



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

23

Tháng 12 - 2025

**BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG TRẦN HỒNG MINH VÀ BỘ TRƯỞNG
BỘ CÔNG CHÍNH VÀ VẬN TẢI LÀO LEKLAY SIVILAY VÀ ĐOÀN CÔNG TÁC
HAI NƯỚC TẠI BUỔI LÀM VIỆC TẠI VIỀNG CHĂN**

Ngày 02/12/2025



**BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG TRẦN HỒNG MINH TRÌNH BÀY TỜ TRÌNH
CỦA CHÍNH PHỦ BỔ SUNG CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH CHO ĐƯỜNG SẮT
TỐC ĐỘ CAO BẮC - NAM TẠI UBTV QUỐC HỘI**

Ngày 04/12/2025



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

23

SỐ 23 - 12/2025



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 Quy định việc quản lý, 5
sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng
không
- Chính phủ ban hành Nghị định Quy định chi tiết về 7
quỹ nhà ở quốc gia và biện pháp thi hành Nghị quyết
số 201/2025/QH15 ngày 29/05/2025 của Quốc hội thí
điểm về một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển
nhà ở xã hội
- Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt nhiệm 10
vụ lập quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Nội Bài
thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050
- Bộ Tài chính ban hành Thông tư Quy định mức thu, 11
chế độ thu, nộp lệ phí cấp Chứng chỉ hành nghề môi
giới bất động sản

Văn bản của địa phương

- Lạng Sơn ban hành Quyết định về việc quy định về 13
cải tạo, chỉnh trang đối với các khu vực đô thị không
bảo đảm hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ
chữa cháy theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ
thuật trong hoạt động phòng cháy và chữa cháy

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

- Phú Thọ ra Quyết định Ban hành Quy định sử dụng chung cột treo cáp và chỉnh trang làm gọn cáp viễn thông trên địa bàn tỉnh 15

Khoa học công nghệ xây dựng

- Hội đồng Kiểm tra Nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng hợp đánh giá kết quả nghiệm thu hoàn thành đưa vào sử dụng đối với công trình Nhà máy điện Nhơn Trạch 4 18
 - Nghiệm thu các dự thảo Tiêu chuẩn quốc gia do Viện Vật liệu xây dựng thực hiện 19
 - Nghiệm thu Nhiệm vụ khoa học và công nghệ do Trung tâm Nghiên cứu năng lượng và tăng trưởng xanh thực hiện 21
 - Trải nghiệm hành trình “Không điểm chạm” tại nhà ga T2 Nội Bài mở rộng 23
 - Trung Quốc thúc đẩy quá trình chuyển đổi năng lượng toàn cầu thông qua hợp tác xanh 24
 - Campuchia triển khai các chiến lược quốc gia để giải quyết khô hạn và quản lý nước chống chịu tác động của biến đổi khí hậu 26
 - Nhân loại đang tiến tới kỉ nguyên máy bay hybrid 28
 - Trung Quốc: “Đổi chẻ lá trúc” tỏa sắc - Trung tâm Văn hóa Nghệ thuật An Cát chính thức chào đón du khách 31
 - “Đổi mới tiết kiệm”, chìa khóa mở rộng việc ứng dụng ITS ở Châu Phi 34

Thông tin

- Bộ Xây dựng lấy ý kiến góp ý về dự thảo Nghị định Quản lý cấp, thoát nước 36
 - Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị tập huấn sử dụng hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản 38
 - Bộ Xây dựng tập huấn, nâng cao nhận thức về công tác bảo vệ môi trường ngành Xây dựng 39
 - Trung Quốc: Các dự án trọng điểm được đẩy mạnh trong giai đoạn cuối quý IV 40
 - Ngân hàng ADB hỗ trợ dự án hạ tầng nước đô thị ở Bang Assam, Ấn Độ 42
 - Một công ty khai mỏ Australia sẽ trang bị hàng loạt xe tải điện khổng lồ của Trung Quốc 43
 - Trung Quốc: Các dự án trọng điểm tại khu vực Vịnh lớn Quảng Đông - Hồng Kông - MaCao đang được tăng tốc 45
 - Hoa Kỳ không tìm thấy tác động tiêu cực của nhiên liệu E30 đối với đội xe thử nghiệm 47

VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

Chính phủ ban hành Nghị định Quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không

Ngày 05/11/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 287/2025/NĐ-CP Quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không với các nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh:

- Nghị định này quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không do Nhà nước đầu tư, quản lý.

- Nghị định này không điều chỉnh đối với:

+ Tài sản kết cấu hạ tầng hàng không do đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân quản lý. Việc quản lý, sử dụng và khai thác đối với tài sản này thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công tại đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân và pháp luật có liên quan.

+ Trụ sở làm việc, cơ sở hoạt động sự nghiệp của cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập tại khu vực cảng hàng không, sân bay. Việc quản lý, sử dụng đối với các tài sản này thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công áp dụng đối với tài sản công phục vụ công tác quản lý, cung cấp dịch vụ công của cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập.

+ Tài sản kết cấu hạ tầng hàng không là công trình và đất gắn liền với công trình dịch vụ hàng không, phi hàng không (dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không; dịch vụ kỹ thuật hàng không; dịch vụ suất ăn hàng không; dịch vụ xăng dầu hàng không và các dịch vụ khác). Việc quản lý, sử dụng công trình và đất gắn với công trình này được thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không

dân dụng, pháp luật về đất đai và pháp luật khác có liên quan.

+ Tài sản kết cấu hạ tầng hàng không do đối tượng khác (ngoài các đối tượng quy định tại khoản 3 Điều 2 Nghị định này) quản lý; tài sản kết cấu hạ tầng hàng không do Nhà nước đầu tư, quản lý nhưng đã bán, chuyển nhượng, tính vào giá trị doanh nghiệp khi cổ phần hóa. Việc quản lý, sử dụng và khai thác đối với tài sản kết cấu hạ tầng hàng không trong trường hợp này được thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng, pháp luật về đất đai và pháp luật khác có liên quan.

Đối tượng áp dụng:

- Cơ quan thực hiện trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng không dân dụng theo quy định của Chính phủ.

- Cơ quan thực hiện chức năng tham mưu và tổ chức thực thi pháp luật chuyên ngành về hàng không dân dụng (sau đây gọi là cơ quan quản lý hàng không).

- Doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng hàng không (sau đây gọi là doanh nghiệp quản lý tài sản) gồm:

+ Doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ thuộc Bộ Xây dựng thực hiện nhiệm vụ cung ứng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng (sau đây gọi là doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay).

+ Doanh nghiệp nhà nước thực hiện nhiệm vụ trực tiếp khai thác kết cấu hạ tầng sân bay và các công trình thiết yếu khác của cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng (sau đây gọi là doanh

nghiệp kinh doanh, khai thác cảng).

- Các đối tượng khác liên quan đến việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không.

Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng hàng không:

- Tài sản kết cấu hạ tầng hàng không quy định tại Nghị định này là công trình kết cấu hạ tầng hàng không và đất gắn với công trình kết cấu hạ tầng hàng không, gồm:

+ Công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay.

+ Công trình thuộc kết cấu hạ tầng sân bay, gồm: Đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay và các công trình, khu phụ trợ của sân bay; công trình khẩn nguy sân bay và công trình phòng, chống cháy nổ trong sân bay; công trình hàng rào vành đai sân bay, bố trí gác và đường giao thông nội cảng trong sân bay; công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường trong sân bay; bãi tập kết phương tiện, thiết bị mặt đất, khu vực tra nạp nhiên liệu cho phương tiện, thiết bị mặt đất; các công trình khác thuộc khu bay.

+ Công trình phục vụ bảo đảm, khẩn nguy sân bay ngoài sân bay.

+ Công trình hàng rào cảng hàng không; đường giao thông nội cảng ngoài sân bay và các công trình: cấp điện; cấp, thoát nước; chiếu sáng; thông tin liên lạc không thuộc phạm vi công trình quy định tại điểm b khoản 1 Điều này.

+ Công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường ngoài sân bay.

+ Công trình nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistics hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa.

- Tài sản kết cấu hạ tầng hàng không có liên quan đến quốc phòng, an ninh quốc gia được xác định như sau:

+ Tài sản kết cấu hạ tầng hàng không có liên quan đến quốc phòng là tài sản được xác định theo quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ các công trình quốc phòng và khu quân sự.

+ Tài sản kết cấu hạ tầng hàng không có liên quan đến an ninh quốc gia là tài sản được xác định theo quy định của pháp luật về bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia.

Nguyên tắc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không:

Việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không phải tuân thủ các nguyên tắc quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và các nguyên tắc sau đây:

- Được thống kê, kế toán đầy đủ về hiện vật và giá trị; được tính hao mòn, khấu hao tài sản và bảo trì công trình theo quy định của pháp luật.

- Việc giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng hàng không được căn cứ vào quy hoạch, kế hoạch đầu tư phát triển cảng hàng không, sân bay được phê duyệt, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của đối tượng được giao quản lý.

- Khi quyết định giao, khai thác, xử lý tài sản kết cấu hạ tầng hàng không theo quy định tại Nghị định này:

+ Trường hợp tài sản có liên quan đến quốc phòng hoặc tài sản là công trình lưỡng dụng (vừa sử dụng vào mục đích hàng không dân dụng vừa sử dụng vào mục đích quốc phòng) theo quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ các công trình quốc phòng và khu quân sự (gọi chung là tài sản có liên quan đến quốc phòng) phải có ý kiến của Bộ Quốc phòng; trường hợp tài sản có liên quan đến an ninh quốc gia phải có ý kiến của Bộ Công an.

+ Trường hợp tài sản kết cấu hạ tầng hàng không không liên quan đến quốc phòng, an ninh quốc gia thì Bộ Xây dựng, cơ quan quản lý hàng không, doanh nghiệp quản lý tài sản có trách nhiệm xác định.

- Việc khai thác, xử lý tài sản kết cấu hạ tầng hàng không theo quy định tại Nghị định này được thực hiện đối với toàn bộ hoặc một phần của từng tài sản kết cấu hạ tầng hàng không. Trường hợp khai thác, xử lý một phần của từng tài sản kết cấu hạ tầng hàng không thì phải đảm

bảo hoạt động hàng không thông suốt, an toàn và không làm ảnh hưởng đến việc quản lý, sử dụng và khai thác đối với phần tài sản còn lại. Trường hợp khai thác, xử lý toàn bộ hoặc một phần của từng tài sản kết cấu hạ tầng hàng không mà làm ảnh hưởng đến các tài sản kết cấu hạ tầng khác hoặc các tài sản khác thuộc khu vực cảng hàng không, sân bay thì phải có ý kiến của đối tượng được giao quản lý các tài sản có liên quan đó và phải có giải pháp, xác định rõ trách nhiệm để khắc phục.

- Việc quản lý, sử dụng và khai thác đối với tài sản kết cấu hạ tầng hàng không được giám sát, thanh tra, kiểm tra, kiểm toán theo quy định; mọi hành vi vi phạm pháp luật về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không phải được xử lý kịp thời, nghiêm minh theo quy định của pháp luật.

- Việc quản lý, sử dụng đối với đất gắn với tài sản kết cấu hạ tầng hàng không được thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về hàng không dân dụng và pháp luật khác có liên quan. Trường hợp thu hồi đất gắn với công trình kết cấu hạ tầng hàng không theo quy định của pháp luật đất đai thì việc thu hồi đất

gắn với công trình, việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, việc xử lý đất, công trình gắn liền với đất sau khi thu hồi thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai; không thực hiện theo quy định tại Nghị định này.

Việc sử dụng quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng hàng không được thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai.

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức, đơn vị và người đại diện theo pháp luật của doanh nghiệp liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

Nghị định này thay thế Nghị định số 44/2018/NĐ-CP ngày 13 tháng 3 năm 2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không.

Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2026.

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

Chính phủ ban hành Nghị định Quy định chi tiết về quỹ nhà ở quốc gia và biện pháp thi hành Nghị quyết số 201/2025/QH15 ngày 29/05/2025 của Quốc hội thí điểm về một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển nhà ở xã hội

Ngày 19/11/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 302/2025/NĐ-CP Quy định chi tiết về quỹ nhà ở quốc gia và biện pháp thi hành Nghị quyết số 201/2025/QH15 ngày 29/05/2025 của Quốc hội thí điểm về một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển nhà ở xã hội với các nội dung chính như sau:

Phạm vi điều chỉnh:

Nghị định này quy định chi tiết về Quỹ nhà ở quốc gia (sau đây gọi là Quỹ) và biện pháp thi hành một số điều của Nghị quyết số 201/2025/QH15 ngày 29 tháng 5 năm 2025 của Quốc hội thí điểm về một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển nhà ở xã hội (sau đây gọi là

Nghị quyết số 201/2025/QH15), bao gồm:

- Quỹ nhà ở quốc gia tại Điều 4.
- Biện pháp thi hành về kiểm tra hoạt động của Quỹ nhà ở quốc gia.

Nguyên tắc áp dụng Nghị định:

- Trường hợp có quy định khác nhau về đầu tư, tạo lập nhà ở, tạo lập nhà ở xã hội, quản lý, sử dụng tài sản, nguồn ngân sách nhà nước cấp và nguồn hợp pháp khác giữa Nghị định này với nghị quyết, nghị định khác của Chính phủ thì áp dụng quy định của Nghị định này và Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định này (nếu có), trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

- Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật khác có quy định thuận lợi hơn thì được lựa chọn văn bản quy phạm pháp luật khác hoặc Nghị định này để áp dụng.

Thành lập Quỹ nhà ở quốc gia:

- Chính phủ thành lập Quỹ nhà ở trung ương trực thuộc Bộ Xây dựng, giao Bộ Xây dựng quản lý.

- UBND cấp tỉnh thành lập và quản lý Quỹ nhà ở địa phương.

- Cơ chế quản lý về tài chính của Quỹ được thực hiện theo quy định tại Nghị định này và quy định của pháp luật đối với đơn vị sự nghiệp công lập.

- UBND cấp tỉnh quyết định việc thành lập mới hoặc tổ chức lại hoặc giao quỹ tài chính hiện có do UBND cấp tỉnh quản lý nhưng phải đảm bảo hoạt động theo đúng quy định tại Nghị quyết số 201/2025/QH15 và Nghị định này, cụ thể như sau:

+ Quỹ nhà ở địa phương được thành lập mới là đơn vị sự nghiệp công lập, được thực hiện theo quy định tại Nghị định này và pháp luật có liên quan;

+ Trường hợp tổ chức lại quỹ tài chính hiện có, UBND cấp tỉnh quyết định mô hình hoạt động là đơn vị sự nghiệp công lập hoặc mô hình hiện tại của quỹ và thực hiện mục tiêu, chức năng hoạt động của quỹ theo quy định tại Điều 5 của Nghị định này;

+ Trường hợp UBND cấp tỉnh quyết định giao cho quỹ tài chính hiện có thực hiện mục tiêu của Quỹ nhà ở địa phương thì quỹ tiếp tục thực hiện theo mô hình hoạt động của quỹ và bổ sung mục tiêu, chức năng hoạt động của quỹ theo quy định tại Điều 5 của Nghị định này;

+ Quỹ quy định tại điểm b, điểm c khoản này chịu trách nhiệm về hoạt động của Quỹ nhà ở địa phương, không được sử dụng nguồn vốn hoạt động của quỹ để thực hiện nhiệm vụ khác với mục tiêu hoạt động của quỹ; thực hiện hạch toán và theo dõi riêng nguồn vốn hoạt động của quỹ.

Địa vị pháp lý, tư cách pháp nhân, cơ cấu tổ chức, chế độ tài chính và quản lý, sử dụng tài sản, chế độ báo cáo, kế toán đối với Quỹ nhà ở địa phương không phải là đơn vị sự nghiệp công lập thì được tiếp tục thực hiện theo mô hình hoạt động hiện tại của quỹ.

Địa vị pháp lý, tư cách pháp nhân của Quỹ:

- Quỹ nhà ở quốc gia là đơn vị sự nghiệp công lập. Quỹ được thành lập, tổ chức, tổ chức lại, hoạt động và giải thể theo quy định tại Nghị định này và pháp luật liên quan tương ứng với mô hình hoạt động.

- Quỹ có tư cách pháp nhân, có con dấu riêng, hạch toán độc lập, có vốn điều lệ, được mở tài khoản tại Kho bạc Nhà nước, ngân hàng thương mại.

Chế độ tài chính và quản lý, sử dụng tài sản của Quỹ:

- Năm tài chính của Quỹ bắt đầu từ ngày 01 tháng 01 và kết thúc vào ngày 31 tháng 12.

- Chế độ tài chính (bao gồm cả cơ chế tiền lương, các khoản phụ cấp của cán bộ quản lý, người lao động) và quản lý, sử dụng tài sản của Quỹ thực hiện theo quy định đối với đơn vị sự nghiệp công lập. Các nội dung cụ thể liên quan đến chế độ tài chính của Quỹ được quy định tại Nghị định này thì thực hiện theo quy định tại Nghị định này.

- Đất trụ sở của Quỹ thực hiện theo chế độ sử dụng đất đối với đơn vị sự nghiệp công lập

theo quy định của pháp luật về đất đai.

Chế độ báo cáo, kế toán:

- Quỹ tổ chức bộ máy kế toán theo quy định của pháp luật về kế toán.

- Quỹ tổ chức thực hiện công tác kế toán, thống kê theo quy định của pháp luật; lập, ghi chép chứng từ ban đầu, cập nhật sổ sách kế toán, bảo đảm phản ánh đầy đủ, kịp thời, trung thực, chính xác, khách quan các hoạt động kinh tế, tài chính.

- Chế độ báo cáo thực hiện theo quy định pháp luật về đơn vị sự nghiệp công lập.

Nguyên tắc đầu tư, tạo lập nhà ở:

- Quỹ thực hiện đầu tư xây dựng dự án nhà ở xã hội độc lập để cho thuê; dự án đầu tư xây dựng nhà ở xã hội đồng bộ hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội để cho thuê.

- Quỹ thực hiện đầu tư, tạo lập nhà ở phải phù hợp với mục tiêu hoạt động của Quỹ và chỉ chịu trách nhiệm về khoản nợ và nghĩa vụ tài sản khác của Quỹ trong phạm vi số vốn đã đầu tư.

- Việc đầu tư, tạo lập nhà ở được thực hiện theo quy định tại Nghị định này và các quy định của pháp luật có liên quan.

- Đối với phần diện tích kinh doanh dịch vụ, thương mại trong dự án đầu tư xây dựng nhà ở xã hội do Quỹ trực tiếp đầu tư xây dựng hoặc tạo lập thì việc quản lý, kinh doanh được thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, kinh doanh bất động sản và pháp luật khác có liên quan và không cần đáp ứng các điều kiện đối với tổ chức khi kinh doanh bất động sản.

- UBND cấp tỉnh có trách nhiệm bố trí đủ quỹ đất và thực hiện giao đất, cho thuê đất để Quỹ đầu tư xây dựng nhà ở xã hội.

Giá thuê, trình tự thuê nhà ở:

- Giá thuê nhà ở xã hội do Quỹ đầu tư xây dựng, tạo lập được xác định theo quy định đối với nhà ở xã hội do Nhà nước đầu tư xây dựng bằng vốn đầu tư công theo quy định của pháp luật về nhà ở.

- Giá thuê nhà ở quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 18 của Nghị định này được xác định trên cơ sở tính đủ chi phí bảo trì; chi phí thu hồi vốn tạo lập nhà ở, lãi vay (nếu có) và lợi nhuận định mức không vượt quá 10% tổng chi phí tạo lập nhà ở; chi phí khác có liên quan đến quản lý, khai thác, sử dụng nhà không tính các khoản ưu đãi của Nhà nước vào giá thuê nhà ở.

- Thời hạn thu hồi vốn đầu tư, tạo lập nhà ở, nhà ở xã hội làm căn cứ xác định giá cho thuê do Bộ Xây dựng quyết định đối với Quỹ nhà ở trung ương, UBND cấp tỉnh quyết định đối với Quỹ nhà ở địa phương và tối đa không vượt quá thời hạn sử dụng công trình theo quy định của pháp luật.

- Trình tự thuê nhà ở do Quỹ đầu tư xây dựng, tạo lập được thực hiện như trường hợp thuê nhà ở xã hội do Nhà nước đầu tư xây dựng bằng vốn đầu tư công theo quy định của pháp luật về nhà ở.

Việc quản lý vận hành nhà ở:

Quỹ trực tiếp quản lý vận hành nhà ở hoặc thuê đơn vị quản lý vận hành để thực hiện quản lý vận hành nhà ở; trường hợp quản lý vận hành nhà chung cư thì phải có đủ điều kiện theo quy định pháp luật về nhà ở.

Chi phí quản lý vận hành nhà ở do người thuê nhà chi trả trực tiếp cho đơn vị quản lý vận hành. Quỹ chi trả chi phí quản lý vận hành đối với nhà ở xã hội do Quỹ quản lý nhưng chưa cho thuê được.

Bộ trưởng các bộ, 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 tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 19 tháng 11 năm 2025.

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

Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt nhiệm vụ lập quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Nội Bài thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Ngày 06/11/2025, Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 1958/QĐ-BXD Phê duyệt nhiệm vụ lập quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Nội Bài thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 với nội dung chính như sau:

Phạm vi nghiên cứu quy hoạch: khoảng 1.500 ha theo phương án được phê duyệt tại Quyết định số 1102/QĐ-BXD ngày 20/7/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng và khu vực lân cận.

Quan điểm: phát huy tối đa hiệu quả kết cấu hạ tầng hiện hữu; bảo đảm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng không trong kỳ quy hoạch; bảo đảm tính mở, linh hoạt trong phân kỳ đầu tư; kết hợp hài hòa với hoạt động bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn khai thác; tối ưu không gian sử dụng đất hàng không dân dụng của Cảng.

Mục tiêu: nghiên cứu lập quy hoạch, bố trí không gian hợp lý để bảo đảm phát triển Cảng hàng không quốc tế Nội Bài phù hợp với nhu cầu vận tải hàng không, nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương; đề xuất lộ trình đầu tư phù hợp.

Nguyên tắc: tuân thủ pháp luật về quy hoạch, pháp luật về hàng không dân dụng, các tiêu chuẩn quốc gia về hàng không dân dụng và các tiêu chuẩn, khuyến cáo của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO); bảo đảm quốc phòng - an ninh, an toàn khai thác; bảo đảm tính khả thi của quy hoạch.

Các nội dung chủ yếu của nhiệm vụ rà soát, hoàn thiện quy hoạch:

- Khảo sát, điều tra, thu thập các số liệu cần thiết phục vụ công tác lập quy hoạch.
- Phân tích, đánh giá hiện trạng, công suất kết cấu hạ tầng hiện hữu của Cảng.
- Dự báo nhu cầu vận chuyển hàng không.
- Nghiên cứu, đề xuất các phương án quy hoạch Cảng, bao gồm khu bay và khu mặt đất

cũng như các nội dung liên quan khác.

- Nghiên cứu quy hoạch, bố trí các công trình để tối ưu hóa công suất khai thác của Cảng.

- Xác định tính chất, vai trò, quy mô Cảng cùng các chỉ tiêu cơ bản về đất đai cho thời kỳ quy hoạch và hạ tầng kỹ thuật.

- Xác định các yêu cầu về bảo vệ môi trường và các yêu cầu khác phù hợp với mục tiêu phát triển Cảng.

- Xây dựng cơ sở dữ liệu quy hoạch.

- Ước toán tổng mức đầu tư theo nhu cầu phát triển của Cảng, đề xuất phương án phân kỳ đầu tư phù hợp.

Cục Hàng không Việt Nam lưu ý tiếp thu và hoàn thiện nhiệm vụ rà soát, hoàn thiện Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Nội Bài thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo kết quả thẩm định của Vụ Kế hoạch - Tài chính.

Thời hạn lập quy hoạch là 120 ngày, không bao gồm thời gian thẩm định, phê duyệt quy hoạch Cảng theo quy định.

Cơ quan tổ chức lập quy hoạch là Bộ Xây dựng.

Cơ quan lập quy hoạch là Cục Hàng không Việt Nam:

- Thực hiện đầy đủ trách nhiệm theo quy định tại Điều 15 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ và các điều khoản khác có liên quan sau khi tiếp nhận sản phẩm tài trợ là hồ sơ quy hoạch;

- Phối hợp chặt chẽ với nhà tài trợ và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong quá trình lập quy hoạch, hướng dẫn xây dựng, giám sát công tác lập quy hoạch và hoàn thiện sản phẩm tài trợ;

- Trao đổi với nhà tài trợ về kinh phí cầm mốc giới quy hoạch, báo cáo Bộ Xây dựng sau khi quy hoạch được phê duyệt để phục vụ công tác quản

lý ranh giới cảng hàng không theo quy định.

Nhà tài trợ sản phẩm quy hoạch là Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam có trách nhiệm bảo đảm tuân thủ các nguyên tắc theo quy định tại khoản 3 Điều 38 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ.

Thủ trưởng các đơn vị: Văn phòng Bộ, Vụ Kế hoạch - Tài chính; Cục trưởng Cục Hàng

không Việt Nam; Tổng Giám đốc Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam 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.

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

Bộ Tài chính ban hành Thông tư Quy định mức thu, chế độ thu, nộp lệ phí cấp Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản

Ngày 18/11/2025, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 109/2025/TT-BTC Quy định mức thu, chế độ thu, nộp lệ phí cấp Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản với các nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng:

- Thông tư này quy định mức thu, chế độ thu, nộp lệ phí cấp Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản.

- Thông tư này áp dụng đối với người nộp lệ phí; tổ chức thu lệ phí; tổ chức, cá nhân khác có liên quan đến việc thu, nộp lệ phí cấp Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản.

Người nộp lệ phí: Người nộp lệ phí theo quy định tại Thông tư này là cá nhân khi làm thủ tục cấp, cấp lại Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản theo quy định của pháp luật về kinh doanh bất động sản.

Tổ chức thu lệ phí: Cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, cấp lại Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản theo quy định của pháp luật về kinh doanh bất động sản là tổ chức thu lệ phí theo quy định tại Thông tư này.

Mức thu lệ phí: Mức thu lệ phí cấp Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản như sau:

- Cấp Chứng chỉ hành nghề môi giới bất

động sản: 300.000 đồng/Chứng chỉ.

- Cấp lại Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản: 200.000 đồng/Chứng chỉ.

Trường hợp cấp lại Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản do lỗi của cơ quan nhà nước hoặc do thay đổi địa giới đơn vị hành chính theo quy định của cấp có thẩm quyền thì không phải nộp lệ phí cấp lại Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản theo quy định tại Thông tư này.

Kê khai, thu, nộp lệ phí:

- Người nộp lệ phí thực hiện nộp lệ phí khi làm thủ tục cấp, cấp lại Chứng chỉ hành nghề môi giới bất động sản cho tổ chức thu lệ phí bằng một trong các hình thức sau:

+ Nộp lệ phí theo hình thức không dùng tiền mặt vào tài khoản chuyên thu lệ phí của tổ chức thu lệ phí mở tại tổ chức tín dụng hoặc vào ngân sách nhà nước.

+ Nộp lệ phí qua tài khoản của cơ quan, tổ chức nhận tiền khác với tổ chức thu lệ phí (áp dụng đối với trường hợp thực hiện thủ tục hành chính, cung cấp dịch vụ công trực tuyến theo quy định của Chính phủ về thực hiện cơ chế một cửa, một cửa liên thông trong giải quyết thủ tục hành chính). Trong thời hạn 24 giờ tính từ thời điểm nhận được tiền lệ phí, cơ quan, tổ chức nhận tiền

phải chuyển toàn bộ tiền lệ phí thu được vào tài khoản chuyên thu lệ phí của tổ chức thu lệ phí mở tại tổ chức tín dụng hoặc nộp toàn bộ tiền lệ phí thu được vào ngân sách nhà nước.

+ Nộp lệ phí bằng tiền mặt cho tổ chức thu lệ phí.

- Tổ chức thu lệ phí nộp 100% số tiền lệ phí thu được vào ngân sách nhà nước theo chương, tiêu mục của Mục lục ngân sách nhà nước hiện hành, bao gồm tiền lãi phát sinh (nếu có) trên số dư tài khoản liên quan trong quá trình thu lệ phí. Nguồn chi phí trang trải cho việc thu lệ phí được ngân sách nhà nước bố trí trong dự toán của tổ chức thu lệ phí theo chế độ, định mức chi ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật. Tổ chức thu lệ phí khai, thu, nộp lệ phí theo quy định của pháp luật về quản lý thuế.

Các nội dung khác liên quan đến việc thu, nộp, chứng từ thu, công khai chế độ thu lệ phí không quy định tại Thông tư này được thực hiện theo quy định tại các văn bản: Luật Phí và lệ phí; Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23 tháng 8 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Phí và lệ phí; Nghị định số 82/2023/NĐ-CP ngày 28 tháng 11 năm 2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23 tháng 8 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Phí và lệ phí; Luật Quản lý thuế; Nghị định số 126/2020/NĐ-

CP ngày 19 tháng 10 năm 2020 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý thuế; Nghị định số 91/2022/NĐ-CP ngày 30 tháng 10 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 126/2020/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2020 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý thuế; Nghị định số 11/2020/NĐ-CP ngày 20 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ quy định về thủ tục hành chính thuộc lĩnh vực Kho bạc Nhà nước; Nghị định số 123/2020/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2020 của Chính phủ quy định về hóa đơn, chứng từ; Nghị định số 70/2025/NĐ-CP ngày 20 tháng 3 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 123/2020/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2020 của Chính phủ quy định về hóa đơn, chứng từ và Thông tư số 32/2025/TT-BTC ngày 31 tháng 5 năm 2025 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện một số điều của Luật Quản lý thuế ngày 13 tháng 6 năm 2019, Nghị định số 123/2020/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2020 của Chính phủ quy định về hóa đơn, chứng từ, Nghị định số 70/2025/NĐ-CP ngày 20 tháng 3 năm 2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 123/2020/NĐ-CP.

Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày 20 tháng 11 năm 2025.

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

VĂN BẢN ĐỊA PHƯƠNG**Lạng Sơn ban hành Quyết định về việc quy định về cải tạo, chỉnh trang đối với các khu vực đô thị không bảo đảm hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ chữa cháy theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật trong hoạt động phòng cháy và chữa cháy**

Ngày 08/11/2025, UBND tỉnh Lạng Sơn đã ban hành Quyết định số 87/2025/QĐ-UBND về việc quy định về cải tạo, chỉnh trang đối với các khu vực đô thị không bảo đảm hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ chữa cháy theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật trong hoạt động phòng cháy và chữa cháy trên địa bàn tỉnh, với các nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh: Quyết định này quy định chi tiết điểm a khoản 6 Điều 55 Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ về cải tạo, chỉnh trang đối với các khu vực đô thị không bảo đảm hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ chữa cháy theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật trong hoạt động phòng cháy và chữa cháy trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn.

Đối tượng áp dụng:

- Quyết định này áp dụng đối với các cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân tham gia công tác cải tạo, chỉnh trang đối với các khu vực đô thị không bảo đảm hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ chữa cháy theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật trong hoạt động phòng cháy và chữa cháy trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn.
- Đối với các khu vực trước đây là đô thị (thị trấn cũ) nay đã sáp nhập thành xã, hiện có mật độ dân cư đông đúc nhưng chưa bảo đảm các

điều kiện về hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ chữa cháy theo quy định của pháp luật và quy chuẩn kỹ thuật hiện hành trong hoạt động phòng cháy và chữa cháy, thì áp dụng các quy định tại Quyết định này và các giải pháp về phòng cháy, chữa cháy phù hợp với điều kiện thực tế nhằm bảo đảm an toàn cho người dân và tài sản.

Nguyên tắc thực hiện:

- Tuân thủ quy định pháp luật về phòng cháy và chữa cháy, quy hoạch xây dựng và các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia có liên quan. Trường hợp các văn bản quy phạm pháp luật được viện dẫn trong Quyết định này được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì thực hiện theo các văn bản đó.
- Đối với các khu vực đô thị không bảo đảm hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ chữa cháy theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật trong hoạt động phòng cháy và chữa cháy phải phân loại và xác định theo cấp độ để ưu tiên xử lý khu vực có nguy cơ cháy nổ cao, ảnh hưởng đến an toàn cộng đồng.
- Thực hiện cải tạo, chỉnh trang theo lộ trình, kế hoạch tổng thể được UBND phê duyệt, bảo đảm sử dụng hiệu quả nguồn lực đầu tư công và xã hội hóa.
- Trường hợp khu vực không có khả năng cải tạo triệt để, phải có phương án kỹ thuật thay thế

như bố trí lối thoát hiểm, chống cháy lan... bảo đảm yêu cầu tối thiểu về an toàn cháy theo quy chuẩn hiện hành.

Tiêu chí xác định khu vực đô thị không bảo đảm hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ chữa cháy:

- Khu vực đô thị có đường giao thông chiều rộng < 3,5m, chiều cao < 4,5m, không đủ khả năng chịu tải trọng cho xe chữa cháy và không đảm bảo nguồn nước phục vụ chữa cháy.

- Khu vực đô thị có đường giao thông chiều rộng lớn hơn hoặc bằng 3,5m, chiều cao lớn hơn hoặc bằng 4,5m, đủ khả năng chịu tải trọng cho xe chữa cháy nhưng không đảm bảo nguồn nước phục vụ chữa cháy.

- Khu vực đô thị có đường giao thông chiều rộng lớn hơn hoặc bằng 3,5m, chiều cao lớn hơn hoặc bằng 4,5m, đủ khả năng chịu tải trọng cho xe chữa cháy và cháy nhưng có đường cắt dài hơn 46m mà không có chỗ quay đầu cho xe chữa cháy.

- Khu vực đô thị không có khả năng cải tạo, chỉnh trang là khu vực đô thị hiện hữu có mật độ xây dựng cao, không gian hạn chế, các công trình xây dựng đã ổn định không có khả năng mở rộng, nâng cấp đường giao thông hiện trạng và chưa đảm bảo nguồn nước phục vụ chữa cháy.

Quy định về cải tạo, chỉnh trang đối với các khu vực:

1. Đối với khu vực đô thị có đường giao thông chiều rộng < 3,5m, chiều cao < 4,5m không đủ khả năng chịu tải trọng cho xe chữa cháy và không đảm bảo nguồn nước phục vụ chữa cháy:

a) Nâng cấp, cải tạo hạ tầng giao thông:

- Mở rộng đường giao thông đạt chiều rộng tối thiểu 3,5m, chiều cao lớn hơn hoặc bằng 4,5m, đảm bảo khả năng chịu tải trọng cho xe chữa cháy theo quy định tại mục 6.2.1.1 QCVN 06:2022/BXD.

- Đối với các đoạn đường giao thông chỉ đủ cho 01 làn xe chạy, cứ ít nhất 100m phải bố trí đoạn đường mở rộng có chiều dài lớn hơn hoặc bằng 8m, chiều rộng lớn hơn hoặc bằng 7m để xe chữa cháy và các loại xe khác có thể tránh nhau theo quy định tại mục 6.5 QCVN 06:2022/BXD.

- Đối với đường cắt có chiều dài trên 46m thì phải bố trí bãi quay xe phù hợp với phương tiện chữa cháy ở địa phương theo quy định tại mục 6.2.5 QCVN 06:2022/BXD.

b) Bố trí nguồn nước chữa cháy:

- Trên mạng ống cấp nước đô thị, dọc theo các đường phố phải bố trí các họng lấy nước chữa cháy với khoảng cách tối đa 150m theo quy định tại mục 2.10.5 QCVN 01:2021/BXD.

- Đảm bảo lưu lượng nước chữa cháy theo mục 5.1.2 QCVN 06:2022/BXD. - Ở khu vực không có mạng cấp nước, phải bố trí bồn, bể trữ nước, bãi lấy nước, hồ thu nước tại hồ ao phục vụ cho cấp nước chữa cháy bảo đảm theo quy định tại 5.1.5 QCVN 06:2022/BXD.

2. Đối với khu vực đô thị có đường giao thông chiều rộng lớn hơn hoặc bằng 3,5m, chiều cao lớn hơn hoặc bằng 4,5m, đủ khả năng chịu tải trọng cho xe chữa cháy nhưng không đảm bảo nguồn nước phục vụ chữa cháy: Áp dụng các biện pháp bố trí nguồn nước chữa cháy như quy định tại điểm b khoản 1 Điều này.

3. Đối với khu vực đô thị có đường giao thông chiều rộng lớn hơn hoặc bằng 3,5m, chiều cao lớn hơn hoặc bằng 4,5m, đủ khả năng chịu tải trọng cho xe chữa cháy và đảm bảo nguồn nước phục vụ chữa cháy nhưng có đường cắt dài hơn 46m mà không có chỗ quay đầu cho xe chữa cháy. Bố trí bãi quay xe phù hợp với phương tiện chữa cháy ở địa phương cho các đường cắt dài trên 46m.

4. Đối với khu vực đô thị không có khả năng

cải tạo, chỉnh trang:

- Phải bố trí lối thoát hiểm, phương án chống cháy lan đảm bảo các yêu cầu về phòng cháy chữa cháy theo quy định hiện hành.

- Bố trí các bình chữa cháy di động hoặc họng lấy nước chữa cháy bổ sung tại các điểm tiếp cận được.

- Xây dựng các bể chứa nước chữa cháy với dung tích phù hợp để lắp được các máy bơm chữa cháy kích thước nhỏ.

Nguồn lực thực hiện:

- Việc cải tạo, chỉnh trang các khu vực đô thị không bảo đảm hạ tầng giao thông hoặc nguồn nước phục vụ chữa cháy được thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước và nguồn vốn huy động xã hội hóa theo quy định của pháp luật.

- Ngân sách nhà nước thực hiện:

- + Hỗ trợ đầu tư kết cấu hạ tầng thiết yếu (đường giao thông, hệ thống bể trữ nước, họng lấy nước chữa cháy...) trong trường hợp các khu vực không thể tự cân đối được nguồn lực.

- + Thực hiện theo kế hoạch đầu tư công trung hạn, hàng năm của tỉnh.

- Nguồn vốn xã hội hóa bao gồm:

- + Nguồn vốn của tổ chức, doanh nghiệp, hộ gia đình, cá nhân có công trình trong khu vực cần chỉnh trang.

- + Nguồn vốn lồng ghép trong các dự án đầu tư phát triển đô thị, chỉnh trang đô thị, phát triển nhà ở, dự án cải tạo hạ tầng kỹ thuật do các chủ đầu tư thực hiện.

- + Các nguồn tài trợ hợp pháp khác.

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

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 20 tháng 11 năm 2025.

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

Phú Thọ ra Quyết định Ban hành Quy định sử dụng chung cột treo cáp và chỉnh trang làm gọn cáp viễn thông trên địa bàn tỉnh

Ngày 11/11/2025, UBND tỉnh Phú Thọ đã ra Quyết định số 99/2025/QĐ-UBND Ban hành Quy định sử dụng chung cột treo cáp và chỉnh trang làm gọn cáp viễn thông trên địa bàn tỉnh Phú Thọ với các nội dung chính sau đây:

Phạm vi điều chỉnh: Quy định này quy định về việc quản lý, sử dụng chung cột treo cáp và chỉnh trang làm gọn cáp viễn thông, cáp thông tin (sau đây gọi chung là cáp viễn thông) nhằm đảm bảo an toàn hạ tầng viễn thông và bảo vệ cảnh quan môi trường, mỹ quan đô thị trên địa bàn tỉnh Phú Thọ.

Đối tượng áp dụng:

- Quy định này áp dụng cho các sở, ban, ngành có liên quan; UBND các xã, phường; các doanh nghiệp viễn thông, Internet, truyền hình cáp và các chủ sở hữu cột treo cáp, chủ sở hữu cáp viễn thông trên địa bàn tỉnh.

- Quy định này không áp dụng đối với cáp treo trong trường hợp khẩn cấp để đảm bảo thông tin liên lạc phục vụ công tác phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn và các trường hợp khẩn cấp liên quan đến an ninh, quốc phòng.

Nguyên tắc áp dụng:

- Triển khai sử dụng chung cột treo cáp và chỉnh trang làm gọn cáp viễn thông không được làm gián đoạn thông tin, không làm ảnh hưởng đến trật tự an toàn xã hội, không phá vỡ cảnh quan môi trường ảnh hưởng mỹ quan đô thị.

- Triển khai sử dụng chung cột treo cáp và chỉnh trang làm gọn cáp viễn thông phải tuân thủ các quy hoạch, quy chuẩn kỹ thuật chuyên ngành Khoa học và Công nghệ, Xây dựng, Công thương, Điện lực, đô thị và các ngành khác có liên quan; trường hợp các quy chuẩn áp dụng có sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng theo các quy chuẩn mới được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế.

- Các doanh nghiệp viễn thông có trách nhiệm tham gia và đóng góp kinh phí để thực hiện chỉnh trang, hạ ngầm đường cáp viễn thông của doanh nghiệp mình.

- Các hành vi vi phạm gây ảnh hưởng đến an toàn mạng cáp viễn thông, tùy theo mức độ sẽ bị xử lý theo quy định của pháp luật.

Quy định về triển khai mạng cáp treo viễn thông:

- Mạng cáp treo viễn thông được triển khai trong các trường hợp sau:

+ Những nơi đã có sẵn cột treo cáp nhưng chưa có công trình hạ tầng ngầm hoặc có nhưng không đáp ứng được yêu cầu kỹ thuật của tuyến cáp.

+ Những nơi chưa có quy hoạch đô thị, khu dân cư; chưa có đường giao thông hoặc kế hoạch mở đường giao thông.

+ Để cung cấp dịch vụ tạm thời phục vụ sửa chữa đường giao thông hoặc các công trình khác có liên quan.

- Mạng cáp treo viễn thông không được triển khai trong các trường hợp sau:

+ Trên những tuyến đường đã có công trình hạ tầng kỹ thuật ngầm đáp ứng yêu cầu sử dụng chung; trong khu du lịch, khu công

nghiệp, cụm công nghiệp, khu di tích lịch sử.

+ Khi dung lượng cáp treo viễn thông hiện có của doanh nghiệp trên các tuyến vẫn còn khả năng đáp ứng, cung cấp dịch vụ thì không được triển khai thêm đường cáp viễn thông trên cùng tuyến. Trường hợp không còn khả năng đáp ứng, cần thêm dung lượng cáp để cung cấp dịch vụ phải thay thế bằng loại cáp có dung lượng lớn hơn để không làm gia tăng số lượng cáp treo.

+ Những tuyến đường đã có kế hoạch thực hiện ngầm hóa trong năm hoặc có thông báo của cơ quan nhà nước. Các tuyến đường trong khu đô thị được xây dựng mới.

+ Chưa có thỏa thuận dùng chung với chủ sở hữu cột treo cáp.

+ Trên các cột đèn chiếu sáng (trừ trường hợp cột đèn chiếu sáng được thiết kế đồng thời là cột treo cáp).

Quy định về kỹ thuật treo cáp viễn thông

- Việc lắp đặt cáp viễn thông và các thiết bị phụ trợ khác trên hệ thống cột treo cáp phải tuân thủ theo quy định của Quy chuẩn QCVN 33:2019/BTTTT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về lắp đặt mạng cáp ngoại vi viễn thông ban hành kèm theo Thông tư số 20/2019/TT-BTTTT ngày 31 tháng 12 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Thông tin và Truyền thông (nay là Bộ Khoa học và Công nghệ); đồng thời phải tuân thủ quy định tại Điều 17, Luật Đường bộ số 25/2024/QH15.

- Khi treo cáp viễn thông không được quấn xung quanh cột; cáp dự phòng còn lại có chiều dài tối đa không quá 10m và phải được quấn thành đường tròn (đường kính nhỏ hơn 0,6m) đưa vào mặt sau của cột treo cáp, cách mặt đất tối thiểu là 3m và được cố định chắc chắn, mỹ quan vào thân cột; khoảng cách giữa 02 vòng cáp dự phòng của 01 chủ sở hữu cáp tối thiểu là 200m. Trường hợp cần bổ sung thêm tuyến

cáp mới phải thay thế bằng tổ hợp cáp có dung lượng lớn hơn theo quy định.

- Chiều cao đường dây cáp viễn thông đi phía trên đường bộ phải bảo đảm khoảng cách tối thiểu theo phương thẳng đứng tính từ điểm cao nhất của mặt đường đến điểm thấp nhất của đường dây không nhỏ hơn 5,5m.

- Cáp viễn thông khi treo phải đảm bảo kết cấu chịu lực của cột treo cáp; phải được bó gọn, đưa cáp vào gông hoặc giá đỡ; đảm bảo giới hạn an toàn của các công trình: đường sắt, đường ô tô, đê điều, khu vực an ninh, quốc phòng, sân bay theo quy định của pháp luật.

Quy định về sử dụng chung cột treo cáp viễn thông:

- Trên các tuyến đường đã có cột treo cáp thì không được triển khai hệ thống cột treo cáp viễn thông mới và phải sử dụng chung hạ tầng cột treo cáp. Việc quản lý, đầu tư xây dựng công trình cột treo cáp viễn thông dùng chung phải đúng quy chuẩn kỹ thuật và phù hợp với quy hoạch hạ tầng kỹ thuật viễn thông thụ động đã được phê duyệt.

- Chủ sở hữu công trình cột treo cáp phải có trách nhiệm tạo điều kiện cho các doanh nghiệp viễn thông khác sử dụng chung hạ tầng kỹ thuật để treo cáp viễn thông theo quy định.

- Sử dụng chung cột treo cáp viễn thông phải đảm bảo tiết kiệm chi phí đầu tư, phù hợp, công bằng, hiệu quả; đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp giữa chủ sở hữu cột treo cáp viễn thông

dùng chung và chủ sở hữu cáp treo viễn thông.

- Khi lắp đặt các tuyến cáp treo hoặc thiết bị phụ trợ vào cột treo cáp dùng chung phải đảm bảo cho hoạt động bình thường của hệ thống đã có và phải được chủ sở hữu cột treo cáp chấp thuận bằng văn bản.

- Trong các trường hợp cụ thể nhằm đảm bảo an toàn giao thông, đảm bảo mỹ quan đô thị, phục vụ các nhiệm vụ chính trị khác thì UBND tỉnh sẽ quyết định việc dùng chung cột treo cáp viễn thông theo quy định.

- Giá thuê công trình cột treo cáp viễn thông dùng chung (đối với công trình đầu tư ngoài nguồn ngân sách nhà nước) do các bên tự thỏa thuận. Trường hợp các bên không đạt được thỏa thuận thì Sở Khoa học và Công nghệ chủ trì, phối hợp với các cơ quan tổ chức hiệp thương giá thuê theo quy định tại Thông tư 07/2024/TT-BTTTT ngày 02 tháng 7 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Thông tin và Truyền thông.

Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc Sở Khoa học và Công nghệ; Thủ trưởng các sở, ban, ngành; 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 kể từ ngày 01 tháng 12 năm 2025.

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



Hội đồng Kiểm tra Nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng hợp đánh giá kết quả nghiệm thu hoàn thành đưa vào sử dụng đối với công trình Nhà máy điện Nhơn Trạch 4

Ngày 3/12/2025, Hội đồng Kiểm tra Nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng (Hội đồng) đã tổ chức họp đánh giá kết quả nghiệm thu hoàn thành đưa vào sử dụng đối với công trình Nhà máy điện Nhơn Trạch 4 thuộc dự án Nhà máy điện Nhơn Trạch 3 và Nhơn Trạch 4 do Tổng Công ty Điện lực dầu khí Việt Nam (PV Power) làm chủ đầu tư dưới sự chủ trì của Thứ trưởng Bộ Xây dựng Phạm Minh Hà - Phó Chủ tịch Thường trực Hội đồng.

Tham dự buổi nghiệm thu còn có ông Hoàng Hải - Cục trưởng Cục Giám định nhà nước về chất lượng công trình xây dựng, Bộ Xây dựng, Ủy viên Thường trực Hội đồng; các thành viên Hội đồng và đại diện đơn vị giám sát thi công xây dựng, Tổng thầu EPC.

Dự án Nhà máy điện Nhơn Trạch 3 và Nhơn Trạch 4 là dự án đầu tiên tại Việt Nam được thiết kế sử dụng khí LNG theo Quy hoạch điện VIII, thuộc dự án quan trọng quốc gia được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 234/QĐ-TTg ngày 27/2/2019.

Dự án được xây dựng tại Khu công nghiệp Ông Kèo, xã Phước Khánh, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai (nay thuộc xã Đại Phước, tỉnh Đồng Nai) với công suất thô 1.624MW gồm 2 Nhà máy, mỗi nhà máy điện có công suất 812MW, sử dụng Tuabin khí chu trình hỗn hợp, được thiết kế sử dụng chung một số hạng mục như: nhà điều khiển trung tâm, nhà khí nén, điều chế hydro, lò hơi phụ, nhà hành chính... cấu hình mỗi nhà máy là 1-1-1 (1 tuabin khí - 1 lò thu hồi nhiệt - 1 tuabin hơi), nhiên liệu sử dụng là khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) được cấp từ kho cảng LNG Thị Vải. Nhà máy điện Nhơn Trạch 3 và các hạng mục dùng chung



Thứ trưởng Bộ Xây dựng Phạm Minh Hà - Phó Chủ tịch Thường trực Hội đồng phát biểu tại cuộc họp.

thuộc dự án đã được Hội đồng chấp thuận kết quả nghiệm thu có điều kiện đưa vào vận hành phát điện thương mại.

Theo báo cáo của Chủ đầu tư, đến thời điểm hiện tại, toàn bộ các hạng mục công trình thuộc dự án đã hoàn thành theo đúng thiết kế được phê duyệt. Nhà máy điện Nhơn Trạch 4 đã hoàn tất công tác thử nghiệm chạy tin cậy 72 giờ với các thông số kỹ thuật vận hành nằm trong giới hạn cho phép. Công trình đã cơ bản đáp ứng các yêu cầu chất lượng, đủ điều kiện để đưa vào vận hành phát điện thương mại.

Từ năm 2022 đến nay, Hội đồng đã tổ chức 8 đợt kiểm công tác nghiệm thu của Chủ đầu tư trong quá trình thi công xây dựng (Cơ quan Thường trực Hội đồng 7 đợt, Hội đồng 1 đợt). Qua các đợt kiểm tra, Cơ quan Thường trực Hội đồng đã ban hành thông báo kết quả kiểm tra kịp thời phát hiện những tồn tại, thiếu sót trong quá trình triển khai dự án, góp phần kiểm soát chặt chẽ hơn về chất lượng công trình. Đến nay, tình hình thi công xây dựng, công tác quản lý

chất lượng cơ bản đáp ứng yêu cầu thiết kế và tuân thủ theo quy định của pháp luật.

Theo đánh giá của Hội đồng, Chủ đầu tư đã thực hiện đầy đủ các thủ tục pháp lý trong đầu tư xây dựng như đánh giá tác động môi trường, thẩm định thiết kế cơ sở, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công, thẩm duyệt thiết kế phòng cháy chữa cháy, chấp thuận kết quả nghiệm thu về phòng cháy chữa cháy, giấy phép môi trường và các giấy phép khác có liên quan. Tổ chuyên gia Hội đồng nhận định chất lượng tổng thể công trình cơ bản phù hợp với yêu cầu thiết kế. Hiện còn một số tồn tại đã được Chủ đầu tư và các bên liên quan, có kế hoạch hoàn thiện mà không làm ảnh hưởng đến khả năng vận hành và khai thác an toàn của Nhà máy điện Nhơn Trạch 4.

Sau khi nghe ý kiến của các bên liên quan, phát biểu kết luận cuộc họp, Phó Chủ tịch Thường trực Hội đồng, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Phạm Minh Hà ghi nhận và đánh giá cao những nỗ lực, cố gắng của Chủ đầu tư, các nhà thầu, đơn vị tư vấn cùng toàn bộ lực lượng tham gia xây dựng dự án Nhà máy điện Nhơn Trạch 3 và Nhơn Trạch 4, sớm đưa công trình vào khai thác, sử dụng, đóng góp nguồn thu ngân sách cho địa phương. Thứ trưởng Phạm Minh Hà đánh giá hồ sơ pháp lý của dự án đã cơ bản đầy đủ, đáp ứng các quy định hiện hành và đề nghị Cơ quan Thường trực Hội đồng hoàn thiện các thủ tục để chấp thuận kết quả nghiệm thu có điều kiện đưa vào phát điện thương mại Nhà



Thứ trưởng Phạm Minh Hà - Phó Chủ tịch Thường trực Hội đồng kiểm tra thực tế công trình.

máy điện Nhơn Trạch 4.

Thứ trưởng Phạm Minh Hà cũng đề nghị Chủ đầu tư cần rà soát, tập hợp và lưu trữ đầy đủ hồ sơ hoàn thành công trình theo quy định; tiếp tục thực hiện chạy thử nghiệm cho Nhà máy điện Nhơn Trạch 4 theo kế hoạch, tiến độ quy định của Hợp đồng EPC đã ký kết; tổ chức rà soát, khắc phục các tồn tại theo kết quả nghiệm thu của Chủ đầu tư và các bên liên quan; tiếp tục thực hiện công tác quan trắc, theo dõi và vận hành công trình theo đúng các quy định hiện hành, đảm bảo an toàn trong quá trình khai thác, sử dụng; tổ chức nghiệm thu hoàn thành đồng bộ 2 nhà máy và cáo kết quả về Hội đồng để xem xét chấp thuận kết quả nghiệm thu hoàn thành toàn bộ dự án.

Trần Hà

Nghiệm thu các dự thảo Tiêu chuẩn quốc gia do Viện Vật liệu xây dựng thực hiện

Ngày 5/12/2025, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng tổ chức cuộc họp Hội đồng Tư vấn đánh giá, nghiệm thu kết quả thực hiện Nhiệm vụ khoa học và công nghệ do Viện Vật liệu xây dựng thực hiện, đó là biên soạn 11 dự thảo Tiêu chuẩn quốc gia (TCVN) về Viên xây - Phương

pháp thử, bao gồm:

Phần 2: Xác định tỷ lệ diện tích rỗng của viên xây bê tông cốt liệu bằng phương pháp in trên giấy;

Phần 3: Xác định thể tích thực và độ rỗng của viên xây đất sét nung bằng phương pháp

cân thủy tĩnh;

Phần 4: Xác định khối lượng riêng, khối lượng thể tích và độ rỗng tổng, độ rỗng hở của viên xây đá tự nhiên;

Phần 5: Xác định hàm lượng muối hoạt tính hòa tan của viên xây đất sét nung;

Phần 10: Xác định độ ẩm của viên xây canxi silicat và bê tông khí chưng áp;

Phần 11: Xác định độ hút nước mao dẫn của viên xây bê tông cốt liệu, bê tông khí chưng áp, đá nhân tạo và đá tự nhiên và tốc độ hút nước ban đầu của viên xây đất sét nung;

Phần 14: Xác định hệ số giãn nở ẩm của viên xây bê tông cốt liệu và đá nhân tạo;

Phần 15: Xác định độ thấm hơi nước của viên xây bê tông khí chưng áp;

Phần 18: Xác định độ bền băng giá của viên xây canxi silicat;

Phần 19: Xác định hệ số giãn nở ẩm của viên xây đất sét nung có lỗ rỗng ngang lớn;

Phần 22: Xác định độ bền băng giá của viên xây đất sét nung.

Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và vật liệu xây dựng Lê Văn Kế - Phó Chủ tịch Hội đồng, chủ trì cuộc họp.

Bảo vệ kết quả thực hiện Nhiệm vụ trước Hội đồng, thay mặt nhóm nghiên cứu, ThS. Nguyễn Minh Quỳnh nêu rõ lý do và sự cần thiết phải rà soát, biên soạn và hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn quốc gia liên quan đến viên xây. Trong bối cảnh yêu cầu quản lý chất lượng vật liệu xây dựng ngày càng cao, thị trường sản xuất viên xây đang mở rộng với sự đa dạng về công nghệ, kích thước, chủng loại, việc hoàn thiện bộ tiêu chuẩn phương pháp thử là hết sức cấp thiết nhằm bảo đảm tính thống nhất, nâng cao chất lượng sản phẩm, hỗ trợ cơ quan quản lý, tổ chức đánh giá, kiểm định và tạo cơ sở pháp lý để doanh nghiệp nâng cao chất lượng sản phẩm.

Theo nhóm nghiên cứu, quá trình biên soạn 11 dự thảo tiêu chuẩn nêu trên được thực hiện trên cơ sở tham khảo chính từ EN 772, có sự kế



Nghiệm thu các dự thảo Tiêu chuẩn quốc gia do Viện Vật liệu xây dựng thực hiện.

thừa chọn lọc từ hệ thống tiêu chuẩn hiện hành, đồng thời cập nhật, đối chiếu và tham chiếu có chọn lọc các tiêu chuẩn quốc tế.

Các tài liệu nguồn được phân tích để lựa chọn phương pháp thử phù hợp với điều kiện Việt Nam, bảo đảm tính khả thi khi áp dụng tại các cơ sở kiểm nghiệm, đồng thời đảm bảo mức độ tương thích cao với tiêu chuẩn quốc tế nhằm tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong hoạt động xuất khẩu và hội nhập.

Công tác biên soạn được thực hiện theo đúng trình tự quy định: nghiên cứu tổng quan; xác định phạm vi; xây dựng cấu trúc từng tiêu chuẩn; đối chiếu nội dung kỹ thuật; tổ chức các buổi xin ý kiến chuyên gia và doanh nghiệp; thực nghiệm kiểm chứng phương pháp; hoàn thiện bản thảo và lập hồ sơ thuyết minh. Nhờ đó, 11 dự thảo tiêu chuẩn bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất giữa các chỉ tiêu, tránh trùng lặp và phù hợp với đặc thù sản phẩm viên xây trong nước.

Đây là nhóm tiêu chuẩn có vai trò đặc biệt quan trọng trong hệ thống tiêu chuẩn vật liệu xây dựng, giúp chuẩn hóa các phương pháp thử, nâng cao chất lượng đánh giá, kiểm định và tạo nền tảng để xây dựng tiếp các tiêu chuẩn yêu cầu kỹ thuật và tiêu chuẩn sản phẩm trong giai đoạn tiếp theo.

Tại cuộc họp, các chuyên gia thành viên Hội đồng đánh giá cao tinh thần nghiêm túc và nỗ lực của nhóm nghiên cứu. Các sản phẩm của

nhiệm vụ được thực hiện đầy đủ theo hợp đồng, cấu trúc dự thảo tiêu chuẩn rõ ràng, nội dung kỹ thuật phù hợp và có sự tham khảo đầy đủ các nguồn tài liệu gốc.

Các thành viên Hội đồng lưu ý nhóm nghiên cứu cần bổ sung một số nội dung để làm rõ hơn cơ sở khoa học, đặc biệt là đối chiếu phạm vi áp dụng từng tiêu chuẩn; hoàn thiện phần thuật ngữ, định nghĩa; rà soát tính thống nhất giữa các tiêu chuẩn trong bộ; biên tập báo cáo tổng kết súc tích, khoa học hơn; rà soát các thuật ngữ khoa học chuyên ngành.

Kết luận cuộc họp, Phó Chủ tịch Hội đồng Lê Văn Kế ghi nhận các nỗ lực của nhóm nghiên cứu thuộc Viện Vật liệu xây dựng trong

quá trình triển khai, thực hiện nhiệm vụ theo hợp đồng; đồng thời đánh giá đây là bộ tiêu chuẩn có ý nghĩa quan trọng trong công tác quản lý chất lượng vật liệu xây dựng.

Ông đề nghị nhóm nghiên cứu tiếp thu đầy đủ các ý kiến góp ý của Hội đồng, rà soát, chỉnh sửa một số thuật ngữ, số liệu cần thiết và sớm hoàn thiện Báo cáo tổng kết để trình Bộ xem xét các bước tiếp theo theo quy định.

Hội đồng thống nhất bỏ phiếu nghiệm thu kết quả thực hiện nhiệm vụ biên soạn 11 dự thảo TCVN nêu trên, với kết quả đều đạt loại Khá.

Trần Phong

Nghiệm thu Nhiệm vụ khoa học và công nghệ do Trung tâm Nghiên cứu năng lượng và tăng trưởng xanh thực hiện

Ngày 6/12/2025, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng tổ chức cuộc họp Hội đồng Tư vấn đánh giá nghiệm thu kết quả thực hiện Nhiệm vụ khoa học và công nghệ “Rà soát, đề xuất, cập nhật mục tiêu, biện pháp trong Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) của ngành Xây dựng”, do Trung tâm Nghiên cứu năng lượng và tăng trưởng xanh (CEGR) thực hiện. Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và vật liệu xây dựng Nguyễn Hữu Tiến - Chủ tịch Hội đồng chủ trì cuộc họp.

Bảo vệ kết quả thực hiện Nhiệm vụ trước Hội đồng, thay mặt nhóm nghiên cứu, ThS. Nguyễn Thanh Mai - Chủ trì Nhiệm vụ nêu rõ bối cảnh và sự cần thiết rà soát, đề xuất, cập nhật mục tiêu, biện pháp trong Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) của ngành Xây dựng, vì ngành Xây dựng là một trong những lĩnh vực tiêu thụ lớn năng lượng, sử dụng nhiều tài nguyên và phát thải đáng kể khí nhà kính.

Mặt khác, hiện nay Việt Nam đang triển khai mạnh mẽ các cam kết quốc tế về ứng phó biến đổi khí hậu, trong đó có mục tiêu đạt phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050.

Nhiệm vụ được triển khai với mục tiêu đánh giá toàn diện hiện trạng thực hiện các biện pháp giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực xây dựng theo NDC đã được cập nhật; rà soát mức độ phù hợp, tính khả thi của các mục tiêu và giải pháp đang áp dụng; đồng thời đề xuất phương án cập nhật, điều chỉnh các mục tiêu và biện pháp theo hướng bảo đảm hiệu quả giảm phát thải, phù hợp với lộ trình phát triển kinh tế xã hội, trình độ khoa học công nghệ và năng lực tổ chức thực hiện của ngành Xây dựng trong giai đoạn tới.

Theo ThS. Nguyễn Thanh Mai, trong quá trình thực hiện Nhiệm vụ, nhóm nghiên cứu đã tập trung tổng hợp, phân tích hệ thống văn bản pháp luật, chiến lược, quy hoạch và chương

trình hành động liên quan đến giảm phát thải khí nhà kính của ngành Xây dựng; đồng thời rà soát các mục tiêu, chỉ tiêu và biện pháp đã được đưa ra trong NDC hiện hành; đánh giá mức độ đóng góp của từng nhóm giải pháp đối với mục tiêu giảm phát thải chung.

Bên cạnh đó, nhóm nghiên cứu tiến hành thu thập, chuẩn hóa số liệu, tiếp cận có chọn lọc các phương pháp đánh giá, tính toán phát thải phù hợp với đặc thù ngành, bảo đảm sự thống nhất với hệ thống kiểm kê khí nhà kính quốc gia và các hướng dẫn kỹ thuật hiện hành. Việc lựa chọn địa điểm nghiên cứu, các hướng tuyến và phạm vi phân tích cũng được nhóm tập trung thực hiện, nhằm bảo đảm kết quả đánh giá có tính đại diện, khả năng so sánh và phục vụ trực tiếp cho công tác quản lý nhà nước.

Từ các kết quả nghiên cứu, nhóm đề xuất phương án cập nhật mục tiêu và hệ thống biện pháp giảm phát thải khí nhà kính của ngành Xây dựng trong NDC theo hướng làm rõ hơn vai trò của từng lĩnh vực, từng nhóm giải pháp trọng tâm; tăng cường tính khả thi về kỹ thuật, kinh tế và tổ chức thực hiện; đồng thời bảo đảm sự đồng bộ với các chiến lược, chương trình hành động về biến đổi khí hậu, tăng trưởng xanh, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả mà Bộ Xây dựng đang triển khai.

Tại cuộc họp, các chuyên gia thành viên Hội đồng thống nhất với sự cần thiết thực hiện Nhiệm vụ trong bối cảnh yêu cầu rà soát, cập nhật NDC quốc gia ngày càng trở nên cấp bách. Hội đồng đánh giá nhóm nghiên cứu đã bám sát mục tiêu, nội dung và đề cương được phê duyệt; hoàn thành đầy đủ các đề mục của Nhiệm vụ theo đúng tiến độ được giao; cách tiếp cận hợp lý, phù hợp với chức năng quản lý nhà nước và thực tiễn tổ chức thực hiện của ngành Xây dựng.

Bên cạnh đó, Hội đồng cũng đề nghị nhóm



Nghiệm thu Nhiệm vụ khoa học và công nghệ do Trung tâm Nghiên cứu năng lượng và tăng trưởng xanh.

nghiên cứu tiếp tục rà soát, cập nhật và chuẩn hóa hệ thống số liệu sử dụng trong báo cáo, bảo đảm tính nhất quán và độ tin cậy; chỉnh sửa, biên tập lại một số nội dung, khắc phục lỗi kỹ thuật, lỗi đánh máy nhằm nâng cao chất lượng Báo cáo tổng kết.

Kết luận cuộc họp, Chủ tịch Hội đồng Nguyễn Hữu Tiến ghi nhận sự nghiêm túc, trách nhiệm và nỗ lực của nhóm nghiên cứu trong quá trình thực hiện Nhiệm vụ theo hợp đồng được giao; đồng thời nhấn mạnh, kết quả Nhiệm vụ có giá trị tham khảo quan trọng, góp phần hỗ trợ Bộ Xây dựng trong việc hoàn thiện các mục tiêu, biện pháp giảm phát thải khí nhà kính, nâng cao chất lượng đóng góp của ngành trong NDC cập nhật của Việt Nam.

Chủ tịch Hội đồng Nguyễn Hữu Tiến tổng hợp các ý kiến góp ý của các chuyên gia thành viên Hội đồng, đồng thời bổ sung một số nội dung và đề nghị nhóm nghiên cứu tiếp thu đầy đủ, sớm hoàn thiện Báo cáo tổng kết Nhiệm vụ theo đúng yêu cầu chuyên môn và quy định hiện hành.

Hội đồng nhất trí bỏ phiếu nghiệm thu Nhiệm vụ, với kết quả đạt loại Khá.

Trần Triều Phong

Trải nghiệm hành trình “Không điểm chạm” tại nhà ga T2 Nội Bài mở rộng

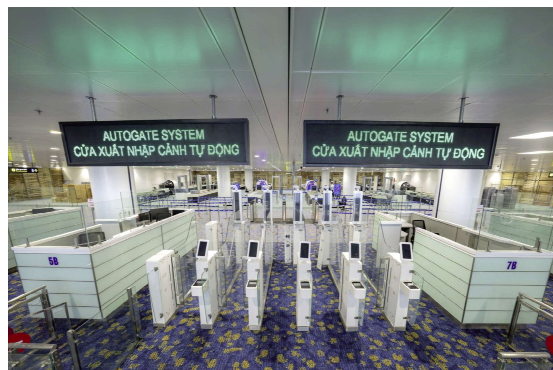
Từ ngày 19/12/2025, cùng với sự kiện khánh thành dự án mở rộng Nhà ga hành khách T2, Cảng hàng không Quốc tế (HKQT) Nội Bài từng bước triển khai mô hình "Sân bay thông minh" (Smart Airport).

Theo đó, lần đầu tiên, hành khách quốc tế sẽ được trải nghiệm quy trình làm thủ tục tự động hóa gần như toàn trình tại khu vực mở rộng, giúp rút ngắn đáng kể thời gian chờ đợi. (Lưu ý: Tại các khu vực sảnh hiện hữu, quy trình phục vụ vẫn được duy trì theo phương thức truyền thống để đảm bảo sự linh hoạt cho mọi đối tượng hành khách).

Hành trình trải nghiệm "diện mạo mới" của T2 bắt đầu ngay từ khi hành khách bước vào của khu vực checkin. Ngay tại các cửa vào nhà ga, hành khách được hỗ trợ tra cứu thông tin thông minh bởi hệ thống màn hình đa năng. Thiết bị này tích hợp tính năng cảm ứng (touch-screen), cho phép hành khách tự tra cứu nhanh thông tin chuyến bay, vị trí các quầy làm thủ tục, tìm kiếm sơ đồ nhà ga, vị trí nhà hàng và các dịch vụ tiện ích chỉ với vài thao tác chạm đơn giản.

Khi bước vào khu vực check-in, thay vì phải xếp hàng chờ đợi tại các quầy thủ tục truyền thống, hành khách có thể chủ động tiến thẳng đến khu vực bố trí 24 Kiosk Check-in (tại đảo A/B và K/L) để tự chọn chỗ ngồi và in thẻ lên tàu bay. Ngay sau đó, hệ thống 24 quầy gửi hành lý tự động (Self Bag Drop) sẽ hỗ trợ hành khách tự thao tác cân, in và dán thẻ hành lý chỉ trong tích tắc. Toàn bộ quá trình diễn ra nhanh chóng, giúp hành khách hoàn toàn làm chủ thời gian của mình mà không phụ thuộc vào nhân viên phục vụ.

Ngoài ra, tại các quầy thủ tục truyền thống, Cảng HKQT Nội Bài đã lắp đặt hệ thống thiết bị nhận diện sinh trắc học dành cho hành khách



Làn xuất cảnh tự động 1.



Hệ thống máy soi chiếu hành lý xách tay hiện đại.

quốc tịch Việt Nam có hộ chiếu gắn chip. Thiết bị đọc hộ chiếu gắn chip cùng với thiết bị nhận diện sinh trắc khuôn mặt sẽ giúp cho thông tin của hành khách được kết nối với cơ sở dữ liệu qua đó các khâu làm thủ tục sẽ nhanh chóng, chính xác, nâng cao trải nghiệm cho hành khách.

Đối với khu vực kiểm soát, hành khách sẽ cảm nhận rõ rệt sự thay đổi nhờ quy trình công nghệ liên hoàn. Tại điểm chạm đầu tiên vào khu vực hạn chế (Veripax 1), hệ thống autogate áp dụng sinh trắc học nhận diện khuôn mặt (Biometrics) sẽ tự động đối khớp dữ liệu và mở cửa chỉ trong vòng 1-3 giây, thay thế hoàn toàn việc kiểm tra thủ công. Tiếp đó, hành khách di chuyển qua hệ thống cổng kiểm soát xuất cảnh tự động

(Autogate) và tiếp tục xác thực khuôn mặt lần 2 (veripax 2) trước khi vào soi chiếu an ninh.

Việc thí điểm áp dụng sinh trắc học nhận diện khuôn mặt (Biometrics) tại Nhà ga hành khách T2 được xem là dấu ấn quan trọng, đánh dấu bước tiến mới trong chuyển đổi số toàn diện của Cảng hàng không quốc tế Nội Bài. Công nghệ này giúp hành khách rút ngắn tối đa thời gian chờ đợi, tạo nên một hành trình liền mạch "không điểm chạm" và nâng cao trải nghiệm của hành khách qua Cảng.

Tại khu vực soi chiếu an ninh, các thiết bị thế hệ mới giúp quy trình trở nên nhẹ nhàng và nhanh chóng hơn:

Đối với hành lý: Hệ thống máy soi cắt lớp

920CT 3D hỗ trợ phân tích hình ảnh đa chiều, giúp nhân viên an ninh kiểm tra kỹ lưỡng mà không bỏ sót các vật phẩm nguy hiểm.

Đối với hành khách: Thiết bị cổng từ kết hợp với máy quét cơ thể (Body Scanner) có tốc độ xử lý vượt trội. Hệ thống này giúp phát hiện chính xác vật thể (cả kim loại và phi kim loại) giấu trong người, hỗ trợ nhân viên xác định điểm cần kiểm tra nhanh nhất. Đặc biệt, hình ảnh hiển thị trên màn hình là 'avatar trung tính', giúp đảm bảo tôn trọng quyền riêng tư tối đa, mang lại cảm giác thoải mái và yên tâm cho hành khách khi qua cửa an ninh.

Kiều Anh

Trung Quốc thúc đẩy quá trình chuyển đổi năng lượng toàn cầu thông qua hợp tác xanh

Thông tin từ một cuộc họp báo gần đây do Văn phòng Thông tin Quốc vụ viện Trung Quốc tổ chức về những thành tựu phát triển năng lượng chất lượng cao trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 (2021-2025) cho biết, Trung Quốc sẽ đạt được các mục tiêu phát triển năng lượng quan trọng bao gồm cả tổng công suất sản xuất năng lượng và tỷ trọng năng lượng phi hóa thạch trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 (2021-2025) đúng tiến độ.

Quốc gia này nắm giữ hơn 40% bằng sáng chế năng lượng mới của thế giới và việc xuất khẩu năng lượng gió và các sản phẩm quang điện đã giúp các quốc gia khác cắt giảm lượng khí thải carbon khoảng 4,1 tỷ tấn.

Buổi họp báo nhấn mạnh rằng Trung Quốc đang có những bước tiến đáng kể trong phát triển xanh và carbon thấp. Những nỗ lực của Trung Quốc không chỉ thúc đẩy tăng trưởng xanh trong nước mà còn được công nhận rộng rãi vì những đóng góp của nước này vào quá trình chuyển đổi sang carbon thấp trên toàn thế giới.

Vạch ra con đường riêng biệt hướng tới

quá trình chuyển đổi xanh

Trong những năm gần đây, Trung Quốc đã vạch ra lộ trình chuyển đổi năng lượng phù hợp với điều kiện quốc gia, phù hợp với xu hướng phát triển toàn cầu và đáp ứng nhu cầu cấp thiết của thời đại.

Tại cảng Thiên Tân, cảng thông minh không phát thải carbon đầu tiên trên thế giới đã phá kỷ lục về năng suất. Tại cảng than Vịnh Mai Châu, tỉnh Phúc Kiến, đông nam Trung Quốc, thiết bị chạy bằng dầu đã được chuyển đổi sang chạy bằng điện, các bến tàu hiện đang sử dụng năng lượng xanh, và việc xử lý hàng rời đã chuyển sang vận hành bằng container.

Tại tỉnh Thanh Hải, tây bắc Trung Quốc, nhà máy điện kết hợp thủy điện - năng lượng mặt trời Longyangxia đã giúp giảm lượng khí thải carbon hàng năm khoảng 1,23 triệu tấn thông qua sản lượng năng lượng sạch của mình.

Từ các cảng sử dụng năng lượng hydro đến các dự án năng lượng trên cao, sự phát triển năng lượng sạch của Trung Quốc đang mở rộng nhanh chóng. Ngày nay, Trung Quốc đã



Tua bin gió quay trong một trang trại gió ở thị trấn Miên Xuyên, Cửu Giang, tỉnh Giang Tây, phía Đông Trung Quốc. (Ảnh/Chu Hải Bằng)



Tua bin gió sẵn sàng xuất khẩu tại một nhà ga ở Liên Vân Cảng, tỉnh Giang Tô, miền Đông Trung Quốc, ngày 11/7/2025. (Ảnh/Wang Chun)

thiết lập mạng lưới sạc xe điện (EV) lớn nhất thế giới, với tỉ lệ hai trạm sạc cho năm xe. Nước này cũng đã xây dựng hệ thống năng lượng tái tạo lớn nhất và phát triển nhanh nhất thế giới, với tỷ trọng năng lượng tái tạo trong tổng công suất phát điện lắp đặt tăng từ 40% lên khoảng 60%.

Gim Huay Neo, giám đốc điều hành Diễn đàn Kinh tế Thế giới, nhận xét rằng Trung Quốc đã đạt được tiến bộ đáng kể trong quá trình chuyển đổi năng lượng trong nước và sẽ đóng vai trò lớn hơn nữa trong việc định hình một tương lai năng lượng bền vững, an toàn và toàn diện.

Lãnh đạo toàn cầu về năng lượng sạch

Chuyển đổi xanh của Trung Quốc đang thúc đẩy quá trình chuyển đổi năng lượng toàn cầu. Quốc gia này cũng đứng đầu thế giới về lắp đặt điện gió trong 15 năm liên tiếp và về lắp đặt điện mặt trời trong 10 năm liên tiếp. Vào tháng 5/2025, Trung Quốc đã trở thành quốc gia đầu tiên vượt qua mốc lưu trữ 1 terawatt công suất quang điện, đánh dấu một cột mốc mới trong phát triển năng lượng mới toàn cầu và nhận được sự hoan nghênh rộng rãi trên toàn thế giới.

Năng lực xanh ngày càng tăng của Trung Quốc cũng đang thúc đẩy hợp tác năng lượng toàn cầu. Tại Thái Lan, công nghệ biến tần của Trung Quốc đã giúp Đại học Mahidol xây dựng một khuôn viên trường gần như không phát thải carbon. Tại Ghana, mô hình quang điện nông nghiệp do Trung Quốc giới thiệu đang thúc đẩy



Một trạm sạc xe điện (EV) sử dụng năng lượng gió-năng lượng mặt trời ở huyện Dawu, Xiaogan, tỉnh Hồ Bắc, miền Trung Trung Quốc. (Ảnh/Hu Xuejun)

sự kết hợp giữa năng lượng mặt trời và nông nghiệp. Tại Kiribati, các trang trại nước sử dụng năng lượng mặt trời do Trung Quốc đầu tư đang cải thiện sinh kế địa phương đồng thời thúc đẩy việc áp dụng năng lượng sạch.

Bằng cách liên tục nâng cấp công nghệ và mở rộng ứng dụng, Trung Quốc đang giúp năng lượng xanh dễ tiếp cận hơn trên toàn thế giới và mang lại lợi ích hữu hình cho các quốc gia khác.

Chung tay nỗ lực chuyển đổi xanh toàn cầu

Chuyển đổi xanh là con đường mà nhân loại phải cùng nhau bước đi. Nó không nên được định hình như một cuộc cạnh tranh có tổng bằng không. Phát triển xanh của Trung Quốc không

phải là kết quả của một "cuộc đua năng lượng", mà là một nỗ lực bao trùm, nhấn mạnh hợp tác hơn cạnh tranh và trao quyền hơn đàn áp.

Là quốc gia xuất khẩu công nghệ năng lượng sạch lớn nhất thế giới, các sản phẩm điện gió và quang điện của Trung Quốc đã có mặt tại hơn 200 quốc gia và khu vực. Trung Quốc đã hợp tác với hơn 100 quốc gia và khu vực trong các dự án năng lượng xanh, tạo ra 46% việc làm trong lĩnh vực năng lượng tái tạo trên toàn thế giới.

Theo trang web Carbon Brief có trụ sở tại

Anh, chỉ riêng việc Trung Quốc xuất khẩu tấm pin mặt trời, tua-bin gió và pin xe điện vào năm 2024 đã giúp giảm 1% lượng khí thải carbon ra nước ngoài.

Trong thập kỷ qua, Trung Quốc đã giúp giảm 60% chi phí năng lượng gió và 80% chi phí năng lượng mặt trời trên toàn cầu, giúp năng lượng sạch trở nên dễ tiếp cận hơn với tất cả mọi người.

Theo Nhân dân nhật báo tháng 8/2025

ND Đức Toàn

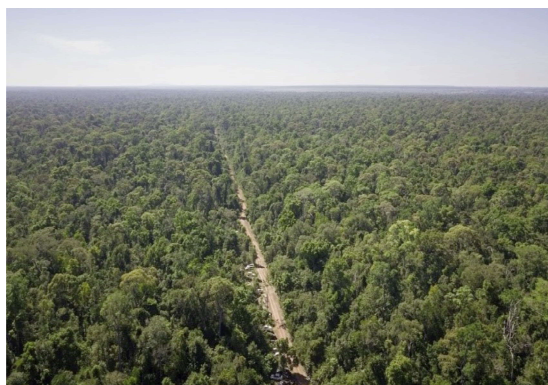
Campuchia triển khai các chiến lược quốc gia để giải quyết khô hạn và quản lý nước chống chịu tác động của biến đổi khí hậu

Trong bối cảnh áp lực khí hậu ngày càng gia tăng và mùa khô kéo dài, Campuchia đã chính thức khởi động hai chiến lược quốc gia mang tính đột phá nhằm giải quyết những thách thức cấp bách nhất về nước.

Việc triển khai Kế hoạch Hành động Quốc gia Campuchia về Quản lý và Thích ứng với Hạn hán 2025-2030 và Kế hoạch Hành động Campuchia về Quản lý Tài nguyên Nước Tích hợp và Chống chịu với Biến đổi Khí hậu (IWRM) 2026-2030 đánh dấu một kỷ nguyên mới trong cam kết của quốc gia này đối với quản trị nước bền vững và khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu.

Sự kiện do Bộ Tài nguyên Nước và Khí tượng (MoWRAM) chủ trì, với sự tham gia của các quan chức cấp cao, các bên liên quan chủ chốt trong nước cũng như các đối tác quốc tế đã hỗ trợ việc xây dựng các kế hoạch này, cụ thể là Tổ chức Khí tượng Thế giới (WMO), Đối tác Nước Toàn cầu Đông Nam Á (GWP-SEA) và GWP Campuchia.

Hai kế hoạch hành động được xây dựng dưới sự lãnh đạo của Bộ Tài nguyên Nước và Khí tượng (MoWRAM), với sự hỗ trợ từ các đối



Khu bảo tồn hoang dã Prey Lang tăng khả năng hấp thụ carbon và phục hồi hệ sinh thái.

tác quốc tế, mang đến một lộ trình chiến lược nhằm tăng cường khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu và quản lý tài nguyên nước tổng hợp của Campuchia. Kế hoạch Hành động Quốc gia về Quản lý và Thích ứng Hạn hán của Campuchia 2025-2030 nhằm nâng cao năng lực dự báo và chuẩn bị trước các rủi ro hạn hán, ưu tiên hệ thống cảnh báo sớm, các chính sách và hạ tầng có khả năng chống chịu khí hậu, cũng như công nghệ sử dụng nước hiệu quả cho các cộng đồng dễ bị tổn thương.

Ngoài ra, Kế hoạch Hành động về Quản lý

Tài nguyên Nước Tổng hợp và Chống chịu Khí hậu 2026-2030 của Campuchia đặt mục tiêu tăng cường quản trị tài nguyên nước và phát triển bền vững thông qua cải thiện cơ chế tài chính, quản lý nước đa mục tiêu tích hợp tại 5 lưu vực ưu tiên, và củng cố quản lý lưu vực sông.

Khai mạc sự kiện, Ngài Chhea Bunrith, Quốc vụ khanh thường trực của Bộ MoWRAM, nhấn mạnh rằng Campuchia coi nước là yếu tố then chốt thúc đẩy phát triển quốc gia. Là một phần của Chiến lược Ngũ giác của Chính phủ, nước là một trong 5 ưu tiên cùng với con người, đường sá, điện và công nghệ. Việc công bố các Kế hoạch Hành động về Quản lý Tài nguyên Nước Tổng hợp (IWRM) và Ứng phó Hạn hán được xem là một bước tiến quan trọng, thể hiện phản ứng kịp thời và tập thể trước những thách thức ngày càng tăng liên quan đến tài nguyên nước, đồng thời kêu gọi trách nhiệm chung giữa khu vực công và tư nhằm biến các chiến lược này thành những hành động cụ thể.

Đại diện Văn phòng Khu vực của WMO tại Châu Á và Tây Nam Thái Bình Dương, ông Jochen Luther nhấn mạnh sự cấp thiết của quản lý nước hiệu quả trong bối cảnh thách thức khí hậu ngày càng leo thang, dẫn chứng năm 2024 là năm nóng nhất và khô hạn nhất từng được ghi nhận trên toàn cầu và tại châu Á. Ông nêu bật tính dễ bị tổn thương của Campuchia do phụ thuộc vào sông Mekong và nông nghiệp, đồng thời nhấn mạnh tầm quan trọng của các chiến lược tích hợp để giải quyết lũ lụt, hạn hán và an ninh nguồn nước.

Ông đánh giá cao vai trò lãnh đạo của MoWRAM và cách tiếp cận hợp tác đa bên trong quá trình xây dựng các kế hoạch, đồng thời ghi nhận sự hỗ trợ tài chính quan trọng từ sáng kiến Hệ thống Cảnh báo Sớm và Rủi ro Khí hậu (CREWS), cùng sự hỗ trợ kỹ thuật từ GWP-SEA, GWP Campuchia và các đồng nghiệp của WMO.

Các kế hoạch quốc gia này phù hợp với những khuôn khổ rộng hơn ở cấp khu vực và



Nước được vận chuyển tới cung cấp cho người dân tỉnh Banteay Meanchey đang bị hạn hán nghiêm trọng. (Ảnh: Thời báo Khmer)

toàn cầu, bao gồm chiến lược hạn hán của Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) và sáng kiến “Cảnh báo sớm cho tất cả mọi người” (EW4All) của Liên Hợp Quốc. WMO tái khẳng định cam kết tiếp tục hỗ trợ và kêu gọi tăng cường quyền sở hữu ở cấp quốc gia, hợp tác liên bộ, đồng sáng tạo và thúc đẩy sự tham gia của tất cả các bên liên quan, cũng như duy trì hợp tác quốc tế nhằm xây dựng khả năng chống chịu và bảo vệ sinh kế.

Trong lời kết của Đại diện Thường trực Campuchia tại WMO, Tiến sĩ Seth Vannareth đã phản ánh ý nghĩa rộng lớn của sự kiện. Các kế hoạch hành động không chỉ đơn thuần là sản phẩm kỹ thuật mà còn được nhìn nhận như biểu hiện của sự trưởng thành thể chế ngày càng tăng của Campuchia trong việc đối phó với các rủi ro khí hậu. Bà ghi nhận sự tận tâm của tất cả các bên liên quan và nhấn mạnh tầm quan trọng của việc duy trì tinh thần hợp tác đã định hình toàn bộ quá trình cho đến nay.

Việc tiếp tục sự hợp tác này là yếu tố thiết yếu để đảm bảo triển khai thành công các kế hoạch cũng như xây dựng một Campuchia có khả năng chống chịu cao và an toàn về nguồn nước cho các thế hệ tương lai.

Sự kiện này cũng nhấn mạnh tiến độ hoàn thiện lộ trình quốc gia EW4All của Campuchia, được hỗ trợ thông qua dự án CREWS của

Campuchia và Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào. Lộ trình Quốc gia EW4All (Early Warning for All - Cảnh báo sớm cho tất cả) của Campuchia là chiến lược 4 năm (2025-2028), trị giá 50 triệu USD, nhằm xây dựng hệ thống cảnh báo thiên tai toàn diện chống lũ lụt, hạn hán, tập trung vào 4 trụ cột: nâng cao nhận thức nguy cơ, cải thiện dự báo, phổ biến thông tin và tăng cường năng lực ứng phó cộng đồng, bảo vệ người dân dễ bị tổn thương và sinh kế nông nghiệp. Lộ trình này được kỳ vọng sẽ đóng vai trò là cơ chế chủ chốt để phối hợp các

nỗ lực trong tương lai nhằm củng cố hệ thống cảnh báo sớm đa thiên tai của đất nước và huy động nguồn vốn từ nhiều lĩnh vực.

Trong tương lai, kế hoạch mà Campuchia đặt ra không chỉ mang lại chiến lược mà còn mang lại hy vọng. Chúng đại diện cho một đất nước mạnh dạn bước vào tương lai, sẵn sàng đối mặt với bất ổn khí hậu bằng sự đoàn kết, đổi mới và khả năng phục hồi.

Nguồn: <https://smartwatermagazine.com>

ND: Mai Anh

Nhân loại đang tiến tới kỉ nguyên máy bay hybrid

Tháng 9/2025, một sự kiện hiếm có của ngành hàng không đã diễn ra tại Na Uy, máy bay Alia đã hạ cánh xuống Bergen, thành phố lớn thứ hai của Na Uy sau khi bay 100 dặm (160km) trong 55 phút chỉ bằng năng lượng pin

Chuyến bay mô phỏng tuyến đường vận chuyển hàng hóa giữa các thành phố ven biển Stavanger và Bergen, và trong vài tháng tới, các chuyến bay thử nghiệm sẽ được thực hiện như một phần trong nỗ lực của Na Uy hướng tới việc thiết lập ngành hàng không phát thải thấp.

Alia là một máy bay chạy điện do công ty hàng không vũ trụ Beta Technologies của Hoa Kỳ chế tạo. Chiếc máy bay điện này được thiết kế để vận chuyển hàng hóa - có thể chở tới 560kg (nửa tấn).

Phi công lái chuyến bay thử nghiệm, Jeremy Degagne, cho biết "Nếu lái xe, chúng ta sẽ mất bốn tiếng rưỡi. Và chúng tôi đã thực hiện chuyến bay trong 52 phút."

Karianne Helland Strand, giám đốc của công ty điều hành sân bay Avinor của Na Uy, cho biết: "Đây là một cột mốc quan trọng đối với Na Uy với tư cách là một phi trường thử nghiệm quốc tế".

Các chuyến bay thử nghiệm ở Na Uy diễn ra sau chuyến trình diễn chớp nhoáng ở châu Âu,



Alia có tầm bay 400km. Nguồn: Beta Technologies

khởi đầu tại Ireland, tiếp đó là tại Triển lãm hàng không Farnborough và Paris, cùng các buổi trình diễn tại Đức và Đan Mạch.

Alia có thể bay tới 400km (250 dặm) chỉ với một lần sạc và nạp điện trong vòng chưa đầy 40 phút, giống như một chiếc ô tô điện.

Các mẫu máy bay cánh cố định tương tự có thể được thiết kế để vận chuyển y tế hoặc chở khách với tối đa năm chỗ ngồi. Vào tháng 6, hãng Beta cũng đã thực hiện trình diễn chuyến bay bằng máy bay điện chở hành khách đầu tiên đến sân bay JFK tại New York.

Beta hy vọng sẽ nhận được chứng nhận của Hoa Kỳ cho máy bay của mình trong năm nay.

Shawn Hall, giám đốc doanh thu của Beta,



*Alia trên đường đến Stavanger ở Na Uy.
Nguồn: Beta Technologies.*

một cựu phi công chiến đấu, tin tưởng rằng động cơ điện sẽ là bước đột phá lớn tiếp theo trong ngành hàng không vũ trụ. "Giờ đây chúng tôi có thể giảm đáng kể chi phí vận hành, đồng thời giảm lượng phát thải carbon, mang lại lợi ích cho môi trường" Shawn Hall nói.

Alia là một trong những dự án tiên tiến nhất trong số hàng chục công ty đang nghiên cứu động cơ điện trong ngành hàng không. Đây sẽ là một phương thức để giảm lượng khí thải carbon của ngành hàng không - hiện chiếm 3% lượng khí thải nhà kính trên toàn thế giới.

Tuy nhiên, cho đến nay Pipistrel Velis Electro vẫn là máy bay điện duy nhất nhận được chứng nhận đầy đủ từ các cơ quan chức năng châu Âu. Với tầm bay 185km và thời gian bay 50 phút, Pipistrel do Slovenia chế tạo chỉ dùng để huấn luyện chứ không phải để đưa đón hành khách từ điểm A đến điểm B. Tuy nhiên, đó chỉ là những thành công ít ỏi trong một loạt thất bại trong ngành hàng không điện.

Ngay cả gã khổng lồ hàng không Airbus cũng đã rút lui khỏi thị trường này. Vào tháng 1, hãng đã thông báo rằng việc phát triển máy bay điện CityAirbus sẽ bị tạm dừng.

Tầm bay ngắn vẫn là hạn chế lớn nhất của máy bay điện. Ngay cả những loại pin lithium-ion tốt nhất cũng khá cồng kềnh và nặng nề, với mật độ năng lượng thấp hơn nhiều so với



*Việc phát triển CityAirbus đang bị tạm dừng.
Nguồn: Beta Technologies*

nhiên liệu phản lực.

Giáo sư Guy Gratton tại Đại học Cranfield, một chuyên gia hàng không cho rằng trong hai thập kỷ qua chúng "không có cải thiện gì đáng kể". Ông cho biết để chuyến bay điện có thể cất cánh, cần phải có một "cuộc cách mạng" về pin.

Do những hạn chế đó, một số người đang tìm kiếm công nghệ thay thế.

Cũng giống như xe hybrid là bước đệm tiến tới xe điện, các nhà sản xuất máy bay hiện nay cũng đang thử nghiệm công nghệ hybrid.

Trong số các công ty khởi nghiệp trong ngành hàng không đang cố gắng đưa máy bay chở khách chạy bằng điện vào hoạt động, có Heart Aerospace.

Gần đây, hãng này đã chuyển toàn bộ hoạt động từ Thụy Điển sang Hoa Kỳ, ban quản trị cho biết việc này sẽ giúp hãng tập trung "nguồn lực" và tiếp cận hơn với khách hàng, bao gồm các hãng hàng không Mesa và United.

Công ty đã phát triển một mẫu máy bay 30 chỗ ngồi, X1. Nếu các chuyến bay thử nghiệm sắp tới diễn ra đúng kế hoạch, đây sẽ trở thành chiếc máy bay chạy bằng pin lớn nhất cất cánh. "Nó chứa khoảng hai tấn pin", giám đốc công nghệ Benjamin Stabler giải thích.

Tuy nhiên, để vận hành trong thực tế, Heart đang áp dụng một thiết kế hoàn toàn khác: một chiếc máy bay lai, chạy bằng pin nhưng vẫn mang theo nhiên liệu dự phòng.

Stabler cho rằng điều này sẽ làm cho máy bay nhẹ hơn, rẻ hơn và cũng chở được nhiều hành khách hơn.

"Đối với một tuyến đường thông thường, nó sẽ bay hoàn toàn bằng điện từ lúc cất cánh đến khi hạ cánh", Stabler giải thích. "Nếu bạn muốn đi xa hơn hoặc nếu có đường vòng, bạn có thể chuyển sang dùng động cơ phản lực."

Máy bay có thể bay 200km chỉ bằng động cơ điện. Với công nghệ hybrid, dự kiến chuyến bay thử nghiệm sẽ diễn ra vào năm 2026, máy bay có thể bay 400km với 30 hành khách, hoặc lên đến 800km với 25 hành khách, theo tuyên bố của công ty.

Giáo sư Grattan cho biết: "Phương tiện bay công cộng đòi hỏi một lượng năng lượng dự trữ đáng kể".

"Vì vậy, việc lai tạo và sử dụng nhiên liệu thông thường để dự trữ an toàn là điều hợp lý", vị giáo sư trước đây đã ủng hộ cách tiếp cận này cho biết thêm.

Heart không phải là công ty duy nhất thực hiện điều này.

Công ty khởi nghiệp hàng không vũ trụ Electra có trụ sở tại Hoa Kỳ dự kiến máy bay lai chín chỗ ngồi của mình sẽ cất cánh vào năm 2029, hoạt động bằng sự kết hợp giữa nhiên liệu phản lực và năng lượng điện.

Beta Technologies cũng đang theo đuổi máy bay lai cho mục đích quốc phòng và dân sự. Mẫu đầu tiên của công ty đã được chế tạo vào năm 2023, và cuối năm nay, công ty dự định sản xuất một chiếc máy bay không chỉ lai mà còn tự động.

"Chúng ta có hào hứng với xe hybrid không? 100%", ông Hall nói.



Heart đang lên kế hoạch chế tạo một chiếc máy bay lai có thể chuyển đổi giữa pin và nhiên liệu phản lực. Nguồn: Beta Technologies

"Đây là cách để đạt được phạm vi hoạt động xa hơn hiện nay và bạn vẫn nhận được nhiều lợi ích về mặt môi trường."

Hệ thống hybrid có lượng khí thải thấp hơn máy bay thông thường và động cơ điện sẽ cho phép cất cánh và hạ cánh êm hơn ở khu vực đô thị.

Vẫn chưa rõ tương lai của ngành hàng không sẽ như thế nào.

Các loại nhiên liệu xanh hơn như nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) đã thu hút đầu tư, cùng với các hệ thống chạy bằng hydro.

Tất cả đều phải chứng minh được tính khả thi về mặt thương mại và sự an toàn, và cần phải nỗ lực rất nhiều.

Ông Stabler cho biết: "Đây thực sự là một thách thức khi phải điện khí hóa ngành hàng không và loại bỏ carbon".

Theo <https://www.bbc.co.uk/>

ND: Đức Toàn

Trung Quốc: “Đồi chè lá trúc” tỏa sắc - Trung tâm Văn hóa Nghệ thuật An Cát chính thức chào đón du khách

Giai điệu non nước và trúc xanh - Kiến tạo cột mốc của văn minh sinh thái

Dự án Trung tâm Văn hóa Nghệ thuật Khu công nghệ tương lai “Hai ngọn núi” An Cát tọa lạc tại huyện An Cát, thành phố Hồ Châu, tỉnh Chiết Giang - cái nôi của tư tưởng “Hai ngọn núi” (Núi xanh nước biếc chính là núi vàng núi bạc). Đây là một trong những công trình trọng điểm thuộc chương trình “Ngìn dự án nghìn tỷ” của tỉnh Chiết Giang (sáng kiến phát triển quy mô lớn của tỉnh Chiết Giang, tập trung vào các công trình then chốt về hạ tầng, năng lượng, giao thông, đô thị và đổi mới công nghệ), do Công ty Phát triển Xây dựng Thành phố Thông minh An Cát quy hoạch và phát triển, có tổng diện tích xây dựng khoảng 118.000 m², gồm nhà hát đa năng, trung tâm hội nghị cao cấp, nhà văn hóa cùng 6 khu chức năng được bố trí xen kẽ, tạo nên một tổ hợp đô thị tổng hợp kết hợp văn hóa, nghệ thuật và nghỉ dưỡng.

Dự án do kiến trúc sư quốc tế Mã Nham Tùng chủ trì thiết kế, lấy cảm hứng từ “lá trúc và đồi chè”, với mong muốn tái hiện khung cảnh thanh nhàn “nghe gió giữa rừng trúc, hôn làn nước bên đồi chè”.

Từ góc nhìn trên cao, các khối kiến trúc khổng lồ mang hình dáng những chiếc lá trúc xen giữa những luống chè xanh mượt, tựa như hòa quyện vào thiên nhiên. Hình dáng độc đáo ấy được tạo nên từ 28.000 m² mái kim loại do Công ty Lắp đặt thuộc Tổng công ty Xây dựng Trung Quốc Chi nhánh Thứ hai (CSCEC Thứ hai) thi công, khắc họa nên vẻ đẹp kiến trúc hòa hợp giữa con người và tự nhiên.

Dự án bao gồm nhà hát lớn với 1.300 ghế ngồi, được xây dựng theo tiêu chuẩn “hàng đầu trong nước, xuất sắc trong khu vực”. Ngay từ giai đoạn thiết kế, công nghệ mô hình thông tin công trình (BIM) đã được áp dụng để mô phỏng

chi tiết, giúp hệ thống cơ khí sân khấu, hệ thống điện - cơ và kết cấu kiến trúc vận hành đồng bộ, hài hòa.

Bố cục sân khấu theo hình chữ “phẩm” kinh điển tạo nên “trường lực không gian” độc đáo, nơi ánh sáng sân khấu và hệ thống âm thanh phối hợp nhịp nhàng, vừa đảm bảo tính tiên tiến, vừa giữ được tính linh hoạt, có thể phục vụ nhiều loại hình nghệ thuật như nhạc kịch, kịch nói, hòa nhạc...

Phần kết cấu mái thép dàn không gian và hệ thống phụ trợ của sân khấu chính được thi công bằng phương pháp nâng tầng phân cấp, thiết lập nhiều điểm nâng đồng thời kết hợp hệ thống thủy lực tự động, giúp toàn bộ kết cấu được nâng đồng loạt chỉ trong một lần thao tác, đảm bảo độ chính xác và an toàn tuyệt đối.

Tinh chỉnh tỉ mỉ - Kiểm soát độ chính xác lắp đặt đến từng mm

Theo ông Đường Trạch Bình, Giám đốc dự án thi công mái kim loại của Công ty Lắp đặt thuộc CSCEC Thứ hai, thiết kế mái của công trình lấy cảm hứng từ văn hóa trúc đặc trưng của An Cát. Hình dáng độc đáo ấy được tạo nên bởi 12 phiến mái kim loại mô phỏng hình lá trúc, xếp chồng xen kẽ với độ dốc và độ xoắn khác nhau ở mỗi hướng.

Trong đó, phiến mái dài nhất đạt tới 151 mét, phần mái nhô ra lớn nhất 37m, nhịp lớn nhất 34m, và độ chênh cao giữa đầu và cuối lá lên tới 24,5m. Chính thiết kế phi tiêu chuẩn, kết cấu phức tạp này đã đặt ra yêu cầu kỹ thuật cực kỳ khắt khe đối với quy trình thi công mái kim loại, đòi hỏi độ chính xác và tay nghề tinh xảo ở từng chi tiết.

Diện tích mái kim loại của dự án lên tới 43.000 m², tương đương sáu sân bóng đá tiêu chuẩn, với gần 70.000 cấu kiện gồm tám mái, tám trần dạng tổ ong, xà gồ và nhiều chi tiết khác. Ông

Đường Trạch Bình cho biết thêm, tất cả phải được lắp đặt chính xác tuyệt đối theo bản vẽ thiết kế, bởi chỉ cần một cấu kiện sai lệch, toàn bộ tính thẩm mỹ và khả năng chống thấm nước của mái lá trúc sẽ bị ảnh hưởng dây chuyền.

Để đảm bảo các cấu kiện được lắp đặt chính xác tuyệt đối, tái hiện trung thực 100% ý tưởng thiết kế, Công ty Lắp đặt thuộc CSCEC Thứ hai đã triển khai thi công tinh gọn với các giải pháp kỹ thuật số tiên tiến.

Dự án ứng dụng tổ hợp công nghệ “BIM + quét 3D” để tinh chỉnh thiết kế, đồng thời đưa vào vận hành nền tảng thi công thông minh cho mái kim loại. Thông qua các kỹ thuật như phục nguyên bề mặt cong, nhóm kỹ sư đã sử dụng hơn 30.000 điểm dữ liệu để định vị cấu kiện ở cấp độ milimet, xây dựng mô hình mô phỏng chính xác cao.

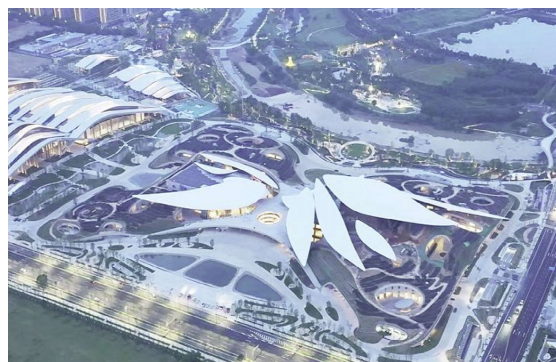
Bên cạnh đó, dự án còn áp dụng toàn diện thiết kế tham số (parametric design) nhằm mô phỏng, kiểm chứng trước quy trình thi công, giải quyết hàng loạt bài toán kỹ thuật như tính toán kết cấu, thiết kế thoát nước, tối ưu hình dạng tấm mái... Nhờ đó, sai số lắp đặt được kiểm soát trong phạm vi dưới 5 mm, đảm bảo quá trình thi công diễn ra thuận lợi, an toàn và chuẩn xác.

Ông Đường Trạch Bình cho biết: “Có thể hình dung là chúng tôi mô phỏng quá trình lắp đặt ngay trên máy tính trước, để dự báo rủi ro, từ đó khi thi công thực tế có thể tránh được va chạm hay lệch vị trí giữa các cấu kiện.”

Ứng dụng đổi mới công nghệ - Gia cường kết cấu, chống chịu bão cấp 12+

Dự án nằm trong khu vực có mật độ công trình kiến trúc cao, khiến áp lực gió cục bộ trên các phiến mái hình lá trúc tăng mạnh, với mức gió cực đại đạt tới -4,12 kPa. Cộng thêm lượng mưa lớn quanh năm, điều này đòi hỏi mái công trình phải đáp ứng những tiêu chuẩn khắt khe nhất về khả năng chống gió và chống thấm nước.

Để dung hòa giữa hiệu năng kỹ thuật vượt trội và giá trị thẩm mỹ kiến trúc tinh tế, dự án đã



*Dự án Trung tâm Văn hóa Nghệ thuật
Khu công nghệ tương lai An Cát.*

lựa chọn hệ mái kim loại dạng cuộn linh hoạt (flexible rolled metal roofing system), sử dụng tấm nhôm tổ ong composite làm vật liệu chính. Loại vật liệu này nhẹ nhưng dẻo dai, mang đặc tính “mềm như trúc”, vừa đảm bảo độ bền kết cấu, vừa đạt chứng nhận kiểm định khả năng chống gió tốc độ cao, có thể chống chịu bão cấp 12 trở lên.

Dự án đã đột phá trong công nghệ thi công khi tiên phong áp dụng hệ thống chống thấm hai lớp TPO linh hoạt (Double-layer Flexible TPO Waterproof Membrane System), kết hợp với công nghệ hàn cảm ứng điện từ không mũi kim (non-perforated electromagnetic welding).

Giải pháp này giúp tránh được tình trạng thủng màng chống thấm thường gặp ở phương pháp truyền thống, đồng thời hàn kín liên mạch hai lớp vật liệu, tăng cường tính toàn vẹn và độ bền của lớp chống thấm, tựa như khoác lên tòa nhà một “chiếc áo giáp” chống nước và chống gió hoàn hảo, ngăn chặn mưa xâm nhập và gió mạnh làm bong tách lớp mái.

Thực tế cho thấy, sau khi ba cơn bão mạnh liên tiếp gồm Fung-wong (Phan-xi-cô), Neoguri (Trúc Tiết Thảo) và Rosa (La-sa) quét qua khu vực vào tháng 7 vừa qua, hệ mái kim loại của công trình vẫn nguyên vẹn, không hề hư hại, khẳng định hiệu quả vượt trội của công nghệ chống thấm - chống bão thế hệ mới.

Trong thiết kế hệ thống thoát nước của mái

kim loại, dự án cũng thể hiện tư duy sáng tạo và tinh tế, khi áp dụng chiến lược kết hợp giữa “ngăn” và “thoát”.

Cụ thể, bằng cách tối ưu cấu tạo tường chắn nước, máng thoát nước bên trong và các rãnh thu nước, công trình ngăn chặn hiệu quả tình trạng thấm ngược nước mưa vào bên trong, loại bỏ nguy cơ rò rỉ, đồng thời dẫn hướng nước mưa từ mái xuống máng hứng ở mép mái, sau đó tập trung về hố thu nước.

Bên cạnh đó, kết hợp với thiết kế mái có độ dốc lớn đặc trưng, dự án đã khai thác tối đa lực trọng trường để hướng dòng nước thoát nhanh, đồng đều và có trật tự, đảm bảo hệ thống thoát nước vận hành thông suốt, không ứ đọng. Nhờ đó, dòng chảy tự nhiên, hỗn loạn ban đầu trên mái đã được chuyển hóa thành hệ thống thoát nước có trật tự và thẩm mỹ cao, vừa hiệu quả kỹ thuật, vừa hài hòa với ngôn ngữ kiến trúc của công trình.

Từ xa nhìn lại, mái kim loại tựa như từng phiến lá trúc đan xen hài hòa, uyển chuyển và sinh động. Các đường vân hình lá trúc mô phỏng tinh tế gân lá thật, vừa đảm bảo tính thẩm mỹ vừa đáp ứng yêu cầu công năng, tạo nên hiệu ứng thị giác mạnh mẽ, thể hiện hoàn hảo ý tưởng thiết kế “lá trúc” theo tỉ lệ 1:1.



Kỹ sư xây dựng đang thi công phủ màng chống thấm hai lớp TPO.

Hiện nay, Dự án Trung tâm Văn hóa Nghệ thuật Khu công nghệ tương lai “Hai ngọn núi” An Cát đã hòa quyện hoàn hảo giữa công nghệ hiện đại và cảnh quan tự nhiên, trở thành một “thành phố tương lai” nơi sinh thái và văn hóa giao thoa rực rỡ. Công trình tiếp tục thực hành triết lý phát triển “núi xanh nước biếc chính là vàng bạc”, thúc đẩy sự phát triển chất lượng cao và hợp tác vùng của An Cát.

Nguồn: Báo Xây dựng Trung Quốc,
09/09/2025

ND: Ngọc Anh

“Đổi mới tiết kiệm”, chìa khóa mở rộng việc ứng dụng ITS ở Châu Phi

Mặc dù hệ thống giao thông thông minh (ITS) có những lợi ích vượt trội ở hầu hết các nền kinh tế đang phát triển nhưng việc áp dụng chúng trên khắp Châu Phi vẫn còn nhiều hạn chế. Hiện mới chỉ có một vài thành phố lớn tại châu lục này triển khai.

Với dân số đô thị đang tăng nhanh chóng, dự kiến sẽ tăng gấp ba vào năm 2050, tạo nên những thách thức đáng kể về giao thông vận tải. Trong bối cảnh này, việc không triển khai

ứng dụng ITS sẽ là sai lầm.

Có nhiều lý do có thể giải thích cho tình trạng triển khai ITS chậm chạp của Châu Phi - từ những hạn chế về kinh tế xã hội đến kỹ thuật và việc thiếu một chiến lược triển khai ITS quốc gia thống nhất.

Một vấn đề được đề cập trong bài viết này là các giải pháp ITS truyền thống và cách triển khai không phù hợp với thực tế của hầu hết các nền kinh tế châu Phi.

Câu trả lời nằm ở khả năng “đổi mới tiết kiệm” - quan niệm phù hợp với bối cảnh kinh tế - xã hội hạn hẹp về năng lực và tài nguyên của châu Phi.

Thay vì nhập khẩu các giải pháp ITS đắt tiền, nhiều tính năng từ các nước phát triển, các thành phố của châu Phi có thể tận dụng các công nghệ hiện có và trình độ chuyên môn ở địa phương để xây dựng các giải pháp ITS phù hợp với điều kiện, hoàn cảnh.

Thách thức của Châu Phi

Châu Phi đang phải đối mặt với những rào cản đặc thù trong việc áp dụng ITS, như thể chế yếu kém, ngân sách cho các dự án cơ sở hạ tầng truyền thống hạn hẹp, nguồn cung cấp điện không ổn định. Những yếu tố này tạo ra một môi trường đầy thách thức cho việc triển khai công nghệ thông thường.

Một số nhà hoạch định chính sách vẫn còn quan niệm rằng "ITS không thể hoạt động ở đây". Quan niệm này xuất phát từ một quan niệm sai lầm phổ biến rằng ITS chỉ là công cụ hỗ trợ cho các hệ thống giao thông truyền thống, trái ngược với việc ITS là một mô hình khả thi trong các mạng lưới giao thông mới - đồng thời cũng hỗ trợ các mạng lưới giao thông mới.

Điều kiện của châu Phi đòi hỏi một cách tiếp cận mới. Thay vì xem hạn chế về tài nguyên là trở ngại, “đổi mới tiết kiệm” coi chúng là chất xúc tác cho sự đổi mới và giải quyết vấn đề một cách sáng tạo.

Nguyên tắc của ITS tiết kiệm

“Đổi mới tiết kiệm” khác biệt cơ bản với các phương pháp chuyển giao công nghệ truyền thống. Trong khi các phương pháp truyền thống tập trung vào tính năng tiên tiến và các tiến bộ công nghệ của thiết bị, đổi mới tiết kiệm tập trung vào các chức năng cốt lõi mang lại giá trị thiết yếu. Nó nhấn mạnh vào khả năng chi trả, sự đơn giản, tính bền vững và tính toàn diện.



Tuyến xe buýt nhanh BRT Lagos (ảnh: Matthew Obanla / Touch and Pay Technologies Ltd).

Phương pháp này có thể được áp dụng trên toàn bộ chuỗi giá trị ITS - từ việc thu thập dữ liệu bằng điện thoại di động thay vì các cảm biến đắt tiền, đến bảng thông báo điện tử chạy bằng pin có thể hoạt động trong nhiều tuần mà không cần sạc lại ở những khu vực có nguồn điện không ổn định.

BRT Lagos: một nghiên cứu điển hình

Hệ thống xe buýt nhanh Lagos (Nigeria) thể hiện sự đổi mới tiết kiệm trong thực tế. Phục vụ một khu vực đô thị với 25 triệu dân, Lagos phải đối mặt với tình trạng tắc nghẽn nghiêm trọng, giao thông công cộng không đáp ứng được nhu cầu. Các giải pháp ITS truyền thống sẽ cực kỳ tốn kém và khó bảo trì.

Thay vào đó, dự án đã áp dụng các phương pháp tiết kiệm:

Điều chỉnh cơ sở hạ tầng vật lý: Rào chắn ngăn các phương tiện khác đi vào làn đường BRT, đảm bảo kỷ cương mà không cần công nghệ thực thi phức tạp

Quản lý tài xế sinh trắc học: Hệ thống đăng nhập đơn giản, nâng cao trách nhiệm liên quan đến các hành vi của lái xe, cộng với việc áp dụng các biện pháp thưởng phạt

Thiết kế chống phá hoại: Công nghệ được điều chỉnh với các tính năng chống trộm, chống phá hoại.

Bán vé qua đại lý: Vé được bán thông qua mạng lưới đại lý thay vì sử dụng các giải pháp bán vé thông minh đắt tiền

Theo dõi tiết kiệm năng lượng: Giám sát xe liên tục bất chấp hạn chế về nguồn điện

Tối ưu hóa tính năng: Loại bỏ các tính năng không cần thiết để giảm chi phí và độ phức tạp

Kết quả là: Hiệu quả hoạt động được cải thiện, chất lượng dịch vụ được nâng cao và lượng hành khách tăng lên - chứng minh rằng các giải pháp phù hợp với hoàn cảnh có thể mang lại lợi ích đáng kể.

Ví dụ về đổi mới

Trên khắp châu Phi, các giải pháp ITS tiết kiệm đang triển khai: thu thập dữ liệu giao thông dựa trên điện thoại di động tận dụng tỷ lệ sử dụng điện thoại thông minh cao; thay thế các máy dò vòng cảm ứng đắt tiền bằng các cảm biến từ tính chạy bằng pin; hệ thống thanh toán di động như M-Pesa được điều chỉnh để thu tiền vé phương tiện giao thông công cộng. Các ứng dụng gọi xe đã được sửa đổi cho phù hợp với điều kiện địa phương. Những ví dụ này cho thấy cách kết hợp sáng tạo các công nghệ hiện có để giải quyết những thách thức về giao thông địa phương.

Khung chiến lược

Việc triển khai ITS tiết kiệm thành công đòi hỏi một cách tiếp cận toàn diện:

Chính sách và thể chế: Các chiến lược ITS quốc gia cần kết hợp rõ ràng các nguyên tắc “đổi mới tiết kiệm” và tạo ra khuôn khổ pháp lý phù hợp với các giải pháp đổi mới đồng thời

đảm bảo an toàn và khả năng tương tác.

Phát triển năng lực: Đầu tư các chương trình giáo dục và đào tạo tập trung vào các phương pháp tiết kiệm, kết hợp với việc tận dụng chuyên môn của người dân địa phương, xây dựng năng lực tại địa phương.

Triển khai: Các dự án mẫu có tính minh họa cao có thể cho thấy lợi ích trong khi triển khai theo từng giai đoạn cho phép học hỏi và thích ứng với mức đầu tư ban đầu tối thiểu.

Nghiên cứu và đổi mới: Nghiên cứu tập trung vào điều kiện và các thách thức tại địa phương từ đó rút ra các thông tin áp dụng các công nghệ thích hợp.

Con đường phía trước

“Đổi mới tiết kiệm” mang đến cho các quốc gia châu Phi một con đường để đẩy nhanh việc ứng dụng ITS mà không cần chờ đợi sự phát triển cơ sở hạ tầng truyền thống hay nguồn vốn đầu tư lớn. Bằng cách tập trung vào các giải pháp phù hợp với điều kiện, hoàn cảnh, tận dụng kiến thức và năng lực địa phương, các thành phố có thể giải quyết những thách thức cấp bách về giao thông đồng thời xây dựng hệ sinh thái công nghệ bền vững.

Ví dụ về BRT ở Lagos cho thấy điều này không chỉ là lý thuyết - mà nó đang diễn ra ngay hiện tại. Các thành phố khác ở châu Phi nên lưu ý và điều chỉnh những nguyên tắc này cho phù hợp với hoàn cảnh riêng của họ.

Nguồn: <https://www.itsinternational.com/>

ND: Đức Toàn

Bộ Xây dựng lấy ý kiến góp ý về dự thảo Nghị định Quản lý cấp, thoát nước

Ngày 5/12/2025, tại Hà Nội, thực hiện chỉ đạo của Bộ Xây dựng, Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng tổ chức hội thảo Lấy ý kiến góp ý về dự thảo Nghị định Quản lý cấp, thoát nước (sửa đổi Nghị định số 117/2007/NĐ-CP và Nghị định số 80/2014/NĐ-CP của Chính phủ). Hội thảo có sự tham dự của đại diện các bộ, ngành, địa phương; chuyên gia các hội, hiệp hội và đại diện doanh nghiệp trong lĩnh vực cấp, thoát nước. Cục trưởng Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng Tạ Quang Vinh chủ trì hội thảo.

Phát biểu khai mạc hội thảo, Cục trưởng Tạ Quang Vinh nhấn mạnh yêu cầu cấp thiết xây dựng, ban hành Nghị định Quản lý cấp, thoát nước trong bối cảnh hệ thống pháp luật hiện hành đã được ban hành từ nhiều năm trước, thiếu tính đồng bộ và chưa theo kịp các luật mới cũng như thực tiễn phát triển đô thị, công nghiệp và yêu cầu nâng cao chất lượng dịch vụ ngành nước.

Theo Cục trưởng Tạ Quang Vinh, sự tích hợp cấp nước, thoát nước trong một nghị định thống nhất không chỉ khắc phục tình trạng phân tán, chồng chéo trong quản lý, mà còn tạo cơ sở để nâng cao tính minh bạch, tăng hiệu quả điều hành và đơn giản hóa thủ tục cho doanh nghiệp, địa phương.

“Dự thảo nghị định lần này hướng đến hệ thống quản lý ngành nước hiện đại, dựa trên dữ liệu, có khả năng liên thông giữa các cơ quan quản lý và doanh nghiệp, qua đó rút ngắn quy trình giải quyết công việc, cải thiện chất lượng cung cấp nước sạch và dịch vụ thoát nước. Khi nghị định được ban hành và triển khai đồng bộ, người dân sẽ được thụ hưởng các dịch vụ ngành nước ổn định, an toàn và minh bạch hơn, với cơ chế giám sát rõ ràng và trách nhiệm giải trình cụ thể của các đơn vị cung cấp dịch vụ” - Cục trưởng Tạ Quang Vinh nhấn mạnh.



Cục trưởng Tạ Quang Vinh phát biểu khai mạc hội thảo.

Nói về dự thảo Nghị định Quản lý cấp, thoát nước, ông Nguyễn Minh Đức - Trưởng phòng Quản lý cấp, thoát nước (thuộc Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng) cho biết, dự thảo Nghị định gồm 7 Chương và 33 Điều, đưa ra các nội dung cần quản lý đối với cấp nước, thoát nước cho khu vực dân cư, đô thị và phát triển kinh tế xã hội các địa phương.

Nghị định này thay thế toàn diện hệ thống pháp lý hiện hành (Nghị định 117/2007/NĐ-CP và Nghị định 80/2014/NĐ-CP), thể chế hóa đầy đủ các luật mới như Luật Quy hoạch, Luật Quy hoạch đô thị - nông thôn (2024), Luật Tài nguyên nước 2023, Luật Bảo vệ môi trường 2020, Luật Giá 2023, Luật Đầu tư công, Luật Đấu thầu, đồng thời hướng đến mô hình quản lý ngành nước dựa trên dữ liệu, liên thông và công nghệ số.

Tại hội thảo, các tham luận của đại diện Sở Xây dựng Hà Nội, Đà Nẵng, Công ty Nước sạch Hà Nội, Công ty Cổ phần Nước sạch Hà Nam tập trung vào các vấn đề phát sinh trong quá trình thực hiện Nghị định 117/2007/NĐ-CP và Nghị định 80/2014/NĐ-CP, đặc biệt là các bất cập trong quy hoạch cấp nước, thoát nước; khó khăn khi triển khai hệ thống thoát nước đô thị;



Chuyên gia góp ý hoàn thiện dự thảo Nghị định Quản lý cấp, thoát nước.



Hội thảo thu hút đông đảo nhà quản lý, chuyên gia, nhà khoa học và đại diện doanh nghiệp tham dự, góp ý kiến.

sự thiếu đồng bộ giữa quy hoạch giao thông, thủy lợi và hạ tầng kỹ thuật; cũng như yêu cầu cập nhật mô hình quản lý phù hợp các luật mới.

Các đại biểu cho rằng việc thay thế Nghị định 117/2007/NĐ-CP và Nghị định 80/2014/NĐ-CP là rất cần thiết nhằm khắc phục sự chồng chéo, tạo khuôn khổ pháp lý đồng bộ trước khi xây dựng Luật Cấp thoát nước.

Đánh giá cao chất lượng của dự thảo Nghị định, đặc biệt là các quy định mới về số hóa dữ liệu, đánh giá sự hài lòng của khách hàng và tăng cường minh bạch trong cung cấp dịch vụ, một số đại biểu đề xuất tách riêng các chương về phát triển hệ thống cấp nước, phát triển hệ thống thoát nước và tổ chức thực hiện; bổ sung nội dung chi tiết về quy hoạch cấp nước và thoát nước, bao gồm quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và quy hoạch đô thị nông thôn.

Nhiều vấn đề chuyên môn được các đại biểu, chuyên gia tập trung thảo luận, trong đó có nội dung tích hợp cấp nước, thoát nước vào hệ thống quy hoạch, xác lập vùng cấp nước và lưu vực thoát nước; hoàn thiện hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu ngành nước; cơ chế đầu tư công trình cấp nước, thoát nước; quản lý vận hành hệ thống; tái sử dụng nước mưa, nước thải; và các quy định về giá nước, giá dịch vụ thoát nước.

Đối với nguyên tắc quản lý cấp, thoát nước,

đại biểu đề nghị bổ sung quy định Nhà nước giữ vai trò chủ đạo trong đảm bảo dịch vụ thiết yếu; tăng cường xã hội hóa; quản lý đồng bộ hệ thống cấp nước, thoát nước, thu gom, xử lý nước thải và gắn quản lý ngành nước với phát triển kinh tế xã hội, ứng phó biến đổi khí hậu.

Bên cạnh đó, một số ý kiến đại biểu cũng đề xuất cơ chế bảo vệ nguồn nước thô và ưu tiên các dự án liên tỉnh, liên vùng; cần quy định rõ nội dung quản lý thoát nước mưa, thoát nước mặt gắn với quy hoạch cao độ nền và thủy lợi; quản lý chất lượng nước thải sau xử lý; quản lý hệ thống thoát nước khu công nghiệp; nghiên cứu chính sách giá dịch vụ thoát nước mưa; rà soát lại các thuật ngữ, cấu trúc điều khoản để tránh trùng lặp và tăng tính dễ hiểu.

Kết thúc hội thảo, Đại diện lãnh đạo Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng ghi nhận toàn bộ các ý kiến góp ý tại hội thảo của các nhà quản lý, chuyên gia, đại diện doanh nghiệp; đồng thời cho biết Ban tổ chức sẽ tổng hợp, nghiên cứu tiếp thu đầy đủ, phục vụ hiệu quả quá trình hoàn thiện Dự thảo Nghị định Quản lý cấp, thoát nước trước khi trình cấp có thẩm quyền xem xét theo quy định.

Trần Đình Hà

Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị tập huấn sử dụng hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản

Sáng 05/12, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị tập huấn sử dụng hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản.

Hội nghị được tổ chức bằng hình thức trực tiếp tại điểm cầu trụ sở Bộ Xây dựng (37 Lê Đại Hành, phường Hai Bà Trưng, Hà Nội) kết hợp trực tuyến đến điểm cầu các Bộ, ngành liên quan và địa phương.

Tham dự Hội nghị tập huấn có Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Văn Sinh; Lãnh đạo Văn phòng Bộ, Cục Quản lý nhà và Thị trường bất động sản, Trung tâm Công nghệ thông tin và Tập đoàn Công nghiệp - Viễn thông Quân đội.

Phát biểu tại Hội nghị tập huấn, Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh cho biết: Thời gian vừa qua, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã có rất nhiều chỉ đạo liên quan đến công tác hoàn thiện các cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản; đồng thời cũng có yêu cầu đối với Bộ Xây dựng và các địa phương để làm sao bảo đảm đầy đủ các hệ thống thông tin về thị trường bất động sản một cách minh bạch, công khai, kịp thời.

“Trong bối cảnh chúng ta đang thực hiện hàng loạt nhiệm vụ chuyển đổi số, tích hợp dữ liệu quốc gia thì dữ liệu về nhà ở và thị trường đất động sản cũng là một trong những nội dung rất quan trọng trong gian đoạn hiện nay”, Thứ trưởng nhấn mạnh.

Theo Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh, Luật Kinh doanh bất động sản đã có quy định liên quan đến hệ thống thông tin, dữ liệu nhà ở và thị trường bất động sản. Cùng với đó, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 94/2024/NĐ-CP ngày 24/7/2024 Quy định chi tiết một số điều của Luật Kinh doanh bất động sản về xây dựng



Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh phát biểu tại Hội nghị tập huấn.



Lãnh đạo các cơ quan, đơn vị liên quan trực tiếp giải đáp các khó khăn, vướng mắc được các đại biểu nêu ra.

và quản lý hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản.

Đánh giá cao các địa phương đã phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc báo cáo thông tin, cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản, Thứ trưởng cho biết từ khi Nghị định 94 được ban hành, các địa phương đã thực hiện tốt nhiều nội dung liên quan đến Nghị định. Tuy nhiên, cũng có địa phương vẫn còn lúng túng trong quá trình triển khai thực hiện.

“Do vậy, Bộ Xây dựng tổ chức buổi tập huấn và trao đổi những vấn đề còn khó khăn, vướng

mắc, trong đó có các vấn đề liên quan đến công tác chuyên môn, hạ tầng công nghệ, thực hiện tác nghiệp trên hệ thống công nghệ thông tin ... nhằm giúp cho quá trình thực hiện được thuận lợi hơn”, Thứ trưởng nhấn mạnh.

Trên cơ sở đó, Thứ trưởng đề nghị Trung tâm Công nghệ thông tin - đơn vị chủ trì hạ tầng công nghệ thông tin và các đơn vị liên quan sẽ hướng dẫn, trao đổi để các địa phương nắm bắt được đầy đủ các nội dung liên quan đến hệ thống công nghệ thông tin về nhà ở và thị trường bất động sản.

Tại Hội nghị tập huấn, các đại biểu đã được nghe đại diện Trung tâm Công nghệ thông tin và Tập đoàn Công nghiệp - Viễn thông Quân đội hướng dẫn sử dụng phần mềm dùng chung

của hệ thống thông tin về nhà ở và thị trường bất động sản; hướng dẫn thực hiện cập nhật, xử lý thông tin, dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản.

Theo chương trình Hội nghị tập huấn, các đại biểu đã thẳng thắn trao đổi, thảo luận và làm rõ những vướng mắc phát sinh trong quá trình triển khai, vận hành hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản. Lãnh đạo các cơ quan, đơn vị liên quan trực tiếp giải đáp, phân tích từng nội dung, qua đó ghi nhận đầy đủ các đề xuất, hoàn thiện quy trình và góp phần nâng cao hiệu quả ứng dụng trong thực tiễn.

Kiều Anh

Bộ Xây dựng tập huấn, nâng cao nhận thức về công tác bảo vệ môi trường ngành Xây dựng

Ngày 5/12/2025, tại Thành phố Đà Nẵng, Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng phối hợp với Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng (đều thuộc Bộ Xây dựng) tổ chức hội thảo “Tập huấn, nâng cao nhận thức về công tác bảo vệ môi trường ngành Xây dựng”.

Đây là hội thảo thứ ba và cũng là hoạt động khép lại chuỗi chương trình tập huấn được Bộ Xây dựng triển khai tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng trong tuần qua, nhằm phổ biến thống nhất quy định pháp luật, tăng cường năng lực thực thi và thúc đẩy giảm phát thải khí nhà kính trong toàn ngành.

Hội thảo có sự tham dự của đại diện các đơn vị thuộc Bộ Xây dựng; Sở Xây dựng các địa phương; các cơ sở thuộc đối tượng phải kiểm kê khí nhà kính theo Quyết định số 13/2024/QĐ-TTg trong lĩnh vực xây dựng và giao thông vận tải; các ban quản lý dự án, hiệp hội nghề nghiệp, doanh nghiệp sản xuất và các viện, trường chuyên ngành.



Quang cảnh hội thảo tập huấn tại Thành phố Đà Nẵng.

Theo Ban tổ chức, bảo vệ môi trường luôn là nhiệm vụ xuyên suốt trong chỉ đạo, điều hành của ngành Xây dựng. Trước yêu cầu mới về giảm phát thải và triển khai kiểm kê khí nhà kính, Bộ Xây dựng đã chủ động rà soát, hoàn thiện hệ thống pháp luật và ban hành các hướng dẫn kỹ thuật nhằm tạo cơ sở pháp lý thống nhất cho địa phương và doanh nghiệp thực hiện. Việc tổ chức chuỗi hội thảo tập huấn trên phạm vi cả nước lần

này nhằm bảo đảm các cơ quan quản lý, đơn vị sản xuất, chủ đầu tư và các tổ chức liên quan nắm chắc quy định pháp luật, hiểu rõ trách nhiệm, áp dụng đúng phương pháp và vận dụng hiệu quả trong thực tiễn.

Tại hội thảo ở Đà Nẵng, các chuyên gia và báo cáo viên đã trình bày những nội dung trọng tâm của hệ thống quy định pháp luật về bảo vệ môi trường trong hai lĩnh vực xây dựng và giao thông vận tải, tập trung làm rõ trách nhiệm của chính quyền địa phương, doanh nghiệp và các đơn vị kiểm kê khí nhà kính.

Điểm nhấn của chương trình là phân hướng dẫn chi tiết Thông tư số 13/2024/TT-BXD ngày 20/12/2024 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về quy trình, kỹ thuật kiểm kê khí nhà kính và đo đạc, báo cáo, thẩm định giảm nhẹ phát thải khí nhà kính ngành Xây dựng. Đây là văn bản kỹ thuật quan trọng giúp chuẩn hóa phương pháp tính toán, chuẩn bị dữ liệu và lập báo cáo theo đúng quy định của Luật Bảo vệ môi trường.

Cùng với đó, đại biểu cũng được phổ biến Thông tư số 63/2024/TT-BGTVT ngày 30/12/2024 của Bộ Giao thông vận tải về quy trình đo đạc, báo cáo và kiểm kê phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực giao thông vận tải, nhằm bảo đảm sự thống nhất giữa hai lĩnh vực có mức phát thải lớn và có mối liên hệ trực tiếp trong đầu tư, vận hành hạ tầng kỹ thuật quốc gia. Các nội dung được triển khai theo chương trình tập



Quang cảnh hội thảo tập huấn tại Hà Nội ngày 01/12.

huấn chi tiết, kết hợp bài giảng chuyên môn với thảo luận, giải đáp các vướng mắc từ thực tiễn quản lý của địa phương và doanh nghiệp.

Trước đó, ngày 1/12 tại Hà Nội và ngày 3/12 tại Thành phố Hồ Chí Minh, Bộ Xây dựng đã tổ chức hai hội thảo tập huấn với nội dung tương tự dành cho khu vực phía Bắc và phía Nam. Với hội thảo tại Đà Nẵng, chuỗi hoạt động tập huấn trên phạm vi cả nước đã được hoàn thành, tạo nền tảng quan trọng để các địa phương, doanh nghiệp và đơn vị liên quan triển khai hiệu quả các quy định về bảo vệ môi trường, kiểm kê và giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong thời gian tới.

Trần Triều Phong

Trung Quốc: Các dự án trọng điểm được đẩy mạnh trong giai đoạn cuối quý IV

Kể từ đầu quý IV năm 2025, việc triển khai các dự án trọng điểm trên toàn Trung Quốc đã tăng tốc mạnh mẽ.

Ngày 13 tháng 10, thành phố Phúc Châu đã tổ chức sự kiện kết nối trực tuyến khởi công các dự án trọng điểm quý IV năm 2025. Thành phố này đã khởi công tổng cộng 188 dự án trọng

điểm, với tổng mức đầu tư 136,3 tỷ NDT, bao phủ các lĩnh vực phát triển công nghiệp, đời sống xã hội và cơ sở hạ tầng.

Ngày 11 tháng 10, Chính phủ tỉnh Giang Tô đã tổ chức hội nghị thúc đẩy xây dựng các dự án trọng điểm trên toàn tỉnh, nhấn mạnh: các dự án cần được triển khai nhanh nhất có thể,

các dự án đang thi công phải tạo ra nhiều sản phẩm thực tế hơn, các dự án dự trữ cần phần đầu khởi công sớm hơn kế hoạch, và các dự án đã hoàn thành cần đẩy nhanh đưa vào vận hành để phát huy hiệu quả.

Ngày 10 tháng 10, Khu tự trị Quảng Tây đã tổ chức hội nghị khởi công tập trung các dự án hạ tầng giao thông trọng điểm toàn khu năm 2025. Bảy dự án với tổng mức đầu tư trên 71 tỷ NDT được đồng loạt khởi công, bao gồm các lĩnh vực như đường thủy nội địa và đường cao tốc.

Có thể nhận thấy, kể từ khi bước vào quý IV, các dự án trọng điểm trên toàn Trung Quốc đang tăng tốc khởi công và thi công gấp rút, thể hiện rõ đà “chạy nước rút”. Dù là công tác “bù điểm thiếu sót” trong cơ sở hạ tầng, hay “mở rộng năng lực sản xuất” trong các ngành công nghiệp mới, tiến độ xây dựng các dự án trọng điểm đang được đẩy nhanh toàn diện, đóng góp một nguồn động lực vững chắc cho tăng trưởng kinh tế cả năm.

Ông Chu Hoa Lôi, cố vấn đầu tư cấp cao của Công ty TNHH Tư vấn Đầu tư Cự Phong, Thiểm Tây cho biết, việc nhiều địa phương triển khai các dự án trọng điểm để chạy nước rút trong quý IV là một biện pháp quan trọng nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế, cải thiện đời sống xã hội và nâng cao năng lực cạnh tranh vùng.

Ông Lưu Hướng Đông, Phó Vụ trưởng Vụ Nghiên cứu và Thông tin thuộc Trung tâm Giao lưu Kinh tế Quốc tế Trung Quốc cũng khẳng định, trên cơ sở thực hiện tốt công tác nghiên cứu, thẩm định tiền khả thi các dự án, việc đẩy mạnh xây dựng các dự án trọng điểm có thể giúp mở rộng đầu tư hiệu quả, đồng thời tác động rõ rệt trong việc ổn định tăng trưởng kinh tế. Song song với đó, các dự án này còn có thể thúc đẩy gia tăng việc làm, và khi kết hợp với các chính sách như tạo việc làm thay cho trợ cấp bằng cách huy động lao động vào các công



Các dự án trọng điểm được đẩy mạnh trong quý IV 2025.

trình, sẽ góp phần tích cực vào việc mở rộng cơ hội việc làm và tăng thu nhập cho người dân.

Ông Phó Nhất Phu, chuyên gia nghiên cứu đặc biệt của Ngân hàng Thương nhân Tô Châu, cho biết, các dự án trọng điểm có tác động thúc đẩy rất rõ rệt đối với phát triển kinh tế. Xét trong ngắn hạn, những dự án này có thể trực tiếp thúc đẩy đầu tư quy mô lớn, kích hoạt nhanh chóng chu trình vận hành kinh tế, đồng thời tạo ra nhiều việc làm và kích thích nhu cầu của các ngành công nghiệp liên quan, như thép, xi măng, logistics, qua đó tạo động lực tức thời cho tăng trưởng kinh tế. Về trung và dài hạn, các dự án trọng điểm đóng vai trò then chốt trong việc thúc đẩy nâng cấp công nghiệp, hình thành các cụm ngành, và tối ưu hóa cơ cấu công nghiệp, từ đó tạo nền tảng bền vững cho tăng trưởng kinh tế chất lượng cao.

Việc xây dựng các dự án trọng điểm cũng không thể tách rời nguồn vốn bảo đảm đầy đủ. Ngày 29 tháng 9, ông Lý Siêu, Phó Giám đốc Văn phòng Nghiên cứu Chính sách kiêm Người phát ngôn của Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia Trung Quốc (NDRC) cho biết, công cụ tài chính chính sách thể hệ mới có tổng quy mô 500 tỷ NDT, toàn bộ được sử dụng để bổ sung vốn đầu tư cho các dự án. Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia hiện đang phối hợp

với các cơ quan liên quan để đẩy nhanh việc phân bổ nguồn vốn của công cụ tài chính này vào các dự án cụ thể. Trong giai đoạn tiếp theo, NDRC sẽ thúc đẩy các địa phương đẩy nhanh tiến độ khởi công, tạo thêm khối lượng công việc thực tế, mở rộng đầu tư hiệu quả, đồng thời góp phần duy trì tăng trưởng kinh tế ổn định, lành mạnh.

Ông Chu Hoa Lôi cho biết thêm, toàn bộ nguồn vốn từ công cụ tài chính chính sách thể hệ mới được sử dụng để bổ sung vốn đầu tư

cho các dự án, qua đó giúp giải quyết tình trạng thiếu hụt vốn đầu tư của các dự án trọng điểm, nâng cao năng lực huy động tài chính, và phát huy hiệu quả đòn bẩy nhằm thu hút thêm nguồn vốn xã hội tham gia vào quá trình xây dựng các dự án trọng điểm.

*Nguồn: Báo Xây dựng Trung Quốc,
21/10/2025*

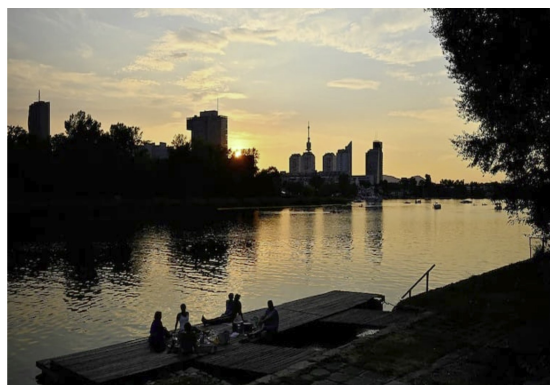
ND: Ngọc Anh

Nghân hàng ADB hỗ trợ dự án hạ tầng nước đô thị ở Bang Assam, Ấn Độ

Nghân hàng Phát triển Châu Á (ADB) đã phê duyệt khoản vay 125 triệu đô la Mỹ để nâng cao chất lượng cuộc sống đô thị và tăng cường khả năng chống chịu khí hậu tại sáu quận và thành phố Guwahati, thuộc bang Assam.

Dự án Phát triển Khu vực Đô thị Assam sẽ mang lại lợi ích cho 360.000 cư dân bằng cách cung cấp nước sạch liên tục và nâng cấp hệ thống quản lý nước mưa. Dự án cũng hướng đến việc tăng cường quản trị đô thị thông qua cải cách thể chế và xây dựng năng lực. Dự án này phù hợp với cam kết của ADB trong việc hỗ trợ chương trình nghị sự đô thị của Ấn Độ, nhằm chuyển đổi các thành phố thành động lực tăng trưởng kinh tế, Giám đốc Quốc gia ADB tại Ấn Độ Mita Oka cho biết. Dự án mang tính chuyển đổi này không chỉ cải thiện các dịch vụ đô thị cơ bản mà còn trao quyền cho cộng đồng, đặc biệt là phụ nữ và các nhóm yếu thế, tiếp cận cơ sở hạ tầng toàn diện, có khả năng chống chịu khí hậu và quản trị số tại Assam. Bằng cách đầu tư vào các hệ thống chống chịu khí hậu và cải cách đô thị, Assam đang thiết lập một chuẩn mực cho phát triển đô thị bền vững tại Ấn Độ.

Các khoản đầu tư cơ sở hạ tầng quan trọng bao gồm việc xây dựng sáu nhà máy xử lý nước



Năm 2050, Ấn Độ cần đầu tư 2,4 nghìn tỷ USD cho hạ tầng đô thị bền vững. Ảnh: Moneycontrol.

với tổng công suất 72 triệu lít mỗi ngày và 800 km đường ống phân phối tại trụ sở quận Barpeta, Bongaigaon, Dhubri, Goalpara, Golaghat và Nalbari. Dự án cũng sẽ triển khai hệ thống giám sát thời gian thực, nhằm mục tiêu quản lý tỷ lệ nước thất thoát dưới 20%.

Tại Guwahati, dự án sẽ tăng cường quản lý nước mưa ở Lưu vực Bahini thông qua các kênh chuyển hướng lũ, hệ thống thoát nước được nâng cấp và một hồ điều hòa dựa vào thiên nhiên nhằm giảm lưu lượng lũ và cải thiện khả năng bổ sung nước ngầm.

Dự án cũng bao gồm việc thành lập Viện

Phát triển Đô thị Bang Assam phối hợp với Viện Công nghệ Ấn Độ Guwahati. Ngoài ra, dự án sẽ triển khai cơ sở dữ liệu thuế tài sản dựa trên GIS, hệ thống thanh toán tiền nước kỹ thuật số và cơ cấu giá nước theo khối lượng trên khắp các thị trấn để cải thiện tính bền vững về tài chính và cung cấp dịch vụ.

Dự án đặt trọng tâm mạnh mẽ vào việc hỗ trợ phụ nữ và trẻ em gái cũng như thúc đẩy hòa nhập xã hội. Các hoạt động bao gồm đào tạo phụ nữ về vận hành hệ thống nước, cung cấp thực tập cho phụ nữ ở độ tuổi đại học, và triển khai các chương trình tuyên truyền tại trường học nhằm nâng cao nhận thức về nước, vệ sinh và sức khỏe.

ADB là một ngân hàng phát triển đa phương

hàng đầu hỗ trợ tăng trưởng bao trùm, bền vững và có khả năng chống chịu trên khắp châu Á và Thái Bình Dương. Hợp tác với các quốc gia thành viên và đối tác để cùng giải quyết các thách thức phức tạp, ADB tận dụng các công cụ tài chính sáng tạo và quan hệ đối tác chiến lược để cải thiện cuộc sống, xây dựng hạ tầng chất lượng và bảo vệ hành tinh. Được thành lập vào năm 1966, ngân hàng ADB có 69 thành viên (bao gồm 50 thành viên trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương và 19 thành viên ngoài khu vực) sở hữu cổ phần, với mục tiêu hỗ trợ phát triển kinh tế và xã hội khu vực.

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

ND: Mai Anh

Một công ty khai mỏ Australia sẽ trang bị hàng loạt xe tải điện khổng lồ của Trung Quốc

Công nghiệp khai khoáng, một trong những lĩnh vực thâm dụng năng lượng và gây tác động mạnh đến môi trường, đang chứng kiến một cuộc cách mạng xanh nhờ sự xuất hiện của các cỗ xe tải điện khổng lồ.

Trung Quốc, với vai trò tiên phong trong sản xuất và triển khai các xe tải điện hạng nặng, đang dẫn dắt xu hướng này, từ đó định hình lại cơ bản cách thức khai thác nguyên liệu thô. Hãng sản xuất thiết bị hạng nặng XCMG của Trung Quốc đã tạo dấu ấn với dòng xe tải điện 240 tấn, được thiết kế để cạnh tranh trực tiếp với các xe tải diesel truyền thống.

Những chiếc xe với pin siêu khủng có khả năng chở tải trọng hơn 550.000 pound (khoảng 250 tấn) và có tổng trọng lượng xe lên đến hơn 840.000 pound (khoảng 381 tấn). Hệ thống truyền động điện cung cấp công suất khoảng 2.550 mã lực, xe có thể leo dốc nghiêng 17% và đạt tốc độ tối đa khoảng 56 km/h.

Bằng cách thay thế động cơ diesel thông



Mẫu xe XDE240.

thường bằng pin dung lượng cao, xe tải điện hạng nặng cung cấp một lựa chọn không phát thải trong khi vẫn duy trì công suất và phạm vi hoạt động cần thiết cho các hoạt động khai thác quy mô lớn.

Trong nỗ lực vươn ra thị trường quốc tế, đầu tháng 9/2025, XCMG đã ký thỏa thuận hợp tác chiến lược với Fortescue, một tập đoàn khai thác quặng sắt hàng đầu có trụ sở tại Perth (Australia), để cung cấp đến 200 cỗ xe tải điện

240 tấn như vậy trong giai đoạn 2028-2030.

Đây được coi là đơn hàng xuất khẩu thiết bị khai khoáng "xanh" lớn nhất của Trung Quốc, đánh dấu bước tiến quan trọng trong việc đưa công nghệ không phát thải vào ngành khai khoáng toàn cầu.

Đối với Fortescue, một trong những nhà xuất khẩu quặng sắt lớn nhất thế giới, thỏa thuận này đánh dấu một bước tiến đáng kể hướng tới việc giảm lượng khí thải carbon từ đội xe khai thác khổng lồ của họ tại Australia.

Thỏa thuận này được xây dựng dựa trên một thỏa thuận trước đó và mở rộng mối quan hệ hợp tác của Fortescue với XCMG, sau hợp đồng năm 2024 về thiết bị khai thác phụ trợ chạy bằng pin điện, vào thời điểm đó là đơn đặt hàng thiết bị khai thác xanh lớn nhất của XCMG bên ngoài Trung Quốc.

Theo nhà sáng lập Fortescue Metals Group, Andrew Forrest, thương mại và hợp tác toàn cầu đã chuyển từ cởi mở sang phân mảnh.

"Bằng cách hợp tác xuyên lục địa, chúng tôi đang nắm bắt toàn bộ cơ hội khử carbon và xây dựng lại sự hợp tác mà thế giới cần để giải quyết cuộc khủng hoảng khí hậu", ông Forrest cho hay.

Bằng cách hợp tác với các nhà cung cấp như XCMG về xe tải chở hàng chạy bằng pin điện cỡ lớn, Fortescue mong muốn kết hợp năng lực sản xuất nhanh chóng của Trung Quốc với chuyên môn khai thác của mình, nhằm giảm lượng khí thải đồng thời duy trì hiệu quả hoạt động trên khắp các mỏ quặng sắt tại Australia, vị doanh nhân lưu ý.

Dù mang lại nhiều lợi ích, theo trang Enertherm Engineering, việc triển khai xe tải điện vẫn đối mặt với một số thách thức. Ví dụ, xe điện có giá thành cao hơn so với xe diesel, đòi hỏi đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng sạc và quản lý pin. Do vậy, việc phát triển hệ thống sạc nhanh, trạm thay pin và quy trình tái chế pin là yếu tố quan trọng để đảm bảo tính bền vững lâu dài.



Đội xe khai mỏ XDE240.

Mẫu xe XDE240 có một cabin với tầm nhìn rộng và được tích hợp hệ thống điều khiển thông minh cùng camera quan sát toàn cảnh. Đằng trước có cầu thang và cả một hành lang nhỏ. Xe còn sở hữu nhiều công nghệ khác như duy trì lực kéo tối ưu, chống trượt bánh khi tăng tốc hoặc thắng gấp, cho phép bánh xe hai bên quay với tốc độ khác nhau khi quẹo cua. Nhờ vậy dù làm việc nặng nhưng nó sẽ hạn chế được tình trạng mòn bánh và giảm bớt áp lực lên hệ thống truyền động.

Mỗi xe dài 14,8m, rộng gần 8m và cao ngang một tòa nhà hai tầng (7,4m). Thậm chí riêng bánh xe thôi đã cao gấp đôi một người. Dù mỗi xe có giá tới vài triệu USD nhưng Fortescue dự tính sẽ tiết kiệm bù lại hàng triệu đô la chi phí nhiên liệu. Khi được đưa vào sử dụng đội xe hùng hậu này có thể hoạt động tại các khu mỏ chính của Fortescue ở Tây Úc.

Việc sử dụng các xe tải Trung Quốc cũng là điều dễ hiểu bởi gần 90% doanh thu của tập đoàn này là từ việc xuất khẩu quặng sắt sang Trung Quốc. Đồng thời họ cũng muốn theo đuổi mục tiêu năng lượng xanh và đang cố gắng chứng minh hoạt động khai thác mỏ cũng không nằm ngoài cuộc đua này.

Theo <https://interestingengineering.com>,
<https://electrek.co>

ND: Đức Toàn

Trung Quốc: Các dự án trọng điểm tại khu vực Vịnh lớn Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao đang được tăng tốc

Cần cầu tháp quay chéo nhịp nhàng, xe cộ qua lại trật tự, máy móc vận hành rền vang... Các dự án trọng điểm được khởi công xây dựng tại khu vực Vịnh Lớn Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao đang bước vào giai đoạn tăng tốc. Đội ngũ công nhân xây dựng nỗ lực làm việc trên tuyến đầu, chạy đua với thời gian để hoàn thành các mốc tiến độ quan trọng.

Đẩy nhanh xây dựng mạng lưới hạ tầng, giao thông đường sắt hiện đại

Từ trên cao nhìn xuống, cây cầu dây văng vượt sông Hồ Khiêu Môn thuộc tuyến đường sắt Thâm Giang ở thành phố Giang Môn hiện lên rõ nét: tháp chính số 17 cao 37,5m sừng sững giữa cầu dẫn hình “khẩu”. Hơn 40 công nhân xây dựng đang phân bố ở các vị trí khác nhau để lắp đặt cốt pha, hàn gia cố... Đến nay, tiến độ thi công tháp chính đã hoàn thành 30%.

Ở một đầu, tháp chính của cây cầu không ngừng vươn cao; ở đầu kia, công tác lắp dầm cũng dần được mở rộng theo chiều dài tuyến. Gói thầu số 12 tuyến đường sắt Thâm Giang do Công ty Cục 25 thuộc Tổng Công ty Đường sắt Trung Quốc đảm nhiệm, bao gồm 13,41km đường chính, 545 dầm hộp được đúc, vận chuyển và lắp đặt, cùng toàn bộ nhiệm vụ rải ray của tuyến.

Sau khi hoàn thành việc lắp đặt toàn bộ dầm hộp đơn tuyến, nhóm dự án nhanh chóng lắp ráp máy lao dầm đôi, đẩy nhanh tiến độ thi công giai đoạn tiếp theo. Ông Trần Hướng Đông, phụ trách thi công lao dầm của Cục 25 Trung Quốc đến từ Hoài Hóa, Hồ Nam chia sẻ, dự án vừa hoàn thành việc lắp đặt 92 dầm hộp đơn tuyến, sắp tới sẽ bắt đầu thi công lắp dầm đôi. Tại hiện trường, nhóm áp dụng chế độ luân phiên theo quy trình, đảm bảo công tác thi công



Việc xây dựng hệ thống đường sắt hiện đại tại vùng Vịnh lớn đang được đẩy mạnh.

diễn ra ổn định và có trật tự.

Cách thành phố Giang Môn khoảng 70km, Dự án Nhà ga Phật Sơn thuộc tuyến đường sắt cao tốc Quảng Châu - Trạm Giang, do Công ty Cục 25 Trung Quốc tham gia thi công, cũng đang diễn ra trong không khí khẩn trương, sôi nổi. Cánh tay cần trục tháp liên tục xoay chuyển, tia lửa hàn bắn tung cùng âm thanh rền vang của máy móc tạo nên khung cảnh thi công nhộn nhịp. Hiện nay, Dự án đã hoàn thành phần kết cấu chính của nền mái phía Đông - Tây và tòa nhà tín hiệu, đồng thời đang dốc toàn lực đẩy nhanh tiến độ thi công nhà ga phía Bắc, tòa nhà công an, cùng công tác trang trí, lắp đặt cơ điện cho phần kết cấu chính của nhà ga trung tâm.

Ngoài ra, tại công trường dự án cải tạo, bổ sung hệ thống điện khí hóa của tuyến liên kết Giang Đại thuộc tuyến đường sắt cao tốc Quảng Châu - Trạm Giang, hơn 100 công nhân xây dựng đang khẩn trương tiến hành các hạng mục chuyên môn như lắp đặt thiết bị lưới tiếp xúc và kéo căng dây dẫn. Ông Phùng Hiểu Thao, người phụ trách công trường của Công ty Cục 25 Trung Quốc, cho biết, Dự án này là một khâu

quan trọng trong quá trình liên kết và hoàn thiện mạng lưới đường sắt, có ý nghĩa to lớn đối với việc tối ưu hóa hoạt động của các đoàn tàu trên tuyến Quảng Châu - Trạm Giang, cũng như các tuyến Quảng Mậu và Thâm Trám.

Các dự án trọng điểm đang tranh thủ tiến độ, tăng tốc thi công để về đích đúng hạn

Từ đầu năm đến nay, tỉnh Quảng Đông đã dồn toàn lực mở rộng đầu tư hiệu quả, tiếp tục tối ưu hóa cơ cấu đầu tư, qua đó phát huy mạnh mẽ vai trò “neo ổn định” của đầu tư tài sản cố định trong việc duy trì tăng trưởng kinh tế và thúc đẩy phát triển.

Trong 6 tháng đầu năm 2025, các dự án trọng điểm toàn tỉnh đã hoàn thành tổng vốn đầu tư 570,4 tỷ NDT, quy mô và khối lượng đầu tư luôn nằm trong nhóm dẫn đầu cả nước. Bước sang nửa cuối năm, tiến độ xây dựng các dự án lớn được đẩy nhanh, đặc biệt trong dịp Tết Trung thu và Quốc khánh, nhiều dự án trọng điểm cấp tỉnh đã tranh thủ thời gian, tăng tốc thi công, tạo nên không khí lao động sôi nổi, khẩn trương trên các công trường.

Tiếng máy móc rền vang, tia lửa hàn tung tóe - tại công trường xây dựng dự án Vạn Tượng Thành Bạch Nga Đàm, tổ hợp Vạn Tượng Thành đầu tiên của Quảng Châu, gần 600 công nhân xây dựng đang làm việc khẩn trương, nhịp nhàng, nỗ lực tăng tốc để hoàn thành mục tiêu cất nóc toàn bộ khối thương mại, bàn giao khu nhà tái định cư thuộc khu đất phụ trợ và cất nóc công trình chính của khu trường học.

Tại khu Khúc Giang, thành phố Thiệu Quan, dự án Trung tâm Ứng cứu Khẩn cấp Khu vực

Bắc Quảng Đông đang bước vào giai đoạn thi công then chốt. Gần 200 công nhân xây dựng vẫn bám trụ tại công trường, các cán bộ quản lý tại từng hạng mục đều túc trực toàn thời gian, bảo đảm vừa an toàn, vừa đảm chất lượng và tiến độ thi công.

Theo đại diện phụ trách dự án, đây là Trung tâm Ứng cứu khẩn cấp khu vực đầu tiên của tỉnh Quảng Đông, đồng thời là công trình mang tính biểu tượng trong việc nâng cao năng lực ứng phó với các tình huống khẩn cấp của tỉnh, có ý nghĩa quan trọng đối với việc hoàn thiện hệ thống quản lý ứng phó khẩn cấp của Quảng Đông.

Khi thời điểm Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 sắp bước vào giai đoạn về đích, nhiều dự án đã bắt đầu tăng tốc nước rút. Tại công trường dự án Khu giáo dục nghề trung học quận Thanh Tân, thành phố Thanh Viễn - một dự án trọng điểm trong quy hoạch giáo dục của Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 - hơn 100 công nhân xây dựng vẫn đang bám trụ tuyến đầu, nỗ lực thi công để kịp hoàn thành các mốc bàn giao quan trọng của cả khu Bắc và khu Nam.

Sau khi hoàn thành, dự án sẽ góp phần nâng cao hơn nữa chất lượng giáo dục nghề nghiệp của thành phố Thanh Viễn, thúc đẩy mục tiêu xây dựng khu vực giáo dục nghề nghiệp trọng điểm của Vùng Vịnh Lớn (Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao).

*Nguồn: Trang Tin tức Xây dựng
Trung Quốc, 14/10/2025
ND: Ngọc Anh*

Hoa Kỳ không tìm thấy tác động tiêu cực của nhiên liệu E30 đối với đội xe thử nghiệm

Vào năm 2021, Tiểu bang Nebraska đã tiến hành thử nghiệm xăng sinh học E30, hỗn hợp 30% ethanol, trên một đội gồm 50 xe - Dodge Avengers, Chargers và Ford Fusions - nhằm thay thế xăng thông thường.

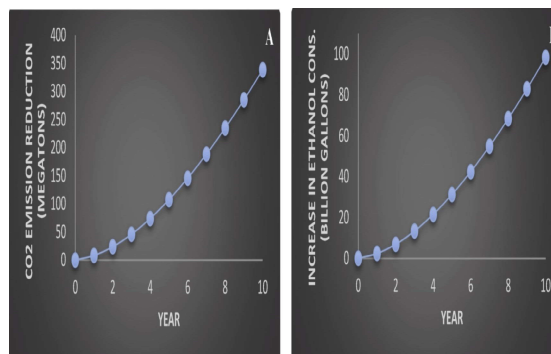
Mục tiêu của thử nghiệm nhằm trả lời câu hỏi: Liệu những chiếc xe thông thường có thể chạy ổn định bằng nhiên liệu có hàm lượng ethanol cao mà không cần cải tiến gì không? Nếu những “chú ngựa thồ” trong đội xe của tiểu bang có thể sử dụng nhiên liệu hàm lượng ethanol cao mà không gặp vấn đề gì, có nghĩa là các xe ô tô khác cũng có thể sử dụng loại nhiên liệu này.

Kết quả thử nghiệm có thể tạo ra hiệu ứng lan tỏa tích cực trên toàn tiểu bang

Rajib Saha, Richard L. và Carol S. McNeel, Phó Giáo sư Kỹ thuật Hóa học và Sinh học phân tử, những người đứng đầu nghiên cứu cùng với nhà nghiên cứu sau đại học Adil Alsiyabi và sinh viên đại học Seth Stroh, cho biết: "Dự án này không phải là công trình của một nhóm vận động hành lang trong ngành xăng dầu hay một nhà tư vấn bên ngoài. Nó bắt đầu tại Khoa Kỹ thuật Hóa học và Sinh học Phân tử thuộc Đại học Nebraska - Lincoln... và nó cho thấy nghiên cứu mang tính đổi mới, thiết thực và có tác động cao."

Trên mỗi xe thử nghiệm đều được trang bị thiết bị theo dõi tình trạng xe (onboard diagnostic - OBD). Trong suốt quá trình thử nghiệm kéo dài một năm, những chiếc xe này đã chạy trên các tuyến đường nông thôn và đường cao tốc của bang Nebraska, và các thiết bị theo dõi đã thu thập hàng triệu điểm dữ liệu.

Kết quả cho thấy:



Tác động của việc sử dụng xăng E30 đến lượng khí thải CO₂ và mức tiêu thụ ethanol. (A) Dự đoán lượng khí thải carbon dioxide sẽ giảm nếu 10% xe ô tô tại Hoa Kỳ chuyển sang sử dụng xăng E30 mỗi năm. (B) Dự đoán mức tiêu thụ ethanol sẽ tăng nếu 10% xe ô tô tại Hoa Kỳ chuyển sang sử dụng xăng E30 mỗi năm. Nguồn: Fuel (2021).

Không có tác động tiêu cực nào đáng kể đến hiệu suất của động cơ, mặc dù hàm lượng oxy trong nhiên liệu E30 cao hơn.

Hiệu suất nhiên liệu chỉ giảm nhẹ, nhưng lợi thế về giá của E30 khiến hiệu quả kinh tế là tương đương hoặc tốt hơn.

Việc chuyển đổi từ nhiên liệu E15 sang E30 trên toàn tiểu bang có nghĩa là tiêu thụ thêm 66.000 gallon ethanol mỗi năm và giảm 529 tấn khí thải CO₂.

Nếu 10% số xe sử dụng nhiên liệu chuyển đổi, điều đó có nghĩa là tiêu thụ thêm 18,5 triệu gallon ethanol và giảm 64.000 tấn CO₂ - một tác động thực sự to lớn.

Theo Saha, công trình này cũng đã được công bố trên tạp chí Fuel và các ấn phẩm về ethanol và năng lượng gọi đây là một bước đột phá.

Hội đồng Ethanol Nebraska coi kết quả này là bằng chứng cho thấy E30 có thể sử dụng được trên các loại xe thông thường.

Giai đoạn II dự án đã được triển khai từ năm

2023 và tính đến giữa năm 2025, gần 94 xe của tiểu bang sử dụng E30 đã chạy được hàng trăm nghìn dặm.

"E30 an toàn, hiệu quả và khả thi về mặt kinh tế", Saha nói. "Kết quả của dự án này cũng cố quan điểm rằng việc pha trộn ethanol với hàm lượng cao hơn không phải là điều gì đó quá xa vời - chúng thực tế và có thể mở rộng quy mô."

Dữ liệu này có thể định hình lại nền kinh tế của Nebraska

Theo Saha kết quả của dự án sẽ giúp những người nông dân trồng ngô tìm kiếm được thị trường mới, các nhà hoạch định chính sách cuối cùng cũng có bằng chứng cụ thể để đưa ra những chính sách có thể mang lại chiến thắng lớn cho tiểu bang, cả về khí hậu và kinh doanh.

Với tư cách là thành viên của nhóm dự án cốt lõi, Loren Isom, phó giám đốc Trung tâm Sản phẩm Nông nghiệp Công nghiệp của Đại học Nebraska, nhấn mạnh rằng mức độ tiết kiệm nhiên liệu nên được xem xét thông qua góc nhìn của người lái xe: chi phí cho mỗi dặm đường di chuyển.

Dữ liệu tạm thời từ kết quả nghiên cứu Giai đoạn II xác nhận rằng các phương tiện vận hành bằng hỗn hợp nhiên liệu E30 tiết kiệm chi phí hơn, với nhóm xe sản xuất giai đoạn 2003-

2019 ghi nhận chi phí vận hành thấp hơn 20% hoặc 16 xu/dặm khi sử dụng nhiên liệu E30 so với 20 xu khi sử dụng nhiên liệu E10.

Chính những bằng chứng đó là lý do khiến Hội đồng Ethanol Nebraska coi nỗ lực này không chỉ là một cuộc thử nghiệm.

"Dự án trình diễn E30 là một dự án tuyệt vời cho Nebraska", Ben Rhodes, giám đốc hội đồng quản trị, cho biết. "Đây là một nghiên cứu độc đáo, mang lại giá trị thực sự cho tiểu bang. Chúng tôi đang chứng minh rằng các hỗn hợp ethanol sản xuất trong nước ở mức trung bình an toàn và hiệu quả trên toàn bộ đội xe tải nhẹ của Hoa Kỳ, đồng thời chứng minh rằng E30 khả thi trong điều kiện thị trường thực tế."

Cho đến nay, Tiểu bang Nebraska đã sử dụng hơn 600.000 gallon nhiên liệu E30 trong nghiên cứu, tiết kiệm được hơn 300.000 đô la chi phí nhiên liệu và tăng thêm gần 400.000 đô la giá trị cho các nhà sản xuất ethanol của Nebraska.

Rhodes cho biết: "Rõ ràng đây là hướng đi đúng đắn hướng tới mục tiêu dài hạn là áp dụng và sử dụng E30 rộng rãi".

Nguồn: <https://techxplore.com/>

ND: Đức Toàn

**THỨ TRƯỞNG NGUYỄN XUÂN SANG VÀ ĐẠI SỨ PHẦN LAN
PEKKA VOUTILAINEN CÙNG CÁC ĐẠI BIỂU TẠI BUỔI LÀM VIỆC**

Ngày 03/12/2025



**THỨ TRƯỞNG PHẠM MINH HÀ CÙNG ĐOÀN CÔNG TÁC
KIỂM TRA THỰC ĐỊA DỰ ÁN SÂN BAY LONG THÀNH**

Ngày 04/12/2025

