



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

21

Tháng 11 - 2025

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ PHẠM MINH CHÍNH CHỦ TRÌ PHIÊN HỌP
THỨ 21 VỀ CÁC CÔNG TRÌNH, DỰ ÁN NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Ngày 08/11/2025



**BỘ TRƯỞNG TRẦN HỒNG MINH VÀ CÁC ĐẠI BIỂU THỰC HIỆN
NGHI THỨC KHỞI CÔNG DỰ ÁN TRƯỜNG PHỔ THÔNG NỘI TRÚ
LIÊN CẤP TIỂU HỌC VÀ TRUNG HỌC CƠ SỞ ĐÌNH PHONG
(XÃ ĐÌNH PHONG, TỈNH CAO BẰNG)**

Ngày 09/11/2025



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

21

SỐ 21 - 11/2025



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 định về quản lý công viên, 5
cây xanh, mặt nước
- Chính phủ ban hành Nghị định về phát triển đô thị 7
thông minh
- Bộ Xây dựng ban hành Quyết định về việc phê duyệt 8
điều chỉnh Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Gia
Bình

Văn bản của địa phương

- Tuyên Quang ra Quyết định ban hành Quy định một 10
số nội dung về quản lý hoạt động xây dựng, quản lý
chất lượng, thi công xây dựng, bảo trì công trình xây
dựng trên địa bàn tỉnh
- Điện Biên ra Quyết định ban hành quy định phân 12
công, phân cấp về thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả
thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật và thiết kế xây dựng triển
khai sau thiết kế cơ sở của dự án đầu tư xây dựng trên
địa bàn tỉnh
- Hải Phòng ra Quyết định ban hành Quy định chi tiết 14
một số nội dung về cấp giấy phép xây dựng trên địa
bàn thành phố

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

Khoa học công nghệ xây dựng

- Hội thảo chuyên đề “Kiến tạo đô thị thông minh dựa trên nền tảng khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo” 17
- Hội thảo chuyên đề “Đô thị an toàn và thích ứng biến đổi khí hậu hướng tới tăng trưởng xanh, bền vững” 19
- Hội thảo chuyên đề “Quy hoạch và quản trị đô thị hiện đại nâng cao chất lượng sống đô thị Việt Nam” 21
- Phát triển giao thông bền vững ở khu vực Mỹ La tinh và Caribe 24
- Trung Quốc: Công trường thông minh giúp nâng cao đồng thời tốc độ và chất lượng thi công 27
- Công cụ AI xử lý hình ảnh mới giúp giảm lỗi định vị của GPS gần 40 lần 29
- Công nghệ tòa nhà thông minh và IoT 30
- Trung Quốc thí điểm sử dụng NEV làm trạm sạc điện di động 34

Thông tin

- Quy định rõ phạm vi, trách nhiệm trong cơ chế, chính sách đặc thù cho đường sắt tốc độ cao 37
- Tăng cường hợp tác Việt Nam - Hàn Quốc trong phát triển đô thị bền vững, ứng phó với biến đổi khí hậu 36
- Việt Nam và Thụy Điển hướng tới nền kinh tế xanh và phát triển phát thải thấp 39
- Diễn đàn Phát triển bền vững đô thị Việt Nam 2025: Hướng tới đô thị thông minh, bền vững và bao trùm 41
- SITA, Tellabs giới thiệu giải pháp mạng cáp quang cho sân bay 44
- Thâm Quyển - Hồng Kông bắt tay xây dựng hình mẫu mới cho công trình xanh 45
- Hitachi Rail lắp đặt hệ thống ETCS trên tuyến đường sắt Szajol - Debrecen tại Hungary 48

VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

Chính phủ ban hành Nghị định về quản lý công viên, cây xanh, mặt nước

Ngày 09/10/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 258/2025/NĐ-CP về quản lý công viên, cây xanh, mặt nước, với những nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh: Nghị định quy định về các hoạt động liên quan đến quản lý công viên, cây xanh và tổ chức không gian mặt nước gắn với cảnh quan tại đô thị và khu dân cư nông thôn; quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý.

Đối tượng áp dụng: Nghị định áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức, cá nhân có hoạt động liên quan đến công viên, cây xanh, mặt nước thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định.

Nguyên tắc chung về quản lý công viên, cây xanh, mặt nước:

- Quản lý công viên, cây xanh, mặt nước phải tuân thủ quy hoạch đô thị và nông thôn được phê duyệt, quy chuẩn kỹ thuật; đáp ứng các yêu cầu về quản lý, sử dụng và khai thác.

- Quy hoạch, thiết kế và phát triển công viên, cây xanh, mặt nước phải phù hợp với điều kiện tự nhiên, tính chất, chức năng, truyền thống, văn hóa, kết hợp hài hòa với không gian xanh tự nhiên, cảnh quan và môi trường, bảo đảm thích ứng với biến đổi khí hậu, cân bằng hệ sinh thái, đa dạng sinh học. Ưu tiên phát triển công viên, cây xanh ở không gian xung quanh mặt nước gắn với đầu tư hạ tầng bảo vệ không gian mặt nước.

- Công viên, cây xanh, mặt nước được quản lý, duy trì, vận hành để bảo đảm chức năng phục vụ, an toàn cho cộng đồng và không gian cảnh quan. Việc sử dụng, khai thác mặt nước tuân thủ theo quy định của pháp luật về tài nguyên nước, đất đai và quy định khác của

pháp luật có liên quan.

- Quản lý công viên, cây xanh, mặt nước nằm trong không gian gắn với các công trình kiến trúc di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh phải tuân thủ theo các quy định của pháp luật về di sản văn hóa và các quy định khác tại Nghị định này.

- Quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh theo nguyên tắc như sau:

- + Việc quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý được thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công, quy định có liên quan tại Nghị định này và quy định khác của pháp luật có liên quan;

- + Việc quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh đã tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp không thực hiện theo quy định tại Chương IV của Nghị định này và được thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp và quy định khác của pháp luật có liên quan;

- + Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm tổ chức quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do mình đầu tư, bảo đảm yêu cầu về cảnh quan, chức năng phục vụ, an toàn cộng đồng cho đến khi bàn giao cho Nhà nước quản lý theo quy định.

- Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi để các tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư phát triển công viên, cây xanh, mặt nước.

- Ưu tiên sử dụng vật liệu tiết kiệm năng lượng, thân thiện với môi trường trong hoạt động đầu tư phát triển công viên, cây xanh, mặt nước.

Tiếp cận và ứng dụng công nghệ, chuyển đổi số trong hoạt động quản lý công viên, cây xanh, mặt nước phù hợp với điều kiện thực tế.

Phát triển công viên, cây xanh, mặt nước:

- Quy hoạch đô thị và nông thôn phải đáp ứng các yêu cầu về công viên, cây xanh, mặt nước như sau:

+ Bảo đảm chỉ tiêu tỷ lệ diện tích đất công viên, cây xanh, mặt nước trong cơ cấu sử dụng đất;

+ Bố trí công viên, cây xanh, mặt nước hài hòa với không gian phát triển của đô thị và khu dân cư nông thôn theo nguyên tắc được quy định tại khoản 2 Điều 4 của Nghị định này, bảo đảm khả năng tiếp cận của người dân với công viên, cây xanh, mặt nước;

+ Có phương án bảo tồn, cải tạo mặt nước hiện hữu có giá trị về cảnh quan, môi trường, văn hóa, đa dạng sinh học và phát triển mặt nước nhân tạo gắn với yêu cầu về cấp, thoát nước ở khu vực khó khăn về nguồn nước hoặc khu vực có nguy cơ ngập úng;

+ Đối với khu vực đô thị hiện hữu, khi lập, điều chỉnh quy hoạch để cải tạo, chỉnh trang mà chỉ tiêu tỷ lệ diện tích đất cây xanh chưa đáp ứng theo quy chuẩn kỹ thuật, quy định quản lý theo quy hoạch đô thị phải xác định chỉ tiêu diện tích mảng xanh đối với lô đất xây dựng công trình để tăng diện tích cây xanh.

- Phương án thiết kế cây xanh, mặt nước trong quy hoạch chi tiết đô thị hoặc thiết kế đô thị riêng cho một tuyến phố, ô phố phải bảo đảm có nội dung sau:

+ Xác định các khu vực cây xanh, mặt nước, hệ sinh thái tự nhiên cần bảo tồn (nếu có); tổ chức hệ thống cây xanh sử dụng công cộng theo từng lớp chiều cao, khoảng cách giữa các cây bóng mát, hình thức kiến trúc của ô đất trồng cây phù hợp với không gian xanh tự nhiên và không gian kiến trúc;

+ Xác định loại cây xanh dự kiến lựa chọn trồng đáp ứng yêu cầu quy định tại khoản 2, 3

Điều 22 và khoản 1 Điều 29 của Nghị định này.

- Quy hoạch chi tiết đối với dự án đầu tư xây dựng công viên phải đáp ứng các yêu cầu sau:

+ Xác định cơ cấu sử dụng đất phù hợp với từng loại hình, tính chất và quy mô của công viên; bảo đảm diện tích đất cây xanh, mặt nước không nhỏ hơn 65% tổng diện tích đất của công viên; diện tích đất công viên có mục đích kinh doanh không lớn hơn 15% tổng diện tích đất của công viên và dưới 5 ha;

+ Phân định rõ các khu chức năng, phần đất công viên không có mục đích kinh doanh và phần đất công viên có mục đích kinh doanh;

+ Xác định phạm vi, ranh giới của khu vực xây dựng công trình công cộng ngầm hình thành từ dự án độc lập, công trình giao thông ngầm và công trình hạ tầng kỹ thuật ngầm đã xác định trong quy hoạch phân khu hoặc quy hoạch chung hoặc quy hoạch không gian ngầm hoặc quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật có liên quan được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

+ Thiết kế cây xanh, mặt nước theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều này.

- UBND các cấp có trách nhiệm:

+ Tổ chức quản lý và phát triển quỹ đất cây xanh sử dụng công cộng trên địa bàn; phát triển, bảo tồn, cải tạo mặt nước theo quy hoạch đô thị và nông thôn được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

+ Tổ chức quản lý, sử dụng và khai thác đất cây xanh sử dụng công cộng đã được Nhà nước thu hồi để làm vườn ươm hoặc công trình công cộng có tính chất tạm thời trong trường hợp chưa thực hiện dự án đầu tư xây dựng theo quy định của pháp luật về đất đai và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

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

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

Chính phủ ban hành Nghị định về phát triển đô thị thông minh

Ngày 14/10/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 269/2025/NĐ-CP về phát triển đô thị thông minh với những nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng:

- Nghị định quy định về các quy định chung, định hướng, đề án, kế hoạch phát triển đô thị thông minh và quy hoạch đô thị thông minh, tiêu chuẩn, quy chuẩn, khả năng tương tác và an toàn, an ninh thông tin đô thị thông minh, phát triển hạ tầng số và hạ tầng kỹ thuật đô thị thông minh, phát triển hạ tầng đổi mới sáng tạo và thử nghiệm có kiểm soát, phát triển tòa nhà, khu đô thị và dịch vụ, tiện ích thông minh, quản trị, điều hành đô thị thông minh, nguồn lực và đầu tư phát triển đô thị thông minh, tổ chức thực hiện.

- Nghị định áp dụng đối với các thành phố, tỉnh, khu vực đô thị thuộc thành phố, tỉnh, cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến phát triển đô thị thông minh.

Nội dung tổ chức phát triển đô thị thông minh:

- Các nội dung phát triển đô thị thông minh được gắn kết đồng bộ với nội dung về khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số các cấp.

- Nội dung cơ bản tổ chức phát triển đô thị thông minh:

+ Tổ chức Hội đồng điều phối phát triển đô thị thông minh cấp tỉnh song song với thiết lập, vận hành cơ chế vận động, đối thoại, hợp tác, thu hút và tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho các thành phần kinh tế tham gia đầu tư, phát triển đô thị thông minh;

+ Tổ chức lập, phê duyệt đề án phát triển đô thị thông minh cấp tỉnh;

+ Xác định kế hoạch theo ngành bao gồm các nhiệm vụ về quy hoạch đô thị thông minh, xây dựng nền tảng hạ tầng số, bảo đảm an toàn an ninh, xây dựng hạ tầng kỹ thuật đô thị thông

minh và các nhiệm vụ khác do Nhà nước chủ động triển khai;

+ Xác định kế hoạch theo địa phương bao gồm các nhiệm vụ do cấp tỉnh sẽ thực hiện trên địa bàn cấp xã, liên phường - xã hoặc các nhiệm vụ do cấp xã tự thực hiện;

+ Xây dựng đề án thành phần (nếu có);

+ Tổ chức thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp, dự án phát triển đô thị thông minh được xác định trong đề án, kế hoạch phát triển đô thị thông minh;

+ Thiết lập và vận hành hệ thống giám sát, điều hành đô thị thông minh cấp tỉnh (liên phường hoặc tỉnh) và cấp xã (nếu có);

+ Đánh giá, công nhận cấp độ trưởng thành đô thị thông minh; đánh giá, chứng nhận khu đô thị thông minh;

+ Định kỳ rà soát, điều chỉnh, cập nhật đề án, kế hoạch phát triển đô thị thông minh.

- Nội dung cụ thể của việc tổ chức phát triển đô thị thông minh thực hiện theo các quy định tại Nghị định này và đáp ứng yêu cầu chung quy định tại Điều 4 Nghị định này.

Yêu cầu chung phát triển đô thị thông minh:

- Tuân thủ quy định pháp luật và phù hợp định hướng quốc gia. Mọi hoạt động phát triển đô thị thông minh phải tuân thủ quy định pháp luật, thống nhất và thúc đẩy việc thực hiện các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển quốc gia, vùng, địa phương và các chương trình, đề án quốc gia về khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, phát triển đô thị.

- Phát triển đô thị thông minh phải lấy người dân làm trung tâm. Các hoạt động phát triển đô thị thông minh hướng tới mục tiêu cải thiện chất lượng sống, tối ưu hóa các dịch vụ, tiện ích phục vụ người dân; tạo điều kiện cho người dân tham gia trong quá trình quản lý, vận hành, giám sát phát triển đô thị thông minh. Hạ tầng và dịch vụ

số của đô thị thông minh phải chú trọng yêu cầu về công bằng số, giảm thiểu khoảng cách số.

- Phát triển và vận hành đô thị thông minh trên cơ sở dữ liệu đô thị là tài nguyên cốt lõi. Dữ liệu đô thị thông minh phải được quản lý theo một vòng đời hoàn chỉnh, bảo đảm kết nối, chia sẻ, an toàn và được sử dụng làm cơ sở cho việc ra quyết định.

- Bảo đảm an toàn, an ninh thông tin và tương tác. Đáp ứng các nguyên tắc về bảo đảm an toàn, an ninh thông tin, bảo vệ thông tin của tổ chức, người dân và khả năng tương tác, chống khóa công nghệ. Phát triển đô thị thông minh phải đáp ứng yêu cầu bảo vệ chủ quyền quốc gia trên không gian mạng, bảo đảm quốc phòng an ninh.

- Tích hợp toàn diện, triển khai linh hoạt và thích ứng. Việc triển khai phát triển đô thị thông minh phải phối hợp đồng bộ, đa ngành, chú trọng sử dụng cả giải pháp công nghệ và phi công nghệ; ứng dụng các công nghệ hiện đại, đồng bộ, bảo đảm tính trung lập về công nghệ, có khả năng mở rộng, liên thông, tương thích với nhiều nền tảng, bảo đảm khả năng tương tác hoạt động đồng bộ của đô thị thông minh cũng như giữa các đô thị thông minh; phù hợp với đặc điểm riêng của từng đô thị, mức độ phát triển

của từng khu vực trong đô thị; thực hiện theo lộ trình, phân vùng ưu tiên, thí điểm điển hình để rút kinh nghiệm trước khi nhân rộng, tạo điều kiện thuận lợi cho đổi mới sáng tạo, công nghệ, dịch vụ và chính sách mới được kiểm chứng trước khi áp dụng rộng rãi.

- Phát triển bền vững và huy động đa dạng nguồn lực. Phát triển hài hòa các mục tiêu phát triển đô thị bảo đảm chất lượng, thông minh, kết nối, hiệu quả, bền vững. Giảm thiểu tác động môi trường từ công nghệ, tối ưu hóa năng lượng cho Trung tâm dữ liệu, thúc đẩy kinh tế tuần hoàn dữ liệu. Huy động và sử dụng hiệu quả mọi nguồn lực hợp pháp từ nhà nước, doanh nghiệp, xã hội và cộng đồng dân cư, thúc đẩy hợp tác công tư trong phát triển đô thị thông minh.

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

Nghị định 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 về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Gia Bình

Ngày 10/10/2025, Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 1737/QĐ-BXD Về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Gia Bình với các nội dung sau:

1. Mục tiêu quy hoạch

1.1. Thời kỳ 2021-2030

- Cấp sân bay: 4F (theo mã tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế - ICAO).

- Công suất: khoảng 30,0 triệu hành khách/năm và 1,6 triệu tấn hàng hóa/năm.

- Loại tàu bay khai thác: tàu bay B747, B777, B787, A380, A350, A321 và các tàu bay chuyên cơ, chuyên dùng khác.

- Phương thức tiếp cận hạ cánh: theo tiêu chuẩn CATIII đối với đường cất hạ cánh 07R/25L, tiêu chuẩn CATII đối với đường cất hạ cánh 06L/24R.

1.2. Tầm nhìn đến năm 2050

- Cấp sân bay: 4F (theo mã tiêu chuẩn của ICAO).

8- THÔNG TIN XDCB & KHCNXD

- Công suất: khoảng 50,0 triệu hành khách/năm và 2,5 triệu tấn hàng hóa/năm.

- Loại tàu bay khai thác: tàu bay B747, B777, B787, A380, A350, A321 và các tàu bay chuyên cơ, chuyên dùng khác.

- Phương thức tiếp cận hạ cánh: theo tiêu chuẩn CATIII đối với 04 đường cất hạ cánh 07L/25R, 07R/25L, 06L/24R và 06R/24L.

2. Quy hoạch các công trình khu bay

2.1. Hệ thống đường cất hạ cánh

- Thời kỳ 2021-2030: quy hoạch đường cất hạ cánh 07R/25L ở khu vực phía Bắc với kích thước (3.500x45)m và đường cất hạ cánh 06L/24R ở khu vực phía Nam với kích thước (4.000x45)m, cách đường cất hạ cánh 07R/25L khoảng 1.800 m; kích thước lề vật liệu theo quy định.

- Tầm nhìn đến năm 2050: quy hoạch đường cất hạ cánh 07L/25R với kích thước (3.500x45)m, cách đường cất hạ cánh 07R/25L khoảng 366 m về phía Bắc; quy hoạch đường cất hạ cánh 06R/24L với kích thước (3.650 X 45) m, cách đường cất hạ cánh 06L/24R khoảng 366 m về phía Nam; kích thước lề vật liệu theo quy định.

2.2. Hệ thống đường lăn

- Thời kỳ 2021-2030: quy hoạch đường lăn song song phía Nam đường cất hạ cánh 07R/25L, đường lăn song song phía Bắc đường cất hạ cánh 06L/24R; quy hoạch hệ thống đường lăn nối, đường lăn thoát nhanh đồng bộ để kết nối giữa đường lăn song song với đường cất hạ cánh, sân đỗ; kích thước lề vật liệu theo quy định.

- Tầm nhìn đến năm 2050: quy hoạch bổ sung đường lăn song song giữa 02 đường cất hạ cánh ở khu vực phía Bắc và giữa 02 đường cất hạ cánh ở khu vực phía Nam; quy hoạch hệ thống đường lăn nối, đường lăn thoát nhanh đồng bộ để kết nối giữa đường lăn song song với đường cất hạ cánh; kích thước lề vật liệu theo quy định.

3. Quy hoạch các công trình bảo đảm hoạt

động bay

3.1. Hệ thống đài dẫn đường:

Thời kỳ 2021-2030: quy hoạch 02 đài DVOR/DME ở phía Tây các đầu 07R và 06L để phục vụ khai thác cho các đường cất hạ cánh 07R/25L, 06L/24R; tầm nhìn đến năm 2050: tiếp tục sử dụng các đài DVOR/DME đã quy hoạch.

3.2. Hệ thống đèn hiệu sân bay, thiết bị dẫn đường

- Thời kỳ 2021-2030: quy hoạch hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT m đối với đường cất hạ cánh 07R/25L, đèn tiếp cận chính xác CAT II đối với đường cất hạ cánh 06L/24R; quy hoạch hệ thống thiết bị hạ cánh chính xác ILS đồng bộ.

- Tầm nhìn đến năm 2050: quy hoạch hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT III đối với các đường cất hạ cánh 07L/25R, 07R/25L, 06L/24R và 06R/24L; quy hoạch hệ thống thiết bị hạ cánh chính xác ILS đồng bộ.

4. Quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật chung

Kết nối giao thông cảng hàng không: định hướng kết nối cảng hàng không với tuyến đường cao tốc từ Thủ đô Hà Nội tới Cảng và thành phố Hải Phòng; bố trí ga đường sắt đô thị tại khu vực nhà ga hành khách của Cảng để phục vụ kết nối với hệ thống đường sắt quốc gia, tuyến đường sắt đô thị nối với Thủ đô Hà Nội. Quy hoạch chi tiết hệ thống giao thông kết nối được xác định tại quy hoạch ngành, quy hoạch tỉnh để bảo đảm tính đồng bộ và nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

5. Quy hoạch các công trình dịch vụ hàng không

5.1. Nhà ga hành khách

- Thời kỳ 2021 -2030: quy hoạch nhà ga hành khách phía Đông nhà ga VIP với công suất khoảng 30,0 triệu hành khách/năm.

- Tầm nhìn đến năm 2050: mở rộng nhà ga hành khách về phía Tây Nam đáp ứng công suất khoảng 50,0 triệu hành khách/năm.

5.2. Nhà ga hàng hóa

- Thời kỳ 2021-2030: quy hoạch khu vực phía Đông nhà ga hành khách, đáp ứng công suất khoảng 1,6 triệu tấn hàng hóa/năm.

- Tầm nhìn đến năm 2050: mở rộng nhà ga hàng hóa về phía Đông đáp ứng công suất khoảng 2,5 triệu tấn/năm; dự phòng không gian phát triển về phía Nam khi có nhu cầu.

5.3. Công trình dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay (hangar): quy hoạch khu vực phía Tây Nam nhà ga hàng hóa.

6. Quy hoạch sử dụng đất

Nhu cầu sử dụng đất cho thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 của Cảng hàng không quốc tế Gia Bình khoảng 1.960 ha, trong đó:

- Đất quy hoạch các công trình hàng không dân dụng khoảng: 943,94 ha;

- Đất quy hoạch các công trình khu bay dùng chung khoảng: 940,99 ha;

- Đất an ninh do Bộ Công an quản lý khoảng: 75,07 ha.

7. Các nội dung khác: được giữ nguyên theo Quyết định số 1204/QĐ-BXD ngày 01/8/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

Thủ trưởng các đơn vị: Văn phòng Bộ, các Vụ: Kế hoạch - Tài chính, Quy hoạch - Kiến trúc; Cục trưởng các Cục: Hàng không Việt Nam, Kinh tế - Quản lý đầu tư xây dựng, Kết cấu hạ tầng xây dựng và thủ trưởng các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

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

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

VĂN BẢN ĐỊA PHƯƠNG

Tuyên Quang ra Quyết định ban hành Quy định một số nội dung về quản lý hoạt động xây dựng, quản lý chất lượng, thi công xây dựng, bảo trì công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh

Ngày 09/10/2025, UBND tỉnh Tuyên Quang đã ra Quyết định ban hành Quy định một số nội dung về quản lý hoạt động xây dựng, quản lý chất lượng, thi công xây dựng, bảo trì công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh với các nội dung chủ yếu sau đây:

Phạm vi điều chỉnh:

- Quy định này quy định một số nội dung về quản lý hoạt động xây dựng, quản lý chất lượng, thi công xây dựng, bảo trì công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Tuyên Quang.

- Những nội dung liên quan đến quản lý hoạt động xây dựng, quản lý chất lượng, thi công xây

dựng, bảo trì công trình xây dựng không được quy định tại Quyết định này được thực hiện theo quy định của pháp luật hiện hành.

- Trường hợp các văn bản quy phạm pháp luật được trích dẫn tại Quy định này được sửa đổi, bổ sung, thay thế thì thực hiện theo các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.

Đối tượng áp dụng:

- Cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc UBND tỉnh, gồm: Sở Xây dựng, Sở Nông nghiệp và Môi trường, Sở Công Thương (gọi tắt là các Sở quản lý công trình xây dựng chuyên ngành), Ban Quản lý các khu công nghiệp tỉnh

Tuyên Quang; Ban Quản lý khu kinh tế tỉnh Tuyên Quang;

- UBND xã, phường (sau đây gọi chung là UBND cấp xã);

- Cơ quan được giao quản lý xây dựng thuộc UBND cấp xã;

- Chủ đầu tư xây dựng công trình; Chủ sở hữu hoặc người quản lý, sử dụng công trình;

- Các cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân liên quan đến các hoạt động xây dựng, quản lý chất lượng, thi công xây dựng, bảo trì công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Tuyên Quang.

Các quy định cụ thể bao gồm:

- Phân cấp chấp thuận vị trí, hướng tuyến, tổng mặt bằng của dự án đầu tư xây dựng tại khu vực không có yêu cầu lập quy hoạch đô thị và nông thôn, quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành khác làm căn cứ lập báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng, báo cáo kinh tế - kỹ thuật đầu tư xây dựng

- Phân cấp 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.

- 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 tỉnh, Chủ tịch UBND cấp xã quyết định đầu tư.

- Quy định về quản lý trật tự xây dựng; phân cấp quản lý trật tự xây dựng và tiếp nhận thông báo khởi công xây dựng công trình

- Phân cấp thực hiện kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng.

- Phân cấp quản lý nhà nước về chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng.

Xử lý chuyển tiếp:

- Dự án, công trình xây dựng đã được cơ quan chuyên môn về xây dựng cấp tỉnh thông

báo kết quả thẩm định trước ngày Quy định này có hiệu lực thì không phải thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng, thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở theo quy định của Quy định này; việc thực hiện các bước tiếp theo (bao gồm việc thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi các giai đoạn còn lại của dự án đã được thẩm định một phần theo giai đoạn thực hiện, thẩm định thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở của các công trình còn lại của dự án, điều chỉnh dự án, thiết kế xây dựng) thực hiện theo quy định tại Quy định này.

- Trường hợp dự án đầu tư xây dựng đã được cấp giấy phép xây dựng theo giai đoạn hoặc cho một hoặc một số công trình của dự án trước ngày Quy định này có hiệu lực thì hành, thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng đối với các giai đoạn tiếp theo hoặc các công trình còn lại của dự án được thực hiện theo quy định hiện hành. Đối với trường hợp đã được UBND cấp huyện thực hiện cấp giấy phép xây dựng trước ngày 01 tháng 7 năm 2025 thì tiếp tục thực hiện theo giấy phép xây dựng đã được cấp. Trường hợp cần điều chỉnh, gia hạn giấy phép xây dựng thì UBND cấp xã thực hiện cấp giấy phép xây dựng theo quy định hiện hành.

- Công trình xây dựng khởi công trước ngày Quy định này có hiệu lực thì hành thuộc đối tượng kiểm tra công tác nghiệm thu của cơ quan chuyên môn về xây dựng cấp tỉnh nhưng chưa được cơ quan chuyên môn về xây dựng cấp tỉnh tổ chức kiểm tra công tác nghiệm thu thì thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu thực hiện theo quy định tại Quy định này; trường hợp công trình đã được cơ quan chuyên môn về xây dựng cấp tỉnh tổ chức kiểm tra công tác nghiệm thu trong quá trình thi công thì cơ quan này tiếp tục thực hiện việc kiểm tra công tác nghiệm thu khi hoàn thành thi công xây dựng công trình.

Bãi bỏ toàn bộ và bãi bỏ một phần các Quyết định sau đây do UBND tỉnh Tuyên Quang và UBND tỉnh Hà Giang (trước hợp nhất) và UBND tỉnh Tuyên Quang (sau hợp nhất) ban hành.

Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc các Sở; Thủ trưởng các Ban, Ngành cấp tỉnh; Chủ tịch UBND xã, phường; các cơ quan, đơn

vị, tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Quyết định có hiệu lực thi hành kể từ ngày 20 tháng 10 năm 2025.

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

Điện Biên ra Quyết định ban hành quy định phân công, phân cấp về thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật và thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở của dự án đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh

Ngày 10/10/2025, UBND tỉnh Điện Biên đã ra Quyết định số 65/2025/QĐ-UBND Ban hành quy định phân công, phân cấp về thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật và thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở của dự án đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh với các nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh:

- Quy định quy định về phân công, phân cấp thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật và thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở của dự án đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh Điện Biên.

- Quy định không áp dụng đối với các dự án đầu tư xây dựng công trình đặc thù theo quy định của Luật Xây dựng và các dự án thuộc lĩnh vực bí mật Nhà nước, công trình quốc phòng, an ninh; các dự án đầu tư xây dựng thuộc Chương trình mục tiêu quốc gia.

Đối tượng áp dụng: Quy định áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến công tác thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật và thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở của dự án

đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh Điện Biên.

Nhiệm vụ thẩm định:

- Cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc UBND tỉnh (sau đây gọi là cơ quan chuyên môn về xây dựng cấp tỉnh):

+ 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 và các dự án khác do Chủ tịch UBND tỉnh giao.

+ 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 và các dự án khác do Chủ tịch UBND tỉnh giao.

+ Sở Công Thương thẩm định đối với dự án, công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình công nghiệp (trừ các dự án, công trình do Sở Xây dựng thẩm định theo quy định tại điểm a khoản này) và các dự án khác do Chủ tịch

UBND tỉnh giao.

- Cơ quan được giao quản lý xây dựng thuộc UBND cấp xã, gồm: Phòng Kinh tế (tại xã), Phòng Kinh tế, Hạ tầng và Đô thị (tại phường), thực hiện thẩm định đối với các dự án theo thẩm quyền (trừ dự án thuộc thẩm quyền thẩm định của cơ quan chuyên môn về xây dựng cấp tỉnh) và các dự án khác do Chủ tịch UBND tỉnh giao.

- Đối với dự án gồm nhiều công trình với nhiều loại và cấp khác nhau, thẩm quyền thẩm định của cơ quan chuyên môn về xây dựng được xác định theo công trình chính của dự án hoặc công trình chính có cấp cao nhất trong trường hợp dự án có nhiều công trình chính. Trường hợp dự án thuộc thẩm quyền của Cơ quan được giao quản lý xây dựng thuộc UBND cấp xã mà nằm trên phạm vi quản lý từ 02 xã (phường) trở lên, Chủ đầu tư (hoặc đơn vị được giao nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư) được quyền lựa chọn Cơ quan được giao quản lý xây dựng thuộc UBND cấp xã thực hiện thẩm định theo phân cấp.

- Cơ quan thực hiện thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật và thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở (bao gồm cả trường hợp điều chỉnh), đồng thời là cơ quan thực hiện thẩm định thiết kế về phòng cháy và chữa cháy theo quy định của Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ và các quy định pháp luật có liên quan.

Phân công trách nhiệm thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật của người quyết định đầu tư:

- Đối với các dự án đầu tư xây dựng sử dụng vốn đầu tư công, dự án sử dụng vốn nhà nước ngoài đầu tư công:

- + Các dự án do UBND tỉnh là cấp quyết định đầu tư: Giao Cơ quan chuyên môn về xây dựng cấp tỉnh theo chuyên ngành quản lý làm Cơ quan chuyên môn trực thuộc người quyết định đầu tư, có trách nhiệm chủ trì thẩm định, tổng hợp kết quả thẩm định, ý kiến của các cơ quan

thực hiện chức năng quản lý ngành, lĩnh vực có liên quan (nếu có), trình UBND tỉnh phê duyệt.

- + Các dự án do UBND cấp xã là cấp quyết định đầu tư: UBND cấp xã giao Cơ quan được giao quản lý xây dựng trực thuộc làm Cơ quan chuyên môn trực thuộc người quyết định đầu tư, có trách nhiệm chủ trì thẩm định, tổng hợp kết quả thẩm định, ý kiến của các cơ quan thực hiện chức năng quản lý ngành, lĩnh vực có liên quan (nếu có), trình UBND xã phê duyệt.

- Đối với dự án PPP, việc thẩm định được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư. Việc thẩm định của cơ quan chuyên môn về xây dựng được thực hiện theo quy định của Luật Xây dựng và các Nghị định có liên quan.

- Đối với dự án sử dụng vốn khác: Người quyết định đầu tư có trách nhiệm giao cơ quan chuyên môn trực thuộc, hoặc tổ chức cá nhân có chuyên môn phù hợp với tính chất, nội dung của dự án (khi không có cơ quan chuyên môn trực thuộc) để chủ trì thẩm định các nội dung theo quy định của Luật Xây dựng. Việc thẩm định của cơ quan chuyên môn về xây dựng được thực hiện theo quy định của Luật Xây dựng và các quy định khác liên quan.

- Đối với dự án đầu tư xây dựng sử dụng vốn hỗn hợp được thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 5 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng.

- Cơ quan, tổ chức được người quyết định đầu tư phân công trách nhiệm chủ trì thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi theo quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3 Điều này là Cơ quan, tổ chức chủ trì thẩm định điều chỉnh Báo cáo nghiên cứu khả thi khi thực hiện điều chỉnh dự án.

- Trường hợp điều chỉnh Báo cáo kinh tế - kỹ thuật thuộc phạm vi quy định tại Điều 61 Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 được sửa đổi, bổ sung bởi khoản 18 Điều 1 Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số

62/2020/QH14 và quy định chi tiết tại khoản 5 Điều 23 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP, sau khi được người quyết định đầu tư cho phép điều chỉnh dự án, chủ đầu tư thực hiện thẩm định và phê duyệt các nội dung điều chỉnh.

Ban hành kèm theo Quyết định này Quy định phân công, phân cấp thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật, thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở của dự án đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh Điện Biên.

Chánh Văn phòng UBND tỉnh, Giám đốc các sở: Xây dựng, Nông nghiệp và Môi trường, Công Thương; Thủ trưởng các Sở, ban, ngành tỉnh; Chủ tịch UBND các xã, phường và các cơ quan, 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 20 tháng 10 năm 2025 và thay thế Quyết định số 58/2022/QĐ-UBND ngày 26 tháng 12 năm 2022 của UBND tỉnh Điện Biên ban hành Quy định phân công, phân cấp thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở của dự án đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh Điện Biên; Quyết định số 16/2023/QĐ-UBND ngày 19 tháng 9 năm 2023 của UBND tỉnh Điện Biên Sửa đổi, bổ sung một số điều của Quy định phân công, phân cấp thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo kinh tế - kỹ thuật, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở của dự án đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh Điện Biên.

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

Hải Phòng ra Quyết định ban hành Quy định chi tiết một số nội dung về cấp giấy phép xây dựng trên địa bàn thành phố

Ngày 09/10/2025, UBND thành phố Hải Phòng đã ra Quyết định số 184/2025/QĐ-UBND Ban hành Quy định chi tiết một số nội dung về cấp giấy phép xây dựng trên địa bàn thành phố với các nội dung sau đây:

Phạm vi điều chỉnh:

- Quy định chi tiết một số nội dung liên quan đến việc cấp giấy phép xây dựng trên địa bàn thành phố Hải Phòng;

- Quy định một số nội dung liên quan đến việc chấp thuận về địa điểm, quy mô xây dựng công trình và thời gian tồn tại của công trình tạm (được xây dựng có thời hạn phục vụ mục đích sử dụng cho việc tổ chức các sự kiện hoặc hoạt động khác trong thời gian quy định) quy định tại khoản 2 Điều 131 Luật Xây dựng năm 2014 (đã được sửa đổi tại Khoản 49 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây

dựng năm 2020) (sau đây gọi tắt là công trình tạm quy định tại khoản 2 Điều 131 Luật Xây dựng) trên địa bàn thành phố Hải Phòng;

- Quy định một số nội dung liên quan đến việc chấp thuận tiếp tục khai thác, sử dụng công trình tạm (được xây dựng có thời hạn phục vụ mục đích thi công xây dựng công trình chính) quy định tại điểm a khoản 1 Điều 131 Luật Xây dựng năm 2014 (đã được sửa đổi tại Khoản 49 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng năm 2020) (sau đây gọi tắt là công trình tạm quy định tại điểm a khoản 1 Điều 131 Luật Xây dựng) trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

Đối tượng áp dụng:

- Các cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng, giấy phép xây dựng có thời hạn; chấp thuận địa điểm, quy mô xây dựng công trình và thời gian tồn tại của công trình

tạm quy định tại khoản 2 Điều 131 Luật Xây dựng; chấp thuận tiếp tục khai thác, sử dụng công trình tạm quy định tại điểm a khoản 1 Điều 131 Luật Xây dựng.

- Các tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài là chủ đầu tư xây dựng công trình; tổ chức tư vấn xây dựng, thi công xây dựng, các tổ chức, cá nhân liên quan đến công tác cấp giấy phép xây dựng, xây dựng theo giấy phép xây dựng và xây dựng công trình tạm trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

Nguyên tắc chung:

- Công trình xây dựng phải có giấy phép xây dựng do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp cho chủ đầu tư theo quy định trừ các trường hợp được miễn giấy phép xây dựng quy định tại Khoản 30 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng năm 2020 (đã được sửa đổi, bổ sung bởi điểm b khoản 1 Điều 79 Luật Điện lực năm 2024; điểm b,c khoản 1 Điều 57 Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn năm 2024; điểm c khoản 1 Điều 56 Luật Đường sắt năm 2025).

- Chủ đầu tư căn cứ quy định pháp luật về cấp giấy phép xây dựng, đề nghị cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng theo quy định. Chủ đầu tư có trách nhiệm chuẩn bị đầy đủ hồ sơ đề nghị cấp phép xây dựng và nộp hồ sơ thủ tục hành chính theo một trong các hình thức quy định tại khoản 2 Điều 7 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ.

- Cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng có trách nhiệm kiểm tra, đánh giá hồ sơ và cấp giấy phép xây dựng cho tổ chức, cá nhân đề nghị cấp giấy phép xây dựng theo quy định pháp luật; không chịu trách nhiệm về quy trình thực hiện, nội dung, kết quả thực hiện của các văn bản pháp lý đã được cơ quan, người có thẩm quyền khác chấp thuận, thẩm định, phê duyệt hoặc giải quyết trước đó.

- Trường hợp các văn bản quy phạm pháp luật và các quy định được viện dẫn trong Quy định

này có sự thay đổi bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng theo văn bản quy phạm pháp luật mới.

Thẩm quyền cấp, điều chỉnh, gia hạn, cấp lại và thu hồi giấy phép xây dựng trên địa bàn thành phố Hải Phòng:

- UBND thành phố phân cấp cho Sở Xây dựng và Ban Quản lý Khu kinh tế Hải Phòng cấp, điều chỉnh, gia hạn, cấp lại và thu hồi giấy phép xây dựng các công trình sau:

+ Sở Xây dựng cấp giấy phép xây dựng các công trình sau: công trình xây dựng cấp đặc biệt, cấp I, cấp II, công trình xây dựng thuộc dự án nằm trên địa bàn từ hai (02) xã, phường, đặc khu trở lên (không thuộc các khu công nghiệp, khu kinh tế); công trình xây dựng thuộc dự án nằm trên phạm vi ranh giới cả trong và ngoài khu công nghiệp, khu kinh tế;

+ Ban Quản lý Khu kinh tế Hải Phòng cấp giấy phép xây dựng các công trình cấp đặc biệt, cấp I, cấp II thuộc dự án (không bao gồm nhà ở riêng lẻ) nằm trong các khu công nghiệp, khu kinh tế thuộc thẩm quyền giải quyết thủ tục đầu tư của Ban quản lý Khu kinh tế.

- UBND cấp xã cấp, điều chỉnh, gia hạn, cấp lại và thu hồi giấy phép xây dựng đối với công trình cấp III, cấp IV và nhà ở riêng lẻ trên địa bàn do mình quản lý.

Quy mô, thời hạn tồn tại của công trình xây dựng, nhà ở riêng lẻ được cấp giấy phép xây dựng có thời hạn:

- Quy mô công trình được cấp giấy phép xây dựng có thời hạn:

+ Quy mô công trình được cấp giấy phép xây dựng có thời hạn: cấp IV hoặc cấp công trình tối thiểu theo quy định pháp luật về phân cấp công trình xây dựng đối với từng loại công trình, trừ công trình quy định tại điểm b khoản 1 Điều này.

+ Quy mô công trình nhà ở riêng lẻ: tầng cao không quá 03 tầng (không xây dựng tầng hầm hoặc bán hầm), trên có thể có mái tum buồng thang (chỉ xây dựng trên diện tích buồng thang và cao dưới 2,4m), tổng chiều cao công trình

không quá 15m, diện tích sàn không quá 500m².

- Thời hạn tồn tại của công trình: thời hạn tồn tại của công trình, nhà ở riêng lẻ được cấp giấy phép xây dựng có thời hạn tối đa không quá 05 năm và phù hợp với thời hạn quy hoạch. Công trình xây dựng, nhà ở riêng lẻ khi hết thời hạn tồn tại của công trình ghi trong giấy phép xây dựng có thời hạn thì thời gian tồn tại của công trình thực hiện theo quy định tại Điều 94 Luật Xây dựng năm 2014 (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật Xây dựng năm 2020 và Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn năm 2024).

Ban hành kèm theo Quyết định này Quy định chi tiết một số nội dung về cấp giấy phép xây dựng trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

Chánh Văn phòng UBND thành phố; Giám đốc các Sở, Ban, ngành thành phố; Trưởng ban Ban Quản lý Khu kinh tế Hải Phòng; Chủ tịch UBND các xã, phường, đặc khu; Thủ trưởng các cơ quan có liên quan; các chủ đầu tư, các tổ chức, hộ gia đình, cá nhân liên quan đến hoạt động xây dựng trên địa bàn thành phố Hải Phòng chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 25 tháng 10 năm 2025 và thay thế các Quyết định: số 38/2022/QĐ-UBND ngày 19 tháng 7 năm

2022 của UBND thành phố Hải Phòng về việc quy định một số nội dung về cấp giấy phép xây dựng trên địa bàn thành phố Hải Phòng; số 57/2023/QĐ-UBND ngày 19 tháng 12 năm 2023 của UBND thành phố Hải Phòng về việc bãi bỏ một số điều, khoản của Quyết định số 38/2022/QĐ-UBND ngày 19 tháng 7 năm 2022 của UBND thành phố Hải Phòng về việc ban hành quy định chi tiết một số nội dung về cấp giấy phép xây dựng trên địa bàn thành phố Hải Phòng; số 26/2016/QĐ-UBND ngày 20 tháng 9 năm 2016 của UBND tỉnh Hải Dương về việc ban hành quy định về việc cấp giấy phép xây dựng và trình tự xử lý, xác nhận về xây dựng khi chứng nhận quyền sở hữu nhà ở và công trình trên địa bàn tỉnh Hải Dương; một số điều của Quyết định số 35/2025/QĐ-UBND ngày 28 tháng 3 năm 2025 của UBND tỉnh Hải Dương về việc Ban hành quy định một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng, quản lý chất lượng công trình, quản lý chi phí đầu tư xây dựng và quản lý trật tự xây dựng trên địa bàn tỉnh Hải Dương.

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



Hội thảo chuyên đề “Kiến tạo đô thị thông minh dựa trên nền tảng khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo”

Ngày 05/11/2025, tại Hà Nội, Cục Phát triển đô thị (thuộc Bộ Xây dựng) chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan tổ chức Hội thảo chuyên đề “Kiến tạo đô thị thông minh dựa trên nền tảng khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo”, với sự tham dự của đông đảo nhà quản lý, chuyên gia, nhà khoa học, đại diện doanh nghiệp.

Hội thảo là một trong những sự kiện nằm trong khuôn khổ Diễn đàn Phát triển bền vững đô thị Việt Nam 2025, do Bộ Xây dựng phối hợp cùng Ban Chính sách chiến lược Trung ương tổ chức.

Phát biểu khai mạc hội thảo, Cục trưởng Cục Phát triển đô thị Trần Quốc Thái cho biết, hiện nay nhân loại đang bước vào kỷ nguyên của công nghệ và chuyển đổi số, nơi đổi mới sáng tạo không chỉ là lựa chọn mà đã trở thành động lực cốt lõi định hình tương lai phát triển. Phát triển đô thị thông minh không đơn thuần là ứng dụng công nghệ vào quản lý mà còn là phương thức hướng tới mục tiêu xây dựng không gian sống xanh, an toàn và đáng sống cho người dân Việt Nam.

Theo Cục trưởng Trần Quốc Thái, trong những năm qua, Đảng và Chính phủ đã ban hành nhiều chủ trương, chính sách quan trọng để hiện thực hóa định hướng này. Nổi bật là Nghị quyết số 06-NQ/TW năm 2022 về “Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”; Nghị quyết số 57-NQ/TW năm 2024 về “Đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia”; gần đây là Nghị định số 269/2025/NĐ-CP ngày 14/10/2025 của Chính phủ đã thể hiện rõ quyết tâm triển khai đồng bộ đô thị thông minh trên phạm vi cả nước.

Nhờ định hướng rõ ràng và sự chỉ đạo quyết



Cục trưởng Cục Phát triển đô thị Trần Quốc Thái phát biểu tại Hội thảo.

liệt, diện mạo đô thị thông minh ở Việt Nam đang từng bước được hình thành. Đến nay, 26 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau sáp nhập) đã phê duyệt đề án, kế hoạch phát triển đô thị thông minh toàn tỉnh hoặc tại các đô thị trọng điểm. Nhiều địa phương đã xây dựng trung tâm điều hành thông minh (IOC), bước đầu hình thành các nền tảng dữ liệu phục vụ công tác chỉ đạo, điều hành và cung cấp dịch vụ công trực tuyến. Những nỗ lực này đã góp phần tạo lập cơ chế kết nối giữa chính quyền, doanh nghiệp, nhà khoa học và người dân, qua đó khai thác hiệu quả công nghệ số, tạo ra giá trị mới cho cộng đồng và kinh tế đô thị.

Tuy nhiên, theo Cục trưởng Trần Quốc Thái, chặng đường tiến tới đô thị thông minh toàn diện vẫn còn nhiều thách thức. Trước hết là thách thức về cơ chế, chính sách, khi nhiều quy định hiện hành chưa theo kịp tốc độ đổi mới sáng tạo và yêu cầu thực tiễn. Cơ sở hạ tầng số vẫn chưa đồng bộ, đặc biệt là tại các đô thị loại II, III; nguồn nhân lực công nghệ ở cấp cơ sở còn thiếu và yếu; việc liên thông, chia sẻ dữ liệu giữa các cơ sở dữ liệu quốc gia và chuyên



Các chuyên gia tham gia trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm tại Hội thảo.

ngành chưa hiệu quả, khiến cho việc khai thác, sử dụng thông tin còn phân tán. Bên cạnh đó, vấn đề an toàn thông tin, an ninh mạng và quản lý dữ liệu cá nhân trong môi trường số ngày càng đặt ra yêu cầu cao hơn đối với chính quyền đô thị.

Do đó, mỗi đô thị cần xác định rõ lợi thế đặc thù, bản sắc riêng để lựa chọn mô hình phát triển phù hợp, tránh chạy theo phong trào hoặc sao chép rập khuôn mô hình của các quốc gia khác. Đô thị thông minh của Việt Nam phải lấy con người làm trung tâm, coi người dân là chủ thể của đổi mới sáng tạo, đồng thời tận dụng công nghệ để phục vụ tốt hơn cho phát triển bền vững, nâng cao chất lượng cuộc sống.

Cục trưởng Trần Quốc Thái khẳng định, đô thị thông minh không chỉ là xu thế mà còn là yêu cầu tất yếu trong tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Quá trình này đòi hỏi sự tham gia tích cực của toàn xã hội, từ cơ quan quản lý nhà nước, cộng đồng doanh nghiệp đến giới nghiên cứu và người dân.

“Việc phát triển đô thị thông minh cần được triển khai từng bước, có trọng tâm, trọng điểm, phù hợp với điều kiện thực tế của mỗi địa phương, hướng đến mục tiêu cuối cùng là nâng cao chất lượng sống của người dân và phát triển bền vững quốc gia” - Cục trưởng Trần Quốc Thái nhấn mạnh.

Tham dự hội thảo, Chủ tịch Tổng hội Xây



Quang cảnh Hội thảo.

dựng Việt Nam - TS. Đặng Việt Dũng cho rằng, Nghị quyết số 57-NQ/TW năm 2024 đã xác định rõ phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia là một trong những đột phá chiến lược hàng đầu, là động lực chính để phát triển lực lượng sản xuất hiện đại, hoàn thiện thể chế quản trị và đưa đất nước phát triển nhanh, bền vững. Quan điểm này là nền tảng lý luận vững chắc cho việc phát triển đô thị thông minh, coi đổi mới sáng tạo là động lực trọng yếu để nâng cao năng lực cạnh tranh, cải thiện hiệu quả quản lý và chất lượng sống đô thị.

Theo TS. Đặng Việt Dũng, nhiệm vụ phát triển khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo bao hàm nhiều nội dung liên quan trực tiếp đến đô thị thông minh như xây dựng thể chế, phát triển hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng số và các nền tảng công nghệ mở, thúc đẩy mô hình quản trị linh hoạt và minh bạch. Việc đẩy mạnh chuyển đổi số trong quản lý đô thị sẽ giúp nâng cao khả năng giám sát, dự báo, tối ưu hóa nguồn lực và cải thiện tính tương tác giữa chính quyền với người dân, doanh nghiệp.

Tại hội thảo, các chuyên gia, nhà quản lý và doanh nghiệp trong nước, quốc tế đã tập trung thảo luận về hai nhóm nội dung trọng tâm. Nhóm thứ nhất là kiến tạo đô thị thông minh dựa trên nền tảng khoa học - công nghệ và đổi mới sáng tạo; chuyển đổi số trong cung cấp dịch vụ công và quản lý đô thị; định hướng đầu tư hạ

tăng chiến lược; và mở rộng hợp tác quốc tế trong lĩnh vực đô thị thông minh. Nhóm thứ hai tập trung vào những vấn đề liên quan đến tiêu thụ năng lượng bền vững, cân bằng giữa công nghệ và yếu tố xã hội, đảm bảo quyền riêng tư và an toàn thông tin trong thế giới kết nối.

Nhiều tham luận tại hội thảo cũng nhấn mạnh vai trò của trung tâm điều hành thông minh trong thu thập, chia sẻ và khai thác cơ sở dữ liệu; vai trò của quy hoạch đô thị thông minh trong định

hướng phát triển đô thị bền vững; tầm quan trọng của ứng dụng trí tuệ nhân tạo, Internet vạn vật và dữ liệu lớn trong mô hình thành phố hiện đại. Đặc biệt, kinh nghiệm hợp tác Việt Nam - Hàn Quốc trong phát triển đô thị thông minh được xem là minh chứng thực tiễn cho hiệu quả của việc huy động nguồn lực quốc tế, chia sẻ công nghệ và mô hình quản lý tiên tiến.

Trần Đình Hà

Hội thảo chuyên đề “Đô thị an toàn và thích ứng biến đổi khí hậu hướng tới tăng trưởng xanh, bền vững”

Ngày 5/11/2025, tại Hà Nội, Cục Phát triển đô thị (Bộ Xây dựng) phối hợp với Tổng Cục Kinh tế Liên bang Thụy Sĩ (SECO), GIZ và AFD tổ chức hội thảo chuyên đề “Đô thị an toàn và thích ứng biến đổi khí hậu hướng tới tăng trưởng xanh, bền vững”. Đây là một trong những sự kiện quan trọng nằm trong khuôn khổ Diễn đàn Phát triển bền vững đô thị Việt Nam 2025 (Bộ Xây dựng phối hợp với Ban Chính sách chiến lược Trung ương tổ chức), thu hút sự tham dự của đông đảo nhà quản lý, chuyên gia, nhà khoa học và đại diện doanh nghiệp.

Phát biểu khai mạc hội thảo, ông Trần Văn Giải Phóng - Cán bộ Chương trình cấp cao, Đại sứ quán Thụy Sĩ tại Việt Nam cho biết, thời gian qua, nhiều đô thị trên cả nước, từ miền núi phía Bắc, Đồng bằng Sông Hồng đến miền Trung và vùng Đồng bằng Sông Cửu Long liên tục phải đối mặt với tình trạng ngập lụt nghiêm trọng. Điều đó cho thấy khả năng chống chịu và thích ứng với biến đổi khí hậu của đô thị không còn là khái niệm xa vời mà gắn liền trực tiếp với an toàn của người dân, sức cạnh tranh của thành phố và tương lai phát triển bền vững của quốc gia.

Theo ông Trần Văn Giải Phóng, trong hơn



Phó Cục trưởng Cục Phát triển đô thị Nguyễn Cao Viên phát biểu tại Hội thảo.

hai thập kỷ qua, Thụy Sĩ đã tích cực đồng hành cùng Việt Nam trên hành trình xây dựng các đô thị an toàn hơn, xanh hơn và có khả năng thích ứng tốt hơn với biến đổi khí hậu. Quá trình hợp tác này, Đại sứ quán Thụy Sĩ tại Việt Nam đã chứng kiến nhiều tiến bộ ấn tượng của Việt Nam trong phát triển đô thị, đồng thời đúc được nhiều kinh nghiệm quý báu, có thể giúp định hướng chính sách phát triển đô thị chống chịu khí hậu.

Đó là quản trị tốt là nền tảng của khả năng chống chịu; quy hoạch phải thích ứng linh hoạt và lấy con người làm trung tâm; chuyển đổi số



Chuyên gia quốc tế phát biểu tại Hội thảo.

chỉ thành công khi bắt đầu từ con người; tài chính cho khả năng chống chịu phải hướng tới tính bền vững dài hạn; và đầu tư vào năng lực con người chính là hình thức chống chịu mạnh mẽ nhất. Ông nhấn mạnh, Việt Nam đã chứng minh năng lực vượt qua nhiều thách thức, điều cần thiết hiện nay là kết nối giữa chính sách và thực tiễn, giữa dữ liệu và quyết định, giữa hạ tầng và con người mà hạ tầng phục vụ.

Tại hội thảo, Phó Cục trưởng Cục Phát triển đô thị Nguyễn Cao Viên thông tin những kết quả quan trọng Việt Nam đã đạt được trong phát triển các đô thị ứng phó với biến đổi khí hậu giai đoạn 2021-2025 và định hướng giai đoạn 2026-2030 theo Quyết định số 438/QĐ-TTg ngày 25/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án "Phát triển các đô thị Việt Nam ứng phó với biến đổi khí hậu giai đoạn 2021-2030". Đến nay, trong số 45 địa phương thuộc phạm vi Đề án, đã có 43 địa phương ban hành kế hoạch triển khai; 19 địa phương xây dựng cơ sở dữ liệu dùng chung; 14 tỉnh hoàn thiện bản đồ rủi ro ngập lụt và 11 tỉnh phát triển Atlas khí hậu. Giai đoạn tiếp theo (2026-2030), Đề án sẽ tập trung quy hoạch thích ứng khí hậu cực đoan, giảm phát thải khí nhà kính, phát triển đô thị xanh và thông minh.

Đề cập vấn đề ngập lụt đô thị tại các tỉnh ven biển miền Trung, ông Phạm Doãn Khánh - Phó Trưởng phòng Hợp tác quốc tế (Cục Quản lý đô thị và phòng chống thiên tai, Bộ Nông



Quang cảnh hội thảo Đô thị an toàn và thích ứng biến đổi khí hậu hướng tới tăng trưởng xanh, bền vững.

nghiệp và Môi trường) cho biết, đặc thù địa hình thấp, mưa lớn bất thường và tốc độ đô thị hóa nhanh khiến nhiều đô thị khu vực này dễ bị tổn thương. Các trận lũ lịch sử năm 1999 và 2025 đã để lại hậu quả nặng nề đối với nhiều địa phương ở miền Bắc, miền Trung. Để giảm thiểu rủi ro, ông Khánh đề xuất các giải pháp đồng bộ như nâng cấp hệ thống thoát nước, mở rộng diện tích thấm nước, phát triển không gian xanh, quản lý chặt chẽ sử dụng đất và tăng cường cảnh báo sớm.

Tham dự hội thảo, bà Sabina Stein - Trưởng ban Quản trị và tham gia (Chương trình Phát triển Liên hợp quốc - UNDP) lưu ý rằng các đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và Đà Nẵng đang chịu tác động kép từ nắng nóng cực đoan, ô nhiễm không khí và ngập úng gia tăng. Các nhóm dễ bị tổn thương, gồm người cao tuổi, lao động ngoài trời, người có bệnh nền và người khuyết tật cần được quan tâm trong quá trình hoạch định chính sách. Theo bà, cần lồng ghép tiếng nói cộng đồng vào quy hoạch, bảo đảm công bằng xã hội trong các chương trình thích ứng khí hậu, từ đó nâng cao niềm tin và hiệu quả quản trị đô thị.

Từ góc độ quy hoạch và thể chế, ông Antonie Mougenot - Chuyên gia Phát triển đô thị thuộc Cơ quan Phát triển Pháp - AFD cho biết Việt Nam là một trong những quốc gia chịu

ảnh hưởng nặng nề nhất bởi biến đổi khí hậu. Những hiện tượng thời tiết cực đoan đang ngày càng xảy ra thường xuyên hơn, dữ dội hơn và để lại hậu quả nghiêm trọng hơn.

Trong 5 năm qua, Việt Nam đã liên tục hứng chịu những đợt thiên tai lớn: Các trận bão nổi tiếp năm 2020, bão trong năm 2022; mưa lớn năm 2023 và đặc biệt là đợt mưa lũ lịch sử tháng 10/2025 tại Huế, Đà Nẵng với lượng mưa vượt 1.000 mm trong 24 giờ tại Huế và hơn 65.000 hộ dân bị ảnh hưởng tại Đà Nẵng. Ở phía Bắc, các tỉnh Tuyên Quang và Thái Nguyên cũng vừa chịu thiệt hại nặng nề do mưa lũ trong tháng 10/2025. Những sự kiện này cho thấy rõ ràng không một vùng nào của Việt Nam có thể “đứng ngoài” tác động của biến đổi khí hậu. Đây không còn là những hiện tượng “bất thường” mà đã trở thành “bình thường mới” đối với các đô thị Việt Nam.

"Phát triển đô thị không thể tách rời khỏi khả năng chống chịu. Mỗi con đường, công trình hay khu dân cư mới nếu được quy hoạch và đầu tư đúng hướng có thể trở thành một lá chắn bảo vệ cộng đồng trước rủi ro khí hậu, thay vì là “điểm yếu” khi thiên tai xảy ra. Đây chính là tinh thần mà AFD mong muốn cùng Việt Nam thúc đẩy. Một mô hình đô thị phát triển xanh, toàn diện và có sức chống chịu cao" - Ông Antonie Mougenot nhấn mạnh.

Trong khi đó, thông qua bài trình bày tập trung vào tài chính khí hậu, ông Steven Louis Rubinyi - Chuyên gia cao cấp về quản lý rủi ro thiên tai của Ngân hàng Thế giới cho biết, khu vực đô thị đóng góp hơn 70% GDP và 90% việc làm phi nông nghiệp mới của Việt Nam, song cũng là khu vực dễ tổn thương nhất trước thiên tai. Mỗi năm, thiệt hại do rủi ro khí hậu gây ra ước tính lên tới 3,75 tỷ USD. Từ kinh nghiệm dự án đô thị chống chịu khí hậu tại Cần Thơ, thời gian ngập đã giảm 60% nhờ ứng dụng hạ tầng thông minh khí hậu. Trên cơ sở đó, ông đề nghị Việt Nam cần mở rộng nguồn vốn ưu đãi, gắn nhãn ngân sách khí hậu và đưa tiêu chí rủi ro thiên tai vào mọi quyết định đầu tư công.

Tại hội thảo, các chuyên gia, đại biểu đã tích cực thảo luận, trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm và thống nhất rằng phát triển đô thị chống chịu khí hậu là nhiệm vụ cấp bách và lâu dài, đòi hỏi sự phối hợp đồng bộ giữa chính sách, tài chính, quy hoạch và khoa học công nghệ. Việc đặt con người ở trung tâm, tăng cường quản trị, đảm bảo công bằng xã hội và thúc đẩy hợp tác quốc tế sẽ là nền tảng để kiến tạo những đô thị Việt Nam an toàn hơn, xanh hơn và đáng sống hơn trong tương lai.

Trần Phong

Hội thảo chuyên đề “Quy hoạch và quản trị đô thị hiện đại nâng cao chất lượng sống đô thị Việt Nam”

Ngày 5/11/2025, tại Hà Nội, Vụ Quy hoạch kiến trúc (thuộc Bộ Xây dựng) chủ trì, phối hợp với Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam tổ chức hội thảo chuyên đề “Quy hoạch và quản trị đô thị hiện đại nâng cao chất lượng sống đô thị Việt Nam”, với sự tham dự của đông đảo nhà quản lý, chuyên gia, nhà khoa học, đại diện các tổ chức quốc tế và doanh nghiệp. Đây là sự kiện nằm trong khuôn khổ Diễn đàn Phát triển

bền vững đô thị Việt Nam 2025, do Bộ Xây dựng phối hợp cùng Ban Chính sách chiến lược Trung ương tổ chức.

Phát biểu khai mạc hội thảo, Vụ trưởng Vụ Quy hoạch kiến trúc Trần Thu Hằng cho biết, những năm gần đây, quá trình đô thị hóa ở Việt Nam diễn ra nhanh chóng, mang lại những thay đổi sâu sắc cho diện mạo đất nước. Hệ thống đô thị ngày càng mở rộng, đa dạng về quy mô

và chức năng, đã trở thành động lực quan trọng của phát triển kinh tế xã hội, là nơi hội tụ của tri thức, sáng tạo, công nghệ và đổi mới.

Từ thực tiễn triển khai Nghị quyết số 06-NQ/TW và qua tổng kết nhiều năm phát triển đô thị, Vụ trưởng Trần Thu Hằng nhấn mạnh 5 định hướng trọng tâm cần được ưu tiên trong giai đoạn tới, đó là: Hoàn thiện hệ thống thể chế, chính sách và tiêu chuẩn quy hoạch đô thị hiện đại, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ giữa các văn bản pháp luật có liên quan; xây dựng cơ sở dữ liệu quy hoạch đô thị quốc gia và mô hình bản sao số đô thị, kết nối với nền tảng dữ liệu dùng chung của Chính phủ số, tạo nền tảng cho công tác quản trị đô thị thông minh; phát triển mô hình đô thị đa trung tâm, tăng cường liên kết vùng và hình thành các hành lang đô thị, công nghiệp, nông thôn, hướng tới phân bố không gian phát triển hài hòa và bền vững; đẩy mạnh công tác tái thiết, chỉnh trang các khu đô thị cũ, đô thị di sản, đô thị ven biển, vùng đồng bằng và miền núi, bảo đảm cân bằng giữa mục tiêu bảo tồn và phát triển; nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ quy hoạch, quản lý đô thị; đồng thời hình thành mạng lưới chuyên gia, nhà quy hoạch, kiến trúc sư và nhà quản lý cùng tham gia trong quá trình lập, thực hiện và giám sát quy hoạch.

“Trong bối cảnh đó, hội thảo chuyên đề “Quy hoạch và quản trị đô thị hiện đại nâng cao chất lượng sống đô thị Việt Nam” sẽ tập trung trao đổi, thảo luận các nội dung liên quan đến hai trụ cột chính: đổi mới quy hoạch đô thị theo hướng tổng thể, liên kết vùng, dựa trên dữ liệu số, lấy con người làm trung tâm; đồng thời hiện đại hóa quản trị đô thị theo mô hình hai cấp chính quyền tinh gọn, hiệu lực, hiệu quả, kết hợp giữa chính quyền điện tử, chính quyền số và đô thị thông minh” - Vụ trưởng Trần Thu Hằng nhấn mạnh và cho biết đây cũng là tinh thần cốt lõi của Nghị quyết số 06-NQ/TW của Bộ Chính trị về phát triển đô thị Việt Nam đồng bộ, hiện đại, bền vững, có bản sắc và thích ứng



Vụ trưởng Trần Thu Hằng phát biểu khai mạc Hội thảo.

biến đổi khí hậu, bảo đảm an sinh xã hội, nâng cao chất lượng sống của người dân.

Phát biểu tại hội thảo, ông Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam cho biết: sau gần bốn thập kỷ đổi mới, phát triển và hội nhập, hệ thống đô thị Việt Nam đã đạt được những thành tựu đáng ghi nhận. Cả nước hiện có hơn 900 đô thị, tỷ lệ đô thị hóa đạt trên 44%, đóng góp khoảng 75% GDP quốc gia. Nhiều đô thị trở thành trung tâm đổi mới sáng tạo, dịch vụ, tài chính và khoa học công nghệ, trung tâm công nghiệp, và đầu mối giao thông quan trọng. Tuy nhiên, sự phát triển còn thiếu đồng bộ giữa các vùng, hạ tầng kỹ thuật xã hội còn chênh lệch, không gian đô thị bị chia cắt, thiếu bản sắc, chất lượng môi trường và nhà ở giảm sút, trong khi công tác quy hoạch và quản trị chưa theo kịp yêu cầu chuyển đổi số và thích ứng biến đổi khí hậu.

Theo ông Trần Ngọc Chính, để quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị, chúng ta cần chuyển từ tư duy “quy hoạch cho từng đô thị” sang “quy hoạch cho hệ thống đô thị”, bảo đảm tính liên kết vùng, tính mở, và khả năng thích ứng trong bối cảnh phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, và chuyển đổi năng lượng. Đây là tư duy đột phá, trọng tâm, lấy khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo làm động lực chính cho sự phát triển đô thị từ quy hoạch, xây dựng, hạ tầng đến quản trị, văn hóa

và đời sống đô thị.

“Quy hoạch cần được định hướng bởi tầm nhìn dài hạn, dựa trên cơ sở khoa học, dữ liệu và mô hình dự báo, hướng tới phát triển xanh, thông minh, có khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu, đồng thời khơi dậy bản sắc và giá trị văn hóa của từng địa phương. Việc xây dựng một hệ thống quy hoạch đồng bộ, thống nhất giữa các cấp, các ngành, các vùng lãnh thổ là điều kiện tiên quyết để bảo đảm tính hiệu quả, tính liên kết và khả năng thích ứng của đô thị. Một hệ thống quy hoạch đồng bộ không chỉ là sự thống nhất giữa quy hoạch không gian, hạ tầng, đất đai, giao thông và môi trường, mà còn là sự tích hợp đa chiều giữa quy hoạch đô thị với quy hoạch vùng, quy hoạch kinh tế xã hội, quy hoạch ngành và quy hoạch hạ tầng xanh, hạ tầng số. Đây chính là nền tảng quản lý phát triển không gian đô thị và là công cụ chiến lược để kết nối các lĩnh vực, cấp độ và chủ thể phát triển trong một tầm nhìn thống nhất” - Ông Trần Ngọc Chính nhấn mạnh.

Tham dự hội thảo, ông Phan Thanh Hải - Giám đốc Sở Văn hóa và thể thao Thành phố Huế nêu quan điểm phát triển đô thị không thể tách rời công tác bảo tồn di sản; đồng thời cho biết nhiều năm qua, Huế được biết đến như một “thành phố di sản”, nơi hội tụ di sản vật thể, phi vật thể và cảnh quan sinh thái đặc sắc. Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa nhanh đã tạo ra áp lực lớn đối với công tác bảo tồn, khi nhu cầu nhà ở và hạ tầng hiện đại có nguy cơ làm biến dạng không gian di sản.

“Để giải quyết hài hòa các vấn đề này, Huế xác định bảo tồn phải gắn liền với phát triển, quy hoạch đô thị phải đặt di sản và cộng đồng vào trung tâm, đồng thời ứng dụng mạnh mẽ công nghệ số như GIS, 3D, AI trong quản lý, quảng bá và phát huy giá trị di sản, phát triển công nghiệp văn hóa và sáng tạo từ chính các giá trị bản địa” - Ông Phan Thanh Hải cho biết.

Thông qua bài phát biểu của mình, bà Boni Elena - Điều phối viên về phát triển đô thị và



Toàn cảnh Hội thảo.

quản lý tri thức khu vực châu Á - Thái Bình Dương của UN-Habitat chia sẻ kinh nghiệm quốc tế trong phát triển các đô thị bền vững, thích ứng biến đổi khí hậu và đề xuất Việt Nam nên tận dụng các khuôn khổ toàn cầu như Chương trình Nghị sự 2030, Chương trình Nghị sự Đô thị Mới và Chiến lược UN-Habitat giai đoạn 2026-2029 để thúc đẩy phát triển đô thị bao trùm, bền vững và tăng khả năng chống chịu trước biến đổi khí hậu. Bà Boni Elena nhấn mạnh vai trò của các sáng kiến khu vực như: Mạng lưới Thành phố Thông minh ASEAN (ASCN) hay Chiến lược Đô thị hóa Bền vững ASEAN (ASUS), đồng thời khuyến nghị Việt Nam xây dựng nền tảng giám sát mục tiêu phát triển bền vững (SDG) và áp dụng mô hình báo cáo tự nguyện cấp địa phương (VLR) để tăng tính minh bạch và kết nối chính sách giữa trung ương và địa phương.

Tại hội thảo, nhiều chuyên gia, đại biểu nhận định rằng chủ trương tinh gọn bộ máy hành chính sẽ giúp tập trung nguồn lực đầu tư, song cũng đòi hỏi chính quyền đô thị phải xác định đúng định hướng quy hoạch, kiểm soát chặt sự phân bố dân cư, hướng tới phát triển bền vững trên cả ba trụ cột: kinh tế, môi trường và xã hội. Theo ông Trương Văn Quảng - Phó Tổng thư ký Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam, mô hình chính quyền địa phương hai cấp đang mở ra cơ hội tái định hình không gian lãnh thổ, nhưng cũng đặt ra yêu cầu điều chỉnh

hệ thống quy hoạch phù hợp. Vì vậy, quy hoạch đô thị cần đảm bảo tính tích hợp, liên kết vùng, phân cấp rõ ràng và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số như GIS, BIM, 3D để nâng cao hiệu quả quản lý.

Kết luận hội thảo, Ban tổ chức nhấn mạnh công tác quy hoạch và quản trị đô thị hiện đại không chỉ là nhiệm vụ kỹ thuật mà còn là nghệ thuật tổ chức không gian sống của con người;

đồng thời cho biết những ý kiến, khuyến nghị tại hội thảo sẽ là cơ sở quan trọng giúp Bộ Xây dựng tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách, góp phần thực hiện thành công mục tiêu xây dựng hệ thống đô thị Việt Nam phát triển đồng bộ, hiện đại, xanh, thông minh và mang đậm bản sắc vì một Việt Nam phồn vinh và hạnh phúc.

Trần Triều Phong

Phát triển giao thông bền vững ở khu vực Mỹ La tinh và Caribe

Tại Mỹ Latinh và Caribe, ngành giao thông vận tải là một trong những nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất. Mặc dù khu vực này sở hữu một trong những mạng lưới năng lượng sạch nhất thế giới, với 45% sản lượng điện đến từ thủy điện, ngành giao thông vận tải vẫn chủ yếu sử dụng nhiên liệu hóa thạch và chiếm trung bình 39% lượng khí thải từ ngành năng lượng. Với tốc độ đô thị hóa ngày càng tăng của khu vực, việc chuyển đổi sang các hệ thống giao thông phát thải thấp là điều cần thiết để đạt được mục tiêu giảm phát thải cần thiết nhằm ứng phó với biến đổi khí hậu theo các cam kết trong Thỏa thuận Paris.

Trong khu vực, việc áp dụng xe điện thường được coi là giải pháp then chốt cho tính bền vững của giao thông vận tải. Tuy nhiên, việc giảm thiểu khí thải trong lĩnh vực giao thông vận tải có thể đạt được thông qua nhiều giải pháp khác nhau, một số giải pháp có tiềm năng hơn nhiều so với điện khí hóa. Việc điện khí hóa lĩnh vực giao thông vận tải cần phải cân nhắc kỹ lưỡng ma trận năng lượng và khả năng phục hồi của nó ở mỗi quốc gia. Cách thức sản xuất năng lượng hiện tại và cách thức cung cấp năng lượng trong dài hạn, bao gồm cả khi chịu áp lực từ nhu cầu bổ sung hoặc các gián đoạn tiềm ẩn từ bên ngoài, là yếu tố then chốt. Ví dụ, tại Ecuador, một đợt hạn hán nghiêm trọng kéo



Mục tiêu phát triển bền vững, giảm phát thải carbon đang được các nước trên thế giới đặc biệt quan tâm.

dài hai năm đã đe dọa niềm tin của quốc gia này vào thủy điện, hiện chiếm khoảng 79% sản lượng điện của nước này, do đó đặt ra câu hỏi về tính khả thi của việc điện khí hóa giao thông. Hơn nữa, trong khi ở một số quốc gia trong khu vực, như Costa Rica, Paraguay và Uruguay, hầu hết năng lượng đều đến từ các nguồn tái tạo, thì những quốc gia khác đặc biệt là ở vùng Caribe, gần như hoàn toàn phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch để đáp ứng nhu cầu năng lượng, với khả năng phục hồi năng lượng dễ bị tổn thương trước các điều kiện khí hậu khắc nghiệt. Bên cạnh việc xem xét nguồn năng lượng, chính quyền quốc gia và địa phương cũng cần đánh giá cẩn thận nhu cầu giao thông của người dân, cũng như các nguồn lực và

năng lực của họ.

Việc hiểu đầy đủ cách tất cả các yếu tố này đan xen trong bối cảnh địa phương đòi hỏi sự can thiệp chung của khu vực công và tư nhân, người dân, các hiệp hội chuyên môn và giới học thuật trong việc đánh giá chi tiết tất cả các phương án thay thế và đạt được các thỏa thuận dài hạn.

Ở nhiều quốc gia, vận tải hàng hóa đường bộ, chiếm 70% tổng lượng vận tải hàng hóa trong khu vực, là nguồn phát thải lớn nhất, một phần do đội xe cũ kỹ và kém hiệu quả. Ví dụ, tại Colombia, xe tải nặng, xe buýt và xe tải nhẹ chiếm 39% lượng phát thải của ngành giao thông. Tại Chile và Uruguay, tỷ lệ này thậm chí còn cao hơn, khoảng 60%. Mặc dù mang lại nhiều cơ hội giảm phát thải đáng kể, phân tích của tác giả cho thấy chỉ có 10 trong số 20 quốc gia đưa các mục tiêu về vận tải hàng hóa vào Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) của mình. Hơn nữa, chỉ có năm quốc gia xem xét vận tải đa phương thức, kết hợp hoạt động đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, vào kế hoạch khí hậu của mình. Đây là một yếu tố bị bỏ qua, có thể cải thiện hiệu quả và giảm phát thải.

Phương tiện công cộng phổ biến nhất được triển khai trong các NDC trong khu vực. Tuy nhiên, trong thập kỷ qua, chất lượng và phạm vi phủ sóng của giao thông công cộng kém (phương tiện đông đúc, tần suất thấp, mất an ninh) đã khiến người dân chuyển sang sử dụng nhiều hơn phương tiện cá nhân. Tại 18 trong số 20 quốc gia được phân tích, các hướng hành động cụ thể đã được thiết lập liên quan đến việc hiện đại hóa giao thông công cộng và chuyển đổi sang các phương tiện phát thải thấp, hầu hết là xe điện. Tuy nhiên, điều quan trọng là ngoài việc điện khí hóa giao thông công cộng, các quốc gia cũng phải áp dụng các biện pháp toàn diện để cải thiện dịch vụ, mở rộng tuyến đường, thúc đẩy đa phương thức và cung cấp giá vé phải chăng để biến nó thành một lựa chọn thay



Các thành phố “thông minh” và năng lượng tái tạo sẽ là điểm nhấn của các dự án chống biến đổi khí hậu tại Mỹ Latinh.

thế hấp dẫn cho phương tiện cá nhân.

Thực tế rằng phương tiện cá nhân là một nguồn phát thải đáng kể trong khu vực. Ở Chile, Colombia và Uruguay, ô tô đóng góp trung bình 26% lượng khí thải của ngành giao thông. Ở Costa Rica, ô tô cá nhân tạo ra nhiều ô nhiễm hơn bất kỳ loại phương tiện nào khác, chiếm 47 % tổng lượng khí thải. Để giải quyết vấn đề này, các quốc gia trong khu vực chỉ ưu tiên phương tiện điện trong kế hoạch khí hậu của họ. Tuy nhiên, để đạt được mục tiêu sử dụng phương tiện chạy bằng điện ở quy mô lớn trong khu vực là rất phức tạp. Các quốc gia cần xem xét lượng khí thải do sản xuất điện tạo ra, sự phức tạp của việc phát triển mạng lưới sạc và cơ sở hạ tầng ở quy mô cần thiết và vấn đề tái chế rác thải điện tử. Ngoài ra, việc sử dụng nhiều hơn các phương tiện điện vẫn đặt ra các vấn đề về tắc nghẽn, thời gian di chuyển và phân bổ không gian đô thị công bằng. Nhưng chỉ có năm trong số 20 quốc gia đặt mục tiêu giảm việc sử dụng phương tiện giao thông cá nhân thông qua các chiến lược như quản lý giao thông và bãi đậu xe cũng như các chính sách ưu tiên giao thông bền vững hoặc tăng cường làm việc từ xa.

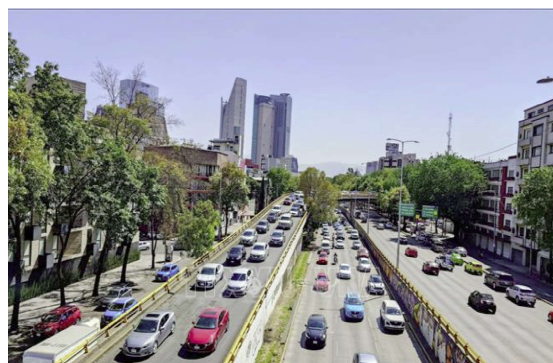
Như những phân tích sâu sắc này cho thấy, có cả thách thức và cơ hội cần xem xét khi hoạch định tương lai của giao thông vận tải phát thải thấp ở Mỹ Latinh và Caribe. Để thúc

đẩy các nỗ lực trong lĩnh vực này, báo cáo cũng đưa ra một loạt khuyến nghị mà các chính phủ có thể sử dụng khi thiết kế NDC của mình:

Hiểu rõ nhu cầu xã hội. Để giảm phát thải trong giao thông vận tải, điều quan trọng trước tiên là phải hiểu rõ nhu cầu xã hội. Việc áp dụng các công nghệ phát thải thấp chỉ thành công nếu được áp dụng trên quy mô lớn, và điều này sẽ phụ thuộc vào việc chúng có đáp ứng được nhu cầu xã hội và bối cảnh địa phương hay không.

Ưu tiên quy hoạch đô thị. Các quốc gia nên xem xét việc chuyển hướng khỏi mô hình thiết kế đô thị xoay quanh hệ thống hạ tầng giao thông quy mô lớn. Thay vào đó, cần cam kết nhiều hơn trong việc giảm nhu cầu di chuyển của người dân và xây dựng các lựa chọn hấp dẫn để khuyến khích họ tự nguyện thay đổi phương tiện giao thông. Các biện pháp cần tập trung vào việc rút ngắn khoảng cách di chuyển, tạo ra các đô thị có nhiều trung tâm kinh tế và giao thông, đồng thời phát triển quy hoạch sử dụng đất thích ứng với mục tiêu giảm nhẹ và thích ứng với biến đổi khí hậu. Điều này có thể thúc đẩy quá trình chuyển đổi sang mô hình đô thị bền vững hơn, thân thiện với các phương thức di chuyển phi cơ giới, tận dụng xu hướng làm việc từ xa kết hợp với đi bộ, đạp xe và hệ thống giao thông công cộng hiệu quả, ít phát thải.

Cần nhắc các nguồn năng lượng về lâu dài và trên quy mô lớn. Khi chuyển sang sử dụng xe phát thải thấp, các quốc gia nên xem xét cách thức tạo ra năng lượng và độ tin cậy của chúng trong tương lai, khi công nghệ này đạt được mức triển khai mong muốn. Đối với các quốc gia có cơ cấu năng lượng mạnh mẽ và bền vững dựa trên các nguồn năng lượng tái tạo, việc thúc đẩy sử dụng phương tiện phát thải thấp chạy bằng điện sẽ khả thi, tiết kiệm và an toàn hơn về lâu dài. Tuy nhiên, đối với các quốc gia phụ thuộc vào nguồn điện sản xuất từ nhiên liệu hóa thạch, hoặc nơi việc sản xuất điện từ năng lượng tái tạo còn gặp rủi ro, thì cần



Một trục đường giao thông chính đi qua trung tâm thương mại thủ đô Mexico City, Mexico.

có những cách tiếp cận khác phù hợp hơn.

Các bên liên quan tham gia vào việc xác định các giải pháp thay thế tiềm năng. Điều quan trọng là phải có sự tham gia của các bên liên quan chính như các nhà khai thác vận tải, hiệp hội vận tải, khu vực tư nhân, chính quyền địa phương và các công ty năng lượng, vào quá trình ra quyết định. Ví dụ, bằng cách thực sự hiểu rõ nhu cầu của mình, các thành phố có thể tổ chức các cuộc thi mở, từ đó có thể giúp đưa ra các giải pháp tối ưu dựa trên đánh giá chi tiết nhu cầu của thành phố và năng lực sản xuất năng lượng của địa phương và khu vực với các ưu đãi được xây dựng cẩn thận. Điều này sẽ mang lại kết quả tốt hơn so với việc thụ động chấp nhận các đề xuất thị trường từ các bối cảnh khác. Phụ nữ, thanh niên và các nhóm thiểu số khác cũng phải tham gia vào quá trình ra quyết định và được hưởng lợi từ quá trình chuyển đổi sang hệ thống giao thông phát thải thấp.

Xây dựng chiến lược tài chính phù hợp cho giao thông phát thải thấp. Khi lập ngân sách cho quá trình chuyển đổi sang giao thông phát thải thấp, các quốc gia phải xem xét tổng chi phí sở hữu, tức là tổng chi phí của dịch vụ trong toàn bộ vòng đời, bao gồm đầu tư, chi phí vận hành, trợ cấp và xử lý cuối cùng. Những cân nhắc này sẽ giúp thiết lập các mục tiêu giảm phát thải thực tế, phù hợp với từng bối cảnh cụ thể.

Ở Mỹ Latinh và Caribe, cũng như trên toàn

thế giới, giao thông là một trong những lĩnh vực mà chúng ta có thể đạt được mức giảm phát thải đáng kể và nhanh chóng. Không chỉ vì mức phát thải cao và tác động tiềm tàng của các biện pháp can thiệp, mà còn vì nó mang lại một số giải pháp xã hội nhất để giảm phát thải với những lợi ích đồng thời đáng kể về sức khỏe và chất lượng cuộc sống. Những khuyến nghị này có thể đóng vai trò là điểm khởi đầu để giúp các

chính phủ lồng ghép các biện pháp chính liên quan đến lĩnh vực vận tải vào Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) đã được sửa đổi của họ và đảm bảo rằng họ thực hiện các hành động khí hậu hiệu quả để đạt được các mục tiêu của Thỏa thuận Paris.

Nguồn: <https://climatepromise.undp.org/>

ND: Mai Anh

Trung Quốc: Công trường thông minh giúp nâng cao đồng thời tốc độ và chất lượng thi công

Tiếng máy cơ khí rền vang, thép dựng san sát; trên màn hình của trung tâm điều khiển thông minh, hình ảnh mô phỏng công trường thi công đang được trình chiếu - nhiều robot di chuyển qua lại, nhịp nhàng thực hiện các công đoạn làm sạch, phun sơn, đục nhám bề mặt... Cảnh tượng tưởng chừng như bước ra từ một bộ phim khoa học viễn tưởng ấy, thực chất chính là mô phỏng kỹ thuật số của công trường đúc sẵn trụ cầu Dự án Cầu Hạ Môn - Kim Môn do Công ty TNHH Cục Công trình Hàng hải số 1 Trung Giao xây dựng.

Công trường đúc sẵn trụ cầu Dự án Cầu Hạ Môn - Kim Môn có diện tích 183.000 m², có thể đồng thời sản xuất 24 cấu kiện cỡ lớn, là nhà máy đúc sẵn trụ cầu lắp ghép thông minh - số hóa cho cầu vượt biển lớn nhất hiện nay ở Trung Quốc.

Gần đây, công trường đã hoàn thành việc đúc đoạn giữa của trụ cầu số 30 với chiều cao 26,95 m, và đoạn dưới của trụ cầu số 46 với trọng lượng 3.236,46 tấn - đây là hai cấu kiện trụ cầu lắp ghép cao nhất và nặng nhất trên toàn tuyến, đồng thời lập kỷ lục quốc gia mới về đúc sẵn trụ cầu lắp ghép cho các cầu vượt biển, sau các dự án Cầu Hồng Kông - Chu Hải - Ma Cao và Cầu Hướng An.

Việc đúc sẵn các cấu kiện quy mô lớn đòi

hỏi quản lý tinh vi và chính xác, nhằm đảm bảo sự phối hợp nhịp nhàng giữa mọi công đoạn. Dự án đã ứng dụng công nghệ xây dựng thông minh - số hóa, hiện thực hóa mô hình kết hợp giữa lao động thủ công và trí tuệ số hóa trong thi công công trình thông minh.

Xử lý hơn chục nghìn dữ liệu mỗi ngày - Toàn bộ quá trình thi công đều có thể truy xuất nguồn gốc

Ngay từ khi bắt đầu xây dựng nền tảng số hóa - thông minh, nhóm kỹ thuật số đã phải đối mặt với hàng loạt điểm nghẽn. Ông Lý Trạch, Trưởng bộ phận Khoa học - Công nghệ và Số hóa dự án cho biết, vấn đề lớn nhất là giữa các hệ thống khác nhau tồn tại tình trạng không tương thích, dữ liệu bị nhập trùng lặp, và thiếu chức năng phân tích, hỗ trợ ra quyết định, giống như một cơ thể mà hai bán cầu não không thể phối hợp, thì dù có năng lực cũng khó mà vận hành trơn tru.

Để phá vỡ các rào cản dữ liệu, nhóm dự án đã tổ chức hơn 10 cuộc tọa đàm chuyên đề, thống nhất chuẩn giao diện kết nối, qua đó tích hợp và đồng bộ hóa thành công 7 hệ thống dữ liệu cấu trúc, khai thông đường dẫn dữ liệu - mạch thần kinh của toàn bộ nền tảng số hóa.

Để giúp trung tâm điều hành thông minh có dung lượng lớn hơn và vận hành nhanh hơn,

nhóm kỹ thuật đã kế thừa kinh nghiệm từ hai siêu dự án Cầu Hồng Kông - Chu Hải - Ma Cao và Cầu Hướng An, trải qua 13 lần nghiên cứu - nâng cấp, và triển khai thành công nền tảng song sinh kỹ thuật số vào thực tiễn.

Nền tảng song sinh kỹ thuật số này được xây dựng trên cơ sở mô hình hóa các loại dữ liệu khác nhau và tích hợp năng lực phân tích - ra quyết định, chính là “bộ não” điều hành toàn bộ hoạt động sản xuất của dự án.

Hệ thống trung tâm điều hành thông minh mỗi ngày có khả năng thu thập hơn chục nghìn dữ liệu thi công theo thời gian thực, tự động tạo nhật ký thi công, đồng thời cảnh báo sớm các vấn đề như chậm tiến độ công đoạn hay trì hoãn vật liệu, giúp nâng cao đáng kể hiệu quả quản lý. Hơn 40 camera độ nét cao cùng máy bay không người lái được kết nối vào hệ thống, hình thành cơ chế phối hợp giữa không trung và mặt đất, qua đó đảm bảo khả năng truy xuất và giám sát toàn bộ quá trình thi công theo thời gian thực.

Robot đảm nhiệm những chức năng riêng biệt của mình - Giải pháp hiệu quả cho các hạng mục thi công có mức độ rủi ro cao

Dù “bộ não thông minh” có tiên tiến đến đâu, vẫn cần có “tứ chi khỏe mạnh” để phát huy hiệu quả phối hợp và nâng cao năng suất làm việc. Trước những khó khăn trong quy trình đúc sẵn trụ cầu như thi công ở độ cao lớn, nhiệt độ cao và cường độ lao động cao, câu hỏi đặt ra là: làm thế nào để thiết bị thông minh có thể hỗ trợ công nhân vượt qua các thách thức này?

Ông Dương Lỗi, Giám đốc cấp cao Bộ phận Số hóa của Công ty TNHH Cục Công trình Hàng hải số 1 Trung Giao, người phụ trách chính công tác nghiên cứu và phát triển, chia sẻ thẳng thắn: Muốn máy móc có thể thay thế sức người, phải tiến hành điều chỉnh và cải tiến dựa trên điều kiện thực tế. Là dự án đầu tiên trong nước ứng dụng robot vào công tác đúc sẵn trụ cầu, chúng tôi hầu như không có nhiều kinh nghiệm nghiên cứu - phát triển để tham khảo.



Công trường đúc sẵn trụ cầu Dự án Cầu Hạ Môn - Kim Môn.

Dựa trên kinh nghiệm tích lũy từ các dự án đúc sẵn trụ cầu trước đây, nhóm kỹ thuật đã tập trung nghiên cứu chuyên sâu vào ba công đoạn then chốt gồm mài bề mặt, phun sơn và đục nhám, qua đó triển khai vận hành ba robot chuyên dụng với các chức năng khác nhau.

Trong đó, robot vệ sinh khuôn thép kiểu leo tường bằng từ tính là thiết bị được đưa vào sử dụng đầu tiên. Khuôn thép là yếu tố quyết định hình dạng và độ chính xác của cấu kiện trụ cầu, nên sau mỗi lần đổ bê tông, việc làm sạch hoàn toàn bề mặt khuôn là bắt buộc. Trước đây, công nhân phải mài thủ công, vừa tốn sức, vừa tiềm ẩn nguy cơ ngã cao, nay robot này có thể tự bám vào bề mặt khuôn thép thẳng đứng nhờ cơ cấu hút từ tính, giúp làm sạch an toàn và hiệu quả, đồng thời giảm thiểu rủi ro lao động thủ công ở độ cao.

Mặc dù robot hoạt động rất hiệu quả trên các bề mặt phẳng, nhưng khi gặp những góc cạnh phức tạp, hiệu suất lại không đạt yêu cầu. Ông Dương Lỗi nhận xét thẳng thắn: cánh tay máy còn thiếu linh hoạt, cần thay đổi cấu trúc để tăng độ bám khí giữa đầu mài và bề mặt khuôn thép. Từ ý kiến này, nhóm nghiên cứu đã tiến hành tối ưu hóa cấu trúc cánh tay robot, bổ sung thiết kế cánh tay đôi nhiều khớp nối. Các khớp mô phỏng sinh học cho phép robot tự điều chỉnh tư thế làm việc theo góc độ và độ cong của từng cấu kiện, giúp thao tác linh hoạt hơn

trên các bề mặt phức tạp. Nhờ đó, chất lượng mài được cải thiện rõ rệt, bề mặt khuôn được làm sạch triệt để, không còn điểm khuất.

Ngay sau đó, robot phun sơn cũng được đưa vào sử dụng, đảm nhận nhiệm vụ phun phủ lớp sơn chống ăn mòn lên bề mặt các cấu kiện. Tuy nhiên, do ảnh hưởng của trọng lực, hiện tượng chảy sơn - vốn thường gặp trong phương pháp phun thủ công - cũng xuất hiện khi robot vận hành.

Lấy cảm hứng từ động tác thu bút trong nghệ thuật thư pháp Trung Hoa, nhóm kỹ thuật đã lập trình thêm chuyển động “vung đầu” cho cánh tay phun, giúp các giọt sơn thừa bị đánh tán ngay khi rời vòi phun, từ đó khắc phục triệt để tình trạng phun không đều và nâng cao độ

mịn, tính đồng nhất của lớp phủ bảo vệ.

Sau đó, kỹ sư Mã Chấn Long cùng nhóm kỹ thuật của dự án đã so sánh, thử nghiệm 8 loại đầu đục bề mặt khác nhau, đồng thời liên tục điều chỉnh các thông số của máy nén khí, hoàn thiện quá trình tối ưu và hiệu chỉnh hệ thống robot đục nhám bề mặt.

Kết quả cho thấy, hiệu suất làm việc của robot đục nhám cao gấp ba lần so với phương pháp thủ công, chất lượng xử lý bề mặt ổn định và đạt tiêu chuẩn kỹ thuật.

Nguồn: Trang Tin tức Xây dựng

Trung Quốc, 09/09/2025

ND: Ngọc Anh

Công cụ AI xử lý hình ảnh mới giúp giảm lỗi định vị của GPS gần 40 lần

Các nhà nghiên cứu tại Đại học Surrey đã phát triển một công cụ trí tuệ nhân tạo có thể xác định vị trí của thiết bị ngay cả ở những khu vực đô thị đông đúc, nơi tín hiệu vệ tinh thường bị yếu.

Hệ thống này có tên là Định vị địa lý nâng cao (PENG), hệ thống giúp thu hẹp lỗi định vị từ 734 mét xuống chỉ còn 22 mét trong các cuộc thử nghiệm.

Thay vì dựa vào vệ tinh GPS, PENG kết hợp hình ảnh vệ tinh và hình ảnh đường phố để xác định vị trí của thiết bị và hướng thiết bị hướng về đâu.

Quá trình hai bước này trước tiên thu hẹp vị trí ở cấp độ đường phố và sau đó tinh chỉnh thông qua ước tính vị trí tương đối, một kỹ thuật tính toán theo hướng của camera.

Các nhà nghiên cứu giải thích rằng phương pháp này thậm chí còn hiệu quả với camera đơn sắc, loại thường thấy trên xe cộ, khiến nó dễ tiếp cận và thiết thực cho việc triển khai

trong tương lai.

Họ nhấn mạnh rằng phạm vi phủ sóng GPS thường không đáng tin cậy trong các đường hầm, thành phố nhiều nhà cao tầng như New York hoặc các khu vực có kết nối kém và hệ thống của họ được thiết kế chính xác để lấp đầy khoảng trống này.

Cách thông minh hơn để tiến về phía trước

Tav Shore, nghiên cứu sinh sau đại học về AI và thị giác máy tính, cho biết: "Nhiều hệ thống định vị phụ thuộc vào GPS, nhưng phạm vi phủ sóng không phải lúc nào cũng được đảm bảo".

"Mục tiêu của chúng tôi là phát triển một giải pháp làm việc đáng tin cậy chỉ bằng thông tin hình ảnh. Bằng cách kết hợp hình ảnh vệ tinh và hình ảnh mặt đất, PENG đạt được độ chính xác mà trước đây được cho là không thể đạt được nếu không có GPS - và có thể giúp mở ra những khả năng mới cho xe tự hành và các công cụ định vị thông minh."

Nhóm nghiên cứu tin rằng tính linh hoạt của

hệ thống có thể thay đổi cách phương tiện di chuyển trong điều kiện không thể đoán trước.

Tiến sĩ Simon Hadfield, phó giáo sư về thị giác robot và hệ thống tự động, cho biết: "Một trong những khía cạnh thú vị nhất của hệ thống này là cách nó biến một camera đơn giản thành một công cụ dẫn đường mạnh mẽ".

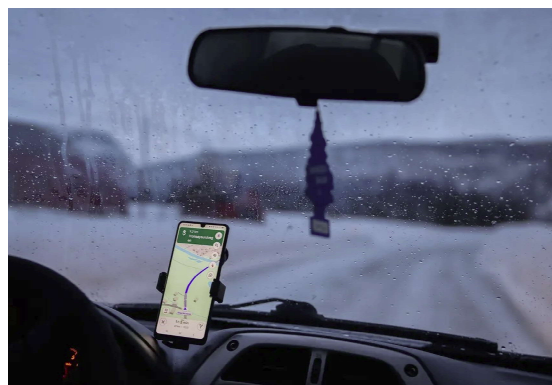
"PENg được thiết kế để hoạt động mà không cần GPS, lý tưởng cho các tình huống di chuyển nhanh và khó lường. Sự linh hoạt đó chính xác là điều cần thiết cho thể hệ xe tự hành và robot tiếp theo hoạt động trong những môi trường đầy thách thức."

Vượt ra khỏi sự phụ thuộc vào GPS

Sự phụ thuộc toàn cầu vào GPS đã tăng lên đến mức việc mất tín hiệu hoặc nhiễu tín hiệu có thể gây ra hậu quả nghiêm trọng. Từ kho vận và dịch vụ giao hàng đến hàng không và quốc phòng, các ngành công nghiệp đều phụ thuộc vào định vị chính xác.

Tuy nhiên, tín hiệu GPS rất dễ bị gây nhiễu. Các tòa nhà cao tầng, đường hầm, thiết bị gây nhiễu, hoặc thậm chí các điều kiện khí quyển đều có thể gây nhiễu. Bằng cách cung cấp một giải pháp thay thế không cần GPS, PENg có thể giúp việc định vị trở nên linh hoạt và đáng tin cậy hơn.

Các nhà nghiên cứu Surrey cho rằng công trình của họ chú trọng đến sự tiện lợi hàng ngày



Hệ thống AI mới giúp giảm lỗi định vị của GPS gần 40 lần.

cũng như sự an toàn.

Giáo sư Adrian Hilton, giám đốc Viện Surrey về AI lấy con người làm trung tâm, lưu ý: "Công trình của nhóm chúng tôi chứng minh phương pháp tiếp cận lấy con người làm trung tâm đối với AI mà chúng tôi ủng hộ tại Surrey, phát triển một hệ thống giải quyết những thách thức đằng sau công nghệ định vị, thứ mà tất cả chúng ta đều tin tưởng.

Khả năng xác định chính xác vị trí mà không cần GPS đặt nền tảng cho các hệ thống tự động thông minh hơn, linh hoạt hơn, có thể hoạt động ngay cả ở những môi trường xa xôi nhất."

Nguồn: <https://interestingengineering.com/>

ND: Đức Toàn

Công nghệ tòa nhà thông minh và IoT

Khái niệm về tòa nhà thông minh không phải là mới. Nó đã xuất hiện từ nhiều thập kỷ trước cùng với ý tưởng về thành phố thông minh. Tuy nhiên, thị trường công nghệ tòa nhà thông minh chỉ mới bắt đầu phát triển tương đối gần đây. Và bước nhảy vọt mà nó đã đạt được trong vài năm qua thật đáng kinh ngạc, phần lớn là nhờ sự phát triển nhanh chóng của Internet vạn vật (IoT) và công nghệ dữ liệu lớn.

Theo Berg Insight, công nghệ kết nối cho

các tòa nhà thông minh đã tạo ra hơn 1,2 tỷ đô la trong năm 2018 và tăng gấp đôi và đạt 2,7 tỷ đô la trong năm 2022. Các công ty hàng đầu thế giới trong lĩnh vực sản xuất, xây dựng, an ninh và năng lượng như Johnson Controls, Schindler, KONE và Assa Abloy đang củng cố thị trường này và thúc đẩy đổi mới và ứng dụng trí tuệ nhân tạo vào các tòa nhà mới và cơ sở vật chất được thiết kế lại. Bài viết đưa ra lợi ích của các công nghệ tòa nhà thông minh.

Tòa nhà thông minh là một hệ sinh thái với mạng lưới tích hợp các thiết bị được kết nối và các hệ thống dựa trên cảm biến, liên tục tạo ra và chia sẻ dữ liệu với nhau và với các hệ thống quản lý, đồng thời phản ứng linh hoạt với môi trường thay đổi và nhu cầu của cư dân. Hệ sinh thái này bao gồm:

- + Tự động hóa. Các hệ thống cốt lõi của một tòa nhà thông minh như HVAC, chiếu sáng, thang máy, điện đều được tự động hóa, tự điều chỉnh và tự quản lý. Ví dụ, hệ thống chiếu sáng tự động điều chỉnh theo ánh sáng tự nhiên thay đổi, hoạt động của cư dân và tiêu hao năng lượng, đồng thời duy trì điều kiện lý tưởng mà không cần sự giám sát của con người.

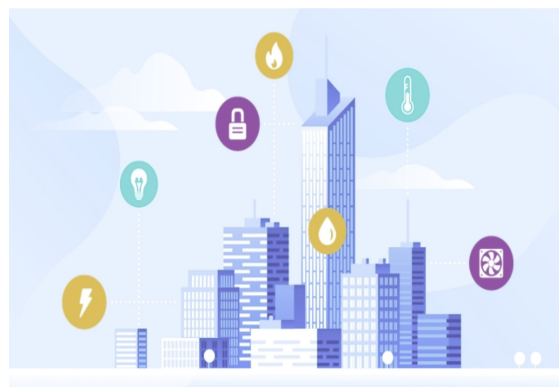
- + Được điều khiển bởi dữ liệu. Dữ liệu được thu thập trong toàn bộ tòa nhà là cơ sở cho các quyết định mà hệ thống tự động đưa ra. Đây là lý do tại sao phần lớn các giải pháp tòa nhà thông minh đều dựa trên cảm biến và bao hàm việc theo dõi các điều kiện khác nhau, từ chất lượng không khí đến bất kỳ sự hiện diện hoặc chuyển động được phát hiện trong không gian.

- + Hiệu quả. Nâng cao hiệu quả là mục tiêu cuối cùng của công nghệ tòa nhà thông minh. Điều này không chỉ bao gồm việc giảm chi phí nhờ quản lý tài sản tốt hơn và tối ưu hóa việc sử dụng tài nguyên, mà còn nâng cao sự thoải mái và năng suất cho cư dân, đồng thời đảm bảo an ninh tốt hơn tại tòa nhà.

- + Bền vững. Các tòa nhà thông minh của tương lai được thiết kế dựa trên các mục tiêu bền vững hiện tại và hạn chế tác động đến môi trường. Quản lý năng lượng hiệu quả, tích hợp hệ thống IoT cho năng lượng xanh và khả năng tự duy trì bền vững là những yếu tố không thể thiếu của phần lớn các tòa nhà thông minh ngày nay.

Công nghệ xây dựng mới

Việc vận hành một tòa nhà thông minh hoàn toàn phụ thuộc vào việc sử dụng các công nghệ hiện đại và mới nổi, từ thiết bị cảm biến đến thuật toán AI để phân tích dữ liệu và dự báo.



Tòa nhà thông minh là sự kết hợp giữa công nghệ và kiến trúc tạo ra không gian sống và làm việc hiện đại, tiện nghi, bền vững.

KONE - một trong những nhà sản xuất và vận hành thang máy, thang cuốn và cửa tự động hàng đầu, phục vụ vận chuyển cho hơn 1 tỷ người trong và giữa các tòa nhà mỗi ngày. Công ty hợp tác với IBM và sử dụng một loạt các giải pháp tòa nhà thông minh.

Cảm biến

Các cảm biến đa dạng, từ cảm biến tiệm cận (proximity sensor) đến công nghệ phân tích hình ảnh (machine vision) và cảm biến phát hiện khí, thu thập dữ liệu về trạng thái môi trường và hoạt động tại các khu vực khác nhau của tòa nhà theo thời gian thực. Thông tin này cần thiết để tòa nhà có thể tự động phản ứng với những thay đổi hoặc cảnh báo người quản lý trong trường hợp cần sự can thiệp của con người.

Ví dụ, thang máy KONE được trang bị nhiều loại cảm biến, bao gồm theo dõi tải trọng, vận tốc và áp suất. Các cảm biến này liên tục thu thập dữ liệu về tình trạng của thang máy và cho phép bảo trì dự đoán. Việc bảo trì theo yêu cầu, ngược lại, mang lại hiệu quả tốt hơn, giảm chi phí và đảm bảo thời gian hoạt động liên tục của thiết bị.

Thiết bị thông minh

Thiết bị thông minh là một phần không thể thiếu của các giải pháp tòa nhà thông minh. Thiết bị kết nối dựa vào dữ liệu từ các cảm biến tích hợp và sử dụng dữ liệu đó để vận hành tự

động, ví dụ như máy lau kính tự động, hoặc giúp người vận hành cải thiện hiệu suất, ví dụ như hệ thống HVAC dựa trên IoT.

Ví dụ, thang cuốn tự động và thang cuốn KONE có thể theo dõi lưu lượng người dùng và tự động điều chỉnh chế độ cũng như tốc độ để tối ưu hóa lưu lượng người di chuyển và đồng thời tiết kiệm năng lượng.

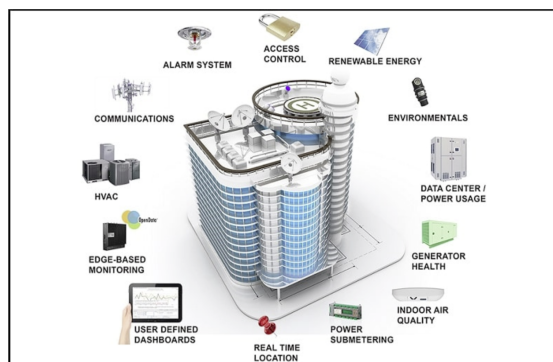
Công nghệ dữ liệu

Tất cả dữ liệu được thu thập bởi các cảm biến, thiết bị theo dõi và thiết bị thông minh độc lập sẽ không hữu ích nếu không có công nghệ dữ liệu được sử dụng để diễn giải dữ liệu được tạo ra, cung cấp thông tin chi tiết cho ban quản lý và cho phép tự động hóa. Bộ công nghệ tòa nhà mới này bao gồm các giải pháp thu thập, xử lý, làm sạch, lưu trữ đám mây, phân tích và trực quan hóa dữ liệu.

Như đã đề cập trước đó, công ty KONE, hợp tác với IBM để xử lý một lượng dữ liệu khổng lồ đến từ việc khai thác thang máy. Với mục đích này, công ty sử dụng nhiều thành phần của IBM Cloud, bao gồm cả Watson IoT, để diễn giải dữ liệu nhận thức. Những thông tin chi tiết thu được không chỉ giúp thiết bị của KONE hoạt động liên tục mà còn mang lại trải nghiệm mượt mà cho người dùng cuối, vận chuyển nhanh hơn đến điểm đến và trải nghiệm được cá nhân hóa.

Học máy

Học máy là một phần của công nghệ dữ liệu, giúp thu thập những thông tin chuyên sâu độc đáo từ khối lượng dữ liệu khổng lồ được thu thập trong toàn bộ tòa nhà thông minh. Không giống như các công cụ phân tích dữ liệu truyền thống đòi hỏi sự diễn giải của con người, các thuật toán học máy có thể xử lý khối lượng lớn dữ liệu khác nhau, bao gồm cả dữ liệu thời gian thực và dữ liệu lịch sử. Các thuật toán thông minh có thể xác định các mẫu hình, mô hình hóa dự đoán và tìm ra những thông tin chuyên sâu mà mắt người không thể tiếp cận. Vì vậy, KONE sử dụng khả năng nhận thức và các thuật toán tiên tiến của IBM Watson để phân



Tòa nhà thông minh tích hợp hệ thống IoT.

tích dòng người, điều phối hiệu suất của thang máy và dự đoán độ hao mòn của thiết bị.

Hệ thống quản lý và điều khiển

Hệ thống quản lý và điều khiển cho phép giám sát, điều khiển từ xa và quản lý mạng lưới thiết bị kết nối trong một tòa nhà thông minh. Danh mục này bao gồm các hệ thống web cung cấp cho người quản lý cái nhìn tổng quan về hoạt động của tòa nhà, các ứng dụng di động để điều khiển các thiết bị thông minh và thiết bị được kết nối, phân tích dữ liệu và bảng điều khiển trực quan để nắm bắt rõ ràng các quy trình và tình trạng hệ thống, v.v. Ví dụ, hệ thống quản lý năng lượng IoT cho phép giám sát và kiểm soát việc sử dụng điện trong toàn bộ tòa nhà và giúp xây dựng các quy trình tiêu thụ điện hợp lý và có trách nhiệm.

Nhờ hợp tác với IBM, KONE đã triển khai hệ thống quản lý dành cho kỹ thuật viên tổng đài. Hệ thống dựa trên IBM Watson cho phép các đội ngũ theo dõi tình trạng thiết bị, nhanh chóng xác định sự cố và phản hồi bằng phương án xử lý sự cố phù hợp dựa trên kinh nghiệm trước đó.

Tòa nhà thông minh ứng dụng công nghệ IoT

Tòa nhà thông minh và Internet vạn vật (IoT) có mối quan hệ phụ thuộc lẫn nhau. Thực tế, nếu không có IoT, các tòa nhà hiện đại đã không thể kết nối và phát triển bền vững ngay từ đầu. Nhờ IoT và công nghệ dữ liệu, các khái niệm về bệnh viện thông minh, lưới điện thông

minh và nói chung là tòa nhà thông minh đã trở nên khả thi.

Việc chuyển đổi một tòa nhà bằng IoT mang lại nhiều cơ hội và lợi ích cho cư dân, ban quản lý, các công ty tiện ích và dịch vụ bảo trì, cũng như toàn bộ thành phố nói chung. Những lợi ích này gồm:

- + Công nghệ IoT cho phép kết nối các thành phần của hệ thống tòa nhà quan trọng, như HVAC, chiếu sáng, điện và cho phép giám sát và kiểm soát cơ sở hạ tầng IoT theo thời gian thực.

- + Các thiết bị và thiết bị IoT thông minh, ví dụ như mạch thông minh, hệ thống quản lý nước dựa trên IoT, bóng đèn, bộ điều chỉnh nhiệt độ, máy lau cửa sổ và máy lọc không khí, thúc đẩy tự động hóa và hiệu quả quản lý tòa nhà, đồng thời giúp giảm chi phí tài nguyên và nhân công.

- + Việc tích hợp công nghệ cảm biến và dữ liệu mang lại khả năng hiển thị các quy trình và hoạt động trong tòa nhà, giúp tối ưu hóa việc khắc phục sự cố và bảo trì, phát triển các quy trình lành mạnh và an toàn.

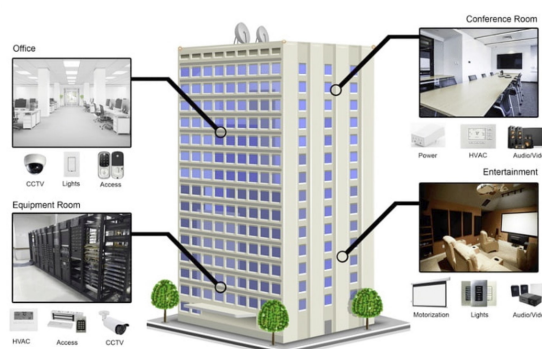
- + Các ứng dụng bảo mật IoT cải thiện tính an toàn và độ tin cậy của các hệ thống và không gian trong tòa nhà, đồng thời góp phần vào an ninh chung của toàn khu vực.

Ví dụ về tòa nhà thông minh

Sự sẵn có và đa dạng ngày càng tăng của các ứng dụng IoT và dữ liệu lớn, nền tảng và giải pháp plug-and-play (là một công nghệ cho phép các thiết bị phần cứng được kết nối với máy tính hoặc hệ thống và hoạt động ngay lập tức mà không cần cài đặt thủ công) cho phép bổ sung trí tuệ nhân tạo vào các tòa nhà hiện có và thiết kế các tòa nhà thông minh mới với mục tiêu hiệu quả và bền vững. Dưới đây là một số ví dụ về tòa nhà thông minh để chứng minh cho quan điểm này.

Tòa nhà Empire State

ESB là biểu tượng của New York và là hình ảnh đầu tiên xuất hiện khi du khách ghé đến Manhattan. Đây cũng là một trong những tòa



Tòa nhà thông minh tích hợp quản lý hiệu quả tất cả các thiết bị trong tòa nhà.

nhà thông minh nhất tại một trong những thành phố thông minh nhất thế giới. Một công trình biểu tượng 90 năm tuổi đã trở thành ví dụ về một cuộc chuyển đổi vĩ đại, diễn ra trong suốt 10 năm qua và đã mang lại hàng triệu đô la cho các nhà đầu tư và cổ đông.

Đội ngũ EBS, Jones Lang LaSalle (JLL), Johnson Controls và Viện Rocky Mountain đã cùng nhau giới thiệu một loạt các sáng kiến tiết kiệm tài nguyên và tích hợp hệ thống giám sát và quản lý dựa trên cảm biến cho các yếu tố quan trọng của tòa nhà gồm chất lượng không khí, sưởi ấm, làm mát, chiếu sáng, năng lượng, v.v. Nhờ đó, ESB đã trở thành một trong những tòa nhà hiệu quả nhất trong khu vực và thậm chí còn nhận được chứng nhận LEED Vàng danh giá trong Xếp hạng Công trình Xanh của Hoa Kỳ. Ví dụ về ESB đã chứng minh rằng bất kỳ tòa nhà nào, dù cũ hay mới, đều có tiềm năng lớn nếu được áp dụng công nghệ phù hợp.

Tòa nhà The Edge

Trụ sở chính của Deloitte, The Edge of Amsterdam, là tòa nhà đầu tiên đạt điểm bền vững cao nhất theo BREEAM. Tòa nhà sử dụng năng lượng địa nhiệt và năng lượng mặt trời, đồng thời được lắp đặt cảm biến trên hầu hết mọi thiết bị và vật dụng, từ hệ thống sưởi ấm và làm mát thiết yếu đến máy pha cà phê và máy rút khăn giấy.

Chiến lược ứng dụng công nghệ tiên tiến này cho phép kết nối tối ưu giữa các hệ thống,

hệ thống điều khiển, ban quản lý và cư dân của tòa nhà. Phương pháp này đã mang lại hiệu quả tiết kiệm tài nguyên và năng suất chưa từng có.

Chiến lược công nghệ cũng cung cấp cho mọi người quyền truy cập thông tin, giúp thay đổi trải nghiệm và thói quen của người dùng trong tòa nhà. Ví dụ, ứng dụng của tòa nhà sẽ hướng dẫn mọi người đến các phòng họp theo lịch trình của họ, giúp tìm bàn làm việc, chỗ đậu xe miễn phí hoặc thậm chí là tìm đồng nghiệp.

Tòa nhà TELUS Garden

TELUS Garden là một công trình biểu tượng của Vancouver. Đây cũng là một ví dụ điển hình về tòa nhà thông minh. Tòa nhà đã nhận được chứng nhận LEED Bạc kim đầu tiên vào năm

2015 và liên tục cải thiện điểm số bền vững kể từ đó.

Cả không gian nhà ở và văn phòng tại TELUS Garden đều dựa vào mạng lưới các hệ thống kết nối cung cấp các dịch vụ cơ bản như thông gió, sưởi ấm, quản lý chất thải và chiếu sáng một cách tiết kiệm năng lượng và thân thiện với môi trường. Một trong những yếu tố quan trọng nhất của hệ thống này là hệ thống đo đếm điện năng thông minh, giúp tiết kiệm và kiểm soát mức tiêu thụ điện năng chưa từng có trong tòa nhà.

Nguồn: <https://www.digiteum.com/>

ND: Mai Anh

Trung Quốc thí điểm sử dụng NEV làm trạm sạc điện di động

Theo Tân Hoa Xã, một cư dân tỉnh Quảng Châu đã kiếm được hơn 200 nhân dân tệ (khoảng 28 đô la Mỹ) chỉ bằng cách đỗ chiếc xe điện (new energy vehicle - NEV) của mình trong gara. Bí ẩn đằng sau nguồn thu nhập này là gì? Anh ấy đã bán lại khoảng 60 kWh điện cho lưới điện.

Dịch vụ V2G, viết tắt của tương tác Xe-Lưới (Vehicle-to-Grid), cho phép xe điện (NEV) sạc và lưu trữ điện bằng các trạm sạc chuyên dụng ngoài giờ cao điểm. Trong thời gian cao điểm về nhu cầu sử dụng điện hoặc khi cần có nguồn cung cấp điện, các xe này có thể phóng điện từ pin ngược trở lại lưới điện.

Do đó, chủ sở hữu NEV có thể tận dụng giá điện vào giờ thấp điểm (giá thấp) lúc ban đêm để sạc xe và xả lại vào lưới điện vào giờ cao điểm ban ngày (giá cao), qua đó kiếm lợi nhuận từ chênh lệch giá.

Dịch vụ này gần đây đã được Cục Cung ứng



Một hệ thống truyền động điện của Công ty TNHH Linh kiện GAC tại Triển lãm Chuỗi cung ứng quốc tế Trung Quốc tại Bắc Kinh, tháng 7 năm 2025.

Điện lực Quảng Châu và Tập đoàn ô tô Trung Quốc GAC triển khai thí điểm tại tỉnh Quảng Đông, miền Nam Trung Quốc. Hiện dịch vụ này đã sẵn sàng cho chủ sở hữu xe NEV do GAC sản xuất.

Pin, một trong những thành phần cốt lõi của xe điện (NEV), có thể chiếm tới 50% chi phí.



Một trạm V2G ở Chiết Giang



Một trạm sạc V2G.

Đối với những chủ xe, cân nhắc việc bảo dưỡng, tuổi thọ của pin thường là một trong những mối quan tâm hàng đầu của họ.

Liang Tangjie tại GAC giải thích rằng theo tiêu chuẩn pin LFP, thường được sử dụng trong xe NEV, có dung lượng 80 kWh, việc thải loại được thực hiện sau khoảng 1.000 chu kỳ sạc tương đương 600.000 km.

"Tuy nhiên Pin LFP có thể chịu được hơn 3.000 chu kỳ sạc và duy trì hơn 80% dung lượng, nghĩa là hơn một nửa tiềm năng của chúng vẫn chưa được sử dụng. Đó chính là nguồn gốc của ý tưởng V2G", Liang nói thêm.

Tại Quảng Đông, nơi có hơn 3 triệu xe NEV, nếu mỗi xe được trang bị pin trung bình 65 kWh, thì tổng dung lượng lưu trữ di động của các xe này là hơn 200 GWh.

Để hiện thực hóa V2G, các công ty điện lực và nhà sản xuất ô tô đã phải có sự phối hợp chặt chẽ. Vào tháng 5/2025, Quảng Đông đã áp dụng biểu giá bán điện đầu tiên, ấn định mức giá khoảng 0,77 nhân dân tệ/kWh để mua điện trong giờ cao điểm, và mức giá 0,22 nhân dân tệ/kWh vào giờ thấp điểm.

Trong khi đó, GAC đã phát triển các trụ sạc hai chiều và cung cấp các giao thức xả đối với các mẫu xe như dòng Hyper, cho phép xe cung cấp điện lên lưới một cách hợp pháp và an toàn.

"Sử dụng dịch vụ thông qua ứng dụng rất tiện lợi. Bạn có thể cài đặt lượng điện cần bán và hệ thống sẽ tự động xử lý", ông Chen cho biết.

Ông Liang cho biết dịch vụ này đặc biệt phù hợp với nhân viên văn phòng tại các khu công nghiệp, những người thường xuyên di chuyển bằng ô tô và để xe đỗ vào ban ngày, đúng vào thời điểm nhu cầu sử dụng điện năng ở mức cao. Dịch vụ này cũng phù hợp với những người chủ yếu sử dụng phương tiện giao thông công cộng vào các ngày trong tuần và sử dụng ô tô vào cuối tuần, vì xe đỗ có thể cung cấp điện vào ban ngày.

Ngoài lợi ích cho người lái xe và những người sử dụng điện, V2G còn giúp các công ty điện lực cân bằng nhu cầu điện trong ngày, góp phần tạo nên lưới điện ổn định.

Theo Cục Năng lượng Quốc gia (NEA), trong nửa đầu năm 2025, mức tiêu thụ điện của Trung Quốc đã tăng 3,7% so với cùng kỳ năm trước, đạt khoảng 4,84 nghìn tỷ kWh. Quảng Đông, trung tâm sản xuất của Trung Quốc với dân số hơn 127 triệu người, đã sử dụng 433,3 tỷ kWh, chiếm gần một phần mười tổng sản lượng điện cả nước.

"Nhiệt độ cao và thời tiết khắc nghiệt cũng gây ra những thách thức đối với việc cung cấp điện an toàn và ổn định", Liu Mingyang, một

quan chức của NEA cho biết.

"Trước đây, các công ty điện lực đôi khi phải cắt điện hoặc có các biện pháp hạn chế sử dụng để ngăn ngừa quá tải", Zhao Wanmei của China Southern Power Grid cho biết. "Giờ đây, chúng tôi có thể chuyển sang sử dụng xe điện để hỗ trợ."

Một chiếc NEV được sạc đầy có thể lưu trữ khoảng 65 kWh điện, đủ để cung cấp điện cho một máy điều hòa không khí một mã lực trong khoảng 60 giờ hoặc 10 máy như vậy trong 6 giờ, cung cấp nguồn điện dự phòng quan trọng trong thời gian nhu cầu cao điểm.

Tuy nhiên, hiện vẫn còn nhiều thách thức. Các nhà sản xuất ô tô phải đảm bảo pin của họ có thể chịu được các chu kỳ sạc và xả thường xuyên mà không ảnh hưởng đến độ an toàn, đồng thời các nhà sản xuất cũng cần hướng tới các giao thức xả pin phổ biến và các tiêu chuẩn toàn ngành.

Chính quyền địa phương cũng cần phải điều

chỉnh thuế quan và triển khai các chương trình khuyến mại để khuyến khích sự tham gia của các bên, dần dần loại bỏ trợ cấp khi chi phí cơ sở hạ tầng giảm.

Trong tương lai, đơn vị vận hành lưới điện tỉnh Quảng Đông có kế hoạch thành lập liên minh tương tác xe-lưới điện với các nhà sản xuất ô tô, bao gồm GAC và BYD, cũng như các công ty hạ tầng sạc. Liên minh này đặt mục tiêu huy động 600.000 xe điện năng lượng mới (NEV) tại Đồng bằng sông Châu Giang vào năm 2028, trên thực tế tạo ra một nhà máy điện tích năng ảo.

"Trong tương lai, ô tô không chỉ đưa bạn đi khắp nơi mà còn có thể giúp cung cấp điện cho thành phố của bạn trong những thời điểm quan trọng", Chen Jianqiang, một kỹ sư tại lưới điện tỉnh Quảng Đông, cho biết.

Nguồn: Nhân dân nhật báo tháng 8/2025

ND: Đức Toàn

Quy định rõ phạm vi, trách nhiệm trong cơ chế, chính sách đặc thù cho đường sắt tốc độ cao

Sáng 3/11, Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà chủ trì cuộc họp nghe báo cáo, cho ý kiến về dự thảo nghị quyết của Quốc hội về một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho Dự án đường sắt tốc độ cao trục Bắc - Nam.

Theo Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà, việc trình Quốc hội một nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho Dự án đường sắt tốc độ cao trục Bắc - Nam là yêu cầu lớn. Trong đó cần xác định mối quan hệ giữa cơ chế, chính sách trong dự thảo nghị quyết với các cơ chế, chính sách được ban hành cho phương thức đầu tư công lĩnh vực hạ tầng thiết yếu; làm rõ các ưu đãi nổi trội dành cho hình thức đầu tư tư nhân, phương thức đối tác công tư (PPP); cơ chế kiểm soát rủi ro, bảo vệ an toàn nguồn vốn nhà nước.

Phó Thủ tướng nhấn mạnh, khi đầu tư công, Nhà nước chịu trách nhiệm quản lý và rủi ro; khi đầu tư tư nhân, doanh nghiệp sẽ quản lý và phải chịu trách nhiệm tương ứng. Vì vậy, cơ chế, chính sách cần xác lập mối quan hệ hài hòa giữa quyền lợi và trách nhiệm, đảm bảo an ninh, an toàn tài chính.

Báo cáo tại cuộc họp Thứ trưởng Bộ Xây dựng Bùi Xuân Dũng cho biết, nhóm cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt sẽ bao gồm: Quy định chung áp dụng cho cả 3 hình thức đầu tư công, PPP, đầu tư kinh doanh; quy định áp dụng riêng cho hình thức đầu tư kinh doanh; quy định áp dụng riêng cho phương thức đầu tư PPP; cơ chế phòng, chống tham nhũng...

Tại cuộc họp, các đại biểu đã thảo luận chi tiết về điều khoản, quy định chung được liên quan đến: Công tác bồi thường, hỗ trợ tái định cư và di dời công trình diện; khai thác khoáng sản làm vật liệu, bãi đổ thải; công tác chuẩn bị đầu tư; khai thác nhà ga và khu vực phát triển đô thị theo hướng tuyến giao thông (TOD); các



Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà chủ trì cuộc họp cho ý kiến về dự thảo nghị quyết của Quốc hội về một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho Dự án đường sắt tốc độ cao trục Bắc - Nam.

chính sách tài chính; phát triển khoa học, công nghệ và nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ.

Bên cạnh đó, những cơ chế, chính sách áp dụng riêng cho hình thức đầu tư kinh doanh (phương án thu xếp vốn, giải ngân; bảo đảm đầu tư; ưu đãi về thuế; vận hành khai thác...); áp dụng riêng cho phương thức đầu tư PPP (cơ chế chia sẻ chênh lệch doanh thu thực tế và doanh thu trong phương án tài chính thời hạn dự án).

Về nguồn vốn, Thứ trưởng Bộ Tài chính Đỗ Thành Trung đề nghị bổ sung cơ chế chia sẻ trách nhiệm nguồn lực với ngân sách địa phương, tương tự các dự án đường cao tốc đang triển khai. Đồng thời, trong trường hợp doanh nghiệp nhà nước có khả năng tham gia đầu tư hạ tầng liên quan thì cần cho phép huy động vốn doanh nghiệp, thay vì quy định cứng toàn bộ từ ngân sách Trung ương.

Trong khi đó, Phó Thống đốc Ngân hàng Nhà nước Nguyễn Ngọc Cảnh cho rằng cần làm rõ cơ chế nhà nước cho vay trong trường hợp đầu tư theo hình thức đầu tư kinh doanh (đặc biệt là tỉ lệ cho vay và cách tính thời hạn



Thứ trưởng Bộ Xây dựng Bùi Xuân Dũng báo cáo tại cuộc họp.

trả nợ theo từng lần giải ngân); đồng thời đề xuất điều chỉnh một số quy định liên quan đến giới hạn cấp tín dụng và trách nhiệm giám sát, để đảm bảo tính khả thi và phù hợp với pháp luật hiện hành.

Thứ trưởng Bộ Tư pháp Nguyễn Thanh Tú nhấn mạnh yêu cầu, nghị quyết phải bảo đảm tính thống nhất và đồng bộ với hệ thống pháp luật hiện hành, như Luật Đầu tư, Luật PPP, Luật Đất đai và các nghị quyết liên quan đang áp dụng. Các cơ chế tài chính quan trọng như tỷ lệ vốn nhà nước cho vay hoặc giới hạn cấp tín dụng cần được đánh giá tác động kỹ lưỡng và tính khả thi, nhất là nguy cơ rủi ro, phòng ngừa tiêu cực và trục lợi chính sách.

Dự thảo nghị quyết cũng cần bổ sung nội dung ràng buộc trách nhiệm, cam kết, và cơ chế xử lý nếu nhà đầu tư chậm tiến độ, vi phạm cam kết, mất khả năng tài chính hoặc phá sản.

Một số ý kiến khác cho rằng, việc đánh giá giá kinh nghiệm quốc tế là nội dung bắt buộc, nhằm tránh vướng mắc trong quá trình chuẩn bị, giúp lựa chọn mô hình đầu tư phù hợp, bảo đảm hiệu quả trong tổ chức đầu tư, vận hành và bảo trì.

Nội dung đánh giá tác động của dự án cần được thực hiện tổng thể, không chỉ trong giai đoạn xây dựng mà còn khi khai thác, vận hành và bảo trì hệ thống.

Kết luận cuộc họp, Phó Thủ tướng Trần



Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà yêu cầu Bộ Xây dựng tiếp thu đầy đủ các ý kiến đóng góp.

Hồng Hà yêu cầu Bộ Xây dựng tiếp thu đầy đủ các ý kiến đóng góp, khẩn trương hoàn thiện dự thảo nghị quyết bảo đảm có tính bao quát cao, xác định rõ phạm vi, đối tượng áp dụng cho cả ba hình thức: Đầu tư công, đầu tư tư nhân và PPP.

Trong đó, Bộ Xây dựng cần làm rõ mối quan hệ giữa nghị quyết này với các nghị quyết đã ban hành liên quan đến cơ chế, chính sách đặc thù cho ngành đường sắt, vật liệu xây dựng... Những cơ chế, chính sách đã phát huy hiệu quả thì kế thừa, tích hợp, còn những nội dung chưa đủ mạnh phải được rà soát, hoàn thiện và nâng cấp để bảo đảm nghị quyết thực sự có tính đột phá, đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

Những quy định đã được luật hóa đầy đủ thì không đưa lặp lại, tránh rườm rà và bảo đảm thuận lợi trong tổ chức thực thi.

Cụ thể, cơ chế Nhà nước cho vay trong trường hợp đầu tư theo hình thức đầu tư kinh doanh thì phải có luận chứng đầy đủ từ năng lực của nhà đầu tư, cơ chế kiểm soát dòng vốn đến phương án phòng ngừa rủi ro và bảo toàn tài sản hình thành từ vốn Nhà nước. Đồng thời, phải quy định rõ trách nhiệm của doanh nghiệp trong cả hai trường hợp: Rủi ro khách quan (thiên tai, dịch bệnh, biến động bất khả kháng) và rủi ro do năng lực yếu kém hoặc vi phạm, kể cả phương án Nhà nước tiếp quản hoặc quốc hữu hóa tài sản khi cần thiết để bảo vệ lợi ích công.

Năng lực công nghệ và chuyển giao công nghệ của nhà đầu tư được coi là vấn đề then chốt, phù hợp yêu cầu làm chủ công nghệ và phát triển công nghiệp đường sắt trong nước. Nhà đầu tư phải xây dựng lộ trình rõ ràng từ tiếp nhận, vận hành, bảo trì đến tiến tới sản xuất, chế tạo từng bước, dựa trên khả năng hấp thụ công nghệ, năng lực nhân lực và quy mô thị trường nội địa; cam kết phương án chuyển giao công nghệ cụ thể, khả thi.

Dự thảo nghị quyết cũng cần làm rõ cơ chế quản lý, sở hữu tài sản, phương thức vận hành

và trách nhiệm của Nhà nước, doanh nghiệp và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trong toàn bộ vòng đời dự án, tránh chồng chéo, tránh rủi ro pháp lý sau này.

Phó Thủ tướng giao Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Ngân hàng Nhà nước, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Tư pháp, Tổng công ty Đường sắt và Văn phòng Chính phủ thành lập tổ biên tập để rà soát, đánh giá tác động và hoàn thiện dự thảo nghị quyết.

P.V

Việt Nam và Thụy Điển hướng tới nền kinh tế xanh và phát triển phát thải thấp

Ngày 3/11/2025, tại Hà Nội, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Tường Văn có buổi tiếp và làm việc với Thứ trưởng Bộ Năng lượng, doanh nghiệp và công nghiệp Thụy Điển Sara Modig về tăng cường quan hệ hợp tác song phương.

Cùng dự buổi làm việc có Đại sứ đặc mệnh toàn quyền Thụy Điển tại Việt Nam, lãnh đạo các đơn vị thuộc Bộ Xây dựng Việt Nam, Bộ Năng lượng, doanh nghiệp và công nghiệp Thụy Điển, cùng đại diện nhiều doanh nghiệp hàng đầu Thụy Điển trong lĩnh vực hạ tầng giao thông, năng lượng và công nghiệp xanh.

Tại buổi làm việc, Thứ trưởng Sara Modig cho biết, Thụy Điển là một trong những quốc gia đi đầu về phát triển bền vững, sở hữu hệ sinh thái công nghiệp xanh, hệ thống đường sắt hiện đại, xanh và an toàn, có khả năng cung cấp trọn gói các dự án hạ tầng, từ tư vấn, thiết kế, xây dựng, lắp đặt, đến vận hành, bảo trì và đào tạo nhân lực.

Đánh giá cao định hướng phát triển hạ tầng của Chính phủ Việt Nam, trong đó có các dự án đường sắt đã được xác định đến năm 2035, đặc biệt là tuyến Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, Thứ trưởng Sara Modig nhấn mạnh rằng Thụy



Quang cảnh buổi làm việc.

Điển mong muốn tăng cường hợp tác, hỗ trợ Việt Nam hiện thực hóa định hướng này. Thụy Điển cũng rất quan tâm tới các chương trình, dự án quốc gia của Việt Nam liên quan đến phát triển hạ tầng xe điện (EV), chuyển đổi năng lượng và xây dựng các đô thị xanh.

Theo Thứ trưởng Sara Modig, Thụy Điển sẵn sàng chia sẻ kinh nghiệm, cung cấp các giải pháp kỹ thuật, tài chính và tri thức về phát triển hạ tầng xanh, từ hệ thống cảng biển điện khí hóa, đường sắt ít phát thải đến giao thông đô thị bền vững. Bà cũng cho biết các công ty Thụy Điển như Alstom Sweden, Vossloh Nordic

Switch System, Hitachi Energy, Sweco, AFRY hay Volvo CE đều là những tập đoàn có năng lực hàng đầu thế giới, sẵn sàng hợp tác, chuyển giao công nghệ và triển khai các dự án hạ tầng trọng điểm tại Việt Nam.

Phát biểu tại buổi làm việc, Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn hoan nghênh Thứ trưởng Sara Modig và đoàn công tác của Bộ Năng lượng, doanh nghiệp và công nghiệp Thụy Điển cùng các doanh nghiệp hàng đầu Thụy Điển đến thăm và làm việc với Bộ Xây dựng. Thứ trưởng khẳng định, kể từ khi 2 nước thiết lập quan hệ ngoại giao năm 1969, Việt Nam và Thụy Điển đã duy trì quan hệ hợp tác hữu nghị, tin cậy, hiệu quả trên nhiều lĩnh vực, đặc biệt là kinh tế thương mại, khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và phát triển bền vững.

Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn cho biết, chuyến thăm chính thức Thụy Điển của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính vào tháng 6/2025 đã mở ra giai đoạn hợp tác mới, với nhiều cơ hội tăng cường liên kết giữa hai quốc gia, nhất là trong lĩnh vực công nghiệp xanh, hạ tầng giao thông và năng lượng tái tạo. Việt Nam hiện xác định phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cùng với cải cách thể chế và phát triển nguồn nhân lực là ba đột phá chiến lược, trong đó phát triển hạ tầng giao thông là trụ cột quan trọng để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững.

Theo Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn, đến nay, với vai trò cơ quan quản lý nhà nước về hạ tầng đô thị và công trình, Bộ Xây dựng đã ban hành kế hoạch triển khai chương trình hành động chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí carbon và khí mê-tan trong lĩnh vực giao thông vận tải, gắn với mục tiêu phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn và thực hiện cam kết đạt phát thải ròng bằng “0” (Net Zero) vào năm 2050.

Đánh giá cao các đề xuất hợp tác của phía



Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn và Thứ trưởng Sara Modig chụp ảnh lưu niệm cùng các chuyên gia, thành viên trong đoàn.

Thụy Điển trong các lĩnh vực đường sắt, hàng hải, chuyển đổi số và năng lượng xanh, Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn đề nghị hai bên tăng cường trao đổi chuyên môn và thiết lập nhóm công tác chung nhằm cụ thể hóa các sáng kiến hợp tác, đặc biệt trong việc xây dựng bộ tiêu chí cảng biển xanh, nghiên cứu ứng dụng năng lượng hydro xanh cho hệ thống cảng biển Việt Nam, hợp tác phát triển giao thông xanh ít phát thải, đào tạo nguồn nhân lực và chuyển giao công nghệ.

Kết thúc buổi làm việc, Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn và Thứ trưởng Sara Modig cùng nhất trí rằng cuộc gặp gỡ, làm việc giữa Bộ Xây dựng Việt Nam và Bộ Năng lượng, doanh nghiệp và công nghiệp Thụy Điển đánh dấu bước tiến mới trong quan hệ hợp tác song phương, góp phần mở rộng cơ hội phát triển các dự án hạ tầng hiện đại, bền vững, đồng thời khẳng định cam kết chung của Việt Nam và Thụy Điển trong nỗ lực hướng tới nền kinh tế xanh và phát triển phát thải thấp, vì một tương lai thịnh vượng, bền vững cho cả hai quốc gia.

Trần Đình Hà

Diễn đàn Phát triển bền vững đô thị Việt Nam 2025: Hướng tới đô thị thông minh, bền vững và bao trùm

Ngày 5/11/2025, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng phối hợp với Ban Chính sách chiến lược Trung ương tổ chức Diễn đàn Phát triển bền vững đô thị Việt Nam 2025: Hướng tới đô thị thông minh, bền vững và bao trùm. Sự kiện được tổ chức nhân dịp chào mừng Ngày Đô thị Việt Nam 8/11 và hưởng ứng Ngày Pháp luật Việt Nam 9/11, thu hút sự tham dự của lãnh đạo các bộ, ngành, địa phương, các tổ chức quốc tế và chuyên gia trong lĩnh vực quy hoạch, xây dựng, phát triển đô thị.

Phát biểu khai mạc Diễn đàn, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Tường Văn cho biết, năm 2025 là thời điểm có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, đánh dấu nhiều sự kiện lớn của đất nước, trong đó công tác phát triển đô thị bước sang giai đoạn đổi mới toàn diện với việc triển khai mô hình chính quyền địa phương 2 cấp, một chủ trương lớn, tạo bước ngoặt trong quản trị và phát triển đô thị Việt Nam. Năm 2025 cũng tròn 10 năm kể từ khi Việt Nam cùng cộng đồng quốc tế cam kết thực hiện mục tiêu số 11 về phát triển đô thị bền vững trong 17 mục tiêu Phát triển bền vững của Liên hợp quốc (SDGs).

Theo Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn, hệ thống đô thị Việt Nam ngày càng khẳng định vai trò là động lực phát triển của đất nước, không chỉ đóng góp cho tăng trưởng kinh tế mà còn có ý nghĩa sâu sắc về chính trị, xã hội, văn hóa và môi trường. Từ định hướng của Nghị quyết số 06-NQ/TW năm 2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam, Diễn đàn năm nay là dịp để đánh giá việc triển khai các nhóm nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm, đồng thời tạo không gian đối thoại chính sách quốc gia, kết nối giữa cơ quan quản lý, doanh nghiệp, chuyên gia và đối tác phát triển.

“Ba nhóm chủ đề trọng tâm của Diễn đàn năm nay gồm: Đổi mới sáng tạo - động lực của



*Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Tường Văn
phát biểu khai mạc Diễn đàn.*

phát triển đô thị thông minh; Tăng trưởng xanh - thích ứng biến đổi khí hậu và Quy hoạch, quản trị hiện đại - nền tảng nâng cao chất lượng sống đô thị. Đây là những định hướng cốt lõi thể hiện tinh thần “phát triển đô thị thông minh, bền vững và bao trùm” mà Bộ Xây dựng cùng các đối tác hướng tới trong giai đoạn mới” - Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn nhấn mạnh.

Phát biểu tại Diễn đàn, Phó Trưởng Ban Chính sách chiến lược Trung ương Nguyễn Duy Hưng cho biết ba chủ đề của Diễn đàn Phát triển bền vững đô thị Việt Nam năm nay phản ánh rõ bức tranh toàn diện về phát triển đô thị trong thời kỳ mới - giai đoạn mà đô thị hóa vừa tạo ra thời cơ, vừa đặt ra nhiều thách thức. Ông khẳng định phát triển đô thị bền vững không chỉ là vấn đề kinh tế mà còn là nhiệm vụ chính trị, xã hội và an sinh lâu dài. Đô thị không chỉ mở rộng không gian sống mà phải hướng tới nâng cao chất lượng cuộc sống, bảo vệ môi trường, đảm bảo sự hài hòa giữa con người và môi trường.

Theo ông Nguyễn Duy Hưng, hệ thống đô thị Việt Nam vừa mang tính phổ quát của đô thị hiện đại toàn cầu, vừa phản ánh những đặc trưng riêng của Việt Nam. Vì vậy, cần tiếp tục chú trọng hoàn thiện thể chế, đặc biệt là pháp luật về quy hoạch và đất đai, xây dựng hệ



Phó Trưởng Ban Chính sách chiến lược Trung ương Nguyễn Duy Hưng phát biểu tại Diễn đàn.



Ông Thomas Gass - Đại sứ đặc mệnh toàn quyền Liên bang Thụy Sĩ tại Việt Nam phát biểu tại Diễn đàn.

thống tiêu chuẩn đô thị thông minh phù hợp với mô hình chính quyền hai cấp, đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ và chuyển đổi số trong quản lý, vận hành đô thị. Ông cũng đề nghị tăng cường kỷ cương trong công tác quy hoạch, phát triển thị trường bất động sản lành mạnh, đảm bảo nhu cầu về nhà ở cho người dân, khuyến khích phát triển nhà ở xã hội, nhà ở cho công nhân, nhóm người yếu thế trong xã hội và ưu tiên các giải pháp bảo vệ môi trường, chống ngập úng, ứng phó biến đổi khí hậu.

Tham dự Diễn đàn, ông Thomas Gass - Đại sứ đặc mệnh toàn quyền Liên bang Thụy Sĩ tại Việt Nam nhấn mạnh vai trò quan trọng của quản trị trong xây dựng và phát triển đô thị. Quản trị hiệu quả chính là nền tảng của phát triển đô thị bền vững. Quản trị tốt sẽ tạo ra việc làm, cơ hội và sự công bằng, trong khi quản lý kém sẽ dẫn đến bất bình đẳng và rủi ro xã hội.

Đại sứ Thomas Gass đánh giá, hiện nay việc lập kế hoạch, triển khai các nhiệm vụ liên quan đến quản lý nhà nước tại các đô thị Việt Nam được thực hiện ngày càng nhanh chóng, thông minh và hiệu quả hơn; đồng thời khẳng định Thụy Sĩ sẽ tiếp tục đồng hành, hỗ trợ Việt Nam trong các sáng kiến tăng trưởng xanh và đô thị bền vững.

Cũng tại Diễn đàn, bà Mariam J. Sherman - Giám đốc Quốc gia Ngân hàng Thế giới (WB) tại Việt Nam, Campuchia và Lào chia sẻ, Việt

Nam đang đứng trước cơ hội lớn để chuyển mình trở thành quốc gia có hệ thống đô thị năng động, thông minh và thân thiện với môi trường. WB cam kết tiếp tục hợp tác chặt chẽ với Chính phủ Việt Nam trong các lĩnh vực trọng điểm như quy hoạch tích hợp, tài chính đô thị, phát triển hạ tầng bền vững và chuyển đổi xanh. Bà nhấn mạnh: “Đô thị bền vững không chỉ là đích đến, mà là hành trình đòi hỏi tầm nhìn dài hạn, sự lãnh đạo mạnh mẽ và cam kết phối hợp liên ngành. Việt Nam đã có nền tảng tốt và WB sẵn sàng đồng hành trên con đường đó.”.

Phát biểu bế mạc Diễn đàn, Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn khẳng định sự kiện đã hoàn thành toàn bộ chương trình đề ra, với 37 tham luận và 22 bài trình bày trực tiếp, thu hút hơn 500 đại biểu tham dự. Ba hội thảo chuyên đề và một phiên toàn thể đã diễn ra sôi nổi, tập trung vào các trụ cột chính của phát triển đô thị trong giai đoạn mới.

Tại hội thảo chuyên về đổi mới sáng tạo, các đại biểu nhấn mạnh công nghệ IoT, trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (Big Data) và bản sao số đô thị (Digital Twin) đang làm thay đổi cách thức quy hoạch và quản lý đô thị. Các địa phương như Đà Nẵng, Huế, Bình Dương đã chứng minh rằng chuyển đổi số không chỉ là ứng dụng công nghệ, mà là đổi mới toàn diện tư duy quản trị. Các đại biểu thống nhất đề xuất hình thành Bộ tiêu chí đô thị thông minh quốc



Bà Mariam J. Sherman - Giám đốc Quốc gia Ngân hàng Thế giới (WB) tại Việt Nam, Campuchia và Lào phát biểu tại Diễn đàn.



Toàn cảnh Diễn đàn.

gia, phát triển nền tảng dữ liệu đô thị liên thông và hệ sinh thái đổi mới sáng tạo đô thị có sự tham gia của chính quyền, doanh nghiệp, viện nghiên cứu và người dân.

Ở hội thảo chuyên đề về tăng trưởng xanh và thích ứng biến đổi khí hậu, các đại biểu phân tích sâu thực trạng ngập úng, sụt lún và xâm nhập mặn tại các đô thị ven biển, đồng bằng sông Cửu Long và miền Trung. Diễn đàn thống nhất cần lồng ghép yếu tố khí hậu vào quy hoạch và tài chính đô thị, phát triển hạ tầng xanh, hệ thống thoát nước thông minh và hợp tác quốc tế trong tài chính khí hậu.

Tại hội thảo chuyên đề về quy hoạch và quản trị hiện đại khẳng định tầm quan trọng của minh bạch, dữ liệu và sự tham gia của cộng đồng trong phát triển đô thị. Các chuyên gia cho rằng không có quy hoạch tốt thì không thể có đô thị đáng sống và không có quản trị hiện đại thì không thể có phát triển bền vững.

Tổng kết Diễn đàn, Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn nêu 5 nhóm nhiệm vụ trọng tâm trong thời gian tới: Hoàn thiện thể chế và chính

sách phát triển đô thị bền vững; Rà soát, điều chỉnh quy hoạch hệ thống đô thị, nông thôn; Xây dựng nền tảng dữ liệu đô thị quốc gia; Thúc đẩy đô thị xanh, đô thị thông minh và khả năng chống chịu; Phát triển nguồn nhân lực và hệ sinh thái đổi mới sáng tạo đô thị.

Thay mặt Bộ Xây dựng, Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn cảm ơn Ban Chính sách chiến lược Trung ương, Tổng hội Xây dựng Việt Nam, Hội Quy hoạch và phát triển đô thị Việt Nam, cùng các tổ chức quốc tế như GIZ, SECO, UN-Habitat, AFD, WB và các địa phương, doanh nghiệp, hiệp hội đã tích cực đồng hành trong công tác chuẩn bị và tổ chức Diễn đàn.

“Kết quả của Diễn đàn là nguồn tư liệu quan trọng phục vụ công tác quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng, đặc biệt là trong hoạch định và hoàn thiện chính sách phát triển đô thị bền vững tại Việt Nam, góp phần hiện thực hóa tầm nhìn xây dựng hệ thống đô thị thông minh, xanh và bao trùm vì tương lai phát triển của đất nước” - Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn nhấn mạnh.

Trần Triều Phong

SITA, Tellabs giới thiệu giải pháp mạng cáp quang cho sân bay

Công ty SITA, hợp tác với Tellabs, vừa ra mắt hệ thống mạng LAN quang thụ động (PON) với mục đích cung cấp cơ sở hạ tầng mạng tin cậy, để mở rộng và an toàn trong khu vực sân bay.

Giải pháp mạng cáp quang mới này nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về kết nối băng thông rộng, theo thời gian thực tại các sân bay.

Hệ thống SITA PON cung cấp kiến trúc mạng tập trung sử dụng cáp quang, cho phép kết nối giữa các khu vực sân bay chính và các cơ sở xa, như nhà chứa máy bay và không gian kỹ thuật.

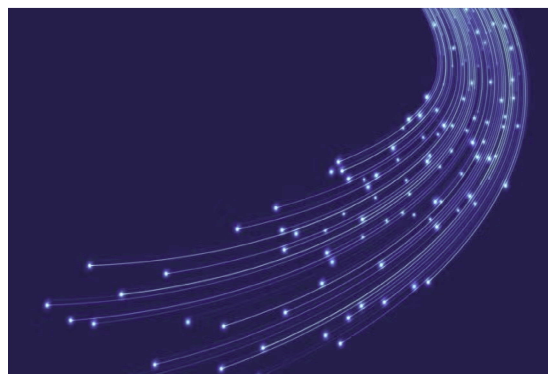
Bằng cách mở rộng lên đến 20km mà không cần thiết bị trung gian, giải pháp này hướng đến mục tiêu thay thế hệ thống dây cáp đồng thông thường, hệ thống thường yêu cầu các thành phần bổ sung như bộ lặp hoặc bộ khuếch đại khi triển khai với khoảng cách lớn.

Điều này được kỳ vọng sẽ đơn giản hóa việc thiết kế và bảo trì mạng, đặc biệt là ở những khu vực có nhiều thách thức khi vận hành với hệ thống cáp truyền thống.

Ông Rich Schroder, Chủ tịch kiêm Tổng giám đốc điều hành của Tellabs, cho biết: "Sự hợp tác này sẽ giúp nâng cấp cơ sở hạ tầng mạng quan trọng mà các sân bay cần sử dụng hàng ngày. Cùng với SITA, chúng tôi đang cung cấp kết nối thế hệ tiếp theo ổn định hơn, an toàn hơn và được thiết kế để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của các sân bay hiện đại trên toàn thế giới."

SITA cho biết, nền tảng này phù hợp để hỗ trợ nhiều đối tượng người dùng như các hãng hàng không, các đơn vị xử lý mặt đất, và các đối tác khác trong ngành du lịch.

Hệ thống này có khả năng hỗ trợ các hệ thống thiết yếu của sân bay cũng như các ứng



Giải pháp truyền thông cáp quang mới nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về kết nối băng thông cao, thời gian thực tại các sân bay. Nguồn: natrot/Shutterstock.com.

dụng như thiết bị IoT, giám sát video HD và kỹ thuật số.

Công ty SITA cho biết giải pháp này cho phép các sân bay vận hành một mạng cáp quang duy nhất để đáp ứng các nhu cầu truyền thông quan trọng.

Khách hàng sẽ được sử dụng các dịch vụ hỗ trợ và quản lý mạng thông qua Mạng lưới cơ sở SITA, hoạt động trải rộng trên 145 quốc gia.

Vào tháng 6 năm nay, SITA cũng đã ra mắt SITA Mobile WIFI (MIFI), một dịch vụ mới nhằm mục đích tăng cường khả năng kết nối cho các sân bay, hãng hàng không và nhân viên mặt đất.

Hệ thống cung cấp khả năng truy cập không dây "nhanh chóng, linh hoạt và an toàn" tại các địa điểm khó truy cập như đường băng, khu vực hàng hóa, trạm kiểm soát đột xuất và các trường hợp khẩn cấp giúp giải quyết các vấn đề kết nối của hành khách.

Nguồn: <https://www.airport-technology.com/>

ND: Đức Toàn

Thâm Quyển - Hồng Kông bắt tay xây dựng hình mẫu mới cho công trình xanh

Mới đây, Lễ công bố “Tiêu chuẩn đánh giá công trình xanh Khu Tiền Hải”, đồng thời trao chứng nhận và ký kết các dự án thí điểm, đã được tổ chức tại Tòa nhà Tài chính Châu Đại Phúc, Khu Tiền Hải, Hồng Kông.

Đây là hệ thống đánh giá công trình xanh đầu tiên trong Khu vực Vịnh Lớn Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao đạt được sự liên thông tiêu chuẩn giữa Thâm Quyển và Hồng Kông, đánh dấu bước đột phá trong việc kết nối cơ chế và quy chuẩn kỹ thuật giữa hai khu vực trong lĩnh vực xây dựng công trình.

Đặc biệt, bộ tiêu chuẩn này tiên phong áp dụng mô hình đổi mới “một lần đánh giá - hai chứng nhận”, cho phép chỉ qua một quy trình thẩm định duy nhất mà công trình có thể đồng thời nhận được chứng nhận tiêu chuẩn của cả Trung Quốc đại lục và Hồng Kông, mở ra hướng đi mới trong hợp tác tiêu chuẩn hóa và công nhận lẫn nhau giữa hai bên.

Hơn 100 đại biểu đã cùng tham dự và chứng kiến sự kiện mang tính dấu mốc này, trong đó có lãnh đạo các cơ quan chính phủ như Văn phòng Liên lạc của Chính phủ Trung ương tại Đặc khu Hành chính Hồng Kông, Sở Nhà ở và Phát triển Đô thị - Nông thôn tỉnh Quảng Đông, Cục Phát triển Hồng Kông, Cục Nhà ở và Phát triển Đô thị - Nông thôn thành phố Thâm Quyển, cùng với đại diện các hiệp hội ngành nghề, doanh nghiệp, chuyên gia và học giả đến từ cả Quảng Đông và Hồng Kông.

Ông Tạ Huy Huy, Phó Cục trưởng Cục Quản lý Khu vực Tiền Hải đã giới thiệu về những nội dung liên quan của bộ tiêu chuẩn. “Tiêu chuẩn đánh giá công trình xanh Tiền Hải” do Cục Nhà ở và Phát triển Đô thị - Nông thôn thành phố Thâm Quyển cùng Cục Quản lý Khu vực Tiền



Tòa nhà Tài chính Châu Đại Phúc.

Hải phối hợp ban hành, do Hiệp hội Đánh giá Môi trường Xây dựng Hồng Kông và Công ty TNHH Viện Khoa học Kiến trúc Trung Quốc đồng chủ biên, đồng thời có sự tham gia biên soạn của Hội đồng Công trình Xanh Hồng Kông, Công ty TNHH Tư vấn Chứng nhận Công trình Xanh Tiền Hải Cảng Thâm Quyển, Hiệp hội Công trình Xanh Thâm Quyển, cùng 8 tổ chức ngành công trình xanh trong Khu vực Vịnh Lớn.

Ông cho biết, tiêu chuẩn này được xây dựng dựa trên sự kết hợp giữa Tiêu chuẩn đánh giá công trình xanh quốc gia và hệ thống BEAM Plus của Hồng Kông, đồng thời gắn kết với thực tiễn xây dựng công trình và các quy định pháp luật có liên quan. Bộ tiêu chuẩn này thiết lập hệ thống đánh giá hiệu suất xanh bao trùm toàn bộ vòng đời của công trình, bao gồm cả công trình mới xây dựng và công trình hiện hữu.

Việc triển khai tiêu chuẩn sẽ thúc đẩy sự phát triển đồng bộ của hệ thống tiêu chuẩn và chứng nhận công trình xanh trong khu vực Vịnh Lớn Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao, tạo mô hình mẫu cho khu hợp tác Tiền Hải và thành phố Thâm Quyển trong việc phát triển quy mô lớn các công trình xanh hiệu suất cao. Đồng thời, điều này cũng sẽ thúc đẩy quá trình quốc

tế hóa của ngành phát triển công trình xanh và dịch vụ tài chính xanh giữa Thâm Quyển và Hồng Kông.

Thí điểm tiên phong - Xây dựng mô hình mới trong việc hợp nhất tiêu chuẩn công trình xanh giữa Thâm Quyển và Hồng Kông

Nhằm thực hiện sâu rộng các yêu cầu được nêu trong “Phương án toàn diện về làm sâu sắc thêm cải cách và mở cửa Khu hợp tác dịch vụ hiện đại Tiền Hải Thâm Quyển - Hồng Kông” và “Quy hoạch tổng thể phát triển Khu hợp tác dịch vụ hiện đại Tiền Hải Thâm Quyển - Hồng Kông”, Cục Quản lý Tiền Hải tập trung vào chức năng và nhiệm vụ trọng tâm, không ngừng thúc đẩy việc kết nối và hài hòa hóa các quy tắc trong lĩnh vực xây dựng công trình.

Tháng 9 năm 2024, Cục Quản lý Tiền Hải và Hiệp hội Đánh giá Môi trường Xây dựng Hồng Kông đã ký kết thỏa thuận hợp tác chiến lược, thiết lập khung hợp tác trong 5 lĩnh vực trọng điểm gồm: thí điểm đánh giá công trình xanh, xây dựng tiêu chuẩn, đào tạo nhân lực, xây dựng nền tảng và hợp tác tài chính xanh.

Cùng trong năm 2024, vào tháng 11, Cục Quản lý Tiền Hải đã phối hợp với Công ty TNHH Viện Nghiên cứu Khoa học Kiến trúc Trung Quốc và Hiệp hội Đánh giá Môi trường Xây dựng Hồng Kông biên soạn “Tiêu chuẩn đánh giá công trình xanh Tiền Hải”, xây dựng hệ thống đánh giá bao quát toàn bộ vòng đời công trình. Đến tháng 12, các công trình mang tính biểu tượng như Tòa nhà Tài chính Châu Đài Phúc được chọn làm dự án thí điểm đánh giá, cung cấp cơ sở thực nghiệm cho việc hoàn thiện tiêu chuẩn này.

Tiêu chuẩn đánh giá công trình xanh Tiền Hải đã được biên soạn một cách hiệu quả trong thời gian cực ngắn - chỉ 9 tháng từ khi phê duyệt đề án đến khi công bố, nhanh hơn hơn 2 năm so với chu kỳ biên soạn tiêu chuẩn thông thường.



Mô hình xanh Khu Tiền Hải.

Ông Phùng Diệu Văn, Tổng Thư ký Cục Phát triển Hồng Kông cho biết, Tiêu chuẩn đánh giá công trình xanh Tiền Hải là một ví dụ điển hình cho hợp tác giữa Thâm Quyển và Hồng Kông trong lĩnh vực tiêu chuẩn xây dựng. Ông bày tỏ hy vọng hai bên sẽ tiếp tục hợp tác chặt chẽ, cùng thúc đẩy sự phát triển của các công trình xanh trong Khu vực Vịnh Lớn, hướng tới mục tiêu carbon kép của quốc gia.

3 đổi mới nổi bật - Xây dựng hình mẫu tiêu biểu về kết nối tiêu chuẩn xuyên biên giới

Ông Dương Thanh Cán, Phó Giám đốc Sở Nhà ở và Phát triển Đô thị - Nông thôn tỉnh Quảng Đông cho biết, bộ tiêu chuẩn này đã mở ra kênh liên thông nhân lực, thông qua các chương trình đào tạo giúp đội ngũ xây dựng tại Trung Quốc đại lục có thể đạt được chứng chỉ hành nghề tại Hồng Kông, từ đó thúc đẩy hợp tác và phối hợp nguồn nhân lực giữa Thâm Quyển và Hồng Kông.

Đồng thời, tiêu chuẩn còn xây dựng cầu nối tài chính xanh, giúp các dự án đạt chứng nhận có thể tiếp cận thuận lợi hơn với nguồn vốn tài chính xanh xuyên biên giới, góp phần giải quyết bài toán vốn cho các dự án xây dựng và thúc đẩy phát triển bền vững ngành công trình xanh trong khu vực Vịnh Lớn.

Bộ tiêu chuẩn này có ba điểm đổi mới nổi bật như sau:

Thứ nhất, lần đầu tiên áp dụng cơ chế “một lần đánh giá - hai chứng nhận” cho hiệu quả cao. Các dự án chỉ cần trải qua một quy trình thẩm định duy nhất là có thể đồng thời nhận được chứng nhận theo Tiêu chuẩn Tiền Hải và Hệ thống đánh giá công trình xanh của Hồng Kông (BEAM Plus), qua đó giảm đáng kể chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp.

Thứ hai, xây dựng kênh kết nối tài chính xanh. Thông qua hệ thống đánh giá chuẩn hóa, tiêu chuẩn này giúp lượng hóa hiệu quả của các công nghệ giảm phát thải carbon, từ đó định hướng dòng vốn xanh đầu tư chính xác vào hoạt động nghiên cứu, phát triển và ứng dụng công nghệ xanh. Những dự án đạt chứng nhận tại Hồng Kông còn có thể kết nối trực tiếp với thị trường tài chính xanh quốc tế, được hưởng các chính sách hỗ trợ như phát hành trái phiếu xanh và vay vốn chuyên biệt.

Thứ ba, xây dựng nền tảng phát triển nhân tài chuyên môn chung. Tiêu chuẩn thúc đẩy công nhận lẫn nhau về trình độ nghề nghiệp của các chuyên gia trong lĩnh vực công trình xanh giữa Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao, đồng thời thiết lập hệ thống đào tạo và kiểm định thống nhất, nhằm bồi dưỡng đội ngũ chuyên gia có tầm nhìn quốc tế, thúc đẩy giao lưu chuyên sâu trong lĩnh vực công trình xanh toàn Khu vực Vịnh Lớn.

Dẫn đầu triển khai - các dự án tiêu biểu thể hiện rõ hiệu ứng dẫn dắt, nêu gương

Trong quá trình xây dựng bộ tiêu chuẩn, Khu Tiền Hải đã lựa chọn 4 dự án mang tính biểu tượng, trong đó có Tòa nhà tài chính Châu Đại Phúc, để thực hiện thí điểm chứng nhận theo Hệ thống đánh giá công trình xanh của Hồng Kông (BEAM Plus).

Các dự án này đều đạt kết quả xuất sắc trong quá trình đánh giá, qua đó xác thực tính khả thi của bộ tiêu chuẩn, đồng thời thể hiện rõ

năng lực tiên phong của Tiền Hải trong thực hành phát triển bền vững và xây dựng công trình xanh.

Khu Tiền Hải hiện đang đẩy nhanh việc mở rộng phạm vi áp dụng bộ tiêu chuẩn.

Tính đến nay, đã có 15 dự án xây dựng - bao gồm cả công trình mới và công trình hiện hữu - ký kết biên bản ghi nhớ về việc áp dụng Tiêu chuẩn đánh giá công trình xanh Tiền Hải.

Thông qua cách làm “lấy điểm dẫn dắt, mở rộng toàn diện”, Tiền Hải đang dần hình thành hiệu ứng lan tỏa trên quy mô lớn, góp phần thúc đẩy sâu rộng hơn nữa việc triển khai và định hình tư duy xây dựng xanh trên phạm vi toàn khu vực.

Triển khai đồng bộ theo hệ thống - Đảm bảo tiêu chuẩn được triển khai thực tế và mang lại hiệu quả thiết thực

Để đảm bảo việc thực thi hiệu quả Bộ Tiêu chuẩn, Khu Tiền Hải sẽ triển khai một loạt biện pháp đồng bộ, bao gồm:

- Phối hợp tổng thể giữa công tác thực thi tiêu chuẩn và giám sát, đánh giá, bảo đảm việc triển khai được kiểm soát toàn diện và nhất quán;
- Xây dựng các quy định chi tiết hỗ trợ thực thi, làm rõ quy trình chứng nhận và các yêu cầu cụ thể trong quá trình áp dụng;
- Thành lập “Nền tảng đào tạo và dịch vụ nhân tài công trình xanh Thâm Quyển - Hồng Kông”, nhằm bồi dưỡng đội ngũ chuyên gia có chứng chỉ quốc tế trong lĩnh vực công trình xanh;
- Phối hợp ban hành chính sách hỗ trợ tài chính xanh, hình thành hệ thống dịch vụ khép kín “chứng nhận - công bố - tài trợ”, thúc đẩy chuỗi giá trị xanh hoàn chỉnh từ tiêu chuẩn đến thực hành và đầu tư.

Khu Tiền Hải sẽ tiếp tục phát huy lợi thế tiên phong trong thí điểm và thử nghiệm, tăng cường kết nối và hài hòa hóa quy tắc với Hồng Kông trong lĩnh vực công trình xanh, thúc đẩy

chuyển đổi từ giai đoạn “thí điểm - mô hình mẫu” sang “phủ rộng toàn khu vực”. Bằng những nỗ lực đó, Tiền Hải sẽ đóng góp “trí tuệ Tiền Hải” cho mục tiêu xây dựng Khu vực Vịnh Lớn Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao trở thành vùng tiên phong toàn cầu về phát triển bền vững.

Tiêu chuẩn này là kết quả quan trọng trong việc cụ thể hóa Đề cương phát triển tiêu chuẩn hóa quốc gia và triển khai dự án nâng tầm quốc tế hóa tiêu chuẩn. Việc thực hiện tiêu chuẩn sẽ

thúc đẩy phát triển hài hòa giữa hệ thống tiêu chuẩn và chứng nhận công trình xanh tại Khu vực Vịnh Lớn Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao, đồng thời đẩy mạnh quá trình quốc tế hóa ngành công trình xanh và dịch vụ tài chính xanh của Thâm Quyển và Hồng Kông.

*Nguồn: Trang Tin tức Xây dựng
Trung Quốc, 09/09/2025*

ND: Ngọc Anh

Hitachi Rail lắp đặt hệ thống ETCS trên tuyến đường sắt Szajol-Debrecen tại Hungary

Hitachi Rail vừa hoàn tất việc triển khai hệ thống tín hiệu mới trên tuyến đường sắt từ Szajol đến Debrecen (Hungary), nhằm tăng cường năng lực vận chuyển hàng hóa trên hành lang quan trọng kết nối với Ukraine và Romania.

Tuyến đường sắt Szajol - Debrecen là tuyến đường đôi có chiều dài 110km được điện khí hóa và đi qua tám nhà ga.

Hitachi Rail đã cung cấp hệ thống khóa liên động điện tử dọc theo tuyến đường và được lắp đặt tại trên 250 vị trí.

Cùng với việc nâng cấp tuyến đường sắt, Hệ thống điều khiển tàu hỏa châu Âu (ETCS) kỹ thuật số của Hitachi Rail đã giúp tăng công suất và nâng tốc độ chạy tàu tối đa từ 120km/h lên 160km/h. Trong đó, đoạn giữa Szajol và Ebes được triển khai hệ thống áp dụng công nghệ ETCS Cấp độ 2, đoạn giữa Ebes và Debrecen được tích hợp hệ thống áp dụng công nghệ ETCS Cấp độ 1 trên.

Hitachi Rail cho biết việc lắp đặt hệ thống đòi hỏi hệ thống ETCS mới phải phù hợp với các hệ thống thống tin tín hiệu hiện có, bao gồm cả cấu hình dữ liệu, quy trình an toàn và phải được các cơ quan có thẩm quyền chấp thuận.



Trung tâm kiểm soát giao thông tại Püspökladány.

Trung tâm kiểm soát giao thông do Hitachi Rail cung cấp sẽ được đặt tập trung tại Püspökladány và sẽ điều khiển từ xa hoạt động đường sắt trên đoạn Szajol-Debrecen bao gồm việc vận hành, giám sát và phản hồi theo thời gian thực.

Theo Hitachi Rail, việc nâng cấp đoạn đường sắt này nhằm mục đích cải thiện kết nối hậu cần của Hungary và hỗ trợ hoạt động kinh tế trong khu vực.

Debrecen là nơi tập trung một số công ty quốc tế, bao gồm một nhà sản xuất ô tô. Thành phố này phụ thuộc vào vận tải đường sắt để hỗ trợ các hoạt động công nghiệp, Hitachi Rail cho biết.

Theo Tổng giám đốc Hitachi Rail Hungary Gyorgy Mikics: “Với việc lắp đặt ETCS mới, hiện đại trên tuyến đường Szajol-Debrecen, chúng tôi đang tiếp tục tăng cường kết nối đường sắt quốc tế và góp phần vào sự tăng trưởng của nền kinh tế khu vực.

“Hệ thống ETCS của chúng tôi đảm bảo tuyến đường đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa quốc tế đồng thời định vị Hungary là một mắt xích quan trọng trong mạng lưới đường sắt xuyên châu Âu.”

Hitachi Rail cho biết họ đã triển khai công nghệ kết nối nhiều thiết bị điện tử ven đường (Lineside Electronic Units - LEU) để hỗ trợ vận hành hiệu quả trên đoạn ETCS Cấp độ 1. Việc lắp đặt này nhằm mục đích tăng cường cung cấp thông tin cho người lái tàu và các cơ quan quản lý đường sắt trong tương lai.

LEU cho phép phát hiện sớm các xung đột có thể xảy ra, đảm bảo hoạt động của tuyến đường liên tục và an toàn.

Hệ thống cũng cung cấp giải pháp bảo trì kỹ



Hệ thống pin cát có thể giúp giảm 70% phát thải khí carbon của Pornainen.

thuật số dựa trên dữ liệu giám sát, qua đó giảm chi phí vận hành của tuyến đường.

Vào năm 2023, Hitachi Rail cũng đã hoàn thành việc triển khai ETCS Cấp 2 trên đoạn từ Ferencváros đến Monor.

Nguồn: <https://www.railway-technology.com/>

ND: Đức Toàn

**THỨ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG NGUYỄN TƯỜNG VĂN CHỦ TRÌ
HỘI NGHỊ PHỔ BIẾN NGHỊ ĐỊNH CỦA CHÍNH PHỦ
VỀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THÔNG MINH**

Ngày 06/11/2025



**THỨ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG NGUYỄN VIỆT HÙNG, TRUNG TƯỚNG
VŨ NGỌC THIỀM, TRƯỞNG BAN CƠ YẾU CHÍNH PHỦ KÝ KẾT
QUY CHẾ PHỐI HỢP VỀ ĐẢM BẢO AN TOÀN THÔNG TIN,
AN NINH MẠNG BỘ XÂY DỰNG**

Ngày 06/11/2025

