



BỘ XÂY DỰNG
TRUNG TÂM CÔNG NGHỆ THÔNG TIN

THÔNG TIN

**XÂY DỰNG CƠ BẢN
& KHOA HỌC
CÔNG NGHỆ
XÂY DỰNG**

MỖI THÁNG 2 KỲ

19

Tháng 10 - 2025

HỘI NGHỊ GIAO BAN 9 THÁNG NĂM 2025 VÀ NHIỆM VỤ TRỌNG TÂM QUÝ IV NĂM 2025

Ngày 03/10/2025



Bộ trưởng Trần Hồng Minh chủ trì Hội nghị giao ban 9 tháng năm 2025 và nhiệm vụ trọng tâm quý IV năm 2025.



Hội nghị được tổ chức theo hình thức trực tiếp kết hợp trực tuyến.

THÔNG TIN
**XÂY DỰNG CƠ BẢN
& KHOA HỌC
CÔNG NGHỆ
XÂY DỰNG**

THÔNG TIN CỦA BỘ XÂY DỰNG
MỖI THÁNG 2 KỶ

TRUNG TÂM CÔNG NGHỆ THÔNG TIN

PHÁT HÀNH
NĂM THỨ HAI SÁU

19

SỐ 19 - 10/2025



TRUNG TÂM CÔNG NGHỆ THÔNG TIN

TRỤ SỞ: 37 LÊ ĐẠI HÀNH - HÀ NỘI

TEL : (024) 38.224464

(024) 39760271

Email: tinbai@moc.gov.vn

GIẤY PHÉP SỐ: 595/BTT

CẤP NGÀY 21/9/1998

MỤC LỤC

Văn bản quản lý

Văn bản các cơ quan TW

- Chính phủ ban hành Nghị quyết triển khai Nghị quyết số 220/2025/QH15 ngày 27 tháng 6 năm 2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh 5

- Chính phủ ra Nghị quyết ban hành Kế hoạch hành động của Chính phủ thực hiện Thông báo kết luận số 81-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2025 của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư xây dựng trường học cho các xã biên giới 7

- Chính phủ ban hành Nghị định Quy định chi tiết về 9 việc thực hiện dự án áp dụng loại hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao

- Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hà Tĩnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 11

Văn bản của địa phương

- Ninh Bình ban hành Quyết định Phân cấp thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng và chủ trì giải quyết sự cố công trình xây dựng 13

CHỊU TRÁCH NHIỆM PHÁT HÀNH
ThS. NGUYỄN NGỌC QUANG
Phó giám đốc Trung tâm
Công nghệ thông tin

Ban biên tập:
ThS. NGUYỄN NGỌC QUANG
(Trưởng ban)

CN. NGUYỄN THỊ HOÀI LÂM
ThS. LÊ ĐỨC TOÀN
ThS. VŨ HỒNG NHUNG
ThS. NGUYỄN THỊ MAI ANH
ThS. TRẦN THỊ NGỌC ANH
CN. TRẦN ĐÌNH HÀ
CN. VŨ THÚY HOA
CN. NGUYỄN KIM CÚC
CN. NGUYỄN THỊ KIỀU ANH

- Bắc Ninh ban hành Quyết định Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết Khu công nghiệp Quang Châu 2 (tỷ lệ 1/500)	14
- Hà Tĩnh ra Quyết định ban hành Quy định một số nội dung về công tác thẩm định và quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn	16
- Lai Châu ra Quyết định quy định thẩm quyền thu hồi; thanh lý; xử lý tài sản trong trường hợp bị mất, bị hủy hoại đối với tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	18

Khoa học công nghệ xây dựng

- Sẵn sàng cho Tuần lễ Công trình xanh và Giao thông xanh Việt Nam năm 2025	19
- Bộ Xây dựng thẩm định Nhiệm vụ Quy hoạch chung Khu kinh tế Ninh Cơ, tỉnh Ninh Bình, đến năm 2050	20
- Bộ Xây dựng định hướng Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2050	21
- Nghiên cứu sử dụng khai thác dữ liệu đa chiều cho xe tự hành	24
- Trung Quốc: Tiêu chuẩn nhà ở chất lượng cao chính thức được ban hành, ngành vật liệu và nội thất cần “phát triển song hành” cùng nhà ở	25
- Một số giải pháp giao thông thông minh	27
- Trí tuệ nhân tạo có thể thay thế kiểm soát viên không lưu?	31
- Cảnh báo lũ quét đô thị	33
- Tận dụng thủy tinh tái chế để tăng độ bền cho gạch xây dựng	35

Thông tin

- 9 tháng đầu năm, Bộ Xây dựng cơ bản hoàn thành các kế hoạch công tác	37
- Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải tổ chức Hội nghị Khoa học chào mừng 69 năm thành lập Viện	40
- Cảng Thiên Tân thể hiện vai trò trung tâm trong kết nối đường biển - đường sắt	42
- Trung Quốc: Các doanh nghiệp đồ nội thất tìm kiếm tăng trưởng bằng nhiều con đường “ra biển lớn”	44
- California ban hành Dự luật SB 72 để hiện đại hóa kế hoạch cung cấp nước và đặt ra các mục tiêu cung cấp dài hạn	47



VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

Chính phủ ban hành Nghị quyết triển khai Nghị quyết số 220/2025/QH15 ngày 27 tháng 6 năm 2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh

Ngày 25/09/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 297/NQ-CP triển khai Nghị quyết số 220/2025/QH15 ngày 27 tháng 6 năm 2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh (sau đây gọi là Dự án) được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 220/2025/QH15 ngày 27 tháng 6 năm 2025 bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật, tiến độ, chất lượng công trình, quản lý chặt chẽ và sử dụng vốn tiết kiệm, hiệu quả, công khai, minh bạch, cụ thể như sau:

Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần

a) Nhóm dự án thành phần đầu tư theo hình thức đầu tư công

- Chủ tịch UBND Thành phố Hồ Chí Minh và chủ tịch UBND các tỉnh Đồng Nai, Tây Ninh thực hiện thẩm quyền của người quyết định đầu tư, tổ chức lập, thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi và quyết định phê duyệt dự án.

- Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

b) Nhóm dự án thành phần thực hiện theo phương thức đối tác công tư

- UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh Đồng Nai, Tây Ninh tổ chức thẩm định và phê duyệt các dự án thành phần theo quy

định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

- Việc quản lý và sử dụng vốn ngân sách nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng được bố trí từ nguồn vốn đầu tư công trong các dự án thành phần thực hiện theo phương thức đối tác công tư được thực hiện theo quy định tại khoản 5 Điều 70 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

c) Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định, phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường các dự án thành phần thực hiện theo quy định tại Nghị định số 136/2025/NĐ-CP của Chính phủ và quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

Chủ tịch UBND Thành phố Hồ Chí Minh và Chủ tịch UBND các tỉnh Đồng Nai, Tây Ninh và người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền áp dụng hình thức chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đối với các gói thầu tư vấn, phi tư vấn, tư vấn lập điều chỉnh quy hoạch, thi công xây dựng hạ tầng khu tái định cư. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

Đối với việc khai thác các mỏ khoáng sản nhóm IV và khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường thuộc khoáng sản nhóm III theo quy định của Luật Địa chất và khoáng sản phục vụ Dự án được áp dụng các cơ chế tại Nghị quyết số 220/2025/QH15 ngày 27 tháng 6 năm

2025 của Quốc hội.

Sau khi khai thác khoáng sản đủ khối lượng cung cấp cho Dự án, nhà thầu có trách nhiệm thực hiện nghĩa vụ cải tạo, phục hồi môi trường, bàn giao mỏ khoáng sản và đất đai để địa phương quản lý theo quy định pháp luật về khoáng sản và pháp luật khác liên quan.

Thủ tục cấp, gia hạn, điều chỉnh giấy phép khai thác khoáng sản thực hiện theo quy định tại Nghị định số 193/2025/NĐ-CP ngày 02 tháng 7 năm 2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Địa chất và khoáng sản, Thông tư số 36/2025/TT-BNNMT ngày 02 tháng 7 năm 2025 của Bộ Nông nghiệp và Môi trường quy định về khai thác khoáng sản, khai thác tận thu khoáng sản và thu hồi khoáng sản.

Cho phép UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh Đồng Nai, Tây Ninh triển khai đồng thời một số công việc liên quan đến công tác thu hồi, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xác định các bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong giai đoạn chuẩn bị dự án, bao gồm:

a) Tổ chức lập, phê duyệt, bàn giao hồ sơ thiết kế cắm cọc giải phóng mặt bằng của các dự án thành phần theo từng giai đoạn (tùy thuộc mức độ phức tạp về kỹ thuật của từng đoạn tuyến) để thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Hồ sơ thiết kế cắm cọc giải phóng mặt bằng trên sẽ được cập nhật đảm bảo phù hợp dự án đầu tư được duyệt.

b) Tổ chức rà soát, phê duyệt, điều chỉnh quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất bảo đảm đủ cơ sở, căn cứ thực hiện công tác thu hồi, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; thực hiện các công việc khác có liên quan tới công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.

c) Trên cơ sở hồ sơ thiết kế cắm cọc giải

phóng mặt bằng được phê duyệt, các địa phương xác định sơ bộ nhu cầu tái định cư, rà soát quỹ đất, quỹ nhà tái định cư để xác định địa điểm, hình thức tái định cư; tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt các dự án thành phần bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và tổ chức thực hiện các bước tiếp theo; tổ chức lập quy hoạch và dự án đầu tư xây dựng các khu tái định cư; triển khai thực hiện việc giải phóng mặt bằng khu tái định cư (nếu có).

d) Các địa phương xác định vị trí diện tích các bãi đổ chất thải rắn xây dựng đáp ứng nhu cầu của các dự án thành phần; thực hiện các công việc liên quan như đánh giá tác động môi trường, giải phóng mặt bằng các bãi đổ chất thải rắn xây dựng (nếu có) bảo đảm tiến độ thi công.

Cho phép triển khai đồng thời các thủ tục để rút ngắn thời gian thực hiện các công việc: thẩm định, quyết định phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường; điều chỉnh cục bộ các quy hoạch có liên quan đến Dự án để đảm bảo tiến độ triển khai các dự án thành phần; các thủ tục nêu trên cần đảm bảo nguyên tắc kết quả thực hiện của một số công việc được thực hiện ở bước trước là cơ sở để triển khai các công việc tiếp theo theo quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng.

Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có liên quan chịu trách nhiệm thực hiện các nội dung của Nghị quyết này.

Nghị quyết này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

(Xem toàn văn tại <https://vanban.chinhphu.vn/>)

**Chính phủ ra Nghị quyết ban hành Kế hoạch
hành động của Chính phủ thực hiện Thông báo
kết luận số 81-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2025
của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư xây dựng
trường học cho các xã biên giới**

Chính phủ ra Nghị quyết ban hành Kế hoạch hành động của Chính phủ thực hiện Thông báo kết luận số 81-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2025 của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư xây dựng trường học cho các xã biên giới

Ngày 26/09/2025, Chính phủ đã ra Nghị quyết số 298/NQ-CP ban hành Kế hoạch hành động của Chính phủ thực hiện Thông báo kết luận số 81-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2025 của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư xây dựng trường học cho các xã biên giới. Ban hành kèm theo Nghị quyết này Kế hoạch hành động của Chính phủ thực hiện Thông báo kết luận số 81-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2025 của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư xây dựng trường học cho các xã biên giới (sau đây gọi tắt là Kế hoạch hành động), với các nội dung chính sau đây:

Mục tiêu, yêu cầu:

- Quán triệt và thực hiện nghiêm túc, có hiệu quả chủ trương của Đảng tại Thông báo kết luận số 81-TB/TW ngày 18/7/2025 của Bộ Chính trị về đầu tư xây dựng trường học cho các xã biên giới, tạo sự thống nhất trong nhận thức, hành động của các cấp, các ngành, các cơ quan trung ương, các cấp chính quyền địa phương, sự đồng thuận trong Nhân dân và toàn xã hội.

- Căn cứ Nghị quyết, các bộ, ngành, địa phương được giao nhiệm vụ tại Nghị quyết này xây dựng Kế hoạch hành động trên nguyên tắc “6 rõ: rõ người, rõ việc, rõ trách nhiệm, rõ thẩm quyền, rõ thời gian, rõ kết quả” và tổ chức triển

khai thực hiện, kiểm tra, giám sát, đánh giá việc thực hiện Nghị quyết, bảo đảm tiến độ, chất lượng, hiệu quả đầu tư xây dựng trường học cho các xã biên giới theo đúng kết luận của Bộ Chính trị tại Thông báo số 81-TB/TW ngày 18/7/2025, không để xảy ra tham nhũng, thất thoát, lãng phí, tiêu cực.

- Chủ trương xây dựng trường học cho các xã biên giới theo kết luận của Bộ Chính trị tại Thông báo số 81-TB/TW ngày 18/7/2025 là một quyết sách lớn, có ý nghĩa chính trị - xã hội và nhân văn sâu sắc, thể hiện sự quan tâm đặc biệt của Đảng, Nhà nước đối với đồng bào, chiến sĩ, đặc biệt là các cháu học sinh tại vùng phen dậu của Tổ quốc. Đây là một nhiệm vụ chính trị trọng tâm, cấp bách trong phát triển kinh tế - xã hội và thực hiện chính sách đại đoàn kết dân tộc nhằm nâng cao dân trí, đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực, tạo nguồn cán bộ là người dân tộc, địa phương, chăm lo đời sống vật chất và tinh thần cho đồng bào vùng biên giới, góp phần củng cố quốc phòng, an ninh. Trước mắt thí điểm đầu tư hoàn thành xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp, mở rộng 100 trường trong năm 2025 (chậm nhất đến ngày 30/8/2026). Các trường này sẽ là hình mẫu để sau đó tiếp tục triển khai diện rộng, hoàn thành mục tiêu đầu tư xây dựng 248 trường trong 2-3 năm tới.

- Thiết kế trường học theo hướng “mở”, linh hoạt, đa dạng, phù hợp văn hóa dân tộc, địa hình, điều kiện tự nhiên, khí hậu từng vùng,

từng địa điểm; ưu tiên cây xanh và giữ cảnh quan tự nhiên, bảo đảm đồng bộ, đầy đủ công năng, hiện đại, bền vững, tuyệt đối an toàn và có thể linh hoạt là trường phổ thông nội trú liên cấp tiểu học và trung học cơ sở, hoặc kết hợp cả cấp trung học phổ thông nếu phù hợp quy hoạch, đặc điểm địa hình và nhu cầu của từng địa phương.

Những nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu: Để đạt được các mục tiêu, yêu cầu nêu trên, các bộ, ngành, địa phương liên quan cần cụ thể hóa và khẩn trương, quyết liệt tổ chức triển khai thực hiện các nhiệm vụ sau đây:

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan đến chế độ, chính sách và các điều kiện bảo đảm tổ chức hoạt động của trường phổ thông nội trú liên cấp tiểu học và trung học cơ sở.

- Áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để triển khai, thực hiện đầu tư.

- Triển khai thực hiện đầu tư xây dựng các trường phổ thông nội trú liên cấp tại các xã biên giới đất liền

- Tổ chức vận hành, duy trì hoạt động của các trường sau đầu tư

Các trường được đầu tư phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật, quy mô, diện tích trường, lớp. Tổng diện tích đất xây dựng mỗi trường khoảng từ 5 đến 10 hécta, quy mô khoảng 30 lớp/trường, tương ứng với khoảng 1.000 học sinh/trường, bảo đảm kết nối đầy đủ hạ tầng kỹ thuật điện, nước sạch, nước thải, giao thông, viễn thông,... Để bảo đảm phù hợp với thực tế và đạt hiệu quả đầu tư, đối với những địa bàn xã biên giới đất liền có đặc thù địa hình chia cắt, hiểm trở, thiếu mặt bằng, dân cư thưa thớt, mật

độ thấp, tổng diện tích đất xây dựng mỗi trường có thể nhỏ hơn 5 hécta, nhưng phải bảo đảm yêu cầu không thấp hơn diện tích đất tối thiểu đã quy định trong tiêu chuẩn cơ sở vật chất trường phổ thông và quy mô học sinh có thể ít hơn 30 lớp, tương ứng dưới 1.000 học sinh/trường; đối với những địa bàn xã biên giới đất liền có dân cư tập trung đông, mật độ cao, quy mô có thể lớn hơn 30 lớp/trường, tương ứng trên 1.000 học sinh/trường. Địa điểm xây dựng trường bảo đảm khai thác tối đa điều kiện tự nhiên, lưu ý khả năng ứng phó thiên tai (sạt lở đất, bão, lũ,...), biến đổi khí hậu (nắng, gió, nhiệt độ,...); bảo đảm hạ tầng kỹ thuật có liên quan (điện, nước sạch, nước thải, giao thông, viễn thông...); cơ sở vật chất các trường được đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại, đầy đủ công năng với các phân khu chức năng chính: khu học tập và hỗ trợ học tập; khu hành chính quản trị và phụ trợ (điều hành); khu nội trú, công vụ; khu rèn luyện thể chất (sân chơi, thể dục thể thao), khu hoạt động văn hóa, nghệ thuật (nhà văn hóa, nhà đa năng,...); khu phục vụ sinh hoạt (nhà ăn, nhà bếp, kho bếp...) và hoạt động trải nghiệm, tăng gia sản xuất; các trường phải có đầy đủ nhà tắm, nhà vệ sinh bảo đảm rộng rãi, sạch sẽ, đủ nước sinh hoạt và không để xảy ra tình trạng quá tải trong quá trình sử dụng; có hệ thống hạ tầng kỹ thuật đầy đủ (sân, đường, cống, hàng rào, hệ thống cấp nước sạch sinh hoạt, hệ thống thoát nước thải, cơ sở hạ tầng thông tin,...) và phải bảo đảm tuyệt đối an toàn.

(Xem toàn văn tại <https://vanban.chinhphu.vn/>)

Chính phủ ban hành Nghị định Quy định chi tiết về việc thực hiện dự án áp dụng loại hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao

Ngày 03/10/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 256/NĐ-CP Quy định chi tiết về việc thực hiện dự án áp dụng loại hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao, với các nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh:

- Nghị định này quy định chi tiết một số điều của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư về việc thực hiện dự án áp dụng loại hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao (dự án BT), gồm: Điều 11 về quy trình thực hiện dự án BT; Điều 42 về phương pháp và tiêu chuẩn đánh giá hồ sơ dự thầu; Điểm a khoản 2a Điều 45 về dự án BT thanh toán bằng quỹ đất; Điểm b khoản 2a Điều 45 về dự án BT thanh toán bằng ngân sách nhà nước.

- Nghị định này không áp dụng đối với dự án BT không yêu cầu thanh toán quy định tại điểm c khoản 2a Điều 45 của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

- Cơ chế quản lý tài chính dự án, lãi vay sau thời gian xây dựng đối với dự án BT thanh toán bằng quỹ đất thực hiện theo quy định của Chính phủ quy định cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư và cơ chế thanh toán, quyết toán đối với dự án áp dụng loại hợp đồng BT.

Đối tượng áp dụng: Nghị định này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân tham gia hoặc có liên quan đến việc thực hiện dự án BT quy định tại khoản 1 Điều 1 của Nghị định này.

Quy trình thực hiện dự án BT:

1. Đối với dự án BT thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Quốc hội, quy trình thực hiện như sau:

- Lập, thẩm định báo cáo nghiên cứu tiền

khả thi, trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư;

- Lập, thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi, phê duyệt dự án;

- Lựa chọn nhà đầu tư; lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật (trong trường hợp thiết kế ba bước) hoặc thiết kế bản vẽ thi công (trong trường hợp thiết kế hai bước) và dự toán; ký kết và thực hiện hợp đồng dự án.

2. Đối với dự án BT thanh toán bằng ngân sách nhà nước hoặc dự án BT kết hợp thanh toán bằng quỹ đất và ngân sách nhà nước, trừ dự án quy định tại khoản 1 và khoản 4 Điều này, quy trình thực hiện như sau:

- Lập, thẩm định báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư, quyết định chủ trương đầu tư;

- Lập, thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi hoặc báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng đối với dự án BT thuộc trường hợp lập báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng; phê duyệt dự án;

- Lựa chọn nhà đầu tư; lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật (trong trường hợp thiết kế ba bước) hoặc thiết kế bản vẽ thi công (trong trường hợp thiết kế hai bước) và dự toán; ký kết và thực hiện hợp đồng dự án.

3. Đối với dự án BT thanh toán bằng quỹ đất, trừ dự án quy định tại khoản 1 và khoản 4 Điều này, quy trình thực hiện như sau:

- Lập, thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi hoặc báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng đối với dự án BT thuộc trường hợp lập báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng; phê duyệt dự án;

- Lựa chọn nhà đầu tư; lập, thẩm định, phê

duyet thiết kế kỹ thuật (trong trường hợp thiết kế ba bước) hoặc thiết kế bản vẽ thi công (trong trường hợp thiết kế hai bước) và dự toán; ký kết và thực hiện hợp đồng dự án.

4. Đối với dự án BT thanh toán bằng quỹ đất do nhà đầu tư đề xuất thuộc trường hợp chỉ định nhà đầu tư theo quy định tại Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, trừ dự án quy định tại khoản 1 Điều này, quy trình thực hiện như sau:

- Nhà đầu tư đề xuất dự án, lập báo cáo nghiên cứu khả thi kèm theo hồ sơ năng lực và dự thảo hợp đồng;

- Cơ quan có thẩm quyền tổ chức thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi, phê duyệt dự án và kết quả chỉ định nhà đầu tư, dự thảo hợp đồng; thiết kế kỹ thuật (trong trường hợp thiết kế ba bước) hoặc thiết kế bản vẽ thi công (trong trường hợp thiết kế hai bước) và dự toán;

- Ký kết và thực hiện hợp đồng dự án.

5. Cơ quan có thẩm quyền được thực hiện thủ tục thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật (trong trường hợp thiết kế ba bước) hoặc thiết kế bản vẽ thi công (trong trường hợp thiết kế hai bước) và dự toán của công trình dự án BT quy định tại điểm c khoản 1, điểm c khoản 2, điểm b khoản 3, điểm b khoản 4 Điều này đồng thời với quá trình lựa chọn nhà đầu tư nhưng phải bảo đảm hợp đồng dự án BT được ký kết trên cơ sở thiết kế, dự toán đã được phê duyệt.

6. Trường hợp dự án BT quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này cần thực hiện thủ tục quyết định chủ trương đầu tư để làm căn cứ quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng đất lúa theo quy định của pháp luật về đất đai, quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng đất rừng theo quy định của pháp luật về lâm nghiệp và thực hiện thủ tục khác theo quy định của pháp luật có liên quan thì thực hiện

lập, thẩm định báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư, quyết định chủ trương đầu tư theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều này. Thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư dự án BT trong trường hợp này thực hiện như quy định đối với dự án BT thanh toán bằng ngân sách nhà nước.

Quỹ đất, tài sản công dự kiến đấu giá để thanh toán cho nhà đầu tư thực hiện dự án BT thanh toán bằng ngân sách nhà nước:

- Trong quá trình lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư, cơ quan có thẩm quyền hoặc nhà đầu tư đề xuất dự án phối hợp với cơ quan chuyên môn quản lý tài sản công xác định quỹ đất, tài sản công dự kiến đấu giá để thanh toán cho nhà đầu tư.

- Việc đấu giá quyền sử dụng đất, tài sản công để thanh toán cho nhà đầu tư thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công, pháp luật về đấu giá tài sản. Số tiền thu được sau khi đấu giá quyền sử dụng đất, tài sản công được nộp vào ngân sách nhà nước để thanh toán cho nhà đầu tư thực hiện dự án BT và không phải tổng hợp trong kế hoạch đầu tư công trung hạn.

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong phạm vi chức năng, quyền hạn của mình có trách nhiệm hướng dẫn và thi hành Nghị định này.

Bộ Tài chính xây dựng và ban hành mẫu hồ sơ lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án BT.

Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

(Xem toàn văn tại <https://vanban.chinhphu.vn/>)

**Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt
điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển,
bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước
thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050
và Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước
cảng biển Hà Tĩnh thời kỳ 2021-2030,
tầm nhìn đến năm 2050**

Ngày 24/09/2025, Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 1601/QĐ-BXD Phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hà Tĩnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 với những nội dung chính như sau:

* Thứ nhất, Phê duyệt sửa đổi, bổ sung một số nội dung trong Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 16 tháng 01 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 như sau:

1. Sửa đổi gạch đầu dòng thứ nhất mục II.2.a Điều 1 như sau:

“- Mục tiêu đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: không thay đổi.

+ Về kết cấu hạ tầng: có tổng số từ 67 bến cảng đến 77 bến cảng (gồm 172 cầu cảng đến 203 cầu cảng).”.

2. Sửa đổi gạch đầu dòng thứ nhất mục II.2.b (3) Điều 1 như sau:

“- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: không thay đổi.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: không thay đổi.

+ Quy mô các khu bến cảng: (1) Khu bến Vũng Áng: 07 bến cảng (gồm 12 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 13,75 triệu tấn đến 18,5 triệu tấn. (2) Khu bến Sơn Dương: 04 bến cảng (gồm 21 cầu cảng đến 29 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 31,0 triệu tấn đến 63,5 triệu tấn. (3) Bến cảng Xuân Hải, Xuân Phổ (trên sông Lam): gồm 03 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,75 triệu tấn. (4) Bến cảng Cửa Sót (Lộc Hà): bến hàng rời (tiềm năng), phục vụ công nghiệp khai khoáng. (5) Bến cảng xăng dầu Xuân Giang: gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,25 triệu tấn. (6) Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải: vị trí ngoài khơi khu bến Vũng Áng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,5 triệu tấn. (7) Các khu neo đậu tránh, trú bão: các khu neo đậu trú bão tại khu vực Xuân Hải, Xuân Giang (trên sông Lam), khu vực Cửa Khẩu và khu vực Sơn Dương (phía trong đê chắn sóng); các khu neo đậu tránh, trú bão khác có đủ điều kiện.”.

3. Sửa đổi mục III Điều 1 như sau:

“- Tổng nhu cầu sử dụng đất theo quy hoạch đến năm 2030 khoảng 34.200 ha (bao gồm các khu vực phát triển cảng biển, khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cấn Giời và các khu công nghiệp, logistics... gắn liền với cảng), trong đó cảng biển là 17.700 ha.

- Tổng nhu cầu sử dụng mặt nước theo quy

hoạch đến năm 2030 khoảng 606.000ha (chưa bao gồm diện tích vùng nước khác trong phạm vi quản lý không bố trí công trình hàng hải là 900.000ha).”

4. Sửa đổi, bổ sung một số nội dung về “Chi tiết quy mô các nhóm cảng biển, cảng biển, khu bến cảng đến năm 2030” tại Phụ lục II kèm theo Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 16 tháng 01 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ: chi tiết tại Phụ lục kèm theo Quyết định này.

* Thứ hai, Phê duyệt sửa đổi, một số nội dung trong Quyết định số 977/QĐ-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2025 Quy hoạch phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hà Tĩnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 với những nội dung chủ yếu sau:

1. Sửa đổi mục I.1.a Điều 1 như sau:

“a) Mục tiêu đến năm 2030

- Về hàng hóa thông qua: không thay đổi.

- Về kết cấu hạ tầng: có tổng số 14 bến cảng gồm 37 đến 45 cầu cảng với tổng chiều dài từ 7.881 m đến 10.025 m (chưa bao gồm các bến cảng khác)”.

2. Sửa đổi mục I.2.b (1) Điều 1 như sau:

“(1) Quy hoạch đến năm 2030

- Khu bến Vũng Áng: không thay đổi.

- Khu bến Sơn Dương:

+ Về hàng hóa thông qua: giữ nguyên như Quyết định 977/QĐ-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2025 (đối với hàng LNG theo quy mô dự án đầu tư).

+ Quy mô các bến cảng: có tổng 04 bến cảng (gồm từ 21 cầu cảng đến 29 cầu cảng) với tổng chiều dài từ 4.909m đến 7.053m (chưa bao gồm các bến cảng khác), cụ thể như sau: (1) Bến cảng Sơn Dương - Khu bến Formosa: giữ nguyên như Quyết định 977/QĐ-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2025. (2) Bến cảng Sơn Dương -

Bến số 1: giữ nguyên như Quyết định 977/QĐ-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2025. (3) Bến cảng Sơn Dương - Bến số 2: giữ nguyên như Quyết định 977/QĐ-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2025.

(4) Bến cảng LNG Vũng Áng: 01 cầu cảng hàng lỏng/khí dài 372m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 150.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện; bến có 01 cầu cảng khác phục vụ tàu lai dắt với chiều dài 170m.

3. Sửa đổi mục II Điều 1 như sau:

“- Tổng nhu cầu sử dụng đất theo quy hoạch đến năm 2030 khoảng 301,82 ha (chưa bao gồm các khu vực phát triển các khu công nghiệp, logistics... gắn liền với cảng).

- Tổng nhu cầu sử dụng mặt nước theo quy hoạch đến năm 2030 khoảng 31.495 ha (đã bao gồm diện tích vùng nước khác trong phạm vi quản lý không bố trí công trình hàng hải).”.

4. Sửa đổi, bổ sung một số nội dung về “Danh mục quy hoạch chi tiết cảng biển Hà Tĩnh đến năm 2030” tại Phụ lục 02 kèm theo Quyết định số 977/QĐ-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ: chi tiết tại Phụ lục 02 kèm theo Quyết định này.

5. Sửa đổi, bổ sung một số nội dung về “Thông số quy hoạch luồng tàu cảng biển Hà Tĩnh) đến năm 2030” tại Phụ lục 03 kèm theo Quyết định số 977/QĐ-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ: chi tiết tại Phụ lục 03 kèm theo Quyết định này.

Chánh Văn phòng Bộ; các Vụ trưởng; Cục trưởng Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Quyết định này có hiệu lực từ ngày ký ban hành.

(Xem toàn văn tại <https://moc.gov.vn/>)

VĂN BẢN ĐỊA PHƯƠNG**Ninh Bình ban hành Quyết định Phân cấp
thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công
trình xây dựng và chủ trì giải quyết
sự cố công trình xây dựng**

Ngày 18/09/2025, UBND tỉnh Ninh Bình đã ban hành Quyết định số 114/2025/QĐ-UBND Phân cấp thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng và chủ trì giải quyết sự cố công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh, với các nội dung sau đây:

Phạm vi điều chỉnh: Quyết định này quy định cụ thể phân cấp thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng và chủ trì giải quyết đối với sự cố công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Ninh Bình. Những nội dung khác liên quan đến công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng không quy định tại Quyết định này thì thực hiện theo quy định của pháp luật hiện hành.

Đối tượng áp dụng: Quyết định này áp dụng cho các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh. Quyết định này không áp dụng đối với các dự án đầu tư xây dựng thuộc lĩnh vực bí mật quốc gia, công trình phục vụ an ninh, quốc phòng theo quy định của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an.

Phân cấp thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng và chủ trì giải quyết sự cố công trình xây dựng cho cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc UBND tỉnh:

1. Phân cấp thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình chuyên ngành trên địa bàn (trừ các công trình phân cấp cho UBND cấp xã), cụ thể:

- Sở Xây dựng đối với các công trình thuộc

dự án đầu tư xây dựng công trình dân dụng, dự án đầu tư xây dựng khu đô thị, khu nhà ở, dự án đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật khu chức năng, dự án đầu tư xây dựng công trình công nghiệp nhẹ, công trình công nghiệp vật liệu xây dựng, dự án đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật, dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông, dự án đầu tư xây dựng có công năng phục vụ hỗn hợp khác;

- Sở Nông nghiệp và Môi trường đối với các công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình phục vụ nông nghiệp và phát triển nông thôn;

- Sở Công Thương đối với các công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình công nghiệp trừ các công trình quy định tại điểm a khoản này;

- Ban Quản lý Khu kinh tế và các khu công nghiệp đối với các công trình được đầu tư xây dựng trên địa bàn được giao quản lý.

2. Sở Xây dựng, Sở Nông nghiệp và Môi trường, Sở Công Thương chủ trì tham mưu UBND tỉnh giải quyết sự cố cấp I đối với công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng thuộc chuyên ngành quản lý (trừ các công trình do Ban Quản lý Khu kinh tế và các khu công nghiệp chủ trì).

3. Ban Quản lý Khu kinh tế và các khu công nghiệp chủ trì tham mưu UBND tỉnh giải quyết sự cố cấp I, cấp II, cấp III đối với các công trình được đầu tư xây dựng trên địa bàn được giao quản lý

4. Trách nhiệm của các cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc UBND tỉnh trong kiểm

tra công tác nghiệm thu phòng cháy và chữa cháy (theo quy định của Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ) thực hiện theo khoản 1 Điều này.

Phân cấp thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng và chủ trì giải quyết sự cố công trình xây dựng cho UBND cấp xã:

- Phân cấp cho UBND cấp xã thực hiện kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng đối với các dự án do Chủ tịch UBND cấp xã quyết định đầu tư.

- Phân cấp cho UBND cấp xã chủ trì giải quyết đối với sự cố công trình xây dựng cấp II, cấp III trên địa bàn (trừ các công trình do Ban Quản lý Khu kinh tế và các khu công nghiệp chủ trì). Đối với các sự cố công trình đi qua địa bàn 02 xã trở lên, sau khi nhận được báo cáo bằng văn bản hoặc nhận được thông tin về sự cố, UBND cấp xã nơi xảy ra sự cố có trách nhiệm chủ trì giải quyết sự cố.

Kể từ ngày Quyết định này có hiệu lực thi hành, các Quyết định và các điều khoản sau đây hết hiệu lực thi hành:

- Quyết định số 59/2021/QĐ-UBND ngày 26 tháng 11 năm 2021 của UBND tỉnh Ninh Bình

về việc phân công, phân cấp thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Ninh Bình.

- Quyết định số 36/2025/QĐ-UBND ngày 25 tháng 4 năm 2025 của UBND tỉnh Hà Nam về việc phân cấp và điều chỉnh việc phân cấp kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng và giải quyết sự cố công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Hà Nam.

- Điều 5, Điều 6, Điều 7, Điều 8 Quyết định số 35/2021/QĐ-UBND ngày 10 tháng 8 năm 2021 của UBND tỉnh Nam Định về việc ban hành Quy định một số nội dung về trách nhiệm, phân cấp thẩm quyền thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư xây dựng và quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Nam Định.

Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc, Thủ trưởng các sở, ban, ngành; Chủ tịch UBND các xã, phường; Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 10 năm 2025.

Xem toàn văn tại
(<http://ninhbinh.gov.vn/>)

Bắc Ninh ban hành Quyết định Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết Khu công nghiệp Quang Châu 2 (tỷ lệ 1/500)

Ngày 20/09/2025, UBND tỉnh Bắc Ninh đã ban hành Quyết định số 246/QĐ-UBND Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết Khu công nghiệp Quang Châu 2 (tỷ lệ 1/500) với các nội dung như sau:

Ranh giới và phạm vi điều chỉnh:

- Vị trí, ranh giới:

- + Vị trí: Khu đất điều chỉnh quy hoạch khu công nghiệp Quang Châu 2 thuộc phường Nénh, tỉnh Bắc Ninh, có ranh giới như sau.

- + Ranh giới nghiên cứu: Phía Bắc giáp đường tỉnh 398 và dân cư hiện trạng thôn Trung Đồng, phường Nénh; Phía Tây giáp khu công nghiệp Quang Châu; Phía Nam giáp đất nông nghiệp và dân cư hiện trạng thôn Quang Biếu, phường Nénh; Phía Đông giáp đê Sông Cầu và trạm bơm Quang Biếu.

- Quy mô sau điều chỉnh: 125,12ha. Trong đó: Diện tích KCN khoảng 123,49ha; Diện tích đường và dân cư hiện trạng: 1,63ha.

Nội dung điều chỉnh:

- Tổng quy mô diện tích điều chỉnh Quy hoạch chi tiết xây dựng KCN Quang Châu 2 từ 119,28ha mở rộng lên thành 125,12ha. Trong đó: diện tích Khu công nghiệp là 123,49ha; diện tích đường và dân cư hiện trạng là 1,63ha;

- Điều chỉnh tăng diện tích đất dịch vụ từ 7,41ha lên thành 8,79ha, đảm bảo diện tích đất cho an ninh, trật tự, phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ.

- Điều chỉnh giảm diện tích đất nhà máy, kho tàng từ 72,36ha xuống thành 67,95ha;

- Điều chỉnh tăng đất giao thông nội bộ từ 17,23 ha lên thành 17,36ha;

- Điều chỉnh giảm đất cây xanh mặt nước từ 18,81 ha xuống thành 18,27ha; trong đó, đất cây xanh là 12,58ha; đất mặt nước là 5,69ha.

- Điều chỉnh tăng diện tích đất giao thông đối ngoại là 9,28ha.

- Điều chỉnh phạm vi chống lấn vào hành lang đô sông Cầu ra khỏi ranh giới quy hoạch.

Tính chất: là khu công nghiệp tập trung, đa ngành cao tầng, có hệ thống hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, hiện đại nhằm thu hút đầu tư các lĩnh vực: chế biến nông lâm sản, chế biến thực phẩm, cơ khí chế tạo máy, linh kiện điện tử, công nghiệp bán dẫn, phần mềm, bao bì và các ngành công nghiệp phụ trợ có công nghệ hiện đại, tiên tiến, thân thiện với môi trường.

Các giải pháp tổ chức không gian, kiến trúc cảnh quan sau điều chỉnh:

- Khu nhà xưởng: không gian kiến trúc được điều chỉnh phân làm 02 vùng chính là nhà xưởng phía ven theo đô sông Cầu và nhà xưởng bên trong trục đường đối ngoại với sự đa dạng tổ hợp của các nhà máy, xí nghiệp. Việc xây dựng từng nhà máy đảm bảo kiến trúc hiện đại, nhẹ nhàng thanh thoát, màu sắc hài hoà đối với không gian ven sông và các trục đường đối ngoại. Phía ven theo đô sông Cầu tầng cao

sau điều chỉnh từ 3 đến 10 tầng.

- Khu dịch vụ: điều chỉnh vị trí không gian kiến trúc đối với lô đất DV1 bố trí tại cửa ngõ phía Đông Bắc về phía mặt sông Cầu, bố trí thêm đất dịch vụ phía Đông; cơ cấu lại không gian kiến trúc khu dịch vụ phía Nam. Bố trí các công trình dịch vụ, cơ sở lưu trú, tiện ích công cộng cho người lao động làm việc trong khu công nghiệp. Tầng cao sau điều chỉnh tối thiểu 1 tầng, tối đa là 18 tầng, mật độ xây dựng tối đa là 40%.

- Khu vực hạ tầng kỹ thuật: tầng cao tối đa sau điều chỉnh là 2 tầng, mật độ xây dựng tối đa là 60%.

- Khu cây xanh, mặt nước:

+ Khu vực cây xanh tập trung phân bố rải rác trong khu vực dự án, kết hợp với cây xanh dọc các tuyến đường và cây xanh hành lang cách ly xung quanh dự án tạo nên các mảng xanh cảnh quan cho khu công nghiệp, hạn chế giảm thiểu các vấn đề gây ô nhiễm môi trường.

+ Hệ thống mương hở với bề rộng mặt mương bao quanh dự án, để thoát nước cho dự án và các khu vực lân cận.

- Hệ thống giao thông và bãi đỗ xe: hệ thống giao thông được bố trí theo mạng đường vòng, với các nút giao thông có bán kính quay đảm bảo tiêu chuẩn, thuận lợi cho các phương tiện xe lưu thông có kích thước lớn vận chuyển hàng hóa. Bãi đỗ xe được bố trí tại các lô đất P1, P2 ở hai khu vực Bắc - Nam của KCN, tầng cao tối đa sau điều chỉnh là 3 tầng.

Những hạng mục chính ưu tiên đầu tư xây dựng:

- Công trình: khu hành chính - dịch vụ, nhà xưởng sản xuất;

- Hạ tầng kỹ thuật: hệ thống giao thông, hệ thống cấp nước, thoát nước, cấp điện và khu xử lý nước thải.

Quy định quản lý theo đồ án quy hoạch:

Việc quản lý thực hiện quy hoạch được quy định cụ thể trong “Hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch chi tiết xây dựng Khu công nghiệp Quang Châu 2, tỉnh Bắc Ninh (tỷ lệ 1/500)” ban hành kèm theo Quyết định này.

Thủ trưởng các cơ quan: Văn phòng UBND tỉnh, Sở Tài chính, Sở Xây dựng, Sở Nông nghiệp và Môi trường, Sở Công Thương, Ban

quản lý các Khu công nghiệp Bắc Ninh; Chủ tịch UBND phường Nếnh và các đơn vị liên quan căn cứ quyết định thi hành.

Quyết định có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành.

Xem toàn văn tại (<http://bacninh.gov.vn/>)

Hà Tĩnh ra Quyết định Ban hành Quy định một số nội dung về công tác thẩm định và quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn

Ngày 24/09/2025, UBND tỉnh Hà Tĩnh đã ra Quyết định số 63/2025/QĐ-UBND Ban hành Quy định một số nội dung về công tác thẩm định và quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh. Ban hành kèm theo Quyết định này Quy định một số nội dung về công tác thẩm định và quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh, với các nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh: Quyết định này quy định một số nội dung về công tác thẩm định và quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh, bao gồm:

- Điều chỉnh, phân cấp thẩm quyền thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng, thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở của dự án đầu tư xây dựng (tại khoản 5, 7 Điều 121 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 5, 6 Điều 7 Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025).

- Quy định quy trình thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng các dự án sử dụng vốn đầu tư công, vốn nhà nước ngoài đầu tư công do Chủ tịch UBND cấp tỉnh, cấp xã quyết định đầu tư (tại khoản 5

Điều 121 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 5 Điều 7 Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025).

- Phân cấp cho UBND cấp xã thực hiện các nội dung quản lý nhà nước thuộc thẩm quyền của UBND cấp tỉnh theo quy định của Nghị định số 06/2021/NĐ-CP (tại khoản 5 Điều 52 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 5 Điều 8 Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025).

- Phân cấp cho Chủ tịch UBND cấp xã tổ chức kiểm tra công tác nghiệm thu đối với các dự án chỉ cần lập Báo cáo kinh tế - kỹ thuật do Chủ tịch UBND cấp xã quyết định đầu tư (tại Khoản 2 Điều 24, khoản 5 Điều 52 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 được sửa đổi, bổ sung tại điểm a khoản 6 Điều 11 Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023, điểm a khoản 1 Điều 123 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024, khoản 1 Điều 8 Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025).

- Phân cấp cho UBND cấp xã chủ trì giải quyết đối với sự cố công trình xây dựng trên địa bàn (tại khoản 2 Điều 44, điểm đ khoản 2 Điều 45 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 3

Điều 8 Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025).

- Quy định cụ thể một số nội dung về trách nhiệm, thẩm quyền quản lý chất lượng công trình xây dựng cho các cơ quan chuyên môn về xây dựng cấp tỉnh.

Đối tượng áp dụng: Quy định này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước liên quan đến hoạt động đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh.

Thẩm quyền thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở của Sở Xây dựng: Sở Xây dựng thẩm định đối với dự án, công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng dân dụng, dự án đầu tư xây dựng khu đô thị, khu nhà ở, dự án đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật khu chức năng, dự án đầu tư xây dựng công nghiệp nhẹ, công nghiệp vật liệu xây dựng, dự án đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật, dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông, cụ thể như sau:

- Thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi theo quy định tại điểm b khoản 3, các khoản 5, 6, 7, 8, 9 Điều 16 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP, điểm a khoản 1 và khoản 4 Điều 11 Nghị định số 144/2025/NĐ-CP; chủ trì thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi theo quy định tại khoản 3 Điều 15 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP đối với các dự án đầu tư xây dựng do Chủ tịch UBND tỉnh quyết định đầu tư; trừ các dự án, công trình được quy định tại khoản 1 Điều 7 Quy định này.

- Chủ trì thẩm định Báo cáo kinh tế - kỹ thuật theo quy định tại khoản 3 Điều 15 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP đối với các dự án đầu tư xây dựng do Chủ tịch UBND tỉnh quyết định đầu tư.

- Thẩm định thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở theo quy định tại điểm b khoản 2, các khoản 4, 5, 6 Điều 44 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP, điểm a khoản 2 và khoản 4 Điều 11 Nghị định số 144/2025/NĐ-CP; trừ các dự án, công trình được quy định tại khoản 2

Điều 7 Quy định này.

Thẩm quyền thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở của Sở Nông nghiệp và Môi trường: Sở Nông nghiệp và Môi trường thẩm định đối với dự án, công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình phục vụ nông nghiệp và phát triển nông thôn, cụ thể như sau:

- Thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi theo quy định tại điểm b khoản 3, các khoản 5, 6, 7, 8, 9 Điều 16 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP, điểm a khoản 1 và khoản 4 Điều 11 Nghị định số 144/2025/NĐ-CP; chủ trì thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi theo quy định tại khoản 3 Điều 15 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP đối với các dự án đầu tư xây dựng do Chủ tịch UBND tỉnh quyết định đầu tư; trừ các dự án, công trình được quy định tại khoản 1 Điều 7 Quy định này.

- Chủ trì thẩm định Báo cáo kinh tế - kỹ thuật theo quy định tại khoản 3 Điều 15 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP đối với các dự án đầu tư xây dựng do Chủ tịch UBND tỉnh quyết định đầu tư.

- Thẩm định thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở theo quy định tại điểm b khoản 2, các khoản 4, 5, 6 Điều 44 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP, điểm a khoản 2 và khoản 4 Điều 11 Nghị định số 144/2025/NĐ-CP; trừ các dự án, công trình được quy định tại khoản 2 Điều 7 Quy định này.

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 24 tháng 9 năm 2025; thay thế Quyết định số 28/2021/QĐ-UBND ngày 22/6/2021 của UBND tỉnh ban hành Quy định phân cấp một số nội dung về công tác thẩm định, tổ chức quản lý dự án đầu tư xây dựng và quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh.

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành.

(Xem toàn văn tại <https://hatinh.gov.vn/>)

Lai Châu ra Quyết định quy định thẩm quyền thu hồi; thanh lý; xử lý tài sản trong trường hợp bị mất, bị hủy hoại đối với tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Ngày 25/9, UBND tỉnh Lai Châu đã ra Quyết định số 71/2025/QĐ-UBND quy định thẩm quyền thu hồi; thanh lý; xử lý tài sản trong trường hợp bị mất, bị hủy hoại đối với tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Phạm vi điều chỉnh: quy định thẩm quyền thu hồi; thanh lý; xử lý tài sản trong trường hợp bị mất, bị hủy hoại đối với tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Đối tượng áp dụng:

a) Cơ quan quản lý nhà nước về giao thông đường bộ tại địa phương.

b) Cơ quan được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ địa phương.

c) Các đối tượng khác liên quan đến việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thẩm quyền thu hồi tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ: UBND tỉnh quyết định thu hồi tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc phạm vi quản lý của cơ quan, đơn vị cấp tỉnh, trừ tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có liên quan đến quốc phòng, an ninh quốc gia.

UBND cấp xã quyết định thu hồi tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc phạm vi quản lý, trừ tài sản liên quan đến quốc phòng, an ninh quốc gia.

Thẩm quyền thanh lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ: UBND tỉnh quyết định thanh lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc phạm vi quản lý của cơ quan, đơn vị cấp tỉnh; UBND cấp xã quyết định thanh lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc phạm vi quản lý.

Thẩm quyền xử lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong trường hợp bị mất, bị

hủy hoại: UBND tỉnh quyết định xử lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong trường hợp bị mất, bị hủy hoại thuộc phạm vi quản lý của cơ quan, đơn vị cấp tỉnh; UBND cấp xã quyết định xử lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong trường hợp bị mất, bị hủy hoại thuộc phạm vi quản lý.

Trách nhiệm thi hành: Sở Xây dựng hướng dẫn các cơ quan, tổ chức, đơn vị có liên quan thực hiện quản lý, sử dụng tài sản thuộc phạm vi quản lý theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công, pháp luật về giao thông đường bộ và pháp luật có liên quan bảo đảm hoạt động giao thông đường bộ thông suốt, an toàn; kiểm tra việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc phạm vi quản lý theo quy định và pháp luật có liên quan; xử lý theo thẩm quyền hoặc báo cáo cơ quan, người có thẩm quyền xử lý vi phạm trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản; thực hiện kê khai, nhập dữ liệu và báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được giao quản lý vào Cơ sở dữ liệu về tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy định.

UBND cấp xã tổ chức triển khai, thực hiện theo đúng quy định tại Quyết định này; kiểm tra việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc phạm vi quản lý theo quy định và pháp luật có liên quan; xử lý theo thẩm quyền trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản.

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 10 tháng 10 năm 2025.

(Xem toàn văn tại:
<https://laichau.gov.vn/>)



Sẵn sàng cho Tuần lễ Công trình xanh và Giao thông xanh Việt Nam năm 2025

Ngày 02/10/2025, tại Hà Nội, được sự ủy quyền của lãnh đạo Bộ Xây dựng, Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng Lê Trung Thành chủ trì cuộc họp với các bên liên quan về công tác chuẩn bị nội dung chuỗi hoạt động thuộc Tuần lễ Công trình xanh và Giao thông xanh Việt Nam năm 2025.

Tại buổi làm việc, đại diện Công ty IEC Consulting - đơn vị tham gia tổ chức sự kiện này cho biết, Tuần lễ Công trình xanh và Giao thông xanh Việt Nam năm 2025 với chủ đề “Đổi mới sáng tạo, thúc đẩy phát triển công trình xanh và giao thông xanh theo hướng bền vững” sẽ khai mạc vào ngày 29/10/2025 tại TP. Hồ Chí Minh.

Sự kiện này bao gồm chuỗi các hoạt động: Phiên toàn thể và 4 hội thảo chuyên đề, dự kiến có sự góp mặt của hơn 1.000 đại biểu từ các cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức quốc tế, chuyên gia, doanh nghiệp trong và ngoài nước cùng chia sẻ kinh nghiệm, công nghệ và mô hình phát triển xanh nhằm đánh giá thực trạng, nhận diện các rào cản và đề xuất giải pháp thúc đẩy công trình xanh và giao thông xanh phát triển sâu rộng.

Hoạt động triển lãm Tuần lễ Công trình xanh và Giao thông xanh Việt Nam năm 2025 quy tụ hơn 30 doanh nghiệp hàng đầu giới thiệu các công nghệ, vật liệu và thiết bị tiên tiến trong xây dựng xanh: từ vật liệu thân thiện môi trường, thiết bị tiết kiệm năng lượng, đến các giải pháp giao thông xanh và mô hình quản lý công trình hiệu quả; đồng thời kết nối các nhà phát triển, đơn vị tư vấn, thiết kế, đầu tư đến vận hành, qua đó mở ra cơ hội hợp tác thiết thực, đồng thời góp phần định hình tương lai phát triển ngành Xây dựng của quốc gia.

Trong khuôn khổ sự kiện còn có các hoạt



Quang cảnh cuộc họp.

động: Trao Giải thưởng "Kiến trúc xanh sinh viên năm 2025"; tham quan nhà máy Panasonic; tham quan cảng Tân Cảng - Cát Lái và Văn phòng xanh tiêu biểu Daikin Việt Nam. Trước đó, ngày 16/10 tại Hà Nội sẽ diễn ra Tọa đàm Giải pháp thúc đẩy công trình xanh, giao thông xanh hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.

Tại cuộc họp, các đại biểu đã trao đổi, thảo luận, đề xuất, góp ý và thống nhất chủ đề các bài tham luận cũng như nội dung, kịch bản chuỗi các hoạt động thuộc khuôn khổ Tuần lễ Công trình xanh và Giao thông xanh Việt Nam năm 2025.

Kết luận cuộc họp, Vụ trưởng Lê Trung Thành nhấn mạnh ý nghĩa Tuần lễ Công trình xanh và Giao thông xanh Việt Nam năm 2025; đồng thời đề nghị các đơn vị liên quan tiếp tục bám sát sự chỉ đạo của lãnh đạo Bộ Xây dựng, tập trung triển khai thực hiện và hoàn thành tốt các nhiệm vụ được giao; đảm bảo sự thành công của sự kiện theo các mục tiêu, kế hoạch đã đề ra.

Trần Đình Hà

Bộ Xây dựng thẩm định Nhiệm vụ Quy hoạch chung Khu kinh tế Ninh Cơ, tỉnh Ninh Bình, đến năm 2050

Ngày 02/10/2025, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng tổ chức hội nghị thẩm định Nhiệm vụ Quy hoạch chung Khu kinh tế Ninh Cơ, tỉnh Ninh Bình, đến năm 2050.

Tham dự hội nghị có đại diện Văn phòng Chính phủ, các bộ, ngành, hội, hiệp hội nghề nghiệp chuyên ngành, lãnh đạo các đơn vị thuộc Bộ Xây dựng là thành viên Hội đồng; lãnh đạo UBND tỉnh Ninh Bình. Được sự ủy quyền của lãnh đạo Bộ Xây dựng, Vụ trưởng Vụ Quy hoạch Kiến trúc Trần Thu Hằng chủ trì hội nghị.

Báo cáo tại hội nghị, đại diện đơn vị tư vấn (Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia) cho biết, phạm vi lập quy hoạch có diện tích đất liền khoảng 13.950ha; diện tích khai thác mặt biển khoảng 16.000ha. Thời hạn lập quy hoạch ngắn hạn đến năm 2030, dài hạn đến năm 2050.

Mục tiêu lập quy hoạch nhằm cụ thể hóa các định hướng của các quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, Đề án thành lập khu kinh tế Ninh Cơ; xây dựng phát triển Khu kinh tế Ninh Cơ thành khu kinh tế biển tổng hợp, đa ngành, đa chức năng, động lực thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội tỉnh Ninh Bình, là trọng điểm phát triển mang tính đột phá của vùng Đồng bằng Sông Hồng; trung tâm kinh tế biển phát triển năng động, hiệu quả, có cảng biển tổng hợp quốc tế nước sâu và cơ sở hạ tầng đồng bộ, môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội vùng Đồng bằng Sông Hồng và cả nước;

Đồng thời xây dựng và phát triển Khu kinh tế với các ngành chủ chốt là: công nghiệp vật liệu xây dựng, cơ khí chế tạo, chế biến sâu sau thép, công nghiệp năng lượng sạch; dịch vụ kho vận, các tổng kho xăng dầu, tổng kho khí, cảng biển nước sâu, dịch vụ vận tải và logistics, dịch vụ thương mại; dịch vụ du lịch, nghỉ dưỡng; nông - lâm - ngư nghiệp ứng dụng công nghệ



Vụ trưởng Trần Thu Hằng phát biểu kết luận Hội nghị.

cao; là cơ sở pháp lý để triển khai các quy hoạch cấp dưới, dự án đầu tư và quản lý phát triển Khu kinh tế theo quy định.

Khu kinh tế Ninh Cơ được quy hoạch với tính chất là Khu kinh tế tổng hợp đa ngành, đa lĩnh vực có cơ sở hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội hiện đại, đồng bộ gắn với bảo vệ môi trường; trọng tâm là phát triển công nghiệp, du lịch, dịch vụ, logistic và đô thị; trung tâm kinh tế biển, trong đó có nhiều khu chức năng là đô thị - công nghiệp - dịch vụ - du lịch đồng bộ, hiện đại, phát triển theo mô hình đô thị xanh, đô thị thông minh, gắn với tổ hợp du lịch nghỉ dưỡng cao cấp, gắn với tiềm năng phát triển cảng biển nước sâu; Khu đô thị dịch vụ sinh thái biển với không gian hài hòa, hạ tầng kỹ thuật đồng bộ; đầu mối giao thông, trung chuyển thương mại quốc gia và quốc tế quan trọng; khu vực có vị trí quan trọng về an ninh quốc phòng.

Nhiệm vụ đề ra các yêu cầu chính về nội dung quy hoạch bao gồm: chú trọng rà soát, kế thừa các yếu tố hợp lý của các quy hoạch xây dựng đã được phê duyệt; phân tích làm rõ các mục tiêu, yêu cầu, định hướng của các nghị quyết, quyết định, văn bản pháp lý, các chủ trương và chính sách của: Đảng, Quốc hội,

Chính phủ liên quan đến phát triển tỉnh Ninh Bình, khu vực Đồng bằng Sông Hồng; phân tích, đánh giá các tác động của các quy hoạch ngành quốc gia và tỉnh Ninh Bình đối với khu vực quy hoạch phát triển Khu kinh tế Ninh Cơ.

Bên cạnh đó, nghiên cứu định hướng quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Ninh Cơ đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ phù hợp với quy hoạch cấp trên, quy hoạch chuyên ngành và các quy hoạch khác có liên quan.

Tại hội nghị, các chuyên gia thành viên Hội đồng đánh giá Báo cáo thuyết minh Nhiệm vụ Quy hoạch chung Khu kinh tế Ninh Cơ, tỉnh Ninh Bình, đến năm 2050 có chất lượng tốt, đã thực hiện đầy đủ nội dung, yêu cầu theo quy định của Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn. Tuy nhiên, đơn vị tư vấn cần bổ sung mục tiêu lập quy hoạch nhằm đảm bảo thực hiện đồng bộ các giải pháp kỹ thuật, thích ứng tốt với biến đổi khí hậu; rà soát phạm vi, quy mô, định

hướng phát triển Khu kinh tế đảm bảo phù hợp với không gian phát triển của tỉnh Ninh Bình sau sáp nhập.

Kết luận hội nghị, Vụ trưởng Trần Thu Hằng tổng hợp các ý kiến đóng góp của các chuyên gia thành viên Hội đồng và đề nghị đơn vị tư vấn phối hợp với Ban Quản lý Khu kinh tế và các Khu công nghiệp tỉnh Ninh Bình và các sở ngành của tỉnh tiếp thu đầy đủ; chú trọng rà soát tính chất và mục tiêu phát triển Khu kinh tế Ninh Cơ trên cơ sở bám sát quy hoạch tỉnh Ninh Bình; chú trọng quy hoạch, phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng giao thông; quan tâm phát triển năng lượng tái tạo; làm rõ phạm vi nghiên cứu và mối tương tác với không gian biển trong quá trình phát triển Khu kinh tế; sớm hoàn thiện hồ sơ Nhiệm vụ để UBND tỉnh Ninh Bình trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

Trần Triều Phong

Bộ Xây dựng định hướng Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2050

Chiều ngày 08/10, Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị đánh giá kết quả thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (Chiến lược 318); định hướng xây dựng Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2035, định hướng đến năm 2050. Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Xuân Sang dự và chủ trì Hội nghị.

Hội nghị được tổ chức trực tiếp tại trụ sở Bộ Xây dựng và kết nối trực tuyến với các điểm cầu Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố trên toàn quốc. Tham dự Hội nghị tại điểm cầu Hà Nội có lãnh đạo các Vụ, Cục, Học viện Chiến lược bồi dưỡng cán bộ xây dựng, đại diện các Hiệp hội, các Tổng công ty...

Phát biểu khai mạc Hội nghị, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Xuân Sang nhấn mạnh: Hội

nghị đánh giá kết quả thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 là cơ sở để xây dựng Chiến lược mới.

Thứ trưởng đề nghị các cơ quan, đơn vị, hiệp hội, doanh nghiệp có ý kiến đóng góp thiết thực, bên cạnh đánh giá kết quả đạt được, cần chỉ rõ những tồn tại, hạn chế và đề xuất giải pháp thực hiện, đảm bảo xây dựng được Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2035, định hướng đến năm 2050 sát với thực tiễn, có tính khả thi cao. Trong khuôn khổ Hội nghị, Phó Giám đốc Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng Nguyễn Thị Phương Hiền đã báo cáo về kết quả thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo báo cáo, sau hơn 10 năm triển khai

Chiến lược, ngành Giao thông vận tải Việt Nam đã có nhiều bước phát triển mạnh mẽ cả về quy mô, chất lượng và cơ cấu. Mạng lưới kết cấu hạ tầng các phương thức vận tải được đầu tư mở rộng, từng bước hiện đại hóa góp phần quan trọng vào tăng trưởng kinh tế, bảo đảm an ninh - quốc phòng và thúc đẩy hội nhập quốc tế.

Về kết cấu hạ tầng giao thông, nhiều công trình trọng điểm đã được đưa vào khai thác, tạo động lực phát triển vùng và liên vùng. Hệ thống đường cao tốc phát triển nhanh với hàng nghìn kilomet đi vào sử dụng, kết nối các trung tâm kinh tế lớn. Các cảng biển cửa ngõ quốc tế như Cái Mép - Thị Vải, Lạch Huyện, Cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Cam Ranh được đầu tư, mở rộng, nâng cao năng lực tiếp nhận tàu, máy bay cỡ lớn. Hệ thống cảng, bến thủy nội địa cũng được cải thiện, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa khối lượng lớn ở khu vực đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long.

Về phát triển phương tiện vận tải, đội xe ô tô khách và xe tải tăng nhanh cả về số lượng và chất lượng, với tỷ lệ lớn phương tiện được sản xuất mới, hiện đại, tiết kiệm nhiên liệu. Đường sắt bước đầu được đầu tư toa xe khách chất lượng cao, toa xe container chuyên dụng. Đội tàu biển Việt Nam cũng có bước phát triển về số lượng và quy mô, đặc biệt là ở mảng vận tải hàng rời và vận tải nội địa, nâng cao năng lực vận tải quốc tế. Trong hàng không, số lượng tàu bay tăng nhanh, đặc biệt với sự tham gia của nhiều hãng hàng không tư nhân, góp phần gia tăng năng lực vận tải và chất lượng dịch vụ.

Cũng theo bà Nguyễn Thị Phương Hiền, về doanh nghiệp và dịch vụ vận tải, quá trình tái cơ cấu doanh nghiệp vận tải nhà nước được triển khai, nhiều đơn vị đã cổ phần hóa, thu hút sự tham gia của khu vực tư nhân. Sự xuất hiện của các hãng hàng không tư nhân, các công ty logistics lớn, các doanh nghiệp xe khách, xe buýt chất lượng cao đã làm thay đổi diện mạo thị trường vận tải, nâng cao tính cạnh tranh, đa



Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang chủ trì Hội nghị.

dạng hóa dịch vụ, mang lại lợi ích cho người tiêu dùng.

Về thể chế, chính sách và cải cách thủ tục hành chính, nhiều luật, nghị định và thông tư được ban hành, tạo khung pháp lý đồng bộ hơn cho các hoạt động vận tải.

Cải cách hành chính được đẩy mạnh, nhiều thủ tục được điện tử hóa, ứng dụng công nghệ thông tin trong đăng ký, đăng kiểm, quản lý vận tải góp phần giảm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp.

Nhìn chung, Chiến lược 318 đã tạo nền tảng quan trọng cho sự phát triển ngành Giao thông vận tải, góp phần thúc đẩy tăng trưởng GDP, giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và hội nhập quốc tế.

Tuy nhiên, nhiều mục tiêu quan trọng của Chiến lược còn chưa đạt, đặc biệt là trong phát triển vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, logistic và vận tải đa phương thức; doanh nghiệp vận tải chủ yếu nhỏ lẻ, thiếu sức cạnh tranh, chất lượng dịch vụ còn chưa đồng đều...

Hội nghị đã nghe ý kiến đóng góp của các Sở Xây dựng, Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam, lãnh đạo các Cục chuyên ngành về báo cáo đánh giá kết quả thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đồng thời bổ sung thêm các nội dung vào đề cương Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2035, định hướng đến năm 2050.

Phát biểu kết luận Hội nghị, Thứ trưởng

Nguyễn Xuân Sang đánh giá cao những đóng góp tâm huyết, có trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị tại Hội nghị đánh giá kết quả thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Bên cạnh đó, Thứ trưởng cũng nhận thấy nhiều đơn vị vẫn chưa quan tâm đúng mức đến công tác này và yêu cầu cần khắc phục trong thời gian tới.

Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang nhấn mạnh: Để có được đánh giá toàn diện về các chỉ tiêu vận tải, cần tiến hành thống kê và phân tích đầy đủ trên tất cả các lĩnh vực có liên quan, bao gồm: thể chế, quy hoạch, đầu tư, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông. Thứ trưởng yêu cầu các cơ quan, đơn vị liên quan tiếp tục phối hợp chặt chẽ để hoàn thiện báo cáo tổng kết Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, làm cơ sở quan trọng cho việc xây dựng Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải giai đoạn tiếp theo, đảm bảo phù hợp thực tiễn, có tính khả thi, phát huy tối đa tiềm năng của các phương thức vận tải.

Thứ trưởng yêu cầu Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng phối hợp với các Cục chuyên ngành trong lĩnh vực vận tải (Cục Đường bộ, Cục Đường sắt, Cục Hàng hải và Đường thủy, Cục Hàng không) tiếp tục rà soát, cập nhật, bổ sung và hoàn thiện toàn diện báo cáo tổng kết. Đối với vận tải hành khách công cộng, Thứ trưởng đề nghị Sở Xây dựng các thành phố lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh có báo cáo đánh giá hiện trạng gửi về Bộ để phục vụ công tác tổng hợp.

Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang cũng đề nghị Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng cần bổ sung nội dung về phát triển vận tải đa phương thức vào báo cáo để phù hợp với xu hướng phát triển hiện đại và yêu cầu kết nối



Hội nghị kết nối trực tuyến với các điểm cầu Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố.

giữa các loại hình vận tải.

Vụ Vận tải và An toàn giao thông có trách nhiệm phân tích, đánh giá tình hình tai nạn giao thông, thống kê nguyên nhân và đề xuất giải pháp theo hướng nâng cao an toàn vận tải, gắn với mục tiêu giảm tai nạn giao thông và các tiêu chí "xanh - sạch - số" trong phát triển lĩnh vực vận tải.

"Báo cáo tổng kết cần được xây dựng công phu, có đánh giá chi tiết kết quả đạt được, chỉ ra nguyên nhân của các tồn tại, bất cập và vướng mắc từ các khía cạnh như hạ tầng, doanh nghiệp, phương tiện, đội ngũ lái xe, cũng như cơ chế phối hợp giữa Trung ương và địa phương; từ đó rút ra bài học kinh nghiệm, làm cơ sở triển khai các nhiệm vụ trong giai đoạn tới", Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang chỉ rõ.

Thứ trưởng cũng giao Vụ Vận tải và An toàn giao thông soạn thảo văn bản trình Bộ trưởng ký, gửi các đơn vị và địa phương đề nghị đánh giá hiện trạng phát triển dịch vụ vận tải và đóng góp ý kiến phục vụ quá trình xây dựng Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải giai đoạn mới.

Kim Cúc

Nghiên cứu sử dụng khai thác dữ liệu đa chiều cho xe tự hành

Một kỹ thuật mới sử dụng dữ liệu đa chiều do các nhà nghiên cứu thuộc Đại học Công nghệ Trịnh Châu (Trung Quốc) phát triển có thể ứng dụng trên xe tự lái có giúp phương tiện tự hành tránh các chướng ngại vật vừa được đăng tải trên Tạp chí Thiết kế Xe Quốc tế. Đây là phương pháp có thể giúp khắc phục các thách thức lâu nay trong quá trình phát triển hệ thống dẫn đường của xe tự hành.

Tránh, né chướng ngại vật là khả năng phát hiện và điều khiển phương tiện tránh các vật thể xuất hiện trên đường đi. Mặc dù đã trải qua một thời gian dài phát triển, nhiều hệ thống vẫn gặp khó khăn với khả năng cốt lõi này, chúng thường phản ứng chậm với những thay đổi đột ngột hoặc hoàn toàn thất bại trên các tuyến đường phức tạp, khó lường. Phương pháp mới khắc phục những khó khăn này bằng cách tích hợp các phương thức khai thác dữ liệu tiên tiến, tối ưu hóa thuật toán vào quy trình dẫn đường của xe.

Theo các nhà nghiên cứu, khai thác dữ liệu đa chiều chính là chìa khóa cho phương pháp này. Phương pháp này bao gồm việc trích xuất các mẫu từ nhiều nguồn dữ liệu, bao gồm dữ liệu hình ảnh từ camera, phép đo không gian từ LIDAR (phát hiện và đo khoảng cách bằng ánh sáng, một hệ thống dựa trên laser để lập bản đồ khoảng cách), dữ liệu vị trí từ GPS (Hệ thống Định vị Toàn cầu) và thông tin giao thông thời gian thực.

Dữ liệu này được xử lý bằng cách sử dụng phân cụm K-means, một thuật toán học máy nhóm các điểm dữ liệu tương tự mà không cần biết nhãn trước của chúng. Mục đích là cho phép xe tự hành phân tích môi trường xung quanh một cách thông minh hơn, nhận biết các



Nghiên cứu, khai thác dữ liệu đa chiều cho xe tự lái.

mẫu hình như loại chướng ngại vật, đặc điểm đường xá hoặc chuyển động của các vật thể gần đó.

Sau khi quét, kiểm tra hiện trường phía trước, xe tự hành sẽ xây dựng một hàm mục tiêu. Đây là một mô hình toán học cân bằng các mục tiêu về an toàn, tốc độ và hiệu quả. Để tối ưu hóa hàm này, nhóm nghiên cứu đã áp dụng Thuật toán Tối ưu hóa Cá voi (WOA), một phương pháp mô phỏng theo hành vi kiếm ăn của cá voi sát thủ, *Orcinus orca*. WOA vượt trội trong việc nhanh chóng xác định các giải pháp tối ưu trong không gian phức tạp, rất phù hợp với nhu cầu tốc độ cao của việc ra quyết định trên đường.

Trong các mô phỏng của mình, nhóm nghiên cứu đã chứng minh tỷ lệ thành công tránh chướng ngại vật gần 99%, với thời gian phản ứng nhanh tới 0,44 giây. Những kết quả này thể hiện sự cải tiến đáng kể so với nhiều kỹ thuật hiện có, thường đòi hỏi thời gian xử lý lâu hơn và tạo ra nhiều bước xử lý gián tiếp hơn.

<https://techxplore.com/news/>

ND: Đức Toàn

Trung Quốc: Tiêu chuẩn nhà ở chất lượng cao chính thức được ban hành, ngành vật liệu và nội thất cần “phát triển song hành” cùng nhà ở

Quy chuẩn mới về các Dự án nhà ở Trung Quốc đã chính thức có hiệu lực từ tháng 5 năm 2025. Đây là quy chuẩn mang tính bắt buộc, để xuất mục tiêu xây dựng nhà ở chất lượng cao với các yêu cầu cụ thể về môi trường sống, không gian kiến trúc, môi trường trong nhà... Tiêu chuẩn nhà ở chất lượng cao cũng đặt ra yêu cầu mới đối với ngành nội thất và vật liệu xây dựng, tạo ảnh hưởng quan trọng đến trang trí nội thất, thiết kế, đồ gỗ, vật liệu xây dựng... Qua đó, ngành sẽ bước vào kỷ nguyên nhà ở chất lượng cao - nội thất chất lượng cao. Sự đồng điệu giữa nhà ở chất lượng cao và nội thất chất lượng cao sẽ góp phần thúc đẩy tiêu dùng bất động sản và nội thất bước lên tầm cao mới.

Từ nhà ở cơ bản đến nhà ở chất lượng cao: Bước chuyển lớn của chính sách nhà ở

Theo Quy chuẩn mới, một ngôi nhà chất lượng cao phải có chiều cao tầng không dưới 3 m, và các tòa nhà từ 4 tầng trở lên bắt buộc phải lắp đặt thang máy. Việc thực thi những quy định mới này sẽ mang lại tác động quan trọng đối với sự phát triển trong tương lai của ngành vật liệu và nội thất nhà ở.

Cụ thể, Quy chuẩn đã nâng chiều cao tầng từ tiêu chuẩn cũ 2,8m lên 3m, qua đó dành không gian đầy đủ cho các thiết bị gia đình hiện đại như hệ thống thông minh, điều hòa trung tâm và hệ thống cấp gió tươi. Bên cạnh đó, quy chuẩn cũng nhấn mạnh việc đẩy nhanh cải tạo thích ứng với người cao tuổi, với quy định bắt buộc lắp đặt thang máy tại các tòa nhà từ 4 tầng trở lên. Điều này sẽ thúc đẩy nhu cầu về thiết kế nhà ở không rào cản (thiết kế nhà ở thân thiện, dễ tiếp cận).

Ngoài ra, Quy chuẩn mới cũng chi tiết hóa các chỉ số liên quan đến sức khỏe. Các tiêu chí



Định hướng về một ngôi nhà ở chất lượng cao.

nếu chất lượng không khí trong nhà, khả năng cách âm, hệ số chiếu sáng tự nhiên đã được đưa vào nhóm tiêu chuẩn bắt buộc, buộc các doanh nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng phải đẩy nhanh nghiên cứu và phát triển vật liệu cách âm thân thiện với môi trường.

Quy chuẩn mới cũng đưa ra những yêu cầu toàn diện đối với các ngành công nghiệp phụ trợ như trang trí nội thất, thiết kế, đồ gỗ và vật liệu xây dựng. Các chuyên gia trong ngành nhận định rằng, đây vừa là thách thức, vừa là cơ hội cho ngành nội thất và vật liệu xây dựng, khi trong tương lai các doanh nghiệp cần phải phát triển song hành với nhà ở.

Bên cạnh đó, Quy chuẩn mới yêu cầu việc xây dựng dự án nhà ở phải hướng đến các mục tiêu an toàn, tiện nghi, xanh và thông minh. Nói cách khác, trong tương lai, xanh và thông minh sẽ trở thành những xu hướng chủ đạo của ngành nội thất và vật liệu xây dựng. Một ngôi nhà tốt trong tương lai sẽ đồng thời là nhà ở an toàn, nhà ở tiện nghi, nhà ở xanh và nhà ở thông minh.

Giới chuyên môn nhận định rằng việc nâng cao tiêu chuẩn quốc gia về nhà ở sẽ tạo ra tác

động lớn đối với sự phát triển của ngành nội thất và vật liệu xây dựng, buộc ngành này phải thích ứng với yêu cầu của nhà ở chất lượng cao từ nhiều khía cạnh như sản phẩm, thiết kế, tiêu chuẩn, nghiên cứu phát triển và đổi mới. Theo các nguồn thông tin, hiện nay một số doanh nghiệp bất động sản đã giới thiệu các dòng sản phẩm nhà ở cải tiến nâng cấp, trong đó phần trang trí, thiết kế và các hạng mục khác đã đạt tới, thậm chí vượt qua các tiêu chuẩn mới, nhờ đó tạo được lợi thế dẫn đầu trên thị trường.

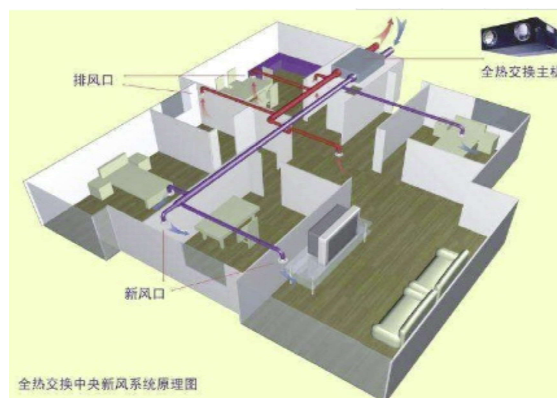
Hướng đi mới cho sự phát triển doanh nghiệp

Thích ứng với nhà ở chất lượng cao sẽ trở thành hướng đi mới cho sự đổi mới và phát triển của các doanh nghiệp nội thất. Dưới sự thúc đẩy của Quy chuẩn mới về các Dự án nhà ở, tiêu chuẩn về nhà ở chất lượng cao đang tái định hình cục diện cạnh tranh trong ngành nội thất, trở thành điểm đột phá giúp doanh nghiệp phá vỡ tình trạng cạnh tranh đồng dạng, thiếu khác biệt và chiếm lĩnh thị trường cao cấp.

Hướng đi này không chỉ đòi hỏi doanh nghiệp có năng lực nghiên cứu phát triển công nghệ, mà còn cần xây dựng sức cạnh tranh theo mô hình “sản phẩm + dịch vụ + hệ sinh thái”, từng bước chuyển đổi từ nhà cung cấp sản phẩm đơn thuần sang nhà cung cấp giải pháp tổng thể về không gian sống.

Một đại diện của thương hiệu nhà ở thông minh cho biết: “Chúng tôi hợp tác với các doanh nghiệp bất động sản, ngay từ giai đoạn bàn giao nhà thô đã tiến hành đi ngầm đường dây mạng và lắp đặt sẵn cảm biến. Về sau, người dùng chỉ cần thông qua ứng dụng (APP) là có thể điều khiển và liên kết toàn bộ thiết bị trong nhà. Xu hướng trí tuệ ẩn này sẽ trở thành xu thế trong tương lai.”

Ngoài ra, các doanh nghiệp vật liệu và nội thất nổi tiếng như Oppein Home, Power Dekor, Skshu Paint... cũng đã sớm tham gia vào hướng đi mới này. Các chuyên gia trong ngành chỉ ra rằng, tiêu chuẩn nhà ở chất lượng cao sẽ



Hệ thống cảm biến cấp gió tươi trong nhà.

đẩy nhanh quá trình sàng lọc trong ngành. Những doanh nghiệp có nền tảng công nghệ và khả năng cung cấp giải pháp tổng thể sẽ nắm giữ vị thế chủ đạo trong hướng đi mới của nhà ở chất lượng cao.

Đồng thời, trong khuôn Quy chuẩn mới về các Dự án nhà ở, chính quyền nhiều địa phương cũng đang thúc đẩy sự chuyển đổi của ngành nội thất và vật liệu xây dựng thông qua các chính sách hỗ trợ đồng bộ.

Mới đây, tỉnh Sơn Đông đã ban hành một loạt chính sách hỗ trợ đồng bộ xoay quanh toàn bộ quy trình xây dựng nhà ở chất lượng cao, đồng thời đưa ra những yêu cầu mới nhất đối với ngành nội thất và vật liệu xây dựng.

Ví dụ, trong “Hướng dẫn tiêu chuẩn xây dựng nhà ở chất lượng cao tỉnh Sơn Đông”, trước thực trạng người dân phản ánh gay gắt về vấn đề cách âm, văn bản quy định rõ, tường ngăn giữa các hộ phải sử dụng tường bê tông dày không dưới 200mm; sàn nhà phải được bố trí lớp đệm cách âm dày không dưới 10mm; đồng thời tại vị trí tiếp giáp giữa sàn và tường phải bổ sung đệm cách âm đặt theo phương đứng.

Thực hiện sâu rộng định hướng phát triển xanh

Sự ra đời của Quy chuẩn mới về các Dự án nhà ở đánh dấu bước chuyển mình chiến lược của lĩnh vực xây dựng nhà ở tại Trung Quốc, từ mở rộng quy mô sang lấy chất lượng làm động

lực. Theo thống kê, trong quý I năm 2024, số đơn đặt hàng trên thị trường trang trí nội thất cao cấp đã tăng 45% so với cùng kỳ năm trước, trong đó các hạng mục cải tạo cách âm, nhà ở thông minh và vật liệu thân thiện với môi trường trở thành những từ khóa nổi bật.

Các chuyên gia trong ngành nhận định, một trong những xu hướng tất yếu của ngành nội thất chính là gắn bó chặt chẽ với khái niệm nhà ở chất lượng cao. Các doanh nghiệp cần chuyển từ mô hình cung ứng sản phẩm đơn lẻ sang tích hợp toàn bộ chuỗi giá trị thiết kế + vật liệu + thi công + dịch vụ, đồng thời thông qua đổi mới công nghệ để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người tiêu dùng về một không

gian sống khỏe mạnh, tiện nghi và thông minh.

Trong làn sóng chuyển đổi của ngành, các doanh nghiệp nội thất và vật liệu xây dựng đang thể hiện tinh thần đồng hành cùng sự phát triển của nhà ở, chung tay viết nên “bản đáp án nhà ở chất lượng cao” trong kỷ nguyên mới. Từ một cánh cửa chống ồn đến một ngôi nhà thông minh, từ một viên gạch thân thiện với môi trường đến một không gian sống an toàn, khỏe mạnh, ngành đang phác họa nên bức tranh tươi sáng về một cuộc sống an cư, ưu việt.

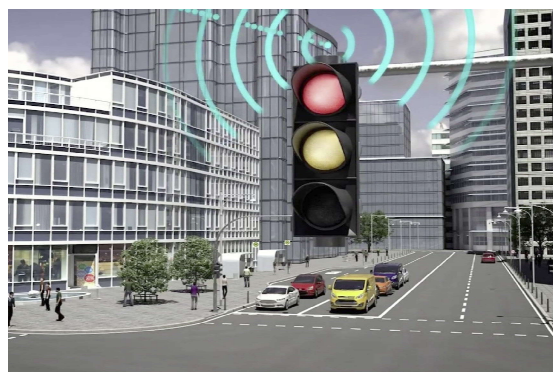
*Thời báo Xây dựng Trung Quốc,
20/05/2025
ND: Ngọc Anh*

Một số giải pháp giao thông thông minh

Trong bối cảnh đô thị hiện đại đối mặt với áp lực dân số tăng nhanh và sự bùng nổ của các phương tiện giao thông, các thành phố ngày càng phải giải quyết những thách thức về ùn tắc, tai nạn và ô nhiễm. Giải pháp giao thông thông minh (ITS) ra đời như một hướng đi tiên phong, cho phép thu thập và xử lý dữ liệu theo thời gian thực thông qua các công nghệ tiên tiến như IoT, AI, Big Data và 5G. Nhờ khả năng tự động điều phối lưu lượng xe và tối ưu hóa hệ thống tín hiệu giao thông, ITS không chỉ giúp giảm thiểu tắc nghẽn mà còn góp phần xây dựng một hạ tầng giao thông an toàn, bền vững và thân thiện với môi trường cho các thành phố tương lai.

Xe tự lái, đèn giao thông điều chỉnh theo lưu lượng phương tiện, dịch vụ chia sẻ xe đạp, và vỉa hè thông minh cung cấp truy cập Wi-Fi công cộng, chỉ là một vài trong số những giải pháp đang góp phần biến các thành phố trở nên thông minh hơn.

Không chỉ dừng lại ở việc tiếp nhận khái niệm thành phố thông minh sử dụng công nghệ để quản lý tài sản đô thị, nâng cao hiệu quả



Hệ thống đèn giao thông thông minh.

dịch vụ, giảm tiêu thụ tài nguyên, tiết kiệm chi phí và cải thiện chất lượng cuộc sống, nhiều chính quyền đô thị hiện đang biến những khát vọng này thành hiện thực.

Chính phủ các nước cũng đang hướng đến các giải pháp thông minh trong lĩnh vực giao thông công cộng. Từ việc kiểm soát tín hiệu giao thông đến cải thiện hệ thống giám sát lưu lượng, giao thông công cộng đang tận dụng những lợi ích mà các giải pháp vận tải thông minh mang lại. Tại Stockholm, nếu xe buýt bị chậm giờ, chúng có thể giao tiếp trực tiếp với hệ

thống đèn giao thông trên tuyến đường, được ưu tiên qua đèn xanh, qua đó giúp cải thiện lưu lượng hành khách trong thành phố.

Auckland đang đón nhận các ứng dụng thành phố thông minh

Auckland đặt mục tiêu trở thành thành phố đáng sống nhất thế giới. Theo Auckland Conversations - một trang web do chính phủ điều hành, Auckland mong muốn trở thành “một thành phố thông minh với công dân thông minh và cơ sở hạ tầng thông minh”, nhằm biến tầm nhìn này thành hiện thực.

Vào cuối năm 2020, SPARK đã hợp tác với Cơ quan Giao thông Auckland để lắp đặt hạ tầng có tích hợp IoT tại khu vực Wynyard Quarter, bao gồm các ứng dụng thông minh như hệ thống chiếu sáng kết nối, bãi đỗ xe thông minh, ghế ngồi thông minh và thùng rác thông minh.

Việc SPARK triển khai mạng 5G tại trung tâm Auckland đã tạo điều kiện cho việc áp dụng các công nghệ thành phố thông minh, và dự án triển khai tại Wynyard Quarter là một mô hình minh họa cho tương lai của khu trung tâm thương mại rộng lớn hơn của thành phố.

Trong một báo cáo của Smart Cities World, ông Chris Creighton - Giám đốc Nhóm Giải pháp Công nghệ của Cơ quan Giao thông Auckland cho biết: “Người dân Auckland khi vào trung tâm thành phố có thể mất tới một phần ba thời gian chỉ để tìm chỗ đỗ xe, vì vậy Nhóm đang hợp tác với SPARK để tìm cách giúp người dân xác định chỗ đỗ xe còn trống nhanh hơn bằng cách lắp đặt 200 cảm biến đỗ xe thông minh khắp khu vực Wynyard Quarter.”

Báo cáo cũng cho biết, hệ thống chiếu sáng thông minh đã được lắp đặt trên các tuyến phố xung quanh khu Khu Đối mới Sáng tạo của Wynyard Quarter, hiện có thể tạo ra bản đồ nhiệt lưu lượng người đi bộ nhằm giúp Cơ quan Giao thông xác định các điểm nghẽn, từ đó đưa ra quyết định đầu tư hạ tầng trong tương lai một cách hiệu quả hơn, đồng thời theo dõi chất



Giải pháp AI tự động nhận dạng người đi bộ và phương tiện, cải thiện thời gian chờ giao thông.

lượng không khí và tiếng ồn.

Một số đèn đường còn được trang bị camera giám sát kết nối 5G, có thể tăng khả năng phát hiện hành vi phạm tội bằng cách ghi lại video độ phân giải cao ngay cả vào ban đêm, và có thể điều chỉnh độ sáng từ xa nhằm giảm tiêu thụ năng lượng.

Ngoài ra, tại khu vực Quarter cũng đã được lắp đặt các ghế thông minh sử dụng năng lượng mặt trời, có khả năng sạc điện thoại thông minh và xe scooter điện, cùng với các thùng rác thông minh có thể nhận biết khi nào đầy để ngăn tình trạng tràn rác và giảm số lượng xe rác lưu thông trên đường. Nhiều giải pháp giao thông thông minh và thành phố thông minh này được vận hành nhờ kết nối, trong đó Internet Vạn Vật (IoT) là yếu tố thúc đẩy lớn nhất.

5 ví dụ về giải pháp giao thông đô thị thông minh

Tín hiệu giao thông thích ứng

Tín hiệu giao thông truyền thống sử dụng bộ hẹn giờ và vòng lặp cảm ứng để xác định thời điểm đèn nên thay đổi. Mặc dù hiệu quả, nhưng nó không cho phép các thành phố điều chỉnh chu kỳ tín hiệu khi có sự thay đổi về lưu lượng giao thông, dẫn đến tắc nghẽn. Thay vì dựa vào công nghệ lỗi thời này, các thành phố thông minh sẽ sử dụng tín hiệu thích ứng để điều chỉnh việc quản lý hệ thống giao thông theo thời gian thực.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông Vận tải Hoa Kỳ, tín hiệu giao thông thích ứng được triển khai tại chưa đến 1% số tín hiệu giao thông hiện có tại Hoa Kỳ. Trong khi đó, tại Hàn Quốc, BlueSignal đã triển khai giải pháp dự đoán giao thông dựa trên AI, kết hợp tín hiệu giao thông thích ứng với nhiều dữ liệu khác, bao gồm tốc độ lái xe, rủi ro và tình trạng tắc nghẽn, để giúp dự đoán tình trạng giao thông cho người lái xe, cho phép họ đưa ra quyết định sáng suốt và thích ứng nhanh chóng.

An toàn thông minh cho người đi bộ

Hoa Kỳ đang dẫn đầu về các giải pháp thông minh dành cho người đi bộ. Khi các thành phố trở nên thông minh hơn, giao thông công cộng trở nên đáng tin cậy hơn và các thành phố bổ sung thêm nhiều làn đường dành cho người đi bộ và xe đạp, việc tập trung vào an toàn cho người đi bộ đã trở thành một mắt xích quan trọng trong thiết kế thành phố thông minh.

Tại Portland, Oregon, chính quyền địa phương đang hợp tác với một công ty khởi nghiệp đến từ Pittsburgh có tên là Rapid Flow để tránh tai nạn cho người đi bộ bằng một hệ thống được hỗ trợ bởi AI, tự động tối ưu hóa điều kiện giao thông. Hệ thống này sẽ có thể giao tiếp với các giao lộ lân cận và bất kỳ phương tiện thông minh nào được kết nối gần đó.

Công nghệ như này sẽ cần thời gian để được tích hợp vào các thành phố thông minh, và cần có tính đột phá. Tuy nhiên, một khi được tích hợp, công nghệ này sẽ giúp giảm thiểu tai nạn cho người đi bộ.

Giải pháp xe đạp

Cùng với giải pháp khuyến khích người dân đi bộ, xe đạp cũng đã trở thành một yếu tố quan trọng trong việc di chuyển tại các thành phố thông minh. Tại Hoa Kỳ, ngày càng có nhiều người sử dụng xe đạp để di chuyển hơn bao giờ hết. Thách thức lớn đối với các nhà quy hoạch đô thị là tìm cách tích hợp đạp xe an toàn vào cơ sở hạ tầng đô thị vốn thường thiếu không gian.

Theo báo cáo của Government Tech, tại



Hệ thống xe đạp dành cho khách du lịch tại các cửa nhà ga của TP. Barcelona (Tây Ban Nha).

Seattle vào năm 2016, 3,8% người lao động đi làm bằng xe đạp. Con số này tăng so với mức chỉ 2,6% vào năm 2009. Tại Portland, Oregon, một trong những thành phố thông minh nhất Hoa Kỳ, 6,5% người lao động đi làm bằng xe đạp vào năm 2016, tăng so với mức 5% vào năm 2009.

Tại Oslo, các nhà quy hoạch đô thị hiện đang xây dựng 27 dặm đường dành cho xe đạp với mục tiêu giảm khí thải và cấm ô tô vào trung tâm thành phố. Tại Barcelona, họ đã giới thiệu sáng kiến đạp xe thông minh mang tên "Bicing", cho phép hành khách tiếp cận hơn 400 trạm xe đạp thông qua hệ thống thanh toán hàng năm hoặc qua điện thoại. London cũng đã thử nghiệm chương trình chia sẻ xe đạp để khuyến khích nhiều người đi xe đạp hơn và hạn chế ô tô hơn.

Giải pháp đỗ xe

Các thành phố trên khắp thế giới đang đầu tư vào các giải pháp đỗ xe thông minh nhằm giảm bớt các vấn đề liên quan đến việc tìm chỗ đỗ xe. Singapore, quốc gia đang hướng tới mục tiêu trở thành "quốc gia thông minh" đầu tiên trên thế giới, đã triển khai việc sử dụng các cảm biến trên toàn thành phố để thu thập và giám sát lượng lớn dữ liệu, từ đó cải thiện việc đỗ xe, giao thông và vệ sinh môi trường.

Tại San Francisco, việc sử dụng vé thông minh để hợp lý hóa quy trình giao thông công

cộng và bãi đỗ xe thông minh, cho phép chính quyền điều chỉnh giá đỗ xe tại các khu vực dựa trên số lượng chỗ đỗ xe còn trống, đang giúp người dân di chuyển tự do hơn trong thành phố.

Ở hầu hết các thành phố, việc sử dụng cảm biến để xác định chỗ đỗ xe trống trong các bãi đỗ xe lớn, nhiều tầng đang giúp giảm thời gian người dân tìm kiếm chỗ đỗ xe trống và cảnh báo mọi người về chỗ đỗ xe trống bằng đèn cảnh báo và bảng hiển thị.

Tuyến đường thông minh

Các đoạn đường được trang bị công nghệ cảnh báo người lái xe về tình hình giao thông sắp tới, bao gồm bất kỳ tai nạn có thể xảy ra, thời gian để đến đích, các hiện tượng thời tiết sắp xảy ra và các chướng ngại vật khác có thể ảnh hưởng đến việc lái xe. Tuyến đường thông minh giúp người lái xe "nắm bắt thông tin" để họ có thể lên kế hoạch trước, từ đó giúp giảm ùn tắc giao thông.

Theo báo cáo của State Tech, các tiểu bang như Wyoming ở Hoa Kỳ đang sử dụng công nghệ V2I (Từ xe đến cơ sở hạ tầng) để giúp ô tô và xe tải đi qua các khu vực tắc nghẽn và nguy hiểm một cách an toàn. Họ đang sử dụng công nghệ V2I để gửi cảnh báo an toàn về thời tiết và đường bộ cho những người lái xe đăng ký tham gia chương trình sáng tạo này. Với 75 thiết bị liên lạc tầm ngắn được đặt tại các điểm tham quan, người lái xe sẽ nhận được thông tin giao thông và chính quyền thành phố sẽ thấy sự cải thiện đáng kể về kinh tế địa phương và an toàn tổng thể cho những người đi lại trong khu vực.

Các thành phố trên khắp thế giới, bao gồm cả các thành phố tại New Zealand, đang áp dụng công nghệ thông minh để cải thiện mạng



Mô hình bãi đỗ xe thông minh giúp tiết kiệm chi phí, giảm thiểu nhân sự và hỗ trợ công tác quản lý hiệu quả hơn.

lưới giao thông, giảm tắc nghẽn giao thông và nâng cao an toàn cho tất cả hành khách, bất kể phương thức di chuyển nào.

NEC New Zealand (chi nhánh tại New Zealand của Tập đoàn NEC Corporation, một tập đoàn công nghệ thông tin và điện tử đa quốc gia của Nhật Bản), đã ký kết một thỏa thuận dài hạn với Environment Canterbury và Hội đồng Thành phố Christchurch để phát triển mạng lưới xe buýt hiện tại thành một mạng lưới giao thông thông minh. Chính những sáng kiến này đã đặt giao thông vào trọng tâm của sự phát triển thông minh cho một thành phố hiện đại.

Nhiều giải pháp giao thông thông minh này được hỗ trợ bởi Internet vạn vật (IoT), cho phép thu thập và phân tích lượng dữ liệu khổng lồ, sau đó có thể được sử dụng để cải thiện mạng lưới giao thông và triển khai các giải pháp thông minh cho cả người đi bộ và người tham gia giao thông.

<https://www.nec.co.nz/>

ND: Mai Anh

Trí tuệ nhân tạo có thể thay thế kiểm soát viên không lưu?

Từ trước đến nay, việc kiểm soát không lưu vẫn là công việc do con người đảm nhận. Những người ngồi trong tháp điều khiển là “nhân tố quan trọng” giữ an toàn cho hàng nghìn chuyến bay mỗi ngày thông qua việc hướng dẫn máy bay cất và hạ cánh, đảm bảo các chuyến bay không giao nhau, phản ứng kịp thời với các tình huống phát sinh. Nhưng khi trí tuệ nhân tạo ngày càng mạnh mẽ, một câu hỏi đã được đặt ra một cách nghiêm túc: liệu AI có thể thay thế - hoặc ít nhất là hỗ trợ - các kiểm soát viên trong tháp không lưu? Thực tế, nhiều quốc gia đã bắt đầu các thử nghiệm với hệ thống AI tại các sân bay lớn nhằm tìm hiểu giới hạn và tiềm năng của công nghệ này.

Thực trạng hiện nay: con người vẫn giữ vai trò chính

Dù ngành hàng không đã có nhiều bước tiến trong tự động hóa, phần lớn quá trình điều phối bay vẫn phụ thuộc vào con người. Sự phức tạp, khối lượng công việc lớn và tính chất không thể sai sót khiến các kiểm soát viên luôn phải làm việc với áp lực cao. Và khi con người là trung tâm của hệ thống, rủi ro từ sai sót cũng là điều khó tránh.

Trên thực tế, đã từng có nhiều vụ tai nạn hàng không nghiêm trọng trên thế giới mà nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ lỗi của kiểm soát viên không lưu tại đài điều khiển, điển hình là vụ va chạm trên không tại Überlingen (Đức, 2002) khiến 71 người thiệt mạng, vụ tai nạn GOL 1907 (Brazil, 2006) làm 154 người thiệt mạng, và vụ va chạm giữa máy bay Sabreliner và Cessna 172 tại San Diego (Mỹ, 2015) khiến 5 người tử vong do kiểm soát viên nhận diện nhầm máy bay và điều phối sai trong lúc quá tải công việc.

Cùng với những vụ việc tương tự, người ta bắt đầu soi lại toàn bộ hệ thống không lưu.



Việc kiểm soát không lưu hiện đang được vận hành bởi con người là chính.

Nhiều tháp điều khiển vẫn sử dụng giấy để theo dõi chuyến bay, hệ thống đèn đường băng vẫn là loại từ những năm 1980. Trong khi đó, số lượng chuyến bay toàn cầu tăng mạnh nhưng lực lượng nhân sự hiện tại vẫn không theo kịp. Những bất cập này khiến các chuyên gia nghĩ đến việc sử dụng AI. Ngoài ra, mặc dù các hệ thống theo dõi vị trí và tốc độ máy bay chủ yếu dựa vào radar, dữ liệu số, nhưng việc quan sát bằng mắt tại chỗ vẫn được duy trì trong suốt gần 100 năm qua, đây là điểm rất cổ điển trong một ngành đang chịu áp lực đổi mới số hóa.

AI có thể làm gì để hỗ trợ kiểm soát không lưu?

Hiện tại, tại sân bay Heathrow, London và Changi, Singapore, một hệ thống AI mang tên Aimee đang được thử nghiệm để hỗ trợ con người trong công việc điều phối mặt đất. Aimee được tích hợp camera toàn cảnh 360 độ, có thể theo dõi nhiều máy bay cùng lúc và phát hiện những tình huống tiềm ẩn nguy hiểm mà mắt người có thể bỏ lỡ, đặc biệt khi nhân viên đã quá mệt mỏi vì ca làm dài.

Aimee không tự đưa ra quyết định, nhưng có thể đưa ra cảnh báo, nhắc nhở kiểm soát viên tập trung vào một số điểm nóng. Nó cũng được

“huấn luyện” để quan sát giống như một kiểm soát viên ví dụ quan sát đuôi máy bay đã rời khỏi đường băng hay chưa, hoặc nhận biết vật thể khuất tầm nhìn. Những khả năng này giúp tăng cường độ chính xác và hiệu quả trong việc giám sát. Ngoài ra, hệ thống này còn tích hợp nhiều nguồn dữ liệu như video trực tiếp từ camera, bản đồ môi trường mặt đất, và cả bản ghi giọng nói giữa phi công và kiểm soát viên, giúp mở rộng khả năng giám sát đồng thời trên diện rộng, kể cả với máy bay bị che khuất tầm nhìn. Nhờ những tích hợp này, Aimee không chỉ theo dõi được vị trí máy bay mà còn hiểu ngữ cảnh hoạt động, đưa ra phản hồi phù hợp.

Thêm vào đó, AI cũng có thể nhận diện sớm các xung đột tiềm ẩn trong không phận. Đây là điều rất quan trọng ở những sân bay có mật độ bay cao. Ngoài ra, công cụ này còn có thể đóng vai trò hỗ trợ cho các hệ thống tránh va chạm như TCAS, vốn đã hoạt động tốt nhưng đôi khi vẫn đưa ra các cảnh báo giả. Thế hệ mới như ACAS X, với tích hợp AI, đã được thử nghiệm hàng triệu tình huống va chạm mô phỏng để giảm thiểu cảnh báo không cần thiết và tăng độ chính xác. ACAS X còn được kỳ vọng có thể chỉ dẫn máy bay tránh nhau theo phương ngang, còn TCAS truyền thống chỉ hướng dẫn lên hoặc xuống. Việc tích hợp AI như vậy có thể làm giảm số lượng cảnh báo giả vốn gây phiền toái cho cả phi công và người kiểm soát.

Một trong những lợi ích khác có thể kể đến như việc giảm gánh nặng cho các tháp điều khiển thiếu nhân sự, tăng khả năng điều hành cho những sân bay có mật độ bay cao mà không cần xây mới tháp không lưu, và tiết kiệm chi phí bảo trì nhờ sử dụng hệ thống kỹ thuật số. AI/hệ thống kỹ thuật số cũng giúp nâng cấp nhanh hơn những tháp điều khiển không lưu cũ, kéo dài tuổi thọ hạ tầng và giảm chi phí duy trì - ưu điểm được thể hiện rõ qua các thử nghiệm tại Heathrow và Changi.

Những rào cản và lo ngại: AI vẫn chưa hoàn hảo



Aimee đang được sử dụng tại Heathrow.

Tuy vậy, không phải ai cũng tin tưởng hoàn toàn vào AI trong môi trường đặc biệt như điều phối không lưu. Bởi vì sẽ luôn tồn tại những tình huống bất ngờ không thể lường trước, từ thời tiết cực đoan đến lỗi kỹ thuật, mà AI, vốn hoạt động dựa trên dữ liệu quá khứ, chưa thể xử lý linh hoạt như con người. AI không có trực giác, không có khả năng phán đoán sáng tạo hay hiểu ngữ cảnh đầy đủ như một con người dày dặn kinh nghiệm. Ngoài ra, AI đưa thêm một lớp phức tạp vào hệ thống vốn đã không chắc chắn, và có thể khiến sự phụ thuộc của con người vào máy móc ngày càng lớn, làm giảm khả năng chủ động xử lý tình huống hiểm gấp hoặc khẩn cấp.

Việc sử dụng AI được kỳ vọng sẽ giúp việc điều phối bay an toàn hơn, nhưng cũng đặt ra nhiều rủi ro

Ngoài ra, việc lạm dụng tự động hóa có thể khiến con người trở nên thụ động và đánh mất kỹ năng phản ứng nhanh khi cần thiết. Các chuyên gia cũng lo ngại về những rủi ro bảo mật - khi hệ thống điều phối bay trở nên ngày càng kết nối và phụ thuộc vào công nghệ, chúng cũng trở thành mục tiêu hấp dẫn cho tin tặc. Nhiều ý kiến cảnh báo rằng nếu quá tin vào AI, con người sẽ dễ “mất cảnh giác,” vô hình chung tạo ra những hiểm họa mới do sự chủ quan trong giám sát.

Một câu hỏi lớn khác là: nếu tai nạn xảy ra

do quyết định của AI, ai sẽ chịu trách nhiệm? Có nên để AI quá can thiệp để tránh mọi rủi ro, hay linh hoạt hơn giống con người? Việc xác định ranh giới giữa hỗ trợ và thay thế con người là một vấn đề vừa pháp lý vừa đạo đức, mà ngành hàng không chưa có câu trả lời rõ ràng. Các nhà hoạch định chính sách sẽ cần xây dựng khung pháp lý mới để giải quyết những câu hỏi trách nhiệm này trước khi có thể trao nhiều quyền điều hành hơn cho trí tuệ nhân tạo.

Hiện tại, dù còn nhiều tranh luận, nhưng AI vẫn đóng một vai trò nhất định trong ngành hàng không khiến nó hiệu quả hơn, chính xác

hơn, và an toàn hơn. Tuy nhiên, nhiều chuyên gia vẫn đồng ý rằng AI nên đóng vai trò hỗ trợ chứ chưa thể thay thế hoàn toàn con người. Những hệ thống như Aimee rất hứa hẹn trong việc giảm tải công việc và tăng độ chính xác cho các kiểm soát viên. Nhưng sự hiện diện của con người - với tư duy phản biện, linh hoạt, và khả năng phản ứng với cái chưa từng xảy ra - vẫn là điều không thể thiếu.

<https://www.scientificamerican.com>

ND: Đức Toàn

Cảnh báo lũ quét đô thị

Lũ quét là một trong những thảm họa thiên nhiên có sức tàn phá khủng khiếp nhất, đặc biệt là ở môi trường đô thị, nơi các bề mặt không thấm nước như đường sá và nhà cửa làm trầm trọng thêm tác động của chúng. Cảnh báo lũ quét đóng vai trò then chốt trong việc giảm thiểu thiệt hại về người và tài sản, và công nghệ hiện đại đang cách mạng hóa cách thức đưa ra những cảnh báo này. Bài viết này khám phá vai trò của các công nghệ tiên tiến, bao gồm Internet vạn vật (IoT), trạm thời tiết và trí tuệ nhân tạo (AI), trong việc nâng cao hiệu quả của hệ thống cảnh báo lũ quét đô thị. Bài viết sẽ đi sâu vào hoạt động kỹ thuật của chúng, cung cấp các ví dụ thực tế và thảo luận về những đổi mới trong tương lai nhằm định hình lại công tác quản lý lũ lụt.

Nhu cầu ngày càng tăng về các hệ thống cảnh báo lũ quét hiệu quả

Đô thị hóa và biến đổi khí hậu đã làm gia tăng tần suất và cường độ của lũ quét. Khi các thành phố mở rộng, hệ thống thoát nước tự nhiên bị bê tông hóa, làm chậm dòng chảy khi mưa lớn. Trong khi đó, biến đổi khí hậu đã làm gia tăng các hiện tượng thời tiết cực đoan, làm tăng nguy cơ lũ lụt.



Hệ thống cảnh báo lũ thông minh giúp người dân và các đơn vị cứu hộ có phương án giải quyết kịp thời.

Các hệ thống cảnh báo lũ lụt truyền thống, vốn phụ thuộc vào việc quan sát thủ công và dữ liệu lịch sử, thường không đưa ra cảnh báo kịp thời. Tuy nhiên, công nghệ hiện đại mang đến giải pháp cho thách thức này, cho phép cảnh báo nhanh hơn, chính xác hơn và cục bộ hơn.

IoT nâng cao khả năng phát hiện và cảnh báo lũ quét như thế nào

IoT trong quản lý lũ lụt là gì?

Internet vạn vật (IoT) là một mạng lưới các thiết bị được kết nối với nhau, có khả năng thu thập và truyền dữ liệu. Trong quản lý lũ lụt, các thiết bị IoT như cảm biến, máy đo và camera



PUB được giao nhiệm vụ bảo vệ bờ biển Singapore khỏi mực nước biển dâng với tư cách là cơ quan bảo vệ bờ biển quốc gia.

được bố trí chiến lược tại các khu vực dễ bị lũ lụt để theo dõi các điều kiện thời gian thực như lượng mưa, mực nước và lưu lượng nước.

Chức năng kỹ thuật của IoT trong cảnh báo lũ quét

- + Cảm biến thu thập dữ liệu:
 - . Máy đo lượng mưa hỗ trợ IoT đo lượng mưa tính bằng milimét mỗi giờ.
 - . Cảm biến mực nước theo dõi mực nước sông hoặc kênh.
 - . Cảm biến lưu lượng theo dõi tốc độ và thể tích nước.
- + Truyền dữ liệu: Cảm biến truyền dữ liệu qua mạng không dây (ví dụ: 5G, LoRaWAN) đến các nền tảng tập trung.
- + Phân tích thời gian thực: các hệ thống dựa trên đám mây tổng hợp dữ liệu, cho phép các cơ quan chức năng phân tích dữ liệu để phát hiện nguy cơ lũ quét tiềm ẩn.
- + Cảnh báo tự động: khi mực nước vượt quá ngưỡng, hệ thống IoT sẽ tự động gửi cảnh báo đến chính quyền địa phương và người dân thông qua tin nhắn, thông báo ứng dụng hoặc còi báo động.

Ứng dụng thực tế: IoT trong thành phố thông minh

Singapore là quốc gia tiên phong trong các sáng kiến thành phố thông minh, sử dụng rộng rãi các cảm biến IoT để giám sát mực nước trong hệ thống thoát nước. Cơ quan cấp nước



Một số công nghệ AI đã được phát triển để hỗ trợ trong việc dự báo thời tiết.

quốc gia Singapore PUB đã hoàn thành một số công trình cải thiện hệ thống thoát nước và nâng cao đường ở Singapore. Ngoài ra, chính phủ cũng tăng cường khả năng dự báo, quan trắc lượng mưa và ứng phó với lũ để giảm thiểu rủi ro lũ quét.

Để tăng cường khả năng ứng phó với lũ lụt, PUB đã lắp đặt thêm 400 cảm biến mực nước ở nhiều địa điểm khác nhau, bao gồm Sông Kallang, Sungei Api Api và Kênh Bukit Batok, bổ sung vào một mạng lưới rộng lớn gồm gần 1.000 cảm biến mực nước.

Khi trời mưa to, mực nước ở các cống, kênh, rạch lên nhanh. Bằng cách theo dõi các địa điểm theo thời gian thực, PUB có thể đưa ra cảnh báo sớm cho công chúng và kích hoạt đội cơ động của mình (nhóm phản ứng nhanh) đến các khu vực này để thực hiện quản lý lũ lụt. Nhóm có thể loại bỏ tắc nghẽn, triển khai các rào chắn lũ di động và quản lý giao thông.

Vai trò của Trạm Khí tượng trong cảnh báo lũ quét

Trạm Khí tượng Hiện đại không chỉ là dự báo

Các trạm khí tượng tiên tiến cung cấp dữ liệu siêu cục bộ về lượng mưa, độ ẩm, nhiệt độ và hướng gió. Ở những khu vực dễ xảy ra lũ lụt, dữ liệu này rất quan trọng để dự đoán khả năng xảy ra lũ quét.

Cách thức hoạt động của Trạm Khí tượng tại khu vực đô thị

Phép đo Độ chính xác cao: được trang bị radar Doppler, các trạm khí tượng có thể theo dõi cường độ mưa theo thời gian thực.

Tích hợp với IoT: các trạm khí tượng hiện đại kết nối với mạng lưới IoT để đưa dữ liệu thời tiết theo thời gian thực vào hệ thống quản lý lũ lụt.

Mô hình dự báo: Bằng cách phân tích dữ liệu thời tiết lịch sử và thời gian thực, các trạm thời tiết đóng góp vào các mô hình dự báo các kịch bản lũ lụt.

Nghiên cứu điển hình: các trạm thời tiết tại Hoa Kỳ

Tại Hoa Kỳ, Cơ quan Thời tiết Quốc gia (NWS) sử dụng dữ liệu từ các trạm thời tiết trên khắp đất nước để đưa ra cảnh báo lũ quét. Việc tích hợp dữ liệu từ các trạm thời tiết địa phương với hình ảnh vệ tinh và radar đảm bảo cảnh báo kịp thời và chính xác. Cơ quan Thời tiết Quốc gia Hoa Kỳ (NWS) đưa ra cảnh báo lũ quét khi có dự báo về mưa lớn gây ra lũ lụt đột ngột, đe

dọa tính mạng và tài sản. Các cảnh báo này có thể được truyền tải qua Đài phát thanh Thời tiết NOAA, trang web NWS và các phương tiện truyền thông khác. Các cảnh báo này có ba mức độ: cơ sở, đáng kể và thảm khốc, tùy thuộc vào mức độ nghiêm trọng của tình hình lũ lụt.

Trí tuệ Nhân tạo trong Hệ thống Cảnh báo lũ quét

Trí tuệ Nhân tạo (AI) tận dụng các thuật toán học máy để phân tích lượng dữ liệu khổng lồ và dự báo lũ quét với độ chính xác chưa từng có. Các mô hình AI có thể xử lý các mô hình phức tạp trong dữ liệu thời tiết, dữ liệu thủy văn và địa hình để đưa ra cảnh báo sớm. Với lũ lụt, AI tận dụng dữ liệu lượng mưa, cảm biến mực nước cùng hình ảnh vệ tinh để dự báo khả năng ngập cũng như các vùng rủi ro.

<https://toposmagazine.com/>

ND: Mai Anh

Tận dụng thủy tinh tái chế để tăng độ bền cho gạch xây dựng

Thủy tinh không dễ tái chế như chúng ta nghĩ, do đó các nhà khoa học luôn tìm cách tận dụng loại vật liệu này. Mới đây, các nhà nghiên cứu tại Đại học Portsmouth (Vương quốc Anh) đã tìm ra một hướng đi mới: nghiền thủy tinh phế thải thành bột để trộn vào gạch đất nén, một loại vật liệu xây dựng thân thiện môi trường.

Gạch đất nén (CEB - Compressed Earth Blocks) được làm từ hỗn hợp đất và nước, sau đó nén chặt dưới áp suất cao. Loại gạch này thường được trộn thêm xi măng để tăng độ bền và chống thấm nước. Tuy nhiên, nhóm nghiên cứu nhận thấy chỉ cần kết hợp thủy tinh tái chế với vôi, có thể giảm đáng kể lượng xi măng nhưng gạch vẫn đạt được độ bền mong muốn.

Trong thí nghiệm, các khối gạch được trộn thủy tinh tái chế với tỷ lệ từ 0% đến 25%. Sau 28 ngày, những khối gạch được kiểm tra độ



Thủy tinh phế thải được nghiền thành bột để trộn vào gạch đất nén.

bền, khả năng chịu nén và chịu kéo. Kết quả tốt nhất đạt được với công thức 10% vôi và 10% thủy tinh tái chế: gạch không bị nứt, chịu áp lực cao và có cường độ nén lên tới 5,77 MPa - cao hơn gần 90% so với gạch không ổn định (3,03



Các khối gạch được trộn thủy tinh tái chế với tỷ lệ từ 0% đến 25%.

MPa). Gạch không ổn định (unstabilised blocks) là cách gọi những khối đất nén (CEB) không có chất ổn định như xi măng, vôi hoặc các phụ gia khác. Về khả năng chịu kéo, gạch đạt 0,52 MPa, tăng 30% so với mẫu gốc. Kiểm tra cấu trúc bằng kính hiển vi cũng cho thấy không có vết nứt trong gạch 10% thủy tinh và vôi, trong khi tỷ lệ 25% xuất hiện nhiều vết nứt

nhỏ. Nhóm nghiên cứu cho rằng công thức 10% này là phù hợp nhất và có thể được áp dụng cho sản xuất gạch thân thiện môi trường.

Tiến sĩ Muhammad Ali, Phó Giáo sư tại Đại học Portsmouth, chia sẻ: “Hiện nay nhu cầu dùng vật liệu tái chế trong xây dựng đang tăng cao. Chúng tôi đã kiểm tra độ hút nước, khả năng chịu nén và khả năng chống biến dạng của từng mẫu gạch. Kết quả cho thấy công thức với 10% thủy tinh tái chế là tối ưu.”

Nghiên cứu này còn mở ra hướng đi mới để tận dụng thủy tinh phế thải, giảm bớt năng lượng và chi phí cho quy trình tái chế truyền thống. Dù vậy, vẫn cần nghiên cứu thêm về độ bền và khả năng cách nhiệt của loại gạch này trước khi ứng dụng rộng rãi.

<https://www.port.ac.uk/>

ND: Đức Toàn

9 tháng đầu năm, Bộ Xây dựng cơ bản hoàn thành các kế hoạch công tác

Sáng 3/10, Bộ trưởng Trần Hồng Minh đã chủ trì Hội nghị đánh giá kết quả công tác 9 tháng năm 2025 và triển khai nhiệm vụ trọng tâm quý IV/2025 của ngành Xây dựng.

Chủ trì và phát biểu tại Hội nghị, Bộ trưởng Bộ Xây dựng Trần Hồng Minh đánh giá, trong 9 tháng đầu năm 2025, mặc dù phải đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức cả chủ quan lẫn khách quan nhưng được sự quan tâm, chỉ đạo quyết liệt, sâu sát, toàn diện của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, sự hỗ trợ, giúp đỡ của các ban, bộ, ngành, cơ quan Trung ương và các địa phương và sự cố gắng, nỗ lực, vào cuộc của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp, Bộ Xây dựng đã cơ bản hoàn thành hầu hết các mặt công tác theo kế hoạch đề ra, trong đó đạt nhiều kết quả nổi bật. Thay mặt lãnh đạo Bộ Xây dựng, Bộ trưởng Trần Hồng Minh ghi nhận và biểu dương các đơn vị đã nỗ lực, cố gắng hoàn thành tốt các nhiệm vụ được giao, nổi bật là Vụ Pháp chế, Vụ Quy hoạch - kiến trúc (liên quan đến chính quyền địa phương 2 cấp, xây dựng Luật Quy hoạch), Văn phòng Bộ (cắt giảm, đơn giản hóa TTHC), Cục Kinh tế - Quản lý đầu tư xây dựng (trong việc xây dựng Luật Xây dựng), Trung tâm Công nghệ thông tin, Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng (chuyển đổi số, xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn)...

Đánh giá về công tác khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, Bộ trưởng Trần Hồng Minh cho biết: Theo kết quả đánh giá 9 tháng đầu năm công bố trên Cổng dịch vụ công quốc gia, Bộ Xây dựng xếp hạng nhất trong khối các bộ, ngành về chất lượng cung cấp dịch vụ công, 271 dịch vụ công trực tuyến (đạt tỷ lệ 84,68%); Bộ đã trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Phương án cắt giảm 181 điều kiện đầu tư kinh doanh (đạt tỉ lệ



Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị giao ban công tác 9 tháng năm 2025 và triển khai nhiệm vụ quý IV năm 2025 theo hình thức trực tiếp kết hợp trực tuyến.

40,5%) và đơn giản hóa thêm 12 điều kiện đầu tư kinh doanh, vượt chỉ tiêu đề ra tại Nghị quyết số 66/NQ-CP.

Tuy nhiên, việc ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển đổi số tại các cơ quan, đơn vị còn rất chậm, chưa thực sự đáp ứng yêu cầu tình hình mới. Do đó, Bộ trưởng Bộ Xây dựng yêu cầu: Thủ trưởng các đơn vị tập trung triển khai thực hiện nghiêm nhiệm vụ Bộ trưởng giao tại Thông báo số 372 ngày 16/9/2025 và Thông báo số 425 ngày 30/9/2025 về xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn; định kỳ phải có sản phẩm cụ thể để áp dụng trong thực tế.

Bộ trưởng giao Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng, Trung tâm Công nghệ thông tin tích cực làm việc với các cơ sở nghiên cứu KHCN, các doanh nghiệp mạnh trong ngành để thúc đẩy các hoạt động KHCN, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia lĩnh vực XD và GTVT.

“Tập trung vào phát triển đô thị thông minh, giao thông thông minh; ứng dụng mô hình BIM, tự động hóa trong các hoạt động đầu tư xây dựng; phát triển phương tiện GTVT phát thải thấp; công nghệ đường sắt tốc độ cao, đường

sắt đô thị; vật liệu tính năng cao, vật liệu tái chế...”, Bộ trưởng chỉ đạo rõ đồng thời yêu cầu Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng chủ trì, phối hợp với các đơn vị tập trung xây dựng, đề nghị Bộ Khoa học và Công nghệ công bố 37 tiêu chuẩn đường sắt tốc độ cao theo đúng chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ; hoàn thành trong tháng 10/2025; Tích cực triển khai các chương trình, cơ chế, chính sách chuyển đổi, loại bỏ phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường; chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải; chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường.

“Thủ tướng các đơn vị, đặc biệt là các Cục chuyên ngành cần phối hợp chặt chẽ với Trung tâm Công nghệ thông tin khẩn trương xây dựng cơ sở dữ liệu ngành Xây dựng đảm bảo hoàn thành trong năm 2025”, Bộ trưởng chỉ đạo.

Công tác giải ngân tiếp tục được đẩy mạnh

Liên quan đến công tác giải ngân, Bộ trưởng Trần Hồng Minh nhận xét, Tiến độ triển khai các dự án, giải ngân, tháo gỡ khó khăn, vướng mắc tiếp tục được đẩy mạnh, Lãnh đạo Bộ quyết liệt chỉ đạo và trực tiếp, thường xuyên kiểm tra hiện trường, làm việc với các địa phương để tháo gỡ, đặc biệt liên quan đến các dự án danh mục 3.000km đường bộ cao tốc, dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành; đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng,... Tuy nhiên, tỷ lệ giải ngân đến nay đạt rất thấp (mới chỉ đạt khoảng 37,7%). Trong đó, ngoài các lý do khách quan thì một số lý do chủ yếu từ phía chủ đầu tư dẫn đến việc chậm giải ngân.

Để khắc phục công tác này, Bộ trưởng yêu cầu các chủ đầu tư, ban quản lý dự án chỉ đạo các nhà thầu đẩy nhanh tiến độ, quyết tâm hoàn thành các công trình, dự án trọng điểm theo đúng kế hoạch đề ra để tổ chức khởi công, khánh thành vào ngày 19/12/2025, đặc biệt các tuyến cao tốc Bắc-Nam, Biên Hòa-Vũng Tàu,



9 tháng đầu năm 2025, ngành Xây dựng cơ bản hoàn thành các nhiệm vụ theo kế hoạch đề ra.

CHK quốc tế Long Thành,... theo đúng chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ; đặc biệt lưu ý phải bảo đảm chất lượng, an toàn, tiết kiệm, vệ sinh môi trường và chống tiêu cực, lãng phí, tham nhũng...; Thủ tướng các cơ quan, đơn vị, đặc biệt là Giám đốc các Ban QLDA tập trung quán triệt, triển khai thực hiện nghiêm chỉ đạo của Bộ trưởng Bộ Xây dựng tại Hội nghị kiểm điểm tiến độ thực hiện và giải ngân các dự án trọng điểm giao thông vận tải (Thông báo kết luận số 424 ngày 30/9/2025), bảo đảm tỷ lệ giải ngân của Bộ không thấp hơn mức giải ngân bình quân chung cả nước.

Cục Kinh tế - Quản lý đầu tư xây dựng với vai trò cơ quan thường trực theo dõi các công trình, dự án trọng điểm, cần chủ động nâng cao hơn nữa trong việc theo dõi, đôn đốc tiến độ các dự án; tổng hợp tình hình triển khai thực hiện của các dự án, định kỳ báo cáo Lãnh đạo Bộ và Thủ tướng Chính phủ để kịp thời chỉ đạo. “Vụ Kế hoạch - Tài chính tiếp tục theo dõi, đôn đốc, tham mưu Lãnh đạo Bộ các giải pháp hiệu quả để chỉ đạo kịp thời, bảo đảm hoàn thành kế hoạch giải ngân mà Thủ tướng Chính phủ giao”, Bộ trưởng chỉ đạo.

Về công tác vận tải, Bộ trưởng cho rằng đã được triển khai các giải pháp hiệu quả, tăng trưởng ấn tượng. Vận tải hàng hóa tăng 14,6%; vận chuyển hành khách tăng 21,8% so với cùng kỳ năm 2024. Tuy nhiên, công tác quản lý

hoạt động vận tải chưa có sự chuyển biến tích cực, chưa có giải pháp hiệu quả, đột phá để giảm chi phí logistic. Bộ trưởng yêu cầu khẩn trương nghiên cứu xây dựng đề án cơ sở dữ liệu vận tải liên thông, tích hợp dữ liệu từ cảng biển, ICD, ga đường sắt, sân bay, bến thủy... để đồng bộ luồng thông tin - luồng hàng để có thể hình thành sàn giao dịch vận tải trong những năm tới.

Thúc đẩy phát triển đầu tư xây dựng nhà ở xã hội

Đối với công tác quản lý phát triển nhà ở và thị trường bất động sản, Bộ trưởng yêu cầu khẩn trương xây dựng Kế hoạch tăng cường, thúc đẩy phát triển đầu tư xây dựng nhà ở xã hội, đề xuất giải pháp cụ thể để đẩy mạnh triển khai Đề án “Đầu tư xây dựng ít nhất 01 triệu căn hộ nhà ở xã hội giai đoạn 2021-2030”; xây dựng Nghị quyết của Chính phủ về kiểm soát, kiểm chế giá bất động sản để trình Chính phủ.

Tập trung đẩy nhanh tiến độ hoàn thành Đề án thí điểm mô hình “Trung tâm giao dịch bất động sản”; Hệ thống thông tin về nhà ở và thị trường bất động sản”; sửa đổi Nghị định 100 về phát triển và quản lý nhà ở xã hội; Nghị định về Quỹ nhà ở quốc gia.

Nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý đầu tư xây dựng

Trước đó, tại Hội nghị, Chánh Văn phòng Bộ Xây dựng Nguyễn Trí Đức đã báo cáo tình hình thực hiện nhiệm vụ công tác 9 tháng năm 2025 của Ngành Xây dựng. Theo đó, Bộ Xây dựng đã triển khai quyết liệt, kịp thời các Nghị quyết, Kết luận, Chỉ thị của Trung ương, Bộ Chính trị, Ban Bí thư, Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội và Chính phủ; kịp thời ban hành các chương trình hành động, kế hoạch của Bộ để triển khai thực hiện, nhất là các nhiệm vụ trọng tâm, chiến lược về xây dựng và hoàn thiện thể chế; sắp xếp tinh gọn bộ máy; phát triển khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số...

Bộ đã tập trung triển khai rà soát tổng thể, đề xuất sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm

pháp luật theo hướng đẩy mạnh phân cấp, phân quyền triệt để cho chính quyền địa phương gắn với việc tổ chức thực hiện chính quyền địa phương 2 cấp.

Trong công tác đầu tư xây dựng, phát triển hạ tầng, Bộ đã tham mưu Chính phủ ban hành nhiều văn bản, Nghị quyết quan trọng, định hướng chiến lược đầu tư các dự án hạ tầng giao thông trọng điểm, trong đó có đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; điều chỉnh tiến độ và triển khai giai đoạn 1 Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành...

Công tác quản lý hoạt động đầu tư xây dựng được tăng cường, bảo đảm tiến độ thẩm định khoảng 144 hồ sơ công trình, dự án lĩnh vực giao thông và 232 hồ sơ công trình, dự án lĩnh vực xây dựng.

Công tác quản lý giá vật liệu xây dựng, công bố giá, định mức xây dựng được tăng cường chỉ đạo bình ổn giá vật liệu xây dựng; tập trung rà soát, công bố giá vật liệu xây dựng, đơn giá nhân công, giá ca máy và thiết bị thi công, chỉ số giá xây dựng tại địa phương sát với tình hình thực tế.

Về quản lý, phát triển đô thị, tính đến tháng 6/2025, cả nước có 900 đô thị, tỷ lệ đô thị hóa ước đạt 44,9%. Tổ chức triển khai thực hiện Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Bộ đã tổ chức tổng kết Đề án phát triển đô thị thông minh bền vững Việt Nam giai đoạn 2018-2025 và định hướng đến năm 2030; nghiên cứu, đề xuất điều chỉnh Quy hoạch hệ thống đô thị và nông thôn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo mô hình chính quyền 2 cấp...

Trong công tác quản lý quy hoạch, kiến trúc Bộ Xây dựng đã tập trung sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn phù hợp với mô hình chính quyền 2 cấp để trình Quốc hội xem xét, thông qua tại kỳ họp thứ 10,

Quốc hội khóa XV.

Trong công tác quản lý nhà ở và thị trường bất động sản, Bộ đã tham mưu, đề xuất Chính phủ trình Quốc hội thông qua Nghị quyết số 201/2025/QH15 ngày 29/5/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển nhà ở xã hội.

Từ đầu năm 2025 đến nay, kết quả đầu tư xây dựng nhà ở xã hội có nhiều tín hiệu tích cực. Cả nước đã hoàn thành 43.681/100.275 căn (đạt 43,6%), dự kiến đến hết năm 2025 sẽ hoàn thành thêm 39.245 căn (đạt 83%).

Thực hiện Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, Bộ Xây dựng đã tập trung chỉ đạo, triển khai nhiều giải pháp hiệu quả.

Hiện nay, Bộ đang cung cấp 271 dịch vụ công trực tuyến (đạt tỷ lệ 84,68%); đồng thời tập trung hoàn thành việc xây dựng 10 cơ sở dữ liệu. Theo kết quả công bố trên Cổng dịch vụ công quốc gia, Bộ Xây dựng xếp hạng thứ Nhất trong khối các Bộ, ngành về chất lượng cung cấp dịch vụ công.

Trong công tác quản lý vận tải, bảo đảm trật tự an toàn giao thông, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo triển khai các giải pháp nhằm nâng cao hoạt động vận tải, đảm bảo an toàn giao thông, nâng cao chất lượng dịch vụ vào các dịp cao điểm; đặc biệt là dịp kỷ niệm 80 năm Cách mạng tháng 8 và Quốc khánh 2/9...

Lâm Hoài

Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải tổ chức Hội nghị Khoa học chào mừng 69 năm thành lập Viện

Ngày 3/10/2025, tại Hà Nội, Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải tổ chức Hội nghị Khoa học công nghệ năm 2025 chào mừng kỷ niệm 69 năm thành lập Viện (4/10/1956 - 4/10/2025), với sự tham dự của đại diện Bộ Xây dựng, đông đảo nhà quản lý, chuyên gia các viện nghiên cứu, trường đại học trên cả nước.

Phát biểu khai mạc Hội nghị, Phó Viện trưởng Nguyễn Văn Thành cho biết, Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải có tiền thân là Viện Thí nghiệm vật liệu, được thành lập năm 1956, nhằm đáp ứng yêu cầu về công tác nghiên cứu, giải quyết được những khó khăn, thiếu thốn về vật tư, vật liệu, kỹ thuật xây dựng và bảo vệ các công trình cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.

Trong suốt chặng đường 69 năm xây dựng và trưởng thành, các thế hệ lãnh đạo, cán bộ viên chức và người lao động của Viện đã nỗ lực

vượt qua mọi khó khăn, thử thách, không ngừng đổi mới, sáng tạo, tích lũy hàng trăm đề tài, nghiên cứu khoa học được ứng dụng vào thực tiễn, góp phần tăng năng suất lao động, nâng cao chất lượng công trình, mang lại hiệu quả kinh tế cho xã hội; từng bước xây dựng Viện trở thành một trong những đơn vị đi đầu trong công tác nghiên cứu, phát triển và chuyển giao công nghệ của ngành giao thông vận tải.

“Với vai trò là cơ quan nghiên cứu phát triển, chuyển giao công nghệ duy nhất trong lĩnh vực giao thông vận tải trong thời gian tới, Viện sẽ tiếp tục tập trung thúc đẩy hoạt động đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, ứng dụng AI trong nghiên cứu khoa học, phát triển công nghệ phục vụ phát triển, quản lý khai thác, bảo trì hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông theo hướng đồng bộ, hiện đại, chất lượng đạt tiêu chuẩn quốc tế, bền vững, thân thiện với môi trường; góp phần biến niềm tin, hy vọng và



*Phó Viện trưởng Nguyễn Văn Thành
phát biểu tại Hội nghị.*

cơ hội thành hiện thực là nhanh chóng xây dựng một hệ thống hạ tầng giao thông đa dạng, đồng bộ và hiện đại ở tất cả các lĩnh vực Đường bộ, Đường sắt, Đường thủy nội địa, Hàng hải và Hàng không” - Phó Viện trưởng Nguyễn Văn Thành chia sẻ định hướng hoạt động của Viện trong thời gian tới.

Với những thành tích xuất sắc đạt được trong quá trình phát triển, Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải đã được Đảng, Nhà nước tuyên dương và trao tặng nhiều phần thưởng cao quý: 04 Huân chương Lao động hạng Ba, 03 Huân chương Lao động hạng Hai, 02 Huân chương Lao động hạng Nhất, 01 Huân chương Độc lập hạng Ba, 02 Huân chương Độc lập hạng Nhì và đặc biệt, trong năm 2016, Viện đã vinh dự và tự hào được Chủ tịch nước tặng thưởng Huân chương Độc lập hạng Nhất.

Về Hội nghị Khoa học công nghệ năm 2025, Phó Viện trưởng Nguyễn Văn Thành cho biết đây là một trong những sự kiện quan trọng nhằm giới thiệu, tổng kết, đánh giá các kết quả nghiên cứu và ứng dụng khoa học công nghệ nổi bật của Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải thực hiện trong năm 2025 và những năm trước đó để phục vụ yêu cầu phát triển và hội nhập của ngành giao thông vận tải.

Tại Hội nghị, các kết quả nghiên cứu khoa học và công nghệ được công bố trong 40 báo



*Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ, môi trường
và vật liệu xây dựng Hoàng Thanh Nam
phát biểu tại Hội nghị.*

cáo khoa học thuộc các lĩnh vực: Đường bộ, Đường sắt, Đường thủy nội địa, Hàng hải, Hàng không. Các kết quả nghiên cứu này gắn liền với các nhiệm vụ chính trị của Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải được Bộ Xây dựng giao, thông qua các đề tài nghiên cứu, biên soạn các tiêu chuẩn, quy định kỹ thuật; thực hiện các dịch vụ tư vấn thiết kế, thẩm tra, tư vấn giám sát, thí nghiệm, kiểm định chất lượng nhiều dự án xây dựng công trình giao thông trong phạm vi cả nước.

Tham dự hội nghị, Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và vật liệu xây dựng Hoàng Thanh Nam ghi nhận, đánh giá cao những đóng góp của Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải trong 69 năm xây dựng và trưởng thành; đồng thời khẳng định trong mỗi giai đoạn phát triển, Viện Khoa học và công nghệ giao thông vận tải luôn thực hiện tốt vai trò tiên phong với phương châm “Khoa học công nghệ luôn đi trước một bước”, hoàn thành xuất sắc các nhiệm vụ chính trị được giao.

Theo Phó Vụ trưởng Hoàng Thanh Nam, trong những năm qua, Viện không ngừng nỗ lực triển khai các nhiệm vụ nghiên cứu khoa học và ứng dụng khoa học công nghệ vào hoạt động sản xuất của ngành giao thông vận tải và đạt được một số kết quả đáng được ghi nhận thông qua các đề tài nghiên cứu khoa học và công nghệ; xây dựng và ban hành các tiêu chuẩn,

qui định kỹ thuật; các dịch vụ tư vấn khoa học và công nghệ theo yêu cầu của các cơ quan quản lý nhà nước, các địa phương, các chủ đầu tư, nhà thầu trong và ngoài nước. Nhiều nghiên cứu khoa học của Viện đã đáp ứng được yêu cầu của thực tế trong hoạt động đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng của cả nước, góp phần thúc đẩy ứng dụng thành công nghệ vào thực tiễn sản xuất, tăng năng suất lao động.

“Thông qua Hội nghị này, Viện Khoa học công nghệ giao thông vận tải tiếp tục khẳng định vị thế là cơ quan tham mưu quan trọng của Bộ Xây dựng về khoa học công nghệ, đáp ứng những yêu cầu cấp thiết của thực tiễn, góp phần nâng cao chất lượng và hiệu quả các hoạt động của ngành giao thông vận tải” - Phó Vụ trưởng Hoàng Thanh Nam nhấn mạnh.

Với vị thế là một đơn vị nghiên cứu khoa học chủ lực của ngành giao thông vận tải, Phó Vụ trưởng Hoàng Thanh Nam đề nghị trong giai đoạn tới, Viện khoa học và công nghệ giao thông vận tải cần tiếp tục quán triệt sâu sắc, thực hiện có hiệu quả các chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước về khoa học - công nghệ và đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số. Trong đó, nhiệm vụ trọng tâm hàng đầu là thực hiện nhiệm vụ Bộ giao trong triển khai Nghị quyết 57-NQ/TW của Bộ Chính trị và Nghị quyết 71/NQ-TW của Chính phủ thông qua việc chủ trì 6 nhiệm vụ lớn trong lĩnh vực giao thông vận tải và phối hợp với các cơ quan, đơn vị triển khai các bài toán lớn trong các lĩnh vực của



Ban tổ chức và các đại biểu chụp ảnh lưu niệm tại Hội nghị.

ngành xây dựng và giao thông.

Tại Hội nghị, thay mặt Đảng ủy, lãnh đạo Viện Khoa học công nghệ giao thông vận tải, Phó Viện trưởng Nguyễn Văn Thành phát động phong trào thi đua trong toàn thể viên chức và người lao động của Viện khoa học và công nghệ xây dựng tích cực nghiên cứu khoa học, ứng dụng khoa học công nghệ vào sản xuất trong toàn Viện để thực hiện tốt các nhiệm vụ được Bộ Xây dựng giao trong triển khai Nghị quyết 57-NQ/TW của Bộ Chính trị và Nghị quyết 71/NQ-TW của Chính phủ, nhiệt liệt hưởng ứng Ngày hội đổi mới sáng tạo quốc gia và Ngày Chuyển đổi số quốc gia, góp phần hưởng ứng mạnh mẽ các phong trào thi đua yêu nước của ngành Xây dựng.

Trần Đình Hà

Cảng Thiên Tân thể hiện vai trò trung tâm trong kết nối đường biển-đường sắt

Ngày 10 tháng 8, tàu container COSCO Shipping Sagittarius khởi hành từ Châu Âu, chở các bộ phận chính của dòng máy bay Airbus A320 sẽ được lắp ráp tại Thiên Tân, đã cập Cảng container quốc tế Thái Bình Dương Thiên Tân.

Cách đây 17 năm, để xếp dỡ lô hàng, công

nhân phải mất hai giờ, nhưng ngày nay thời gian bốc xếp đã giảm xuống còn 40 phút, trong khi tần suất giao hàng hàng năm liên quan đến máy bay A320 đã tăng từ 4 chuyến lên 68 chuyến.

Li Wentao, Phó giám đốc bộ phận quản lý hoạt động của Cảng container quốc tế Thiên

Tân (TPCT), cho biết công ty đã xây dựng "Quy trình tiếp nhận và dỡ hàng của Airbus TCU chất lượng" và triển khai trong nhiều năm, vận hành chính xác 100% và giảm 12% thời gian dỡ hàng trung bình của mỗi bộ phận.

"Thiên Tân không chỉ là một cảng biển quan trọng ở miền Bắc Trung Quốc, mà còn là điểm giao thoa then chốt của nhiều hành lang chiến lược quốc gia", Lyu Bo, giáo sư tại Khoa Kinh tế, Đại học Sư phạm Thiên Tân, nhận định. "Thành phố này có lợi thế tự nhiên để trở thành một 'siêu điểm' cho dòng chảy cung cấp nguyên/vật liệu sản xuất toàn cầu".

Vào tháng 5/2025, chuyến tàu chở hàng Trung Quốc - Châu Âu (Trung Á) đầu tiên đã khởi hành từ Cảng Thiên Tân qua cảng cạn Horgos đến Uzbekistan. 50 container hàng hóa từ Hàn Quốc đã được vận chuyển trong vòng hai tuần đến Khu Logistics Sergeli ở Tashkent, thủ đô Uzbekistan. So với các tuyến đường sắt - biển trước đây, tuyến đường sắt trực tiếp đến Trung Á này rút ngắn hành trình 800km.

Trong quý I/2025, Cảng Thiên Tân đã xử lý 5,713 triệu TEU, tăng 5,6% so với cùng kỳ năm trước và đạt mức cao kỷ lục trong cùng kỳ. Sản lượng hàng hóa thông qua đạt 119 triệu tấn, tăng 1,4% so với cùng kỳ năm trước.

Ông Kong Weidong, phó tổng giám đốc Công ty TNHH Logistics Tập đoàn Cảng Thiên Tân cho biết: "Trong nhiều năm qua, Tập đoàn Cảng Thiên Tân đã tận dụng tối đa lợi thế về mặt địa lý, phát triển mạnh mẽ các dịch vụ tàu chở hàng Trung Quốc - Châu Âu và Trung Quốc - Trung Á, đồng thời đảm bảo các kênh thương mại thông suốt giữa Trung Quốc và các quốc gia thành viên khác của Tổ chức Hợp tác Thượng Hải".

Hiện nay, cảng Thiên Tân duy trì hoạt động thương mại vận tải biển với hơn 500 cảng tại hơn 180 quốc gia và khu vực, đồng thời tăng cường hợp tác đường sắt với các nước SCO, bao gồm Nga, Kazakhstan, Uzbekistan và Belarus. Việc triển khai tuyến đường sắt liên



Công nhân chờ dỡ các bộ phận của máy bay dòng A320 tại Cảng Thiên Tân vào ngày 10 tháng 8. YAN DONGJIE/CHINA DAILY

vận biển - đường sắt đã đưa Thiên Tân trở thành một trung tâm quan trọng kết nối các nước SCO với thị trường toàn cầu.

Theo Tổng cục Hải quan Trung Quốc, trong bảy tháng đầu năm 2025, kim ngạch thương mại giữa Trung Quốc và các nước thành viên SCO đạt 2,11 nghìn tỷ nhân dân tệ (295 tỷ USD), tăng 3% so với cùng kỳ năm trước và đạt mức cao kỷ lục trong cùng kỳ. Chỉ riêng trong nửa đầu năm 2025, Hải quan Thiên Tân đã giám sát 365 chuyến tàu chở hàng Trung Quốc -Châu Âu (Trung Á), mỗi chuyến tàu chở 39.000 TEU, tăng 18,4% so với cùng kỳ năm trước.

"Là giao điểm quan trọng của Sáng kiến Vành đai và Con đường và là điểm khởi đầu phía đông của tuyến kết nối lục địa Á - Âu, Thiên Tân sẽ đóng vai trò trung tâm quan trọng trong việc mở rộng hợp tác của Trung Quốc với các quốc gia thành viên SCO", Han Fuqian, Phó giám đốc Ủy ban Giao thông vận tải thành phố Thiên Tân cho biết.

Sheradil Baktygulov, giám đốc Viện Chính trị Thế giới tại Kyrgyzstan, phát biểu sau khi đến thăm Cảng Thiên Tân: "Nhờ tuyến đường sắt chở hàng Trung Quốc - Châu Âu (Trung Á) kết nối chặt chẽ các nước SCO với Trung Quốc, Thiên Tân có thể đóng vai trò là một 'cảng biển' quan trọng cho các nước Trung Á".

Trong những năm gần đây, Trung Quốc đã nỗ

lực tối ưu hóa môi trường kinh doanh tại các cảng biển. Quốc vụ viện đã ban hành một loạt văn bản, nhấn mạnh nhu cầu rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí doanh nghiệp và nâng cao hiệu quả logistics xuyên biên giới. Để hỗ trợ hơn nữa cho các doanh nghiệp Thiên Tân trong hoạt động thương mại với các nước thành viên SCO, thành phố đã và đang thúc đẩy đổi mới thể chế và triển khai các biện pháp tạo thuận lợi.

Để hỗ trợ xuất khẩu sản phẩm, Hải quan Thiên Tân cấp giấy chứng nhận doanh nghiệp kinh tế được ủy quyền cho các doanh nghiệp có xếp hạng tín dụng cao nhất. "Với giấy chứng nhận này, các doanh nghiệp có thể được hưởng ưu tiên xử lý, giảm thiểu kiểm tra, dịch vụ được tối ưu hóa và 49 ưu đãi chung bổ sung từ các cơ quan chính phủ khác, giúp giảm đáng kể chi phí xuất khẩu, nâng cao hiệu quả logistics và tăng cường uy tín quốc tế", ông Cai Xuehai, Giám đốc Phòng Quản lý và Kiểm toán Doanh nghiệp thuộc Hải quan Thiên Tân, cho biết.

Trong quá trình nhập khẩu, Thiên Tân cũng không ngừng đổi mới mô hình thông quan. Những năm gần đây, Hải quan Thiên Tân đã thiết lập luồng dịch vụ vận tải đa phương thức chuyên dụng, cung cấp hướng dẫn toàn diện và dịch vụ "một dừng", đồng thời thiết lập hệ thống khai báo nhanh chóng "khai báo khi hàng đến, kiểm tra và giải phóng ngay".

Ông Dong Na, Phó trưởng phòng vận tải đa phương thức của Hải quan Thiên Tân Xingang cho biết: "Bằng cách thúc đẩy mô hình 'thông quan nhanh' đối với hàng hóa xuất khẩu bằng

tàu hỏa Trung Quốc - Châu Âu, các thủ tục đã được đơn giản hóa để các chuyến tàu xuất cảnh có thể được giải phóng trong vòng hai giờ sau khi đến cảng".

Trong những năm gần đây, tổng thời gian thông quan tại Cảng Thiên Tân đã giảm hơn một nửa, với thời gian thông quan trung bình cho hàng nhập khẩu và xuất khẩu lần lượt giảm xuống còn khoảng 36 giờ và 1,8 giờ. Các mô hình mới như "nhận hàng trực tiếp tại cảng" và "giao hàng trực tiếp khi đến cảng" đang được mở rộng, giúp doanh nghiệp tiết kiệm đáng kể thời gian và chi phí logistics. Với hiệu quả ngày càng tăng và các mô hình kinh doanh cởi mở hơn tập trung tại cảng, Thiên Tân đang trở thành một nền tảng vững chắc cho các công ty khai thác thị trường SCO.

"Cảng Thiên Tân không chỉ là một bến cảng mà còn là động lực thúc đẩy tăng trưởng công nghiệp", ông Zhang Jiang, phó tổng giám đốc bộ phận kinh doanh của Công ty TNHH Cảng Thiên Tân, cho biết. "Chúng tôi sẽ nắm bắt cơ hội quan trọng khi đăng cai Hội nghị thượng đỉnh SCO tại Thiên Tân để tăng cường kết nối thương mại với các quốc gia thành viên, đẩy nhanh luồng hàng hóa và thúc đẩy hợp tác quốc tế trong lĩnh vực vận tải biển và hậu cần, củng cố hơn nữa vai trò của Thiên Tân như một trung tâm mở cửa của khu vực".

<https://www.chinadaily.com.cn>

ND: Đức Toàn

Trung Quốc: Các doanh nghiệp đồ nội thất tìm kiếm tăng trưởng bằng nhiều con đường "ra biển lớn"

Trong thời gian gần đây, theo tổng hợp các báo cáo tài chính 6 tháng đầu năm của các doanh nghiệp đồ nội thất cho thấy, doanh thu từ thị trường nước ngoài của các công ty như Kuka Home (chuyên về sofa, bàn ghế, nội thất phòng

khách, phòng ngủ), Sophia (nổi tiếng với nội thất tùy chỉnh: tủ quần áo, tủ bếp, hệ tủ thông minh), De Rucci Holdings (thương hiệu nệm cao cấp và hệ thống giường ngủ), Jianlang Hardware (doanh nghiệp phụ kiện kim khí xây

dụng, cửa, khóa, bản lề, kính), Holike (cũng thuộc mảng nội thất tùy chỉnh, cạnh tranh trực tiếp với Sophia)... đều ghi nhận mức tăng trưởng nhất định. Thực tế cho thấy, cùng với quá trình nâng cấp ngành nội thất và sự phục hồi nhu cầu tiêu dùng toàn cầu, các thương hiệu nội thất trong nước đang tăng tốc “ra biển lớn”.

Theo giới trong ngành, cùng với làn sóng nâng cấp thông minh của ngành nội thất, các thương hiệu nội thất trong nước của Trung Quốc đang chuyển dịch từ xuất khẩu sản phẩm sang xuất khẩu thương hiệu. Tuy nhiên, hành trình toàn cầu hóa của các doanh nghiệp nội thất Trung Quốc vẫn đối mặt với không ít thách thức, và để giành được sự công nhận của người tiêu dùng quốc tế, họ cần thêm thời gian.

Tăng trưởng doanh thu từ thị trường quốc tế

Các nguồn thông tin cho biết, mặc dù ngành nội thất đang trong giai đoạn điều chỉnh, nhưng một số doanh nghiệp nội thất vẫn đạt được kết quả tăng trưởng kép cả ở thị trường trong nước lẫn quốc tế. Trong đó, trong nửa đầu năm 2025, Kuka Home đạt doanh thu 9,801 tỷ NDT, tăng 10,02% so với cùng kỳ năm 2024; doanh thu ở nước ngoài đạt 4,258 tỷ NDT, tăng 9,55% so với cùng kỳ năm 2024. Punei Holdings đạt doanh thu 2,794 tỷ NDT, tăng 3,57% so với cùng kỳ năm 2024; doanh thu ở nước ngoài đạt 849 triệu NDT, tăng mạnh 16,98%.

Ngoài ra, một số doanh nghiệp nội thất tuy doanh thu nội địa trong nửa đầu năm 2025 có sụt giảm, nhưng doanh thu tại thị trường nước ngoài lại tăng trưởng mạnh mẽ. Cụ thể, trong nửa đầu năm 2025, De Rucci Holdings có doanh thu giảm 5,76% so với cùng kỳ năm 2024, nhưng doanh thu ở nước ngoài lại tăng tới 73,97%. Jianlang Hardware ghi nhận doanh thu giảm 14,18%, song doanh thu ở nước ngoài vẫn tăng 30,75%. Holike có doanh thu giảm



Các công ty nội thất Trung Quốc vươn ra biển lớn.

10,09%, trong khi doanh thu ở nước ngoài tăng 25,99%. Sophia ghi nhận doanh thu giảm 7,68%, nhưng doanh thu từ xuất khẩu lại tăng mạnh 39,49%.

Ông Đường Hưng Thông, chuyên gia tư vấn đổi mới kinh doanh số, cho biết: Việc các doanh nghiệp nội thất đạt được tăng trưởng tại thị trường nước ngoài là nhờ hưởng lợi từ “cơ hội vàng” do sự lệch pha cung - cầu toàn cầu mang lại. Sự đứt gãy của chuỗi cung ứng ở châu Âu và Mỹ, sự trỗi dậy của tầng lớp trung lưu ở Đông Nam Á, cùng với lợi thế về hiệu quả chi phí, mức độ hoàn thiện của chuỗi cung ứng và năng lực sản xuất linh hoạt của các doanh nghiệp nội thất Trung Quốc, đã dẫn tới sự bùng nổ tăng trưởng trong ngắn hạn.

Công ty cổ phần Poonai (huyên sản xuất và kinh doanh vật liệu chịu nhiệt: gạch chịu lửa, vật liệu chịu nhiệt, vật liệu chịu ăn mòn, được sử dụng trong các ngành công nghiệp nặng) hiện có 10 công ty con và văn phòng đại diện tại Mỹ, Hàn Quốc, Ấn Độ...; đồng thời đã xây dựng nhà máy tại Mỹ và Serbia, hiện đều đã đi vào hoạt động sản xuất.

Về chiến lược mở rộng thị trường quốc tế, Sophia cho biết hiện doanh nghiệp đã có 26 nhà phân phối ở nước ngoài, bao phủ 23 quốc gia và khu vực như Canada, Úc, Singapore... Bên cạnh đó, công ty còn hợp tác với các nhà

phát triển và nhà thầu chất lượng cao tại nước ngoài, cung cấp giải pháp tổng thể cho nội thất tùy chỉnh toàn bộ căn hộ (one-stop full-house customization solutions) cho khoảng 219 dự án tại 31 quốc gia và khu vực trên toàn thế giới.

Ông Vương Kiến Quốc, đồng sáng lập Xin She Huixuegu (nền tảng hỗ trợ trong lĩnh vực thiết kế nội thất mềm/ đồ trang trí nhà cửa, vận hành thiết kế, cung cấp nền tảng phần mềm - dịch vụ liên quan), chuyên gia về chiến lược và thực tiễn vận hành cộng đồng/nhóm xã hội cho biết, tăng trưởng doanh thu ở thị trường nước ngoài phù hợp với hiện trạng tiêu dùng hiện nay. Hiện tại, nhiều doanh nghiệp nội thất trong nước đang chịu áp lực trên thị trường nội địa, tồn tại những vấn đề như định vị sản phẩm chưa chính xác, vẫn còn nhiều dư địa để cải thiện. Đối với các doanh nghiệp như vậy, một khi triển khai kế hoạch “ra biển lớn”, khả năng tỷ trọng doanh thu từ thị trường nước ngoài gia tăng là khá cao.

Khám phá cơ hội từ thị trường mới

Các doanh nghiệp nội thất lần lượt vươn ra thị trường quốc tế bắt nguồn từ hai tác động: sự bão hòa của thị trường nội thất trong nước và tác động kép từ sự hạn chế và sức ì của mô hình phát triển truyền thống.

Hiện nay, thị trường nội thất trong nước đã chuyển từ cạnh tranh dựa trên tăng trưởng gia tăng (incremental growth) sang cạnh tranh tồn lượng (stock competition) (cuộc chơi trên thị phần hiện hữu, trong không gian tăng trưởng hạn chế). Ông Đường Hưng Thông cho biết, nhu cầu nội thất trong nước đã đạt đến giới hạn tăng trưởng, vì thế “ra biển lớn” trở thành lựa chọn mới. Thị trường trong nước tồn tại những điểm nghẽn như tình trạng nội cuộn trong ngành; hơn nữa, nội thất không phải là sản phẩm tiêu dùng nhanh mà là mặt hàng có tần suất mua thấp nhưng lại mang tính nhu cầu



Một trong những gian hàng của Sophia.

thiết yếu. Điều này có nghĩa, mức tăng trưởng trong nước đã đi vào giai đoạn cạnh tranh trên lượng tồn. Do đó, việc vươn ra nước ngoài không chỉ đơn thuần là tìm kiếm thị trường mới, mà còn là tìm kiếm câu chuyện phát triển mới.

Ông Vương Kiến Quốc nhấn mạnh thêm, trong bối cảnh cạnh tranh trên thị trường tiêu dùng trong nước ngày càng khốc liệt và nhu cầu chung suy giảm, việc mở rộng sang thị trường nước ngoài đã trở thành lựa chọn quan trọng để doanh nghiệp khai thác kênh tăng trưởng mới. Động lực cốt lõi thúc đẩy doanh nghiệp lựa chọn chiến lược “ra biển lớn” bắt nguồn từ cả môi trường thị trường hiện tại lẫn nhu cầu phát triển nội tại của chính doanh nghiệp. Bên cạnh đó, đối với các doanh nghiệp dẫn đầu ngành, việc mở rộng sang thị trường quốc tế không phải là một giải pháp ngắn hạn để đối phó với áp lực trong nước, mà đã sớm được đưa vào kế hoạch chiến lược dài hạn và đang được triển khai theo đúng lộ trình ở giai đoạn hiện nay.

Trên thực tế, ngoài việc thị trường nội địa ngành nội thất đã bước vào giai đoạn cạnh tranh trên lượng tồn tại, thì sự ràng buộc bởi mô hình phát triển truyền thống cũng là một yếu tố khiến các doanh nghiệp nội thất đẩy nhanh tốc độ xuất ngoại. Theo tìm hiểu, các doanh nghiệp nội thất trong nước lâu nay phụ thuộc nhiều vào

lợi thế chi phí thấp và mô hình gia công (OEM). Tuy nhiên, cùng với sự trỗi dậy nhanh chóng của ngành sản xuất tại Đông Nam Á, nhờ chi phí thấp hơn, các doanh nghiệp gia công nội thất ở Việt Nam, Malaysia... đang cạnh tranh giành đơn hàng bằng mức giá thấp hơn doanh nghiệp Trung Quốc, khiến hoạt động gia công truyền thống ngày càng suy giảm.

Ông Vương Kiến Quốc cho rằng, việc đưa thương hiệu ra nước ngoài không phải là một động tác đơn lẻ, mà là một quá trình mang tính hệ thống, bao gồm nhiều khâu như định vị thương hiệu, điều chỉnh sản phẩm cho phù hợp, xây dựng kênh phân phối, quảng bá tiếp thị, vận hành bản địa hóa, chiến lược nhân sự; tất cả đều đòi hỏi kế hoạch dài hạn và sự đầu tư

liên tục.

Một số doanh nghiệp gia công trước đây đã chuyển đổi thành công, nhờ vào nền tảng tích lũy từ hoạt động sản xuất trước đó, sở hữu quy mô sản xuất và vận hành lớn, đồng thời có khả năng chống chịu rủi ro mạnh hơn. Ngoài ra, một số doanh nghiệp vốn đã phục vụ khách hàng quốc tế trong thời gian dài, nên tại thị trường nước ngoài đã xây dựng được hệ thống kênh phân phối nhất định, điều này càng giúp cho thương hiệu của họ dễ dàng bám rễ và phát triển.

Trang Tin Tức Xây dựng Trung Quốc,

09/09/2025

ND: Ngọc Anh

California ban hành Dự luật SB 72 để hiện đại hóa kế hoạch cung cấp nước và đặt ra các mục tiêu cung cấp dài hạn

Thống đốc California, Gavin Newsom, đã ký ban hành Dự luật Thượng viện số 72 (Senate Bill 72), thiết lập một khuôn khổ mới nhằm đảm bảo nguồn cung cấp nước đáng tin cậy và có khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu cho cư dân, doanh nghiệp, nông trại và các hệ sinh thái trên toàn tiểu bang. Dự luật do Thượng nghị sĩ Anna Caballero soạn thảo, đã được Cơ quan lập pháp nhất trí thông qua và được công nhận là một cột mốc quan trọng trong việc hiện đại hóa cách quản lý nước của California.

SB 72 chỉ đạo Sở Tài nguyên Nước (Department of Water Resources - DWR) cập nhật và hiện đại hóa Kế hoạch Nước California, tài liệu chiến lược chính của tiểu bang hướng dẫn việc quản lý và sử dụng tài nguyên nước một cách phối hợp. Theo luật mới, DWR sẽ xây dựng một mục tiêu cung cấp nước dài hạn đến

năm 2050 và các năm sau đó, đồng thời lồng ghép các chiến lược nhằm đảm bảo tính bền vững trong bối cảnh điều kiện khí hậu thay đổi.

Kế hoạch Nước California là tài liệu chiến lược chính của tiểu bang, hướng dẫn việc kiểm soát, bảo vệ, bảo tồn, phát triển, quản lý và sử dụng hiệu quả các nguồn tài nguyên nước của tiểu bang một cách có trật tự và phối hợp. Về cơ bản đây là một tài liệu kỹ thuật tập trung vào việc phát triển nguồn cung cấp nước, kế hoạch này bao gồm thông tin về nhiều chiến lược khác nhau nhằm giúp đáp ứng nhu cầu sử dụng nước của tiểu bang.

Dự luật yêu cầu Sở Tài nguyên Nước (DWR), trong bản cập nhật kế hoạch tiếp theo, phải phân tích các xu hướng nước hiện tại và trong tương lai, bao gồm cả lượng nước bổ sung cần thiết để duy trì các nguồn tài nguyên thuộc



Ảnh chụp từ trên không Nhà máy bơm Harvey O. Banks Delta, nhà máy lớn đầu tiên được thiết kế và xây dựng trong Dự án nước của tiểu bang California.

lợi ích công cộng. Thống đốc bang cho biết, đây là một cơ hội để đảm bảo rằng bản cập nhật kế hoạch tiếp theo sẽ ghi nhận những tác động của biến đổi khí hậu, đảm bảo nước uống an toàn cho tất cả người dân California, và phản ánh các nỗ lực quy hoạch ở cấp tiểu bang, khu vực và địa phương, bao gồm cả cơ sở hạ tầng thiết yếu cho tương lai của California, như Dự án Delta Convergence Project. Dự án Delta Convergence là một dự án cơ sở hạ tầng quy mô lớn tại California, nhằm xây dựng một đường hầm mới để vận chuyển nước từ Đồng bằng sông Sacramento-San Joaquin. Dự án được thiết kế để cải thiện khả năng thu thập và vận chuyển nước của tiểu bang, bảo vệ chống lại tình trạng mất nguồn cung cấp nước trong tương lai do biến đổi khí hậu, mực nước biển dâng và động đất. Dự án nhằm mục đích đảm bảo nguồn cung cấp nước đáng tin cậy hơn cho cộng đồng, nông nghiệp và môi trường bằng cách cải thiện cơ sở hạ tầng của Dự án Nước Tiểu bang.

Dự luật được đồng bảo trợ bởi Hiệp hội Tiện ích Đô thị California (California Municipal Utilities Association - CMUA), Hiệp hội Các Quận Bang California (California State Association of Counties - CSAC), và Hội đồng



Vùng châu thổ sông Sacramento-San Joaquin nhìn từ trên cao.

Cân bằng Môi trường và Kinh tế California (California Council for Environmental and Economic Balance - CCEEB). Dự luật cũng nhận được sự ủng hộ rộng rãi từ các cơ quan cấp nước, tổ chức nông nghiệp và các nhóm bảo vệ môi trường.

“SB 72 đặt ra các mục tiêu táo bạo ở cấp tiểu bang về nguồn cung cấp nước. Đây cũng là bước tiếp theo trong việc xây dựng một tương lai nguồn nước đáng tin cậy và có khả năng chống chịu với khí hậu”. Ông Craig Miller, Chủ tịch CMUA kiêm Tổng Giám đốc Western Water District, cho biết.

Những người ủng hộ cho rằng luật mới sẽ tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan tiểu bang và các đối tác địa phương, cải thiện trách nhiệm giải trình và thúc đẩy công tác quy hoạch hạ tầng dài hạn. Thông qua đó, California đặt mục tiêu chuẩn bị tốt hơn cho các đợt hạn hán trong tương lai và thích ứng với những thách thức ngày càng gia tăng của biến đổi khí hậu.

ND: Mai Anh

Nguồn: <https://smartwatermagazine.com/news/smart-water-magazine/california-enacts-sb-72-modernize-water-plan-and-set-long-term-supply>

**THỨ TRƯỞNG PHẠM MINH HÀ KIỂM TRA CÔNG TÁC TỔ CHỨC
THI CÔNG TẠI DỰ ÁN THÀNH PHẦN CẦN THƠ - HẬU GIANG**

Ngày 01/10/2025



**THỨ TRƯỞNG NGUYỄN VĂN SINH KIỂM TRA THỰC TẾ NHÀ Ở XÃ HỘI
TẠI DỰ ÁN HOÀNG HUY GREEN RIVER - HẢI PHÒNG**

Ngày 03/10/2025

