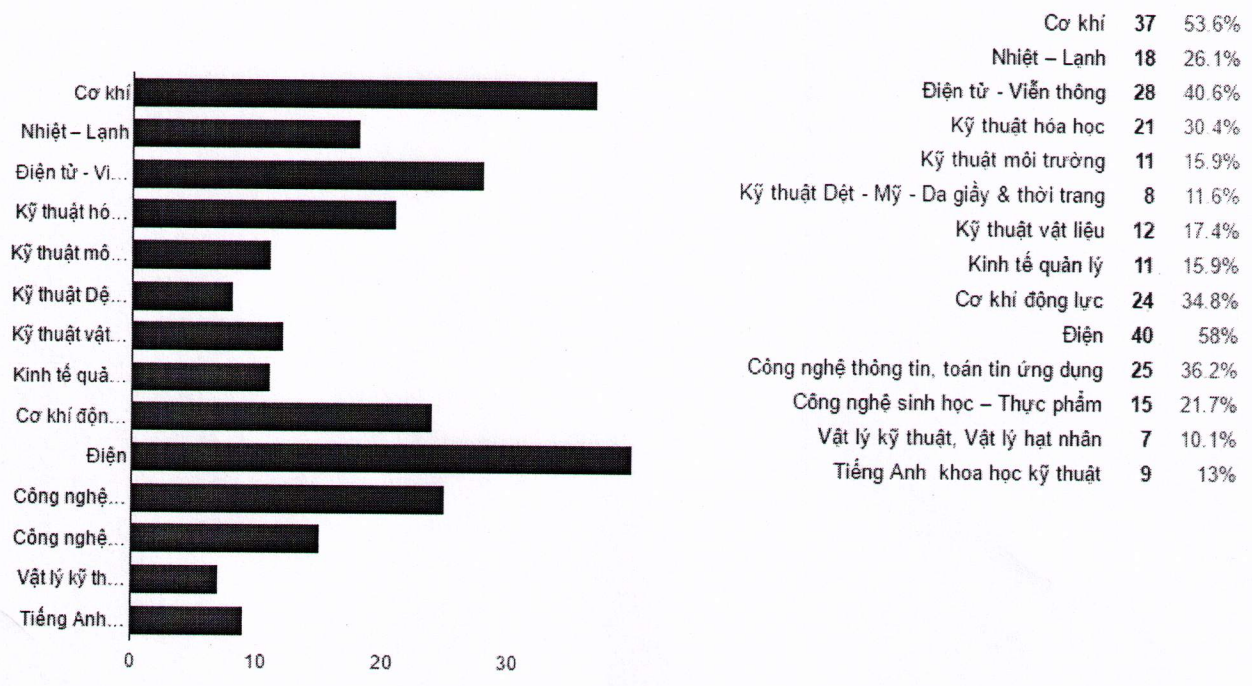


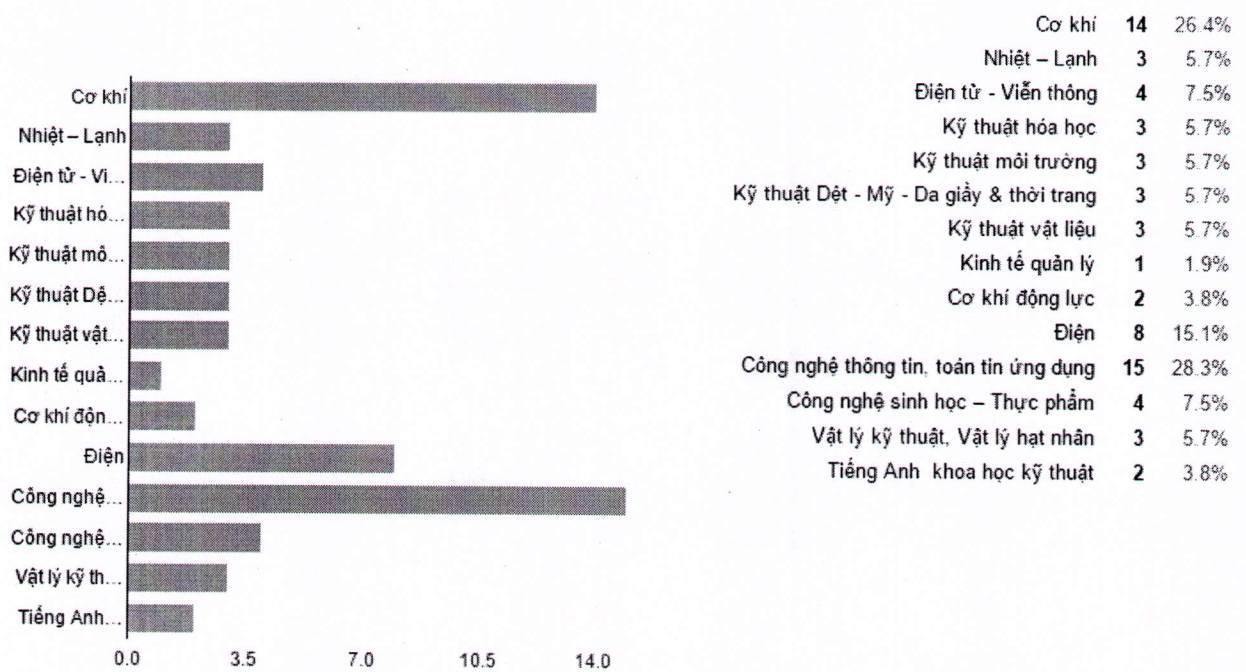
TỔNG HỢP KẾT QUẢ KHẢO SÁT 2016

74 DOANH NGHIỆP, CƠ QUAN SỬ DỤNG NHÂN LỰC TỪ ĐHBKHN

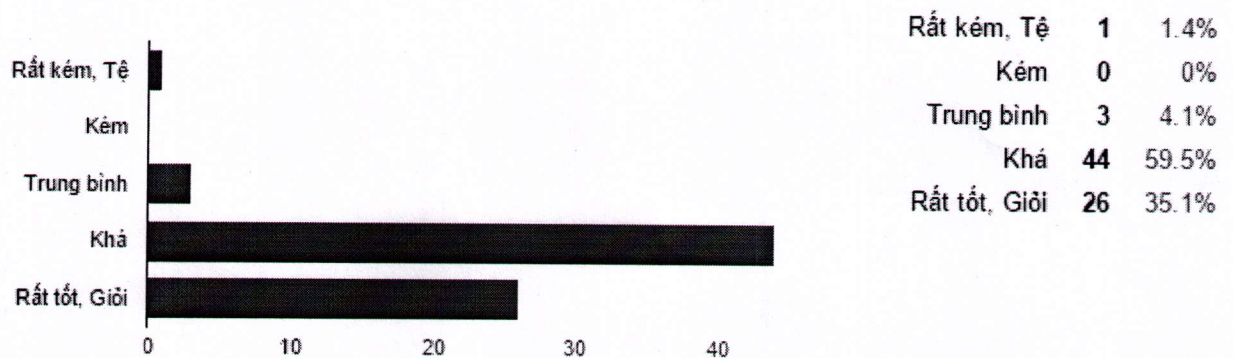
1. Số lượng cán bộ công nhân viên hiện đang làm việc tại Quý cơ quan/ Doanh nghiệp



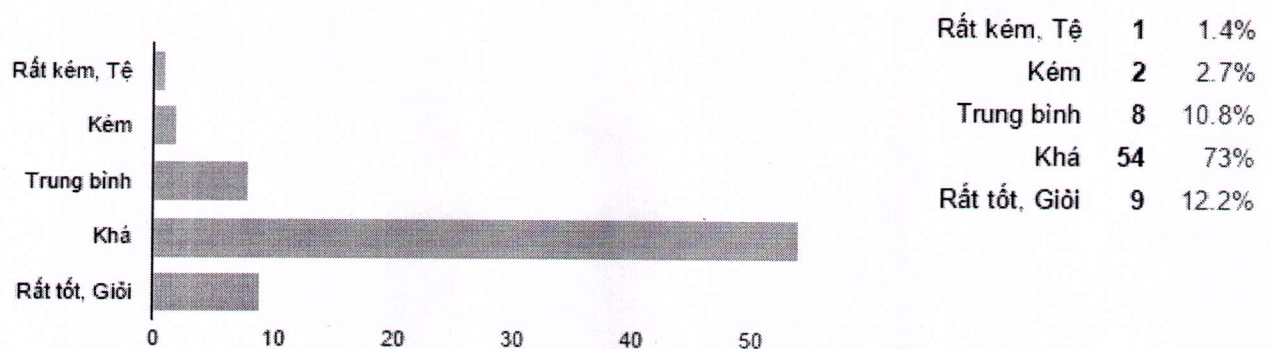
2. Nhu cầu tuyển dụng Kỹ sư ĐHBKHN của doanh nghiệp giai đoạn 2016 - 2020



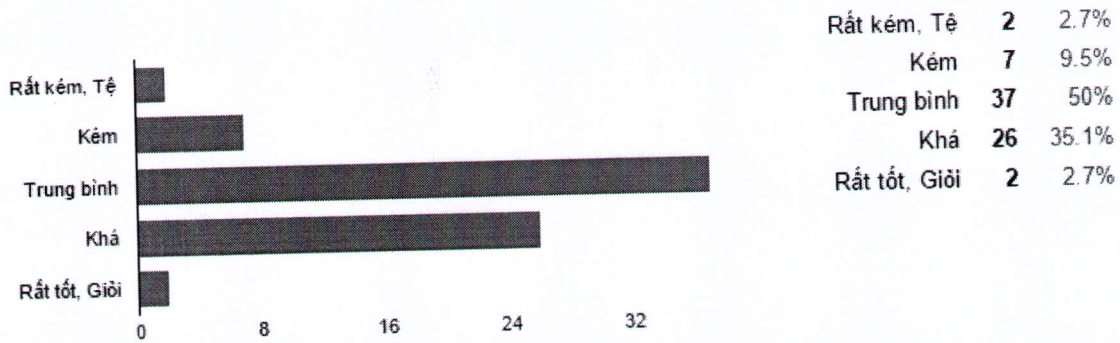
3. Kiến thức chuyên ngành



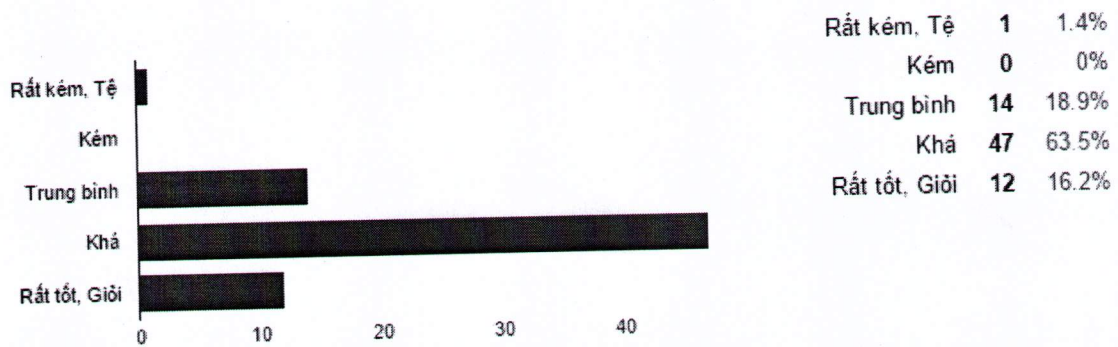
4. Kỹ năng chuyên môn nghề nghiệp



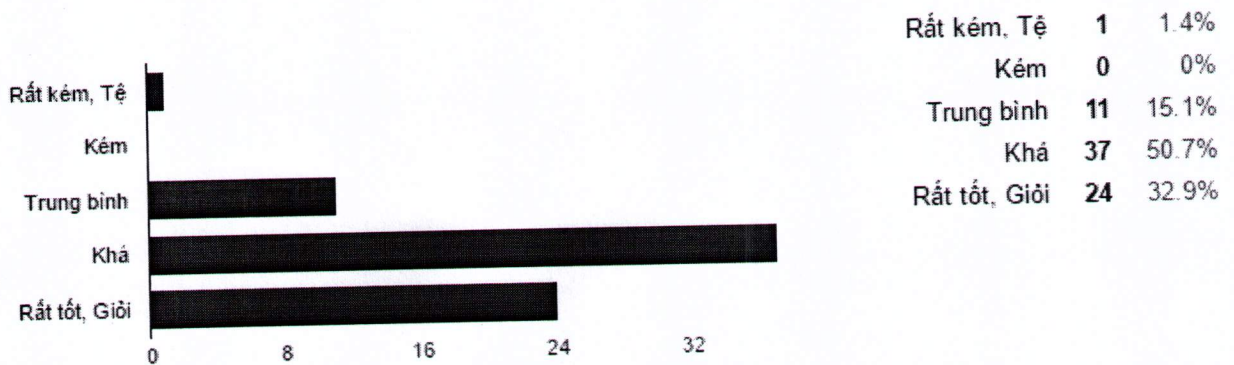
5. Khả năng sử dụng ngoại ngữ trong công việc



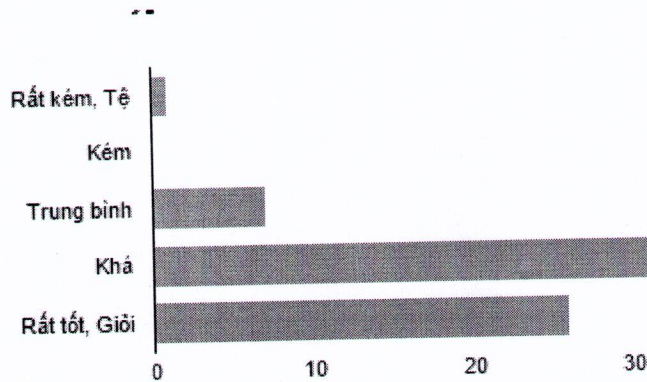
6. Kỹ năng tin học và sử dụng máy vi tính



7. Ý thức chấp hành nội quy, quy định, kỷ luật lao động

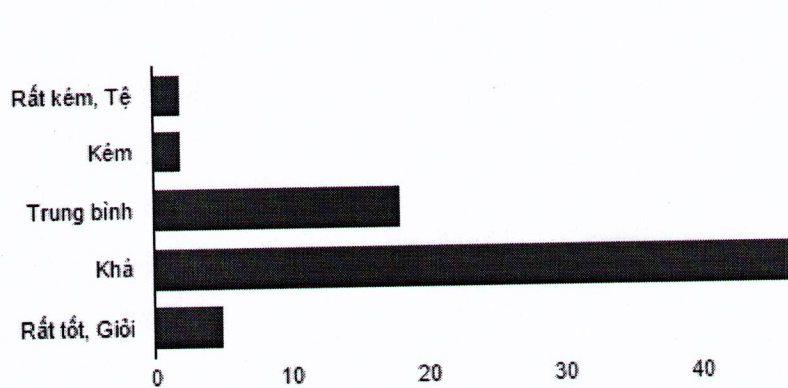


8. Phẩm chất cá nhân



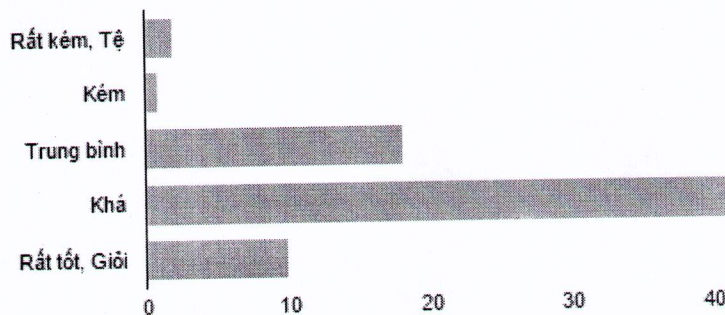
Rất kém, Tệ	1	1.4%
Kém	0	0%
Trung bình	7	9.5%
Khá	40	54.1%
Rất tốt, Giỏi	26	35.1%

9. Khả năng giao tiếp, truyền đạt thông tin và xây dựng mối quan hệ trong tập thể



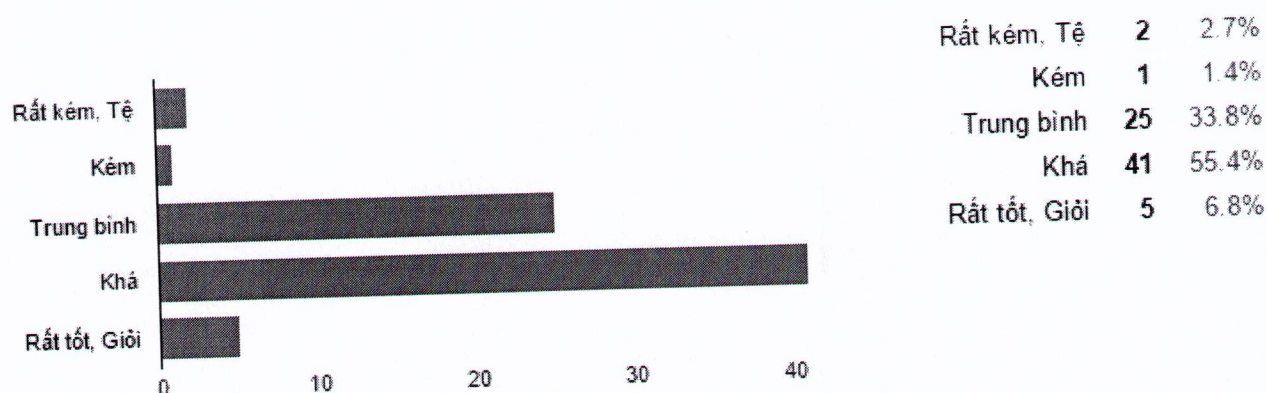
Rất kém, Tệ	2	2.7%
Kém	2	2.7%
Trung bình	18	24.3%
Khá	47	63.5%
Rất tốt, Giỏi	5	6.8%

10. Kỹ năng làm việc

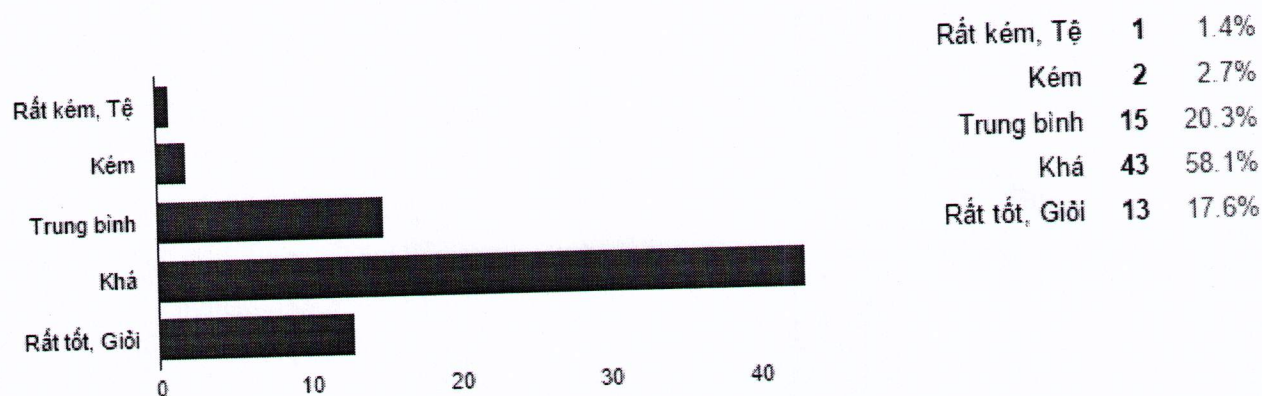


Rất kém, Tệ	2	2.7%
Kém	1	1.4%
Trung bình	18	24.3%
Khá	43	58.1%
Rất tốt, Giỏi	10	13.5%

11. Kỹ năng lãnh đạo và quản lý nhóm

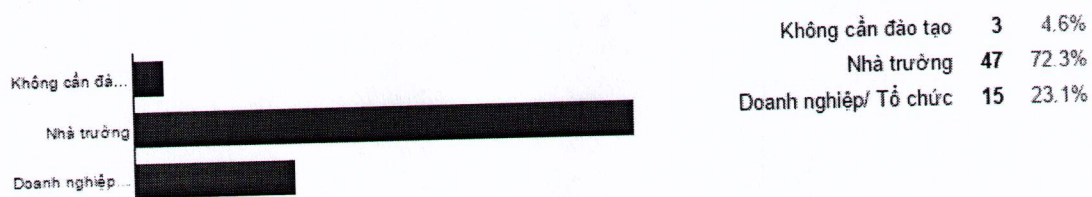


12. Khả năng đặt mục tiêu và phát triển nghề nghiệp trong tương lai

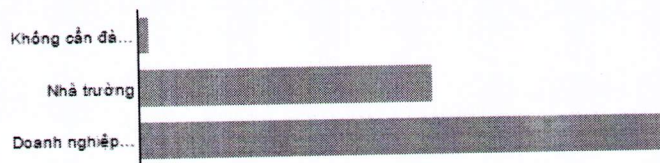


13. Theo Quý vị, sinh viên và kỹ sư Bách khoa cần được đào tạo thêm ở những tiêu chí nào dưới đây và nên do ai đào tạo

13.1. Kiến thức chuyên ngành

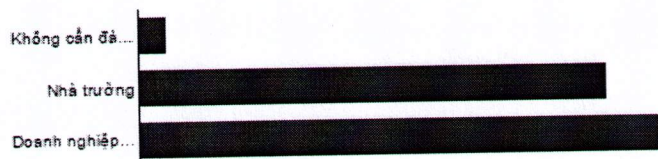


13.2. Kỹ năng chuyên môn nghề nghiệp



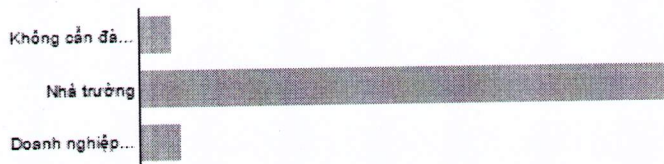
Không cần đào tạo	1	1.5%
Nhà trường	24	35.3%
Doanh nghiệp/ Tổ chức	43	63.2%

13.3. Kỹ năng mềm



Không cần đào tạo	2	2.8%
Nhà trường	33	45.8%
Doanh nghiệp/ Tổ chức	37	51.4%

13.4. Khả năng ngoại ngữ



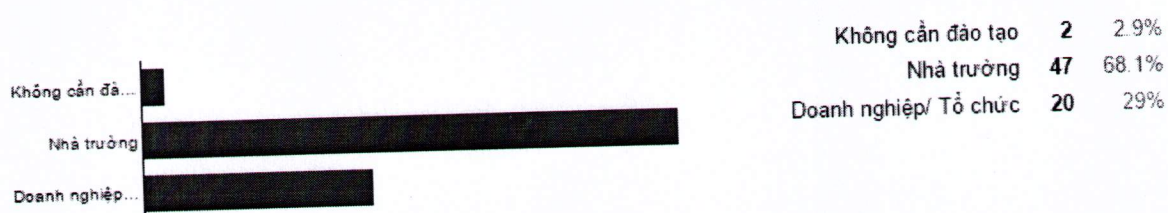
Không cần đào tạo	4	5.5%
Nhà trường	64	87.7%
Doanh nghiệp/ Tổ chức	5	6.8%

13.5. Kỹ năng tin học và sử dụng máy vi tính

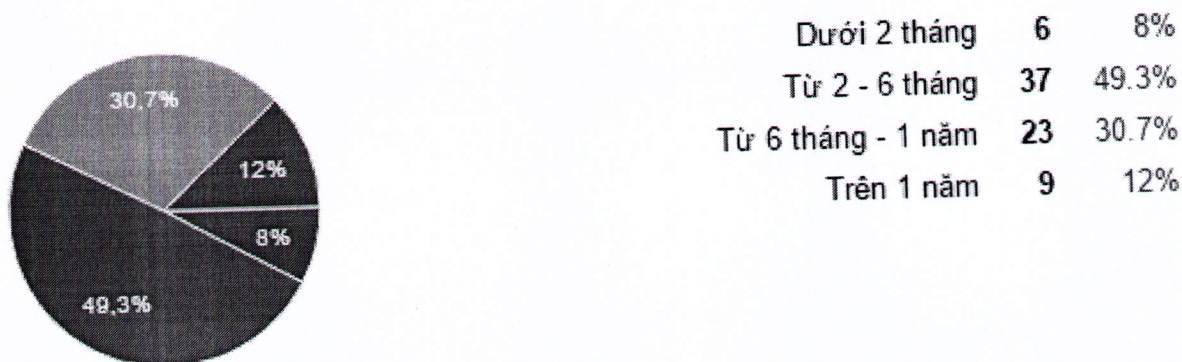


Không cần đào tạo	10	15.4%
Nhà trường	49	75.4%
Doanh nghiệp/ Tổ chức	6	9.2%

13.6. Ý thức, thái độ và nhận thức về bản thân và xã hội



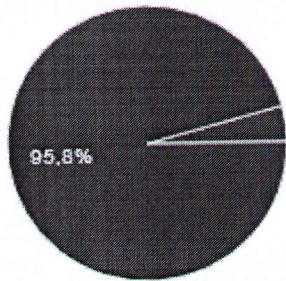
14. Đối với kỹ sư Bách khoa mới tốt nghiệp, thời gian hội nhập công việc trung bình tính theo tháng



15. Chất lượng chung của kỹ sư Bách khoa được đánh giá

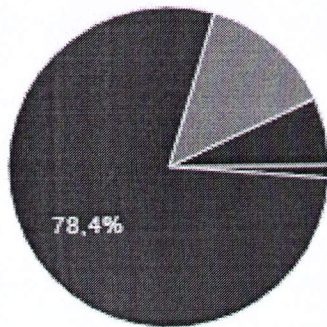


16. Quý vị có muốn tiếp tục tuyển dụng kỹ sư Bách khoa khi có nhu cầu



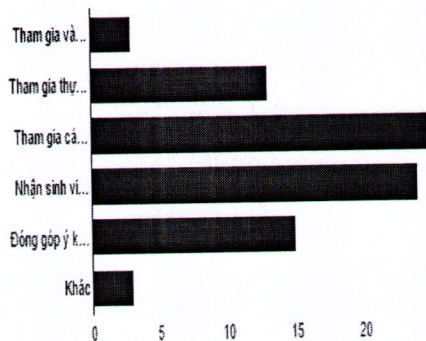
Có	69	95.8%
Còn phải cân nhắc	3	4.2%
Không	0	0%

17. So với một số chương trình đào tạo tương tự của các trường Đại học khác, Quý vị đánh giá kỹ sư Bách khoa ra sao



Thấp hơn	1	1.4%
Cao hơn	58	78.4%
Ngang bằng	10	13.5%
Khác	5	6.8%

18. Quý vị có thể đóng góp gì để Trường ĐH Bách khoa Hà Nội xây dựng và thực hiện chương trình đào tạo chất lượng và hiệu quả hơn



Tham gia vào quá trình xây dựng nội dung chương trình.	3	4.2%
Tham gia thực hiện đào tạo như giảng dạy, phối hợp tổ chức hội thảo, seminar, nói chuyện chuyên đề...	13	18.3%
Tham gia các buổi nói chuyện về hướng nghiệp, giới thiệu cơ hội việc làm.	25	35.2%
Nhận sinh viên thực tập.	24	33.8%
Đóng góp ý kiến phản hồi về chất lượng sinh viên và kỹ sư ĐHBK Hà Nội.	15	21.1%
Khác	3	4.2%

19 Những điểm yếu khác của kỹ sư Bách khoa

- Các kiến thức khi mới ra trường chỉ ở mức dưới cơ bản, chưa sẵn sàng để làm việc, còn phải đào tạo thêm rất nhiều. Có kiến thức về kỹ thuật nhưng không hiểu biết các vấn đề mang tính luật định. VD: Một kỹ sư xây dựng hiểu được rằng một thiết bị nâng hay một công trình xây dựng cần thiết phải được đăng kiểm thế nào, ở cấp độ nào nhưng đối với KS BKHN, đăng kiểm thiết bị (bồn bể áp lực, thiết bị nâng...) là điều quá mới mẻ
- Các kỹ năng thực tế liên quan đến nghề nghiệp kém. Không đủ thông tin để nhận biết thực tế các doanh nghiệp đang cần và thiếu gì.
- Thiếu thực tế, thiếu sức vóc và kiên trì.
- Thiếu kĩ năng phỏng vấn
- Ngoại ngữ chưa tốt
- Chưa tâm huyết với nghề
- Tiếng Anh, Kỹ năng mềm kém
- Chậm thay đổi - bảo thủ - không nhiệt tình với hoạt động tập thể
- Kĩ năng mềm cần được bổ sung và đào tạo tốt hơn. Kĩ năng trình bày/viết email, văn bản còn chưa tốt
- Đối với sinh viên mới ra trường giai đoạn gần đây thường có tình trạng có kiến thức chuyên ngành nhưng chưa sâu, có dấu hiệu thụ động theo sự hướng dẫn của thầy/cô. Một số ngành học có kỹ năng tiếng Anh yếu.
- Ngoại ngữ chưa tốt
- Sinh viên mới ra trường chưa có định hướng rõ ràng trong công việc
- Mức độ cam kết với tổ chức chưa cao, hay nhảy việc
- Ngoại ngữ và kỹ năng mềm chưa thực sự tốt. Tự tin là tốt nhưng đôi khi tự tin thái quá thành ra kiêu ngạo một chút.
- Thiếu sự gan bo lau dai voi cong ty
- Các bạn mới ra trường chưa có nhiều kinh nghiệm thực tế
- Khả năng sử dụng ngoại ngữ còn yếu - Khả năng truyền đạt thông tin và xây dựng đội ngũ còn hạn chế, nhiều bạn tỏ ra hơi rụt rè trong các hoạt động tập thể.
- Phương pháp luận làm việc rất kém
- Rất thiếu kiến thức và kỹ năng thực tế khi mới ra trường. Chưa định hướng được công việc thực tế, mơ mộng.
- Làm thương mại còn hạn chế. Khả năng tham gia chính trị một số đồng chí còn chưa tốt. Tập trung quá vào chuyên môn mà chưa để ý nhiều việc khác. nâng cao hơn nữa khả năng xây dựng các văn bản
- Yếu ngoại ngữ
- Thiếu năng lực quản lý,
- Khả năng giao tiếp tiếng anh chưa tốt - Cần bổ sung tư duy kinh tế kỹ thuật
- Kỹ năng thực hành, trình độ ngoại ngữ, giao tiếp, văn hóa ứng xử, khả năng quản trị kinh doanh và khởi nghiệp chưa đồng đều
- Kỹ năng giao tiếp, tạo thiện cảm còn chưa tương xứng với trình độ, kiến thức chuyên ngành

- Khả năng ngoại ngữ, kỹ năng diễn thuyết, giao tiếp chưa cao
- Kỹ năng thực hành chưa tốt.

20. Các ý kiến khác

1. Cần có nhiều chương trình liên kết với các doanh nghiệp, các hội chợ tuyển dụng hàng năm, thăm quan doanh nghiệp, kiến tập tại doanh nghiệp mà các doanh nghiệp lớn còn đặt hàng đào tạo theo yêu cầu. Sinh viên các trường được thực hành thực tế nhiều, nắm được mặt trang thiết bị và có thể làm chủ khi vận hành hoặc lắp đặt. Họ cũng biết được công ty A cần gì, công ty B cần gì và có sự chuẩn bị đầu tư trước khi ra trường. Các chương trình liên kết đào tạo quốc tế cũng đang đem lại nhiều thay đổi về chất lượng đầu ra. Nếu Bách Khoa Hà Nội ngữ quên trên đỉnh (là trường kỹ thuật hàng đầu) thì sẽ tạo ra các lứa sinh viên ảo tưởng về năng lực bản thân do tốt nghiệp trường top đầu nhưng rất yếu thực tế, thiếu sự sáng tạo và nặng lý thuyết. Một số sinh viên nổi bật là do năng lực cá nhân không phải do hệ thống đào tạo và những con số đó là thiểu số. Một trường đào tạo tốt là trường phải tạo ra số đông các Kỹ Sư, Cử Nhân khi tốt nghiệp làm được việc, tạo ra nhiều đóng góp cho doanh nghiệp, cho đất nước. Hoặc đơn giản hơn là họ có được thu nhập ngay sau khi tốt nghiệp (nếu họ làm được việc và doanh nghiệp không phải mất công đào tạo lại). Những góp ý trên đây với mong muốn xây dựng trường ngày một tốt hơn nên có phần gai góc và động chạm, rất mong quý trường không vì những điều đó mà cảm thấy khó chịu. Xin cảm ơn!
2. Chúng tôi sẵn sàng chia sẻ hướng nghiệp cho sinh viên, Và sẽ tạo nhiều cơ hội việc làm nhất cho sinh viên quý trường. Trân trọng !
3. Nên phối hợp với các doanh nghiệp để nhận đặt hàng các vấn đề do doanh nghiệp đang gặp phải để giải quyết
4. Ngoài nhận sinh viên thực tập, FSS còn sẵn lòng tham gia các cơ hội giới thiệu việc làm, đóng góp ý kiến phản hồi về chất lượng sinh viên và kỹ sư của trường
5. Ngoài kiến thức về chuyên ngành, nên đào tạo thêm cho sinh viên các kỹ năng mềm, cách giao tiếp và truyền đạt thông tin, làm việc trong nhóm.
6. Nhận sinh viên thực tập
7. Hy vọng được hợp tác lâu dài với nhà trường.
8. Rất mong sự hợp tác giữa Trường Đại Học Bách Khoa và Viện Đo lường Việt Nam
9. - Các chương trình đào tạo ở trường cần mang tính tương tác cao hơn nên có 1 buổi tranh luận, hội thảo.
 - Các kỹ sư cần được đi thực tập nhiều hơn và nghiêm túc hơn. Cần có buổi thảo luận để trao đổi kinh nghiệm giữa các sinh viên thực tập và có sự hướng dẫn của giáo viên.
 - Cần có nhiều bài tập lớn hay các chương trình phối hợp nghiên cứu để sinh viên biết phát huy cách đặt vấn đề và tự nghiên cứu.

- Giảm bớt các môn học nâng cao mà thay vào đó là các buổi giới thiệu về ứng dụng của các môn học đó cũng như các tài liệu tham khảo. Gợi ý sinh viên ứng dụng các kiến thức này vào bài tập lớn hoặc đề tài nghiên cứu.
- Giới thiệu về các luật định, tiêu chuẩn liên quan đến ngành nghề (hiện nay trường chỉ giới thiệu tiêu chuẩn thiết kế chung chung...)

10. Kỹ sư cần được đào tạo dựa trên nhu cầu của doanh nghiệp vì thế giáo trình đào tạo cần phải cập nhật những đòi hỏi đó.

Kỹ sư Bách Khoa là kỹ sư ứng dụng, nghĩa là học trên thiết bị và yêu cầu thực tế, tránh nghiên cứu sâu vào học thuật, lý thuyết.

Kỹ sư Bách Khoa chưa có những kỹ năng mềm tốt, đây là một yêu cầu bắt buộc khi làm việc và phát triển (kỹ năng thuyết trình, kỹ năng làm việc nhóm, kỹ năng quản lý tiến độ, thời gian v.v..)

Các nội dung học đại cương cần cắt bỏ giảm xuống khoảng 1 năm. Tăng thời gian thực tập và kiến tập tốt nghiệp tại doanh nghiệp từ 3 tháng lên thành 1 năm.

Các môn học chuyên ngành cần sát với thực tế khách quan, chấp nhận những điều đã được chứng minh thay vì đi chứng minh lại.

Cần mời các chủ doanh nghiệp, hoặc các cựu sinh viên về trường đào tạo những nội dung mới mà doanh nghiệp đang cần hoặc chia sẻ về định hướng nghề, hoạch định tương lai.

11. Thiếu thực hành, thực tập, chưa thực sự đầu tư mạnh vào hướng nghiệp cho sinh viên.

12. Đẩy mạnh đào tạo ngoại ngữ, học chuyên ngành bằng ngoại ngữ.

Tham gia thực hành, thực tập các dự án thực tế nhiều hơn

13. Chương trình đào tạo sinh viên nên bổ sung thêm các khóa đào tạo kỹ năng mềm, định hướng phát triển bản thân. Ngoài ra nên dạy thêm các kiến thức chuyên môn cơ bản cho các bạn sinh viên công nghệ thông tin như Clean Code, Coding convention... để các bạn nhanh chóng bắt nhịp với công việc

14. Thực tập dài hơn tại doanh nghiệp ít nhất 3 tháng.

Một số môn chuyên môn nên mời giảng viên hoặc giảng viên của Doanh nghiệp

Một số môn về quản trị sản xuất cần đến doanh nghiệp học thực tế.

15. Cần hiện đại hóa trang thiết bị trong giảng dạy, thực hành. Cập nhật các thiết bị thực tế để học sinh không bị bất ngờ. Cần tập trung dạy chuyên ngành sớm và nhiều hơn. Hạn chế dần các môn đại cương, lý thuyết chung không liên quan đến ngành học.

16. - Cần chú trọng trình độ tay nghề, kỹ năng khởi sự doanh nghiệp và quản trị doanh nghiệp. Trình độ ngoại ngữ ít nhất 2 thứ tiếng trở lên. Khả năng lập trình điện toán.

- Chú trọng chtr kỹ sư thực hành. Văn hóa ĐHBKHN, xây dựng thương hiệu dựa trên chất lượng đào tạo, văn hóa

-Phối hợp với DN, công ty, nhà máy các tỉnh trong quá trình đào tạo thực tập, giảng dạy trực tiếp. tăng thời gian thực tế, giảm thời gian học lý thuyết chay

17. - Đào tạo về kỹ năng mềm ...

- Thêm các môn học về đạo đức nghề nghiệp: Khá nhiều sinh viên nhận thức sai lầm về các việc nên làm và không nên làm trong doanh nghiệp, đặc biệt là về mặt tài nguyên, mã nguồn công ty.

- Thêm các chương trình thực tập cho sinh viên ở doanh nghiệp từ năm 4, 5.

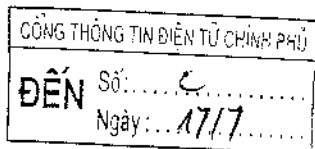
THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh Phúc

Số: 1168 /QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 16 tháng 7 năm 2014

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam
đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035**



THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;
Xét đề nghị của Bộ Công Thương,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 với các nội dung chủ yếu sau:

1. Quan điểm

a) Công nghiệp ô tô là ngành tạo động lực quan trọng thúc đẩy sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa, cần được khuyến khích phát triển bằng những chính sách ổn định, nhất quán và dài hạn.

b) Phát triển ngành công nghiệp ô tô trên cơ sở phát huy tiềm năng của doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế nhằm đáp ứng từng bước nhu cầu trong nước và nhu cầu an ninh, quốc phòng của đất nước.

c) Đến năm 2035: Ngành công nghiệp ô tô bảo đảm hiệu quả tổng thể về kinh tế - xã hội cũng như các yêu cầu về môi trường và xu hướng sử dụng năng lượng tiết kiệm, đáp ứng nhu cầu trong nước và tham gia vào chuỗi sản xuất, chế tạo ô tô thế giới, có giá trị xuất khẩu lớn,

2. Chiến lược

Phát huy nội lực của mọi thành phần kinh tế trong nước; chú trọng liên kết, hợp tác với các tập đoàn sản xuất ô tô lớn trên thế giới để phát triển ngành công nghiệp ô tô đồng bộ với phát triển hạ tầng giao thông, đáp ứng cơ bản nhu cầu trong nước về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, phù hợp với chính sách tiêu dùng và các yêu cầu về bảo vệ môi trường, tiết kiệm năng lượng; nâng cao năng lực cạnh tranh để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới; tạo động lực thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế của cả nước theo hướng hiện đại.

Các nhóm sản phẩm ưu tiên:

a) Đối với xe tải và xe khách từ 10 chỗ trở lên

Chú trọng phát triển dòng xe tải nhỏ đa dụng phục vụ cho sản xuất nông nghiệp, nông thôn và các loại xe khách tầm trung và tầm ngắn chạy liên tỉnh, huyện, nội đô... phù hợp với điều kiện địa hình, hạ tầng giao thông trong nước với giá thành hợp lý, an toàn và tiện dụng.

b) Đối với xe chở người đến 9 chỗ

Tập trung vào dòng xe cá nhân kích thước nhỏ, tiêu thụ ít năng lượng phù hợp với hạ tầng giao thông và thu nhập của người dân.

c) Đối với xe chuyên dụng

Lựa chọn sản xuất, lắp ráp một số chủng loại xe có nhu cầu lớn (xe chở beton, xe xitec, xe phục vụ an ninh, quốc phòng ...); khuyến khích sản xuất xe nông dụng nhỏ đa chức năng (kết hợp vận tải hàng hoá với một hay nhiều tính năng như làm đất, bơm nước, phát điện, phun thuốc sâu...) để đáp ứng nhu cầu của đồng bào vùng nông thôn và miền núi.

d) Đối với công nghiệp hỗ trợ

Tiếp cận và ứng dụng công nghệ để chế tạo được các chi tiết, linh kiện quan trọng như bộ truyền động, hộp số, động cơ, thân vỏ xe... cho một vài chủng loại xe; tăng cường hợp tác với các hãng ô tô lớn để lựa chọn chủng loại phụ tùng, linh kiện mà Việt Nam có thể sản xuất để đảm nhận vai trò mắt xích trong chuỗi sản xuất - cung ứng toàn cầu, trên cơ sở đó đầu tư công nghệ tiên tiến, sản xuất phục vụ xuất khẩu.

3. Mục tiêu

a) Mục tiêu tổng quát

Xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trở thành ngành công nghiệp quan trọng, đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, tham gia xuất khẩu, tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của các ngành công nghiệp khác và nâng cao năng lực cạnh tranh để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới.

b) Mục tiêu cụ thể

- Số lượng xe sản xuất trong nước:

+ Năm 2020, tổng sản lượng xe đạt ~ 227.500 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 114.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 14.200 chiếc, xe tải ~ 97.960 chiếc, xe chuyên dụng ~ 1.340 chiếc.

+ Năm 2025, tổng sản lượng xe đạt ~ 466.400 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 237.900 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 29.100 chiếc, xe tải ~ 197.000 chiếc, xe chuyên dụng ~ 2.400 chiếc.

+ Năm 2035, tổng sản lượng xe đạt ~ 1.531.400 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 852.600 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 84.400 chiếc, xe tải ~ 587.900 chiếc,

xe chuyên dụng ~ 6.500 chiếc.

- Tỷ lệ số xe sản xuất lắp ráp so với nhu cầu nội địa:

+ Năm 2020, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm ~ 67%, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt ~ 60%, từ 10 chỗ trở lên đạt ~ 90%, xe tải đạt ~ 78%, xe chuyên dụng đạt ~ 15%.

+ Năm 2025, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm ~ 70%, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt ~ 65%, từ 10 chỗ trở lên đạt ~ 92%, xe tải đạt ~ 78%, xe chuyên dụng đạt ~ 18%.

+ Năm 2035, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm ~ 78%, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt ~ 75%, từ 10 chỗ trở lên đạt ~ 94%, xe tải đạt ~ 82%, xe chuyên dụng đạt ~ 23%.

- Phát triển công nghiệp hỗ trợ:

+ Giai đoạn đến năm 2020, cơ bản hình thành ngành công nghiệp hỗ trợ cho sản xuất ô tô. Phần đầu đáp ứng ~ 35% (tính theo giá trị) nhu cầu về linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước.

+ Giai đoạn 2021 - 2025 bắt đầu sản xuất được một số chi tiết quan trọng trong bộ phận truyền động, hộp số, động cơ (nhất là cho xe khách và xe tải nhẹ), từng bước tham gia hệ thống cung ứng sản phẩm hỗ trợ trong chuỗi giá trị toàn cầu của ngành công nghiệp ô tô thế giới.

+ Giai đoạn 2026 - 2035, tiếp tục phát triển công nghiệp hỗ trợ cho sản xuất ô tô, phần đầu trở thành nhà cung cấp quan trọng nhiều loại linh kiện, phụ tùng cho ngành công nghiệp ô tô khu vực và thế giới. Đáp ứng trên 65% (tính theo giá trị) nhu cầu về linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước.

Cụ thể tỷ lệ giá trị sản xuất chế tạo trong nước đối với sản xuất ô tô: đến năm 2020, xe đến 9 chỗ đạt 30 - 40%, từ 10 chỗ trở lên đạt 35 - 45%, xe tải đạt 30 - 40%, xe chuyên dụng đạt 25 - 35%; đến năm 2025, xe đến 9 chỗ đạt 40 - 45%, từ 10 chỗ trở lên đạt 50 - 60%, xe tải đạt 45 - 55%, xe chuyên dụng đạt 40 - 45%; đến năm 2035, xe đến 9 chỗ đạt 55 - 60%, từ 10 chỗ trở lên đạt 75 - 80%, xe tải đạt 70 - 75%, xe chuyên dụng đạt 60 - 70%.

- Về xuất khẩu:

+ Năm 2020, tổng lượng xe xuất khẩu đạt ~ 20.000 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 5.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 5.000 chiếc, xe tải ~ 10.000 chiếc. Giá trị xuất khẩu linh kiện và phụ tùng đạt ~4 tỷ USD.

+ Năm 2025, tổng lượng xe xuất khẩu đạt ~ 37.000 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 15.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 7.000 chiếc, xe tải ~ 15.000 chiếc. Giá trị xuất khẩu linh kiện và phụ tùng đạt ~ 5 tỷ USD.

+ Năm 2035, tổng lượng xe xuất khẩu đạt ~ 90.000 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 50.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 15.000 chiếc, xe tải ~ 25.000 chiếc. Giá trị xuất khẩu linh kiện và phụ tùng đạt ~ 10 tỷ USD.

4. Định hướng

- Xác định và thiết lập đối tác chiến lược, khuyến khích đầu tư các dự án đủ lớn để tạo dựng thị trường cho công nghiệp hỗ trợ. Khuyến khích sản xuất dòng xe thân thiện môi trường (xe tiết kiệm nhiên liệu, xe hybrid, xe sử dụng nhiên liệu sinh học, xe chạy điện...), đáp ứng các yêu cầu về tiêu chuẩn khí thải theo lộ trình đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Tập trung đầu tư cải tiến, nâng cấp công nghệ để nâng cao chất lượng sản phẩm bảo đảm hợp chuẩn quốc tế.

- Hình thành một số trung tâm/cụm liên kết công nghiệp ô tô tập trung trên cơ sở tổ chức, sắp xếp lại sản xuất. Đẩy mạnh hợp tác - liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, các cơ sở nghiên cứu - triển khai và các cơ sở đào tạo thuộc mọi thành phần kinh tế để nâng cao hiệu quả đầu tư và tăng cường khả năng chuyên môn hoá.

- Hoàn thiện hệ thống luật pháp và phát triển hạ tầng giao thông đảm bảo an toàn giao thông; nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng yêu cầu của thị trường.

5. Một số giải pháp và cơ chế chính sách

a) Giải pháp

- Xây dựng Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô, cụ thể hoá một số nội dung của Chiến lược này.

- Xây dựng Chương trình/Kế hoạch hành động trong khuôn khổ quan hệ đối tác chiến lược của Việt Nam với các quốc gia có công nghiệp ô tô phát triển.

- Lựa chọn một số bộ phận quan trọng trong chuỗi giá trị cấu thành ô tô đưa vào Danh mục sản phẩm cơ khí trọng điểm.

- Nghiên cứu thiết lập các điều kiện kinh doanh cần thiết đối với ô tô nhập khẩu đồng thời hoàn thiện, bổ sung tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu đối với ô tô sản xuất trong nước để bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, phù hợp với thông lệ quốc tế.

b) Cơ chế chính sách

- Nghiên cứu, rà soát, cải cách các chính sách thuế, phí (thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc và linh, phụ kiện; thuế tiêu thụ đặc biệt...) bảo đảm khả thi và ổn định lâu dài, phù hợp với các cam kết quốc tế trong quá trình hội nhập.

- Rà soát, điều chỉnh chính sách cho vay dài hạn vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước với lãi suất phù hợp theo từng thời kỳ đối với những dự án sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô.

- Hoàn thiện đồng bộ các cơ chế, chính sách liên quan nhằm đạt những mục tiêu phát triển của công nghiệp ô tô, đặc biệt đối với những dự án đầu tư sản xuất xe thân thiện môi trường.

- Bảo đảm nhất quán, ổn định hệ thống chính sách trong thời gian tối thiểu 10 năm, phù hợp với xu thế hội nhập để tạo sự tin tưởng đối với người tiêu dùng và nhà sản xuất, làm tiền đề cho các hoạt động đầu tư.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Công Thương

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và các Bộ, ngành liên quan dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về các chính sách để thực hiện Chiến lược Phát triển ngành công nghiệp Ô tô Việt Nam.

- Xây dựng Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cho giai đoạn đến năm 2030, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Chủ trì công bố và tổ chức triển khai thực hiện Chiến lược này.

- Xác định rõ đối tác chiến lược trong việc phát triển ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ nhằm tham gia vào chuỗi giá trị phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu.

2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương và các Bộ, ngành liên quan xây dựng hệ thống chính sách tăng cường khả năng thu hút nguồn vốn đầu tư nước ngoài để phát triển công nghiệp ô tô.

3. Bộ Tài chính

Phối hợp với Bộ Công Thương và các Bộ, ngành có liên quan rà soát và đề xuất các chính sách tín dụng ưu đãi, thuế và phí phù hợp nhằm khuyến khích phát triển ngành công nghiệp ô tô đáp ứng mục tiêu Chiến lược đề ra.

4. Bộ Khoa học và Công nghệ

Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan ban hành các tiêu chuẩn quy phạm kỹ thuật đối với xe ô tô sản xuất trong nước, phù hợp với tiêu chuẩn toàn cầu; xây dựng hàng rào kỹ thuật đối với xe ô tô nhập khẩu.

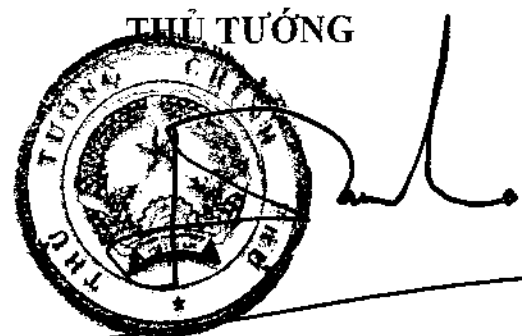
Điều 3. Các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong quá trình chỉ đạo, thực hiện Chiến lược này, theo chức năng, nhiệm vụ của mình cần đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ giữa Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô với các Chiến lược, Quy hoạch, các nhiệm vụ kinh tế-xã hội của từng Bộ, ngành và địa phương. Khi ban hành các chính sách mới phải bảo đảm nguyên tắc kế thừa và không trái với chủ trương phát triển ngành công nghiệp ô tô đã được phê duyệt.

Điều 4. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 175/2002/QĐ-TTg ngày 03 tháng 12 năm 2002 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020.

Điều 5. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng các cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Thủ trưởng các cơ quan có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Văn phòng TW và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các UB của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- UB Giám sát tài chính QG;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Các Tập đoàn kinh tế, Tổng công ty nhà nước;
- Các Hiệp hội: DN Cơ khí VN, ô tô VN;
- VPCP: BTCN, các PCN, TGĐ Công TTĐT ;
các Vụ : TH, KTTH, QHQT, KGVX ;
- Lưu: Văn thư, KTN (3b). 330



Nguyễn Tấn Dũng

Phân tích nhu cầu nhân lực của thị trường lao động cơ khí động lực

I. Quyết định Số: 1168/QĐ-TTG của Thủ Tướng Chính Phủ phê duyệt chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô việt nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035

<http://baochinhphu.vn/Chi-dao-quyet-dinh-cua-Chinh-phu-Thu-tuong-Chinh-phu/Ke-hoach-hanh-dong-phat-trien-nganh-cong-nghiep-o-to/240195.vgp>

II. Hội nghị toàn quốc về nhu cầu nhân lực của thị trường lao động ngành CKĐL

<http://baothainguyen.org.vn/tin-tuc/trong-tinh/hoi-thao-quoc-gia-ve-dao-tao-nhan-luc-nganh-co-khi-dong-luc-243908-205.html>

III. Các bài báo Phân tích nhu cầu nhân lực của thị trường lao động CKĐL

<http://vpcp.chinhphu.vn/Home/Day-manh-phat-trien-nganh-cong-nghiep-o-to/20173/21196.vgp>

<http://vneconomy.vn/pho-thu-tuong-cong-nghiep-oto-viet-nam-da-phat-trien-hon-20181030090959738.htm>

<https://bnews.vn/apec-2017-co-hoi-tot-cho-cac-nganh-cong-nghiep-viet-nam/66032.html>

<http://www.verizonreallysucks.com/du-bao-nhu-cau-nhan-luc-nganh-o-trong-5-nam-toi/>

<https://advice.vietnamworks.com/vi/career/thi-truong-lao-dong/doanh-nghiep-oto-tranh-gianh-nhan-luc.html>

http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/noidungchienluocphattrienkinhtexahoi?_piref135_16002_135_15999_15999.strutsAction=ViewDetailAction.do&_piref135_16002_135_15999_15999.docid=2995&_piref135_16002_135_15999_15999.substract=