



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

2

**BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG TRẦN HỒNG MINH TRÌNH BÀY
THAM LUẬN TẠI ĐẠI HỘI ĐẠI BIỂU TOÀN QUỐC
LẦN THỨ XIV ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM**

Ngày 21/01/2025



**BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG TRẦN HỒNG MINH KIỂM TRA
CÁC DỰ ÁN GIAO THÔNG TRỌNG ĐIỂM TẠI THÁI NGUYÊN**

Ngày 16/01/2026



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

THÔNG TIN CỦA BỘ XÂY DỰNG
MỖI THÁNG 2 KỲ

TRUNG TÂM CÔNG NGHỆ THÔNG TIN

PHÁT HÀNH
NĂM THỨ HAI SÁU

2



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

MỤC LỤC

Văn bản quản lý

Văn bản các cơ quan TW

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành Nghị quyết về 5
Phân loại đô thị
- Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt nhiệm 7
vụ điều chỉnh Quy hoạch Cảng hàng không Phù Cát
thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050
- Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt nhiệm 8
vụ lập Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn
Nhất thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050
- Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt Quy 9
hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển
Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050
- Bộ Xây dựng ban hành Thông tư Quy định về trình tự, 12
thủ tục trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết
cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư,
quản lý

Văn bản của địa phương

- Thành phố Hồ Chí Minh ban hành Quyết định Về 14
phân cấp thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng; Quy
định về quy mô, thời hạn tồn tại của công trình được
cấp giấy phép xây dựng có thời hạn
- Gia Lai ban hành Quyết định Quy định trình tự, thủ tục 17
chấp thuận thiết kế và trình tự, thủ tục cấp phép thi
công nút giao đối với đường địa phương đang khai

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

thác trên địa bàn tỉnh

Khoa học công nghệ xây dựng

- Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh chủ trì cuộc họp xây dựng dự thảo Nghị định của Chính phủ về quản lý vật liệu xây dựng 19
- Bộ Xây dựng thẩm định Nhiệm vụ Quy hoạch chung Thành phố Hải Phòng đến năm 2050, tầm nhìn đến năm 2075 20
- Thứ trưởng Phạm Minh Hà dự Tọa đàm "Thực tế và thách thức trong xây dựng cầu đường sắt và đường bộ đi chung" 22
- Lớp phủ EP-GRIP VELO của Possehl Spezialbau: Tương lai cho làn đường xe đạp an toàn 23
- Giải pháp mới tăng "lượng khí thải âm" từ xe điện 25
- Trung Quốc: Xây dựng cường quốc năng lượng - Bồi dưỡng động lực tăng trưởng mới 27
- Nghiên cứu mới giúp phát hiện sớm cầu yếu 30

Thông tin

- Thẩm định Quy hoạch chung Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng đến năm 2050 32
- Tăng cường đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu triển khai các dự án lớn của ngành Xây dựng 33
- Trung Quốc: Quyết thắng Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 - Nỗ lực hoàn thành mục tiêu cả năm 35
- Biochar trong xi măng/bê tông: Hướng tiếp cận kép - giảm phát thải, tăng độ bền 38
- Trung Quốc: Di sản kiến trúc trăm năm tuổi hồi sinh trong nhịp sống thời đại mới 40
- Các công ty công nghệ "đặt cược" vào việc điện khí hóa đường sắt 42
- Tầm quan trọng của hệ thống cảnh báo sớm lũ quét ở khu vực Trung Đông 44
- Trung Quốc: Huntsman ra mắt giải pháp âm học kiến trúc SoundLock™ 46



VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành Nghị quyết về Phân loại đô thị kết cấu hạ tầng hàng không

Ngày 24/12/2025, tại phiên họp thứ 52 Ủy ban Thường vụ Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV đã thông qua Nghị quyết số 111/2025/UBTVQH15 về Phân loại đô thị. Nghị quyết này quy định về loại đô thị, nguyên tắc phân loại đô thị; tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị; thẩm quyền công nhận loại đô thị và tổ chức thực hiện.

Mục đích phân loại đô thị:

- Phân loại đô thị là cơ sở để tổ chức, quản lý, phát triển hệ thống đô thị quốc gia, vùng, tỉnh, quản lý đơn vị hành chính đô thị; đánh giá việc thực hiện theo quy hoạch đô thị. Các tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị là cơ sở dự báo, định hướng phát triển hệ thống đô thị và từng đô thị;

- Xây dựng chương trình, kế hoạch phát triển đô thị, tổ chức phát triển đô thị, phân bổ nguồn lực và hoạch định chính sách phát triển đô thị;

- Duy trì và phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, không gian đô thị.

Nguyên tắc phân loại đô thị:

- Phân loại đô thị được thực hiện trên cơ sở quy hoạch đô thị, hệ thống đô thị được định hướng tại quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt, bảo đảm các xu hướng phát triển đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu, xanh, thông minh, hiện đại và bền vững theo từng giai đoạn phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, đặc biệt là đối với các đô thị có đường biên giới, đặc khu;

- Phân loại đô thị được thực hiện thông qua đánh giá thực trạng phát triển đô thị theo các tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị quy định đối với từng đối tượng, phù hợp với mô hình tổ

chức chính quyền địa phương 02 cấp và được áp dụng theo vùng, miền, yếu tố đặc trưng;

- Đô thị, đô thị mới đạt tiêu chí đối với loại đô thị nào thì được công nhận theo loại đô thị đó; đơn vị hành chính cấp xã được đầu tư xây dựng đạt trình độ phát triển đô thị đối với mức quy định nào thì được công nhận theo mức quy định đó.

Loại đô thị:

- Đô thị loại đặc biệt là đô thị trung tâm tổng hợp quốc gia, quốc tế, có vai trò, vị trí và điều kiện phát triển kinh tế - xã hội đặc biệt.

- Đô thị loại I là đô thị trung tâm quốc gia, có vai trò, vị trí, chức năng trung tâm tổng hợp của quốc gia.

- Đô thị loại II là đô thị trung tâm tỉnh, thành phố, có vai trò, vị trí, chức năng trung tâm tổng hợp hoặc trung tâm chuyên ngành của tỉnh, thành phố hoặc vùng liên tỉnh.

- Đô thị loại III là đô thị trung tâm tiểu vùng thuộc tỉnh, thành phố, có vai trò, vị trí, chức năng trung tâm tổng hợp hoặc chuyên ngành của tiểu vùng.

Tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị:

- Tiêu chí phân loại đô thị gồm:

+ Vai trò, vị trí và điều kiện phát triển kinh tế - xã hội;

+ Mức độ đô thị hóa;

+ Trình độ phát triển hạ tầng và tổ chức không gian đô thị.

- Tiêu chuẩn cụ thể hóa các tiêu chí phân loại đô thị đối với đô thị loại I được quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị quyết này, đối với đô thị loại II, loại III được quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị quyết này.

- Đánh giá phân loại đô thị được thực hiện

theo phương pháp đối chiếu thực trạng phát triển đô thị phù hợp với quy hoạch đô thị với các tiêu chí, tiêu chuẩn của loại đô thị tương ứng.

Đánh giá phân loại đô thị loại đặc biệt, loại I:

- Không tổ chức đánh giá phân loại lại đô thị loại đặc biệt theo phạm vi toàn thành phố đối với Thủ đô Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Các đô thị thuộc Thủ đô Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh được thực hiện phân loại theo đô thị loại II, loại III theo quy định của Nghị quyết này.

- Đánh giá phân loại đô thị loại I:

+ Phân loại đô thị loại I được đánh giá theo các tiêu chí, tiêu chuẩn quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị quyết này theo phạm vi được xác định phù hợp với quy hoạch đô thị. Các đô thị thuộc đô thị loại I được thực hiện phân loại theo đô thị loại II, loại III theo quy định của Nghị quyết này;

+ Trường hợp thực hiện phân loại đô thị mới đạt tiêu chí đô thị loại I thì phải đồng thời rà soát, bảo đảm các đô thị loại II trực thuộc đáp ứng quy định của Nghị quyết này.

Đánh giá phân loại đô thị loại II, loại III:

- Phân loại đô thị loại II, loại III được đánh giá theo các tiêu chí, tiêu chuẩn quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị quyết này theo phạm vi được xác định phù hợp với quy hoạch đô thị;

- Đánh giá phân loại đô thị loại II, loại III:

+ Đô thị có phạm vi ranh giới trong 01 đơn vị hành chính cấp xã thì thực hiện đánh giá trên phạm vi toàn đô thị theo các tiêu chí, tiêu chuẩn quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị quyết này đối với loại đô thị tương ứng;

+ Đô thị có phạm vi ranh giới nhiều hơn 01 đơn vị hành chính cấp xã thì thực hiện đánh giá trên phạm vi toàn đô thị theo các tiêu chí, tiêu chuẩn quy định tại Bảng 2A Phụ lục II và đánh giá từng đơn vị hành chính theo Bảng 2B Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị quyết này đối với loại đô thị tương ứng.

- Đặc khu được đánh giá phân loại là đô thị

loại II, đô thị loại III theo quy hoạch đô thị.

Đánh giá trình độ phát triển đô thị đối với đơn vị hành chính cấp xã trong đô thị, đô thị mới:

- Đơn vị hành chính cấp xã trong đô thị, đô thị mới được đánh giá trình độ phát triển đô thị theo các mức quy định khi thực hiện phân loại đô thị. Đơn vị hành chính cấp xã trong đô thị đã được công nhận loại đô thị có thể thực hiện đánh giá độc lập để được công nhận trình độ phát triển đô thị ở mức cao hơn.

- Đơn vị hành chính cấp xã được công nhận trình độ phát triển đô thị theo mức đạt được đối với mức quy định tại Bảng 2B Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị quyết này.

Phát triển đô thị theo tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị:

- Phát triển đô thị đáp ứng các tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị theo định hướng phát triển và được thực hiện đồng bộ từ quy hoạch đô thị, chương trình phát triển đô thị, kế hoạch phát triển đô thị và tổ chức thực hiện các cơ chế chính sách, nhiệm vụ, giải pháp phát triển đô thị.

- Trên cơ sở tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị, trình độ phát triển đô thị theo quy định của Nghị quyết này, UBND các cấp thực hiện các quy định sau đây:

+ Xây dựng mới hoặc bổ sung, điều chỉnh chương trình phát triển đô thị của tỉnh, thành phố và kế hoạch phát triển đô thị của các đơn vị hành chính cấp xã trong đô thị; bố trí kinh phí để xây dựng chương trình phát triển đô thị, kế hoạch phát triển đô thị trên địa bàn;

+ Xác định các nội dung về đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và không gian, kiến trúc, cảnh quan đô thị để hoàn thiện các tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị;

+ Xác định các yêu cầu, nội dung, nhiệm vụ, giải pháp tổ chức phát triển đô thị theo định hướng phát triển đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu, xanh, thông minh, hiện đại và bền vững;

+ Phân công cơ quan, đơn vị thực hiện trách nhiệm của Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh hoàn thiện

các tiêu chuẩn về cơ sở hạ tầng đô thị, nhất là hạ tầng về y tế, giáo dục, đào tạo và công trình văn hóa cấp đô thị và cơ quan, đơn vị thực hiện trách nhiệm của UBND cấp xã hoàn thiện tiêu chí, tiêu chuẩn đánh giá trình độ phát triển đô thị đối với đơn vị hành chính cấp xã trong đô thị.

- Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Chuyển đổi số trong phân loại đô thị:

- Bộ Xây dựng tổ chức triển khai thực hiện thống nhất trên toàn quốc việc chuyển đổi số trong phân loại đô thị và đồng bộ với các hoạt động phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số.

- UBND các cấp:

+ Thực hiện trách nhiệm theo phân công trong việc xây dựng, quản lý, khai thác và cập nhật các cơ sở dữ liệu phục vụ yêu cầu quản lý,

phát triển đô thị;

+ Xây dựng lộ trình từng bước thực hiện chuyển đổi số để theo dõi, đánh giá, công bố các tiêu chí, tiêu chuẩn phân loại đô thị.

Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 ngày 25 tháng 5 năm 2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về phân loại đô thị đã được sửa đổi, bổ sung một Số điều theo Nghị quyết số 26/2022/UBTVQH15 ngày 21 tháng 9 năm 2022 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội hết hiệu lực kể từ ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành.

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

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

Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt nhiệm vụ điều chỉnh Quy hoạch Cảng hàng không Phù Cát thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Ngày 19/12/2025, Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 2347/QĐ-BXD Phê duyệt nhiệm vụ điều chỉnh Quy hoạch Cảng hàng không Phù Cát thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 với nội dung chính như sau:

Quan điểm: quy hoạch Cảng hàng không Phù Cát bảo đảm đáp ứng nhu cầu vận tải, bảo đảm khai thác dùng chung hợp lý giữa hàng không dân dụng và quân sự; hạn chế ảnh hưởng tới các công trình và hoạt động quân sự thường xuyên tại Cảng.

Mục tiêu: nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch, bố trí không gian hợp lý để bảo đảm phát triển Cảng hàng không Phù Cát phù hợp với nhu cầu vận tải hàng không, nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, hạn chế ảnh hưởng tới các công trình và hoạt động quân sự thường xuyên tại Cảng; 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 điều chỉnh quy hoạch:

- Khảo sát, điều tra, thu thập bổ sung các số liệu cần thiết phục vụ công tác lập điều chỉnh quy hoạch.

- Phân tích, đánh giá hiện trạng khai thác của cảng hàng không; cập nhật các dự án đã và đang triển khai tại Cảng.

- Rà soát số liệu dự báo nhu cầu vận chuyển hàng không.

- Nghiên cứu, đề xuất các phương án điều chỉnh quy hoạch Cảng.

- Nghiên cứu quy hoạch, bố trí các công trình để phù hợp với nhu cầu khai thác trong tương lai, phù hợp với định hướng của Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

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

- Ước toán tổng mức đầu tư theo nhu cầu phát triển của Cảng.

- Xây dựng cơ sở dữ liệu quy hoạch.

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

Thời hạn lập điều chỉnh quy hoạch: năm 2026.

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

Cơ quan lập điều chỉnh 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 điều chỉnh quy hoạch, hướng dẫn xây dựng, giám sát công tác lập điều chỉnh quy hoạch và hoàn thiện sản phẩm tài trợ.

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 Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt nhiệm vụ lập Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Ngày 26/12/2025, Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 2429/QĐ-BXD Phê duyệt nhiệm vụ lập Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, với các nội dung chủ đạo sau:

Phạm vi nghiên cứu quy hoạch: khoảng 791 ha theo phương án được phê duyệt tại Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ 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 Tân Sơn Nhất 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 Tân Sơn Nhất 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 Quý I/2026, không bao gồm thời gian thẩm định, phê duyệt quy hoạch Cảng theo quy định.

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

**Bộ Xây dựng ban hành Quyết định Phê duyệt
Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước
cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030,
tầm nhìn đến năm 2050**

Ngày 29/12/2025, Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 2450/QĐ-BXD Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, với những nội dung chủ yếu như sau:

Cảng biển Kiên Giang gồm các khu bến: Rạch Giá; Hòn Chông; Bình Trị - Kiên Lương; Bãi Nỏ - Hà Tiên; Phú Quốc; các bến cảng An Thới, Vịnh Đầm, Bãi Vòng, Mũi Đất Đỏ; bến cảng tại quần đảo Nam Du; bến cảng Thổ Châu; các bến phao, khu chuyển tải và các khu neo chờ, tránh, trú bão.

Mục tiêu đến năm 2030:

- Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 3,6 triệu tấn đến 4,5 triệu tấn; hành khách từ 9,82 triệu lượt khách đến 10,50 triệu lượt khách.

- Về kết cấu hạ tầng: có tổng số 10 bến cảng gồm từ 25 cầu cảng đến 26 cầu cảng với tổng chiều dài từ 2.933,5m đến 3.233,5m (chưa bao gồm các bến cảng khác).

- Xác định phạm vi vùng đất, vùng nước phù hợp với quy mô bến cảng và đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa.

Tầm nhìn đến năm 2050:

- Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5 %/năm đến 6,1 %/năm; hành khách với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,1 %/năm đến 1,25 %/năm.

- Về kết cấu hạ tầng: tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa.

Phạm vi, chức năng, cỡ tàu tại các khu bến tuân thủ theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021; 442/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ.

Quy hoạch các khu bến cảng:

(1) Quy hoạch đến năm 2030:

- Khu bến Rạch Giá:

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa 0,2 triệu tấn, hành khách từ 1,91 triệu lượt khách đến 2,00 triệu lượt khách;

+ Quy mô bến cảng: có 01 bến cảng gồm 05 cầu cảng với tổng chiều dài 254,0m, cụ thể như sau: Bến cảng Rạch Giá: 05 cầu cảng tổng hợp, hành khách với tổng chiều dài 254,0m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 3.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,2 triệu tấn, hành khách từ 1,91 triệu lượt khách đến 2,00 triệu lượt khách.

- Khu bến Hòn Chông:

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,7 triệu tấn, hành khách từ 0,84 triệu lượt khách đến 0,89 triệu lượt khách;

+ Quy mô bến cảng: có 01 bến cảng gồm từ 01 cầu cảng đến 02 cầu cảng với tổng chiều dài từ 160,0m đến 460,0m, cụ thể như sau: Bến cảng Hòn Chông: 01 cầu cảng tổng hợp, hành khách (cầu cảng số 1) dài 160,0m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 15.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 đến 0,7 triệu tấn, hành khách từ 0,84 triệu lượt khách đến 0,89 triệu lượt khách; 01 cầu cảng tổng hợp dài

300,0m (cầu cảng số 2) tiếp nhận tàu trọng tải đến 10.000 tấn.

- Khu bến Bình Trị - Kiên Lương:

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 1,2 triệu tấn đến 1,3 triệu tấn, hành khách từ 0,64 triệu lượt khách đến 0,68 triệu lượt khách.

+ Quy mô bến cảng: có tổng số 02 bến cảng gồm 03 cầu cảng với tổng chiều dài 416,0m, cụ thể như sau: Bến cảng Bình Trị: 02 cầu cảng tổng hợp với tổng chiều dài 256,0m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 10.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,9 triệu tấn; Bến cảng kho xăng dầu Kiên Lương: 01 cầu cảng lỏng/khí dài 160m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 10.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,4 triệu tấn; Tuyến vận tải hành khách từ bờ ra đảo tại Kiên Lương: đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 0,64 triệu lượt khách đến 0,68 triệu lượt khách.

- Khu bến Bãi Nỏ - Hà Tiên: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh An Giang khi có nhu cầu và du lịch tuyến từ bờ ra đảo. Tuyến vận tải hành khách từ bờ ra đảo tại Hà Tiên: đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 0,98 triệu lượt khách đến 1,05 triệu lượt khách.

- Khu bến Phú Quốc:

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa 0,1 triệu tấn, hành khách từ 1,44 triệu lượt khách đến 1,68 triệu lượt khách;

+ Quy mô bến cảng: có 01 bến cảng gồm 02 cầu cảng với tổng chiều dài 681,5m (chưa bao gồm bến cảng khác), cụ thể như sau: Bến cảng hành khách quốc tế Phú Quốc: 02 cầu cảng tổng hợp, hành khách với tổng chiều dài 681,5m, tiếp nhận tàu khách quốc tế trọng tải đến 225.000 GT, tàu tổng hợp trọng tải đến 30.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,1 triệu tấn, hành khách từ 1,44 triệu lượt khách đến 1,68 triệu lượt khách.

- Các bến cảng An Thới, Vịnh Đầm, Bãi Vòng, Mũi Đất Đỏ:

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 1,5 triệu tấn đến 1,8 triệu tấn, hành khách từ 2,83 triệu lượt khách đến 2,93 triệu lượt khách;

+ Quy mô bến cảng: có tổng số 04 bến cảng gồm 13 cầu cảng với tổng chiều dài 1.282,0m (chưa bao gồm các cầu cảng khác), cụ thể như sau: Bến cảng An Thới: 02 cầu cảng tổng hợp, hành khách với tổng chiều dài 170m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 3.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,1 triệu tấn, hành khách từ 1,08 triệu lượt khách đến 1,17 triệu lượt khách; Bến cảng Vịnh Đầm: 02 cầu cảng tổng hợp, hành khách với tổng chiều dài 82m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 3.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,1 triệu tấn, hành khách từ 0,52 triệu lượt khách đến 0,53 triệu lượt khách; Bến cảng Bãi Vòng: 09 cầu cảng tổng hợp, lỏng/khí, hành khách với tổng chiều dài 1.030,0m, tiếp nhận tàu tổng hợp, lỏng/khí trọng tải đến 3.000 tấn, tàu khách đến 7.000 GT, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,3 triệu tấn đến 1,6 triệu tấn, hành khách 1,23 triệu lượt khách. Các cầu cảng tổng hợp, khách phát triển phù hợp với lộ trình chuyển đổi công năng của các cầu cảng hiện hữu và quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất của địa phương; Bến cảng Mũi Đất Đỏ: phát triển theo năng lực và nhu cầu của nhà đầu tư phù hợp với quy hoạch khu du lịch.

- Bến cảng tại quần đảo Nam Du:

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,4 triệu tấn, hành khách từ 0,59 triệu lượt khách đến 0,63 triệu lượt khách;

+ Quy mô bến cảng: có 01 bến cảng gồm 01 cầu cảng dài 140,0m, cụ thể như sau: Bến cảng Kho xăng dầu Nam Du: 01 cầu cảng

lỏng/khí dài 140,0m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 5.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,4 triệu tấn; Tuyến vận tải hành khách từ bờ ra đảo tại quần đảo Nam Du: đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 0,59 triệu lượt khách đến 0,63 triệu lượt khách; Bến cảng Thổ Châu: phục vụ du lịch và kinh tế - xã hội đảo Thổ Châu và các đảo lân cận khi có nhu cầu, tiếp nhận tàu trọng tải đến 3.000 tấn; Tuyến vận tải hành khách từ bờ ra đảo tại Thổ Châu: đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 0,59 triệu lượt khách đến 0,63 triệu lượt khách.

- Các bến phao, khu neo chờ, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại khu vực Rạch Giá, Hòn Chông, Bình Trị, Kiên Lương, Bãi Nỏ, Phú Quốc, Nam Du, Thổ Châu và khu vực khác có đủ điều kiện.

(2) Tầm nhìn đến năm 2050: tiếp tục phát triển các bến cảng tiềm năng tại khu vực Bãi Nỏ - Hà Tiên, Rạch Tràm, Mũi Đất Đỏ, Nam Du, Thổ Châu và các khu vực khác có đủ điều kiện đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng trung bình khoảng từ 5,5 %/năm đến 6,1 %/năm.

Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải: Kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng duy trì chuẩn tắc luồng hiện hữu, lộ trình đầu tư tùy thuộc vào khả năng bố trí, huy động nguồn lực. Trường hợp huy động nguồn xã hội hoá, cho phép đầu tư luồng hàng hải phù hợp với quy mô bến cảng theo quy hoạch.

Định hướng hạ tầng giao thông kết nối: Triển khai kết nối đường bộ, đường thủy nội địa và ven biển theo quy hoạch được duyệt.

Các bến cảng khác gồm: bến du thuyền phục vụ du lịch; bến phục vụ các cơ quan quản lý nhà nước, nghiên cứu, huấn luyện, đào tạo, cung cấp dịch vụ hàng hải; các bến cảng, cầu cảng gắn liền với các khu bến chính đảm nhận

vai trò hỗ trợ thu gom và giải tỏa hàng hóa bằng đường thủy.

Định hướng quy hoạch các khu chức năng khác:

- Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải: theo lộ trình đầu tư phù hợp với kế hoạch đầu tư công trung hạn các giai đoạn.
- Vùng đón trả hoa tiêu, kiểm dịch: gồm các vùng đón trả hoa tiêu, kiểm dịch tại các khu vực Hà Tiên, Bình Trị, Hòn Chông, Rạch Giá, An Thới, Vịnh Đầm, Bãi Vòng, Nam Du và khu vực ngoài khơi bến cảng hành khách quốc tế Phú Quốc.
- Các khu vực, địa điểm tiếp nhận chất nạo

vết: theo quy hoạch tỉnh An Giang, các quy hoạch có liên quan và các vị trí được UBND tỉnh An Giang chấp thuận, công bố.

Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra Bộ; Vụ trưởng các Vụ; Cục trưởng Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Thủ trưởng các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

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

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

Bộ Xây dựng ban hành Thông tư Quy định về trình tự, thủ tục trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý

Thông tư này quy định về trình tự, thủ tục trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý được quy định tại khoản 5 Điều 36, khoản 7 Điều 39, khoản 7 Điều 40, khoản 5 Điều 41 của Nghị định số 258/2025/NĐ-CP ngày 09 tháng 10 năm 2025 của Chính phủ về quản lý công viên, cây xanh, mặt nước bao gồm: trình tự, thủ tục giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh; trình tự, thủ tục xử lý tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh; trình tự, thủ tục lập, phê duyệt đề án cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên; trình tự, thủ tục lập, phê duyệt đề án chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên.

Thông tư này áp dụng đối với cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc thực hiện trình tự, thủ tục trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý được quy

định tại khoản 1 Điều này.

Quy định chung về thực hiện trình tự, thủ tục trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý:

- Việc thực hiện các trình tự, thủ tục trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý được quy định tại Thông tư này thông qua hình thức trực tiếp hoặc trực tuyến trên môi trường điện tử.

- Ưu tiên thực hiện các trình tự, thủ tục trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý trên môi trường điện tử. Hồ sơ và kết quả bản điện tử có giá trị pháp lý như bản giấy.

- Cơ quan, đơn vị lập hồ sơ đề nghị chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính hợp pháp, chính xác, trung thực của nội dung hồ sơ và các văn bản gửi UBND cấp có thẩm quyền. Văn bản đề nghị giải quyết thủ tục và các thành phần hồ

sơ yếu cầu bản chính theo quy định của Thông tư này gửi theo hình thức trực tuyến trên môi trường điện tử phải được xác thực theo quy định của pháp luật về giao dịch điện tử.

- Thời hạn xem xét, quyết định của UBND cấp có thẩm quyền được quy định trong Thông tư này không bao gồm ngày nghỉ lễ, tết khi trong thời gian xem xét, quyết định có số ngày nghỉ lễ, tết lớn hơn 03 ngày.

Trình tự, thủ tục giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh:

- Trình tự, thủ tục giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh:

+ Chủ đầu tư dự án phát triển công viên, cây xanh (đối với tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư phát triển mới) hoặc đơn vị đang quản lý tài sản (đối với tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh hiện có hoặc tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh được bàn giao cho Nhà nước quản lý) chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan lập hồ sơ đề nghị giao quản lý tài sản theo quy định tại khoản 2 Điều này và trình UBND cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định;

+ Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, UBND cấp có thẩm quyền ban hành quyết định giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh theo quy định tại khoản 3 Điều này hoặc có văn bản hồi đáp trong trường hợp đề nghị giao tài sản không phù hợp;

+ Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày có quyết định giao tài sản của UBND cấp có thẩm quyền, việc bàn giao, tiếp nhận tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh được lập thành biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản theo Mẫu số 01 Phụ lục kèm theo Thông tư này và thực hiện theo quy định tại khoản 4 Điều 36 của Nghị định số 258/2025/NĐ-CP ngày 09 tháng 10 năm 2025 của Chính phủ về quản lý công viên, cây xanh, mặt nước.

- Hồ sơ đề nghị giao quản lý tài sản gồm:

+ Văn bản đề nghị giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh (trong đó xác

định rõ đối tượng được giao quản lý tài sản): 01 bản chính;

+ Danh mục tài sản đề nghị giao quản lý theo Phụ lục tại Mẫu số 01 Phụ lục kèm theo Thông tư này: 01 bản chính;

+ Hồ sơ pháp lý của tài sản đề nghị giao quản lý (Quyết định giao, điều chuyển tài sản; Quyết định xác lập sở hữu toàn dân; Biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản hoặc các giấy tờ, tài liệu khác chứng minh quyền quản lý, sử dụng, tạm quản lý tài sản - nếu có): 01 bản sao;

+ Các hồ sơ khác có liên quan đến tài sản đề nghị giao quản lý (nếu có): 01 bản sao.

+ Dự thảo Quyết định giao tài sản theo quy định tại khoản 3 Điều này: 01 bản sao.

- Nội dung chủ yếu của quyết định giao tài sản:

+ Tên đơn vị đang quản lý tài sản (nếu có); Tên đơn vị được giao quản lý tài sản;

+ Danh mục tài sản giao quản lý;

+ Trách nhiệm tổ chức thực hiện.

Trình tự, thủ tục lập, phê duyệt đề án cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên:

- Trình tự, thủ tục lập, phê duyệt đề án cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên như sau:

+ Đơn vị được giao quản lý tài sản có trách nhiệm lập hồ sơ đề nghị phê duyệt phương án cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên theo quy định tại khoản 2 Điều này và trình UBND cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt;

+ Trong thời hạn 45 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, UBND cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định phê duyệt đề án cho thuê quyền khai thác tài sản theo quy định tại khoản 3 Điều này hoặc có văn bản hồi đáp trong trường hợp đề án cho thuê quyền khai thác tài sản không phù hợp.

- Hồ sơ đề nghị phê duyệt đề án cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng công viên gồm:

- + Văn bản đề nghị của đơn vị được giao quản lý tài sản: 01 bản chính;
- + Đề án cho thuê quyền khai thác tài sản theo Mẫu số 03 Phụ lục kèm theo Thông tư này: 01 bản chính;
- + Các hồ sơ có liên quan khác (nếu có): 01 bản sao;
- + Dự thảo Quyết định phê duyệt đề án cho thuê quyền khai thác tài sản theo quy định tại khoản 3 Điều này: 01 bản sao.

Nội dung chủ yếu của quyết định phê duyệt đề án cho thuê quyền khai thác tài sản:

- + Tên đơn vị được giao quản lý tài sản;
- + Danh mục tài sản cho thuê quyền khai thác;
- + Thời hạn và phương thức thực hiện cho thuê quyền khai thác tài sản;
- + Điều kiện của tổ chức tham gia đấu giá thuê quyền khai thác tài sản;
- + Thời hạn và phương thức thanh toán tiền cho thuê quyền khai thác tài sản;
- + Quản lý, sử dụng số tiền thu được từ cho thuê khai thác tài sản;

- + Quyền hạn, trách nhiệm của đơn vị được giao quản lý tài sản;

- + Trách nhiệm tổ chức thực hiện.

Đối với tài sản kết cấu hạ tầng công viên, cây xanh do Nhà nước đầu tư, quản lý do UBND cấp huyện quản lý trước ngày 01 tháng 7 năm 2025 mà đến ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành chưa được giao quản lý thì UBND cấp tỉnh giao Sở Xây dựng tổ chức lập hồ sơ đề nghị giao quản lý tài sản và trình UBND cấp tỉnh xem xét, quyết định giao quản lý tài sản theo quy định tại điểm b, c khoản 1 Điều 4 của Thông tư này.

Trường hợp các văn bản quy phạm pháp luật viện dẫn tại Thông tư này được sửa đổi, bổ sung, thay thế thì thực hiện theo quy định tương ứng tại văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

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

VĂN BẢN ĐỊA PHƯƠNG

Thành phố Hồ Chí Minh ban hành Quyết định Về phân cấp thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng; Quy định về quy mô, thời hạn tồn tại của công trình được cấp giấy phép xây dựng có thời hạn

Ngày 22/12/2025, UBND thành phố Hồ Chí Minh đã ban hành Quyết định số 29/2025/QĐ-UBND Về phân cấp thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng; Quy định về quy mô, thời hạn tồn tại của công trình được cấp giấy phép xây dựng có thời hạn trên địa bàn Thành phố.

Quyết định này quy định:

- Phân cấp thẩm quyền cấp giấy phép xây

dựng của UBND Thành phố Hồ Chí Minh cho Sở Xây dựng; Ban Quản lý các Khu Chế xuất và Công nghiệp, Ban Quản lý Khu Công nghệ cao; Ban Quản lý Khu Nông nghiệp công nghệ cao; UBND xã, phường và đặc khu.

- Quy mô và thời hạn tồn tại của công trình được cấp giấy phép xây dựng có thời hạn theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 94 Luật Xây

dựng năm 2014 (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 33 Điều 1 Luật số 62/2020/QH14; điểm k khoản 1 Điều 57 Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn số 47/2024/QH15).

Quyết định này áp dụng cho cơ quan, đơn vị và các tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc cấp giấy phép xây dựng trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.

Công trình xây dựng phải có giấy phép xây dựng và các trường hợp được miễn giấy phép xây dựng quy định tại Điều 89 Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 62/2020/QH14; điểm b khoản 1 Điều 79 Luật Điện lực số 61/2024/QH15; điểm c khoản 1 Điều 56 Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 và các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành có liên quan.

Về phân cấp thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng:

- UBND Thành phố Hồ Chí Minh phân cấp cho:

+ UBND xã, phường và đặc khu cấp giấy phép xây dựng đối với công trình nhà ở riêng lẻ (trừ công trình nhà ở riêng lẻ từ cấp II trở lên) và công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng chỉ có công trình cấp III, cấp IV nằm trên địa bàn hai đơn vị hành chính cấp xã trở lên (trừ các công trình được UBND Thành phố Hồ Chí Minh phân cấp tại điểm b khoản này) với nguyên tắc đơn vị hành chính cấp xã chiếm tỷ lệ diện tích khu đất xây dựng công trình lớn hơn sẽ thực hiện việc cấp giấy phép xây dựng.

+ Ban Quản lý các Khu Chế xuất và Công nghiệp, Ban Quản lý Khu Công nghệ cao; Ban Quản lý Khu Nông nghiệp công nghệ cao cấp giấy phép xây dựng đối với các công trình xây dựng thuộc chức năng và trong phạm vi địa giới được giao quản lý.

+ Sở Xây dựng cấp giấy phép xây dựng đối với tất cả công trình còn lại, trừ các công trình đã được phân cấp tại điểm a, b khoản 1 Điều này.

- Đối với dự án có nhiều công trình với loại và cấp công trình khác nhau thì thẩm quyền

cấp giấy phép xây dựng được xác định theo công trình có cấp cao nhất của dự án.

- Cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng được sử dụng con dấu của cơ quan, đơn vị mình và có thẩm quyền điều chỉnh, gia hạn, cấp lại, thu hồi giấy phép xây dựng do mình cấp.

- Trường hợp cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng không thu hồi giấy phép xây dựng đã cấp không đúng quy định thì UBND Thành phố trực tiếp quyết định thu hồi giấy phép xây dựng.

- Trường hợp khi điều chỉnh thiết kế xây dựng hoặc sửa chữa, cải tạo công trình làm thay đổi cấp của công trình thì thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng được xác định theo cấp của công trình sau điều chỉnh thiết kế hoặc công trình sửa chữa, cải tạo.

Quy mô xây dựng và thời hạn tồn tại của công trình được cấp giấy phép xây dựng có thời hạn:

- Trường hợp thuộc khu vực có quy hoạch phân khu hoặc quy hoạch phân khu chức năng đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, công bố nhưng chưa thực hiện và chưa có quyết định thu hồi đất của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền:

+ Về quy mô xây dựng, tối đa 03 tầng (số tầng cao được xác định theo Thông tư số 06/2021/TT-BXD của Bộ Xây dựng quy định về phân cấp công trình xây dựng và hướng dẫn áp dụng trong quản lý hoạt động đầu tư xây dựng). Trường hợp sửa chữa, cải tạo (có thời hạn) thì theo số tầng cao hiện hữu được công nhận.

+ Trường hợp xây dựng tầng hầm, đối với công trình xây dựng mới (có thời hạn) quy mô tối đa 01 tầng hầm; đối với công trình sửa chữa, cải tạo (có thời hạn) theo số tầng hầm hiện hữu được công nhận.

+ Các chỉ tiêu xây dựng phải phù hợp quy chuẩn quy hoạch xây dựng, Quy chế quản lý kiến trúc được cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành và phải đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 94 Luật Xây

dựng số 50/2014/QH13 được sửa đổi, bổ sung bởi khoản 33 Điều 1 Luật số 62/2020/QH14.

- Trường hợp thuộc khu vực có quy hoạch chi tiết hoặc quy hoạch chi tiết khu chức năng đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, công bố nhưng chưa thực hiện và chưa có quyết định thu hồi đất của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền:

+ Về quy mô xây dựng, tối đa 01 tầng (số tầng cao được xác định theo Thông tư số 06/2021/TT-BXD của Bộ Xây dựng). Trường hợp công trình sửa chữa, cải tạo (có thời hạn) thì theo số tầng cao và tầng hầm công trình hiện hữu được công nhận.

+ Các chỉ tiêu xây dựng phải phù hợp quy chuẩn quy hoạch xây dựng, Quy chế quản lý kiến trúc được cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành và phải đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 94 Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 được sửa đổi, bổ sung bởi khoản 33 Điều 1 Luật số 62/2020/QH14.

- Thời hạn tồn tại của công trình được ghi trong giấy phép xây dựng có thời hạn do cơ quan cấp giấy phép xây dựng căn cứ thời hạn tính đến thời điểm thực hiện quy hoạch (được thể hiện tại quy hoạch theo pháp luật về quy hoạch đô thị và nông thôn đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt) nhưng tối đa không quá 05 năm và theo yêu cầu quản lý, phát triển của từng khu vực xem xét khi giải quyết cấp giấy phép xây dựng. Khi hết thời hạn tồn tại của công trình ghi trong giấy phép xây dựng có thời hạn mà quy hoạch theo pháp luật về quy hoạch đô thị và nông thôn có điều chỉnh kéo dài thời hạn thực hiện quy hoạch thì cơ quan đã cấp giấy phép xây dựng có trách nhiệm thông báo về việc gia hạn thời gian tồn tại của công trình nêu trên. Trường hợp Chủ

đầu tư tiếp tục có nhu cầu xây dựng mới hoặc sửa chữa, cải tạo công trình thì thực hiện thủ tục cấp giấy phép xây dựng có thời hạn theo yêu cầu quản lý, phát triển và phù hợp với thời hạn thực hiện của quy hoạch điều chỉnh. Việc công nhận quyền sở hữu công trình và tài sản trên đất được thực hiện theo pháp luật đất đai.

- Đối với công trình xây dựng, nhà ở riêng lẻ thuộc trường hợp quy định tại điểm khoản 1 và khoản 2 Điều này và đã có kế hoạch sử dụng đất cấp xã theo quy định thì không cấp giấy phép xây dựng có thời hạn cho việc xây dựng mới mà chỉ cấp giấy phép xây dựng có thời hạn để sửa chữa, cải tạo.

- Các nội dung khác được thực hiện theo quy định tại Điều 94 Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 được sửa đổi, bổ sung bởi khoản 33 Điều 1 Luật số 62/2020/QH14; khoản 1 Điều 57 Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn số 47/2024/QH15.

- Trong thời hạn (kể cả thời gian được gia hạn theo quy định) được ghi trong giấy phép xây dựng có thời hạn thì việc công nhận quyền sở hữu công trình xây dựng tương ứng và việc hỗ trợ để tháo dỡ, phá dỡ, di dời tài sản gắn liền với đất là phần công trình xây dựng theo giấy phép xây dựng có thời hạn. Trong trường hợp phải bị tháo dỡ, phá dỡ, di dời theo yêu cầu của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, theo quy định do cơ quan quản lý Nhà nước về đất đai chủ trì xem xét và được thực hiện theo pháp luật đất đai.

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

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

Gia Lai ban hành Quyết định Quy định trình tự, thủ tục chấp thuận thiết kế và trình tự, thủ tục cấp phép thi công nút giao đối với đường địa phương đang khai thác

Ngày 22/12/2025, UBND tỉnh Gia Lai đã ban hành Quyết định Quy định trình tự, thủ tục chấp thuận thiết kế và trình tự, thủ tục cấp phép thi công nút giao đối với đường địa phương đang khai thác trên địa bàn tỉnh Gia Lai.

Quyết định này áp dụng đối với cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức, cá nhân có liên quan trình tự, thủ tục chấp thuận thiết kế và trình tự, thủ tục cấp phép thi công nút giao đối với đường địa phương đang khai thác.

Chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác:

- Trước khi đầu tư xây dựng nút giao mới, đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng nút giao: Trên cơ sở danh sách các vị trí đầu nối đường nhánh với đường tỉnh được phê duyệt hoặc văn bản chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền cho phép đầu nối đường nhánh với đường tỉnh, chủ đầu tư nút giao tổ chức lập, gửi 01 bộ hồ sơ đề nghị chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác theo hình thức trực tiếp, trực tuyến hoặc gián tiếp (thông qua dịch vụ bưu chính công ích) đến Sở Xây dựng. Hồ sơ đề nghị bao gồm:

+ Đơn đề nghị (bản chính) theo mẫu số 01 Phụ lục I ban hành kèm theo Quyết định này.

+ Hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công công trình nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác (bản chính), bao gồm: thuyết minh thiết kế, bản vẽ thiết kế nút giao đầu nối và bản vẽ hoàn trả kết cấu hạ

tầng đường tỉnh, bản vẽ tổ chức giao thông tại nút giao đầu nối.

- Cơ quan có thẩm quyền chấp thuận thực hiện tiếp nhận, kiểm tra hồ sơ và xử lý như sau:

+ Đối với hồ sơ nộp trực tiếp, trực tuyến, cơ quan có thẩm quyền chấp thuận thực hiện kiểm tra hồ sơ, nếu đủ thành phần theo quy định thì tiếp nhận và viết phiếu hẹn trả kết quả, nếu không đủ thành phần thì hướng dẫn chủ đầu tư hoàn thiện hồ sơ theo quy định.

+ Đối với hồ sơ nộp gián tiếp qua hệ thống bưu điện hoặc qua cổng dịch vụ công trực tuyến, trong thời hạn 02 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, cơ quan có thẩm quyền chấp thuận kiểm tra thành phần hồ sơ, nếu đủ thì tiếp nhận, nếu không đủ, có văn bản thông báo đến tổ chức, cá nhân để bổ sung, hoàn thiện.

+ Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ khi nhận đủ hồ sơ theo quy định, cơ quan có thẩm quyền chấp thuận tiến hành xem xét hồ sơ, nếu đủ điều kiện thì có văn bản chấp thuận thiết kế nút giao theo mẫu số 02 Phụ lục I ban hành kèm theo Quyết định này, trường hợp không chấp thuận thì phải có văn bản trả lời và nêu rõ lý do.

- Văn bản chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối có thời hạn 18 tháng, hết thời hạn nêu trên hoặc có thay đổi về quy mô nút giao đầu nối thì phải thực hiện lại từ đầu thủ tục chấp thuận thiết kế nút giao.

- Đối với các dự án đường bộ xây dựng mới đã được UBND tỉnh hoặc Sở Xây dựng phê duyệt thiết kế có đầu nối với đường tỉnh đang khai thác không phải thực hiện bước đề nghị chấp thuận thiết kế nút giao.

Cấp phép thi công nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác:

- Chủ đầu tư nút giao phải hoàn chỉnh hồ sơ thiết kế nút giao theo các nội dung của văn bản chấp thuận, tổ chức thẩm định hồ sơ thiết kế, phê duyệt dự án theo quy định hiện hành và gửi 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp phép thi công nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác theo hình thức trực tiếp, trực tuyến hoặc gián tiếp (thông qua dịch vụ bưu chính công ích) đến Sở Xây dựng. Hồ sơ đề nghị bao gồm:

+ Đơn đề nghị (bản chính) theo mẫu số 03 Phụ lục I ban hành kèm theo Quyết định này.

+ Thuyết minh và bản vẽ biện pháp tổ chức thi công nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác; biện pháp bảo đảm giao thông đường bộ khi thi công xây dựng nút giao đầu nối (bản chính).

- Cơ quan có thẩm quyền cấp phép hiện tiếp nhận, kiểm tra hồ sơ và xử lý như sau:

+ Đối với hồ sơ nộp trực tiếp, trực tuyến, cơ quan có thẩm quyền cấp phép thực hiện kiểm tra hồ sơ, nếu đủ thành phần theo quy định thì tiếp nhận và viết phiếu hẹn trả kết quả, nếu không đủ thành phần thì hướng dẫn chủ đầu tư hoàn thiện hồ sơ theo quy định.

+ Đối với hồ sơ nộp gián tiếp qua hệ thống bưu điện hoặc qua cổng dịch vụ công trực tuyến, trong thời hạn 02 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, cơ quan có thẩm quyền cấp phép kiểm tra thành phần hồ sơ, nếu đủ thì tiếp nhận, nếu không đủ, có văn bản thông báo đến tổ chức, cá nhân để bổ sung, hoàn thiện.

+ Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ khi nhận đủ hồ sơ theo quy định, Sở Xây dựng tiến hành xem xét hồ sơ, nếu đủ điều kiện thì cấp giấy phép thi công nút giao đầu nối theo mẫu số 04 Phụ lục I ban hành kèm theo Quyết định này,

trường hợp không cấp phép thi công thì phải có văn bản trả lời và nêu rõ lý do.

- Thời hạn có hiệu lực của giấy phép thi công nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác:

+ Đối với nút giao đầu nối thuộc dự án đầu tư công, đầu tư theo phương thức đối tác công tư, hiệu lực của giấy phép thi công nút giao đầu nối bằng tiến độ thực hiện dự án.

+ Đối với các trường hợp không thuộc quy định tại điểm a khoản này, thời hạn có hiệu lực của giấy phép thi công đầu nối không quá 24 tháng kể từ ngày được cấp phép thi công nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác.

+ Hết thời hạn có hiệu lực của giấy phép thi công mà chưa hoàn thành thi công nút giao đầu nối với đường tỉnh đang khai thác thì phải thực hiện lại từ đầu thủ tục cấp phép thi công.

- Nút giao đầu nối với đường tỉnh phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép thi công tổ chức nghiệm thu và chấp thuận đưa vào khai thác, sử dụng.

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

Quyết định số 45/2025/QĐ-UBND ngày 10 tháng 6 năm 2025 của UBND tỉnh Bình Định ban hành quy định trình tự, thủ tục chấp thuận thiết kế và trình tự, thủ tục cấp phép thi công nút giao đối với đường địa phương đang khai thác trên địa bàn tỉnh Bình Định hết hiệu lực kể từ ngày Quyết định này có hiệu lực thi hành.

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

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

Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh chủ trì cuộc họp xây dựng dự thảo Nghị định của Chính phủ về quản lý vật liệu xây dựng

Ngày 14/1/2026, tại Hà Nội, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Văn Sinh chủ trì cuộc họp xây dựng dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về quản lý vật liệu xây dựng, thay thế Nghị định số 09/2021/NĐ-CP ngày 9/2/2021 của Chính phủ. Tham dự cuộc họp có lãnh đạo các đơn vị thuộc Bộ Xây dựng; đại diện các hội, hiệp hội nghề nghiệp chuyên ngành và các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vật liệu xây dựng.

Báo cáo tại cuộc họp, Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng Lê Trung Thành cho biết, vật liệu xây dựng là yếu tố đầu vào thiết yếu của hoạt động đầu tư xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng, đô thị, nhà ở và các công trình phục vụ quốc phòng, an ninh. Việc bảo đảm nguồn cung ổn định, chất lượng phù hợp, giá cả hợp lý, đồng thời phát triển vật liệu xây dựng theo hướng xanh, tuần hoàn, phát thải thấp có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội bền vững.

Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 đã bổ sung, hoàn thiện nhiều quy định liên quan đến quản lý vật liệu, cấu kiện sử dụng cho công trình xây dựng; đồng thời quy định rõ các chính sách khuyến khích nghiên cứu, đầu tư phát triển và sử dụng vật liệu xây dựng mới, vật liệu tái chế, vật liệu xanh, vật liệu nhẹ, vật liệu thông minh, vật liệu thân thiện môi trường và vật liệu phù hợp với điều kiện vùng ven biển, hải đảo. Trên cơ sở đó, việc rà soát, cập nhật và cụ thể hóa các nội dung được Luật giao là yêu cầu cần thiết nhằm tổ chức thực hiện thống nhất trên phạm vi cả nước.

Theo đánh giá của cơ quan soạn thảo, Nghị định số 09/2021/NĐ-CP đã góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về vật liệu xây dựng trong thời gian qua. Tuy nhiên, quá trình triển khai cũng bộc lộ một số vướng mắc,



Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh chủ trì cuộc họp xây dựng dự thảo Nghị định của Chính phủ về quản lý vật liệu xây dựng.

bất cập liên quan đến phân loại và danh mục vật liệu xây dựng; cơ chế phối hợp liên ngành, liên vùng trong theo dõi, dự báo cung, cầu và điều phối khi xảy ra thiếu hụt vật liệu xây dựng thông thường, vật liệu san lấp; yêu cầu lồng ghép bảo vệ môi trường, chuyển đổi số, xây dựng cơ sở dữ liệu, cũng như định hướng phát triển vật liệu xây dựng xanh, tuần hoàn, phát thải thấp. Bên cạnh đó, một số quy định tại Nghị định số 09/2021/NĐ-CP đã được bãi bỏ theo Nghị định số 144/2025/NĐ-CP, do vậy không tiếp tục kế thừa trong dự thảo Nghị định mới.

Dự thảo Nghị định được xây dựng nhằm cụ thể hóa các quy định của Luật Xây dựng về quản lý, phát triển và sử dụng vật liệu xây dựng; thúc đẩy phát triển vật liệu xây dựng bền vững, hiện đại, tiết kiệm tài nguyên, gắn với bảo vệ môi trường và chuyển đổi số; nâng cao hiệu quả phối hợp liên ngành, liên vùng trong dự báo và điều phối cung, cầu vật liệu xây dựng phục vụ các dự án trọng điểm quốc gia; đồng thời thúc đẩy việc sử dụng tro, xỉ, thạch cao và phát triển vật liệu xây dựng không nung theo cơ chế thị trường,

bảo đảm an toàn và hiệu quả.

Vụ trưởng Lê Trung Thành nhấn mạnh, việc xây dựng dự thảo Nghị định được thực hiện trên quan điểm bám sát nội dung Luật Xây dựng giao, bảo đảm không chồng chéo, không thay thế các quy định của pháp luật chuyên ngành về địa chất và khoáng sản, quy hoạch, bảo vệ môi trường, đầu tư, thuế, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa; hạn chế tối đa việc phát sinh thủ tục hành chính và chi phí tuân thủ; tăng cường công khai, minh bạch thông tin; thúc đẩy đổi mới sáng tạo, kinh tế tuần hoàn và giảm phát thải khí nhà kính.

Theo dự thảo, Nghị định gồm 4 Chương, 20 Điều và 3 Phụ lục, kế thừa các quy định còn phù hợp của Nghị định số 09/2021/NĐ-CP và bổ sung nhiều nội dung mới liên quan đến chiến lược và kế hoạch phát triển vật liệu xây dựng; đầu tư, sản xuất gắn với bảo vệ môi trường; quản lý chế biến, sử dụng khoáng sản làm nguyên liệu sản xuất vật liệu xây dựng; quản lý chất lượng và sử dụng vật liệu xây dựng trong công trình; thu hồi, tái chế, xử lý chất thải làm vật liệu xây dựng; điều phối cung, cầu; xây dựng và quản lý cơ sở dữ liệu quốc gia về vật liệu xây dựng; định hướng giảm phát thải khí nhà kính và áp dụng các công cụ kinh tế về carbon theo quy định pháp luật hiện hành.

Tại cuộc họp, các đại biểu đã tập trung thảo luận, góp ý nhiều nội dung cụ thể đối với dự thảo Nghị định. Nhiều đại biểu đánh giá cao việc dự thảo Nghị định đã chú trọng công tác quản lý khai thác, chế biến khoáng sản làm vật liệu xây dựng gắn với bảo vệ môi trường, sử dụng tiết kiệm tài

nguyên. Bên cạnh đó, một số ý kiến đại biểu đề nghị làm rõ hơn cơ chế khuyến khích phát triển và sử dụng vật liệu xây dựng xanh, vật liệu tái chế, vật liệu tuần hoàn; bổ sung các quy định liên quan đến xây dựng, kết nối và chia sẻ cơ sở dữ liệu về vật liệu xây dựng; tăng cường trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước trong công tác theo dõi, dự báo thị trường và cung cấp thông tin minh bạch cho doanh nghiệp; chú trọng đơn giản hóa thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh vật liệu xây dựng.

Kết luận cuộc họp, Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh ghi nhận và đánh giá cao các ý kiến góp ý của lãnh đạo các đơn vị thuộc Bộ, các hội, hiệp hội nghề nghiệp và đại diện doanh nghiệp; đồng thời yêu cầu Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng tiếp tục tổng hợp, nghiên cứu tiếp thu đầy đủ các ý kiến; rà soát kỹ các quy định pháp luật liên quan; lưu ý thể chế hóa các nội dung về khai thác, chế biến và sử dụng khoáng sản làm vật liệu xây dựng; cụ thể hóa các cơ chế khuyến khích phát triển vật liệu xây dựng xanh, thân thiện môi trường.

“Trong quá trình gửi dự thảo lấy ý kiến góp ý từ các bộ, ngành Trung ương, Bộ Xây dựng sẽ tiếp tục tổ chức các hoạt động, hội thảo chuyên đề tổng hợp ý kiến để hoàn thiện dự thảo Nghị định, bảo đảm chất lượng và tính khả thi trước khi trình Chính phủ xem xét, ban hành” - Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh cho biết.

Trần Đình Hà

Bộ Xây dựng thẩm định Nhiệm vụ Quy hoạch chung Thành phố Hải Phòng đến năm 2050, tầm nhìn đến năm 2075

Ngày 14/1/2026, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng tổ chức hội nghị thẩm định Nhiệm vụ Quy hoạch

chung Thành phố Hải Phòng đến năm 2050, tầm nhìn đến năm 2075. Tham dự hội nghị có

đại diện Văn phòng Chính phủ, các bộ, ngành Trung ương, các hội, hiệp hội nghề nghiệp chuyên ngành, lãnh đạo các đơn vị thuộc Bộ Xây dựng và lãnh đạo UBND Thành phố Hải Phòng. Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn - Chủ tịch Hội đồng, chủ trì hội nghị.

Báo cáo tại hội nghị, đại diện đơn vị tư vấn (Công ty CP Quy hoạch và phát triển đô thị Việt Nam) cho biết, phạm vi quy hoạch bao gồm toàn bộ địa giới hành chính Thành phố Hải Phòng sau sáp nhập, với diện tích khoảng 3.184,5km², gồm khu vực đất liền, đảo ven bờ và vùng biển đảo; thời hạn quy hoạch đến năm 2050, tầm nhìn đến năm 2075.

Quy hoạch nhằm mục tiêu đến năm 2030 xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm du lịch biển, văn hóa và di sản có tầm khu vực và quốc tế; thành phố cảng công nghiệp hiện đại, văn minh, sinh thái, đáng sống tầm cỡ khu vực Đông Nam Á; tiên phong trong công nghiệp hóa, hiện đại hóa, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và đổi mới sáng tạo, cơ bản đạt các tiêu chí của đô thị đặc biệt. Đến năm 2050, phấn đấu đưa Hải Phòng trở thành một trong những cực tăng trưởng chính của quốc gia, trung tâm công nghiệp, logistics và cảng biển quốc tế hàng đầu khu vực Đông Nam Á. Tầm nhìn đến năm 2075, Thành phố Hải Phòng được định hướng trở thành đô thị có kinh tế tích hợp, có khả năng cạnh tranh với các cực phát triển ven biển châu Á.

Nhiệm vụ quy hoạch xác định Hải Phòng là thành phố cảng hiện đại, đô thị động lực phát triển của quốc gia; trung tâm công nghiệp hiện đại, thông minh; đầu mối logistics quan trọng; trung tâm quốc gia và quốc tế về giáo dục, đào tạo, y tế, khoa học công nghệ, du lịch và kinh tế biển; đô thị sinh thái, đáng sống, có vị trí chiến lược về quốc phòng, an ninh.

Nhiệm vụ Quy hoạch đề ra các yêu cầu



Thứ trưởng Nguyễn Tường Văn chủ trì Hội nghị.

chính cần thực hiện bao gồm: nghiên cứu, đánh giá toàn diện hiện trạng phát triển kinh tế xã hội, hệ thống đô thị và khu chức năng, dân số và phân bố dân cư, sử dụng đất, kiến trúc cảnh quan, hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật và môi trường; đánh giá công tác quản lý, triển khai quy hoạch đã được phê duyệt; bám sát định hướng quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng và quy hoạch tỉnh; nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế; dự báo quy mô dân số, lao động, đất đai; xác định mô hình phát triển đô thị, cấu trúc không gian tổng thể; định hướng tổ chức các khu chức năng, không gian cảnh quan, bảo tồn di sản; phát triển đô thị thông minh; đề xuất các giải pháp bảo vệ môi trường, sử dụng hiệu quả tài nguyên đất và xác định các chương trình, dự án ưu tiên đầu tư theo từng giai đoạn.

Tại hội nghị, các thành viên Hội đồng góp ý đơn vị tư vấn cần rà soát căn cứ pháp lý có liên quan đến Nhiệm vụ Quy hoạch; làm rõ mối quan hệ liên kết vùng; đánh giá kỹ mạng lưới đô thị của Hải Dương trước sáp nhập để bảo đảm tính kế thừa, đồng bộ với mạng lưới đô thị Hải Phòng mới; chú trọng nhiều hơn đến lĩnh vực thương mại, dịch vụ, du lịch; xác định rõ các phân vùng phát triển của thành phố; phân tích, đánh giá đầy đủ hiện trạng sử dụng đất và đề xuất giải pháp khai thác hiệu quả; rà soát, làm

rõ hơn quan điểm và mục tiêu lập quy hoạch.

Kết luận hội nghị, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Tường Văn tổng hợp các ý kiến góp ý của các thành viên Hội đồng, bổ sung một số nội dung và đề nghị đơn vị tư vấn tổng hợp, tiếp thu đầy đủ. Bên cạnh đó, chú trọng bảo đảm tính liên kết vùng trong quy hoạch đô thị

Hải Phòng; rà soát các thông tin, số liệu, đảm bảo sự chính xác, thống nhất; sớm hoàn thiện hồ sơ Nhiệm vụ Quy hoạch để UBND Thành phố Hải Phòng trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định theo quy định.

Trần Phong

Thứ trưởng Phạm Minh Hà dự Tọa đàm "Thực tế và thách thức trong xây dựng cầu đường sắt và đường bộ đi chung"

Ngày 15/1, tại Trường Đại học Giao thông vận tải, Thứ trưởng Phạm Minh Hà tham dự và phát biểu tại Tọa đàm "Thực tế và thách thức trong xây dựng cầu đường sắt và đường bộ đi chung", nhấn mạnh vai trò của nghiên cứu, xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật nhằm tối ưu nguồn lực đầu tư, góp phần phát triển hạ tầng giao thông hiện đại và bền vững.

Tọa đàm thu hút sự tham gia của đông đảo các nhà khoa học, chuyên gia, nhà quản lý, giảng viên và đại diện doanh nghiệp trong lĩnh vực giao thông - xây dựng.

Phát biểu khai mạc Tọa đàm, PGS.TS Nguyễn Văn Hùng - Hiệu trưởng Trường Đại học Giao thông vận tải nhấn mạnh vai trò là trường đại học kỹ thuật trọng điểm quốc gia trong lĩnh vực giao thông vận tải, đồng thời là đơn vị dẫn dắt mạng lưới trung tâm đào tạo xuất sắc về công nghiệp 4.0. Trong thời gian qua, Trường đã chủ trì biên dịch, hiệu đính 224 tiêu chuẩn về đường sắt điện khí hóa, đường sắt tốc độ cao và 23 tiêu chuẩn dự toán, định mức liên quan, góp phần quan trọng vào công tác xây dựng hệ thống tiêu chuẩn ngành.

Tọa đàm là diễn đàn khoa học chuyên sâu nhằm trao đổi, đánh giá thực tiễn và những thách thức trong xây dựng cầu đường sắt và đường bộ đi chung - một vấn đề có ý nghĩa



Thứ trưởng Phạm Minh Hà phát biểu tại Tọa đàm.

chiến lược đối với phát triển hạ tầng giao thông hiện đại, đặc biệt trong bối cảnh nguồn lực đầu tư còn hạn chế và yêu cầu phát triển đô thị ngày càng cao.

Mở đầu chương trình, PGS.TS Trần Việt Hùng - Bộ môn Công trình giao thông thành phố & Công trình thủy, Khoa Công trình trình bày tham luận về một số yêu cầu kỹ thuật trong thiết kế kết cấu nhịp cầu đường sắt và đường bộ đi chung. Tham luận phân tích các lợi thế về kinh tế - kỹ thuật của mô hình cầu đi chung, đồng thời chia sẻ kinh nghiệm quốc tế từ Trung Quốc, Nhật Bản, qua đó đặt ra yêu cầu cấp thiết về xây dựng hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với điều kiện Việt Nam.



PGS.TS. Nguyễn Văn Hùng - Hiệu trưởng Trường Đại học Giao thông vận tải phát biểu khai mạc Tọa đàm.

PGS.TS Hoàng Hà - Khoa Công trình trình bày tham luận về kiểm soát ổn định động lực do hoạt tải di chuyển tốc độ cao đối với cầu nhịp lớn trong trường hợp đường sắt và đường bộ đi chung. Tham luận làm rõ các thách thức về tải trọng, độ cứng kết cấu, điều kiện địa hình - địa chất và đề xuất các phương án kỹ thuật cụ thể cho từng tuyến, từng khu vực.

Phát biểu tại Tọa đàm, Thứ trưởng Phạm Minh Hà biểu dương đội ngũ chuyên gia của Trường Đại học Giao thông vận tải đã chủ động, tiên phong trong công tác biên dịch, nghiên cứu hệ thống tiêu chuẩn đường sắt tốc độ cao của các nước trên thế giới, làm cơ sở quan trọng để tham mưu cho cơ quan quản lý nhà nước trong việc lựa chọn, áp dụng tiêu chuẩn phù hợp.

Thứ trưởng Phạm Minh Hà nhấn mạnh, giải pháp xây dựng cầu đường sắt và đường bộ đi chung nếu được nghiên cứu, lựa chọn và áp dụng hợp lý trong thực tiễn có thể giúp tiết kiệm



Thứ trưởng Phạm Minh Hà và các đại biểu tham dự Tọa đàm chụp ảnh lưu niệm.

cho ngân sách nhà nước hàng nghìn tỷ đồng. Tuy nhiên, phương án này cũng đặt ra nhiều thách thức trong thiết kế kết cấu nền móng tại các khu vực có điều kiện địa chất phức tạp như đồng bằng sông Cửu Long.

Với đội ngũ chuyên gia giàu kinh nghiệm trong nghiên cứu, đào tạo lĩnh vực đường sắt, Bộ Xây dựng đã tin tưởng giao Trường Đại học Giao thông vận tải chủ trì tham mưu lựa chọn, biên soạn dự thảo hệ thống tiêu chuẩn đường sắt tốc độ cao, hướng tới sớm đưa vào ứng dụng trong thực tiễn.

Tại Tọa đàm, các đại biểu đã thảo luận, trao đổi nhiều ý kiến chuyên môn, cung cấp thông tin và giải pháp về kỹ thuật, kinh tế, an toàn công trình, góp phần làm rõ hiệu quả của các mô hình thiết kế, xây dựng cầu đường sắt và đường bộ đi chung trong điều kiện hiện nay.

Vũ Hoa

Lốp phủ EP-GRIP VELO của Possehl Spezialbau: Tương lai cho làn đường xe đạp an toàn

Đạp xe đang ngày càng phổ biến hơn bao giờ hết ở Đức. Xe đạp là một phương tiện giao thông đô thị quan trọng cho hầu hết các hoạt

động như đi làm, thể thao cuối tuần hay vận chuyển hàng hóa. Tuy nhiên, ở nhiều nơi, cơ sở hạ tầng vẫn chưa đáp ứng kịp xu hướng



Làn đường dành cho xe đạp được sơn màu rõ ràng với lớp phủ EP-GRIP VELO của Possehl Spezialbau tại trung tâm thành phố Waldbröl, giúp tăng khả năng quan sát, an toàn và sự thoải mái khi di chuyển trong giao thông đô thị.



Thiết kế đường dành cho xe đạp của Possehl Spezialbau sử dụng EP-GRIP VELO để tạo ra bề mặt sáng, chống trơn trượt, đảm bảo an toàn và thoải mái khi di chuyển.

này. Nhiều con đường xuống cấp, thiếu vạch kẻ đường và tầm nhìn kém. Possehl Spezialbau, một công ty của Cộng hòa LB Đức hoạt động trong lĩnh vực xây dựng, đã đưa ra một giải pháp đột phá: EP-GRIP VELO.

EP-GRIP VELO là loại vật liệu phủ đường dành cho xe đạp mới mang đến một cấp độ an toàn, bền vững và thiết kế thẩm mỹ mới. Được thiết kế đặc biệt cho giao thông xe đạp hiện đại, EP-GRIP VELO thiết lập một tiêu chuẩn mới cho cơ sở hạ tầng giao thông đô thị bền vững, lâu dài và thân thiện với khí hậu.

An toàn trên đường, bất kể thời tiết!

EP-GRIP VELO là lớp phủ gốc nhựa epoxy chứa các cốt liệu làm từ vật liệu tự nhiên hoặc tái chế. Lớp phủ này có độ bám cực cao, mang lại sự an toàn hơn khi lái xe. Lớp xe giữ được độ bám, đặc biệt là trong điều kiện ẩm ướt, tuyết hoặc lá cây - một đặc tính mà các bề mặt nhựa có khả năng chịu nhiệt độ cực thấp thường thiếu. Jens Weber, Giám đốc khu vực phía Nam của Possehl Spezialbau giải thích. “EP-GRIP VELO hoạt động trên nhiều loại bề mặt khác nhau, chẳng hạn như nhựa đường, bê tông, gỗ và thép, đồng thời đáp ứng các yêu cầu cao về an toàn, thoải mái và khả năng

quan sát tốt”.

Được chứng nhận theo tiêu chí của ADFC

Vài năm trước, Liên đoàn Người đi xe đạp Đức (German Cyclists' Federation - ADFC) đã định nghĩa các đặc điểm của đường dành cho xe đạp an toàn và thoải mái: chúng phải thông suốt, không trơn trượt và dễ nhìn thấy, không có vật cản gây khó chịu. Theo Possehl Spezialbau, EP-GRIP VELO là hệ thống lớp phủ đầu tiên đáp ứng tất cả các yêu cầu này. Tại các cầu vượt, trạm xe buýt và trong các khu vực đô thị hẹp, lớp phủ này mang lại sự di chuyển mượt mà và đảm bảo trải nghiệm dễ chịu cho người đi xe đạp.

Tăng khả năng quan sát nhờ lựa chọn màu sắc thông minh

Một ưu điểm khác của lớp phủ này là các tùy chọn thiết kế trực quan. Với EP-GRIP VELO, làn đường dành cho xe đạp có thể được mã hóa màu sắc để thu hút sự chú ý ngay lập tức. Tại các giao lộ đông đúc, các khu vực hay có xung đột giao thông có thể được giải quyết bằng cách thay đổi màu sắc - ví dụ: từ màu be sang màu đỏ hoặc từ màu xám sang màu xanh lam. Điều này cho phép người lái xe nhận ra làn đường dành cho xe đạp nhanh hơn, trong



Bề mặt Light EP-GRIP VELO bền bỉ, chống trơn trượt của Possehl Spezialbau được tích hợp hài hòa vào cảnh quan đô thị.

khi người đi xe đạp cảm thấy an toàn hơn.

Tính bền vững trong từng chi tiết

Mặc dù sử dụng nhựa epoxy, EP-GRIP VELO nổi bật nhờ cách tiếp cận đặc biệt thân thiện với môi trường. Lớp phủ này bao gồm 100% hạt nhựa tái chế và đá tự nhiên, được sản xuất theo cách tiết kiệm tài nguyên mà không sử dụng nước, khí đốt hoặc dầu mỏ. Toàn bộ quá trình sản xuất được cung cấp năng lượng bằng điện xanh.

Độ bền lâu hơn 5 năm

Các nghiên cứu của Đại học RWTH Aachen cho thấy các làn đường dành cho xe đạp được phủ lớp EP-GRIP VELO có tuổi thọ trung bình lâu hơn 5 năm so với các làn đường được phủ lớp thông thường. Điều này có nghĩa là ít cần phải sửa chữa hơn và chi phí thấp hơn trong suốt vòng đời sử dụng cho chính quyền địa

phương. Lớp phủ có thể được thi công nhanh chóng và hiệu quả, loại bỏ nhu cầu sử dụng máy móc xây dựng hạng nặng hoặc trong thời gian đóng đường kéo dài.

Bề mặt sáng màu có tác động tích cực đến khí hậu

Hiệu ứng phản xạ (albedo) là một khía cạnh của cơ sở hạ tầng đô thị thường bị đánh giá thấp. Bề mặt tối màu hấp thụ nhiệt vào ban ngày và tỏa nhiệt vào ban đêm, do đó làm tăng nhiệt độ trong khí hậu đô thị. EP-GRIP VELO có thể khắc phục điều này với các lựa chọn màu sáng. Bề mặt sáng màu phản chiếu ánh sáng mặt trời hiệu quả hơn, làm giảm hiện tượng quá nóng của đường sá và lối đi. Điều này tạo ra một vi khí hậu dễ chịu hơn trong các thành phố.

Giải pháp riêng biệt cho từng thành phố

Một ưu điểm khác của lớp phủ EP-GRIP VELO là khả năng thích ứng cao. EP-GRIP VELO có thể được áp dụng ở hầu hết mọi nơi, cho dù đó là làn đường xe đạp rộng, đường giao cắt hẹp hay công trình cầu. Do đó, Possehl Spezialbau cung cấp cho chính quyền địa phương, các văn phòng quy hoạch và các chuyên gia giao thông một công cụ linh hoạt để thiết kế các tuyến đường xe đạp đô thị an toàn, hiệu quả và hấp dẫn.

Nguồn: <https://toposmagazine.com/possehl/>

ND: Mai Anh

Giải pháp mới tăng "lượng khí thải âm" từ xe điện

Theo một nghiên cứu mới của Đại học Michigan (UM) và Đại học Carnegie Mellon (CMU) (Hoa Kỳ), việc cho phép xe điện sạc và xả điện một cách hợp lý vào lưới điện có thể mang lại lợi ích về môi trường. Những phát hiện này được công bố trên tạp chí Khoa học &

Công nghệ Môi trường.

Đây là giải pháp có thể giảm khí nhà kính và các khí thải khác. Ngoài việc giảm tốc độ biến đổi khí hậu, việc giảm khí thải này còn giúp giảm bớt một số tác động tiêu cực đến sức khỏe cộng đồng.

Hơn nữa, giải pháp này cũng có thể giúp các lái xe bán phần năng lượng đã lưu trữ cho lưới điện và thu hồi một phần chi phí sạc điện cũng như khuyến khích xây dựng thêm nhiều máy phát điện năng lượng tái tạo.

"Những hệ thống mới này sẽ loại bỏ cacbon không chỉ ở xe điện (EV), mà còn trong quá trình vận hành hệ thống điện", Jiahui Chen, tác giả chính của nghiên cứu mới và là nghiên cứu sinh tiến sĩ về môi trường và phát triển bền vững tại UM, cho biết.

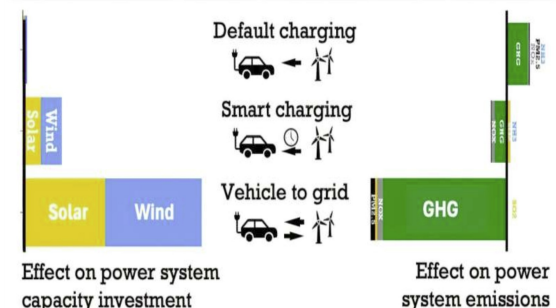
Các nhà máy điện mặt trời và điện gió cung cấp năng lượng gần như miễn phí mà không phát thải khí nhà kính. Tuy nhiên, thiên nhiên không vận hành theo ý muốn của chúng ta. Nếu không có các giải pháp lưu trữ hiệu quả, năng lượng sạch được tạo ra khi mặt trời chiếu sáng và khi có gió sẽ bị lãng phí khi nguồn cung vượt quá nhu cầu.

Các công ty đang bắt đầu triển khai các công nghệ lưu trữ quy mô lớn mới để cố gắng thay đổi điều đó. Tuy nhiên, các nhà nghiên cứu cũng nhận ra rằng ngày càng nhiều người Mỹ có thể sử dụng giải pháp đã được thiết lập sẵn trong gara của họ: xe điện. Bằng cách sạc xe điện một cách "thông minh" rồi sau đó cho phép chúng cung cấp ngược trở lại năng lượng đã lưu trữ vào lưới điện ở những thời điểm thích hợp, người Mỹ có thể tiếp cận nguồn năng lượng giá cả phải chăng hơn với lượng khí thải thấp hơn.

"Bạn nghĩ rằng nếu mua nhiều điện hơn, bạn sẽ tạo ra nhiều khí thải hơn, nhưng hóa ra bạn thực sự có thể đảo ngược điều đó nếu sạc xe đúng thời điểm. Chúng tôi gọi đó là 'khí thải âm từ xe'", đồng tác giả cấp cao của nghiên cứu, Jeremy Michalek, giáo sư kỹ thuật cơ khí và kỹ thuật và chính sách công tại Đại học Carnegie Mellon, cho biết.

Điểm mấu chốt của những thành tựu này là các ý tưởng đan xen nhau, không phải là hoàn toàn mới nhưng cũng chưa được triển khai rộng rãi ở Hoa Kỳ. Ý tưởng đầu tiên là chọn

Smart charging and V2G can incentivize so much wind and solar capacity investment that adding PEV charging load can reduce total grid emissions



Các phương pháp sạc xe điện mới có thể thúc đẩy sự phát triển của năng lượng tái tạo.

thời điểm sạc hoặc sạc thông minh khi lưới điện có đủ năng lượng từ các nguồn tái tạo.

Thành phần quan trọng thứ hai là công nghệ kết nối xe với lưới điện, hay V2G (công nghệ kết nối xe với lưới điện). Với V2G, tài xế xe điện có thể bán năng lượng sạch đã lưu trữ khi lưới điện có nhu cầu cao, thay vì các nhà máy điện phải đốt nhiều nhiên liệu hóa thạch hơn để đáp ứng nhu cầu năng lượng.

"Có những lúc gió và mặt trời tạo ra quá nhiều điện đến mức không thể tiêu thụ hết, và thật đáng buồn là chúng ta phải lãng phí chúng", Chen nói. "Chúng ta có thể sử dụng xe điện để hấp thụ nguồn năng lượng rất rẻ và rất sạch bị lãng phí đó. Sau đó, chúng ta có thể sử dụng năng lượng đó vào thời điểm sau này, và tránh việc lại phải đốt nhiên liệu hóa thạch để tạo ra điện."

Sự kết hợp giữa sạc thông minh và V2G sẽ khuyến khích xây dựng thêm nhiều nhà máy năng lượng tái tạo. Một khi chúng được xây dựng, các nguồn tài nguyên này có thể cung cấp năng lượng sạch vào lưới điện bất cứ khi nào chúng sản xuất, bởi vì gió và ánh nắng mặt trời là miễn phí trong khi dầu khí thì không.

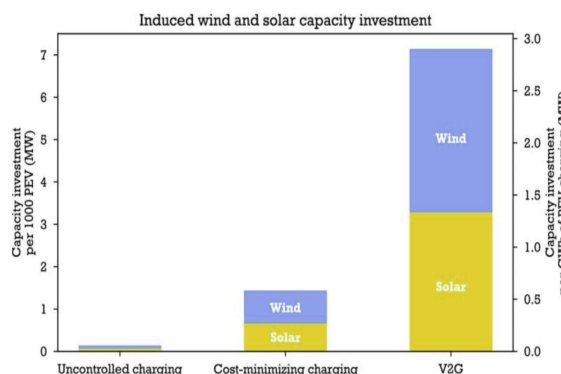
Nhóm nghiên cứu không phải là nhóm đầu tiên xem xét những tác động của V2G và sạc thông minh. Nhưng đây là nhóm đầu tiên mô hình hóa tác động của chúng một cách toàn diện hơn, có tính đến ảnh hưởng của chúng

đến sự phát triển năng lượng tái tạo tại quốc gia này.

"Chúng ta có xu hướng nghĩ về những thứ này như những thứ riêng biệt và tĩnh tại. Ví dụ, có rất nhiều nghiên cứu - bao gồm cả những nghiên cứu mà tôi và Jeremy đã thực hiện - cố gắng tìm hiểu xem xe điện có cắt giảm khí thải hay không với lưới điện tĩnh", Parth Vaishnav, đồng tác giả chính của nghiên cứu và giáo sư môi trường và phát triển bền vững tại UM, cho biết.

"Nhưng khi mọi thứ bắt đầu trở nên rõ ràng, việc trả lời các câu hỏi về một hệ thống mà không tính đến việc nó có thể thay đổi cách xây dựng và vận hành một hệ thống khác như thế nào là chưa đầy đủ."

Chen cho biết mô hình này vẫn còn khá dè dặt. Ví dụ, nó không giả định các ưu đãi của liên bang, chẳng hạn như các khoản tín dụng thuế gần đây đã hết hạn trong Đạo luật Giảm Lạm phát cho năng lượng tái tạo. Các nhà nghiên cứu cũng xem xét các kịch bản cho phép triển khai các hệ thống pin cố định lớn để lưu trữ năng lượng từ lưới điện. Mặc dù các chi tiết trong các kịch bản này khác nhau, nhưng thông điệp chính vẫn không thay đổi, các tác giả cho biết.



"Xe điện vẫn có thể mang lại nhiều lợi ích kết hợp sạc thông minh với kết nối xe với lưới điện, xe điện có thể hỗ trợ sự phát triển đáng kể của cơ sở hạ tầng năng lượng tái tạo."

đáng kể", Chen nói. "Có thể nói rằng có một mối quan hệ cộng hưởng".

Michael Craig, phó giáo sư về môi trường và tính bền vững cũng như kỹ thuật công nghiệp và vận hành của UM, cũng đã đóng góp vào nghiên cứu này, cũng như Matthew Bruchon, người đã làm việc cho dự án này với tư cách là nghiên cứu sinh tiến sĩ tại Carnegie Mellon.

Nguồn: techxplore.com

ND: Đức Toàn

Trung Quốc: Xây dựng cường quốc năng lượng - Bồi dưỡng động lực tăng trưởng mới

Trong phần đề xuất của Kế hoạch 5 năm lần thứ 15 với 12 nhiệm vụ chiến lược, Trung Quốc đã nêu ra 16 mục tiêu "cường quốc". Trong đó, mục tiêu "đẩy nhanh chuyển đổi xanh toàn diện trong phát triển kinh tế - xã hội, xây dựng Trung Quốc tươi đẹp", lần đầu tiên xuất hiện khái niệm "xây dựng cường quốc năng lượng" trong một bản kế hoạch 5 năm.

Kế hoạch 5 năm lần thứ 15 được coi là giai đoạn then chốt, có tính kết nối giữa quá khứ và

tương lai. Việc đề xuất xây dựng cường quốc năng lượng cũng mang nhiều hàm ý sâu sắc:

Yêu cầu tất yếu của tiến trình xây dựng quốc gia hiện đại xã hội chủ nghĩa

Năng lượng là nền tảng và động lực quan trọng của hiện đại hóa; xây dựng cường quốc năng lượng chính là yêu cầu mới mà Trung Quốc đặt ra đối với lĩnh vực năng lượng trong công cuộc xây dựng và phát triển đất nước.

Một mặt, Trung Quốc cần đẩy mạnh xây dựng

cơ sở vật chất cho tiến trình hiện đại hóa quốc gia. Không có nền tảng vật chất – kỹ thuật vững chắc thì không thể hoàn thành xây dựng một quốc gia hiện đại xã hội chủ nghĩa. Từ những nhu cầu nhỏ nhất trong đời sống hằng ngày của người dân như ăn, mặc, ở, đi lại, cho đến sự vận hành bình thường của toàn bộ nền kinh tế - xã hội, tất cả đều gắn chặt với năng lượng.

Trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 15, nhu cầu tiêu thụ năng lượng của Trung Quốc sẽ tiếp tục tăng mạnh; dự kiến mỗi năm sẽ tăng thêm khoảng 6.000 tỷ kWh điện. Việc xây dựng một cường quốc năng lượng, làm tốt những nền tảng cơ bản như năng lượng một cách vững chắc, chính là cơ sở và động lực bảo đảm cho giai đoạn này có thể “xây nền vững chắc và bứt phá toàn diện”.

Mặt khác, xây dựng cường quốc năng lượng sẽ tạo điểm tựa quan trọng cho việc hình thành hệ thống công nghiệp hiện đại. Ngành năng lượng có chuỗi giá trị dài, mức độ đổi mới cao và khả năng lan tỏa mạnh.

Trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14, số lượng bằng sáng chế về năng lượng mới của Trung Quốc chiếm hơn 40% toàn cầu; quy mô lưu trữ năng lượng thể hệ mới đứng đầu thế giới; lưới điện thông minh quy mô nhỏ và nhà máy điện ảo bước vào giai đoạn tăng tốc.

Việc xây dựng cường quốc năng lượng sẽ giúp đưa công nghệ năng lượng và các ngành liên quan trở thành động lực tăng trưởng mới của nâng cấp công nghiệp, liên tục tạo ra lực lượng sản xuất mới chất lượng cao.

Yêu cầu nhằm tăng cường năng lực bảo đảm an ninh năng lượng và giành thế chủ động chiến lược.

Trong bối cảnh thế giới hiện nay, vấn đề năng lượng đang trở thành ưu tiên hàng đầu trong an ninh quốc gia của mỗi nước. Tầm quan trọng của năng lượng cùng tính khan hiếm của các nguồn



Trung Quốc đẩy mạnh xây dựng cường quốc năng lượng.

tài nguyên năng lượng quyết định rằng quốc gia nào nắm quyền chủ động về năng lượng, quốc gia đó sẽ nắm giữ không gian phát triển và nguồn lực tạo ra của cải.

Việc xây dựng một quốc gia mạnh về năng lượng chính là nhằm hình thành chuỗi cung ứng và chuỗi ngành công nghiệp năng lượng vững mạnh, đi kèm với hệ thống đổi mới sáng tạo đột phá, làm chủ các công nghệ then chốt. Đây cũng là bước đi quan trọng để cung cấp động lực cho các chiến lược xây dựng nước mạnh về sản xuất, nước mạnh về giao thông, đồng thời tăng cường thể chủ động chiến lược của Trung Quốc trong cạnh tranh giữa các nước lớn.

Trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14, ngành năng lượng Trung Quốc đã đẩy nhanh tiến trình tự chủ nghiên cứu và làm chủ các công nghệ cốt lõi. Nhiều đột phá mới đã được ghi nhận trong các lĩnh vực như phát điện từ năng lượng tái tạo, thủy điện công suất triệu kW, điện hạt nhân thế hệ tiên tiến, tua-bin khí hạng nặng, lưới điện thông minh, cũng như thăm dò - khai thác dầu khí ở độ sâu trong lòng đất và vùng nước sâu.

Yêu cầu để đẩy nhanh chuyển đổi xanh - carbon thấp và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Biến đổi khí hậu và vấn đề năng lượng đang là những thách thức toàn cầu nổi bật hiện nay; phát triển năng lượng theo hướng ít carbon liên quan trực tiếp đến tương lai của nhân loại. Trong giai đoạn “Kế hoạch 5 năm lần thứ 14”, Trung Quốc đã xây dựng được hệ thống năng lượng tái tạo lớn nhất và phát triển nhanh nhất thế giới. Cứ mỗi 3 kWh điện mà xã hội tiêu thụ thì có 1 kWh là điện xanh.

Việc xây dựng quốc gia năng lượng mạnh nhằm tiếp tục nâng tỷ trọng năng lượng mới, thúc đẩy quá trình thay thế an toàn, ổn định và có trật tự các nguồn năng lượng hóa thạch. Điều này không chỉ góp phần đẩy nhanh chuyển đổi xanh, thấp carbon của kinh tế - xã hội và thực hiện hiệu quả mục tiêu carbon kép, mà còn giúp tận dụng lợi thế “điện xanh dồi dào” của Trung Quốc để vượt qua các rào cản xanh quốc tế trong quá trình phát triển ngành, qua đó nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu.

Đồng thời, điều này cũng giúp cung cấp các giải pháp của Trung Quốc trong nỗ lực ứng phó biến đổi khí hậu toàn cầu, góp phần tăng cường vai trò dẫn dắt của Trung Quốc trong quá trình chuyển đổi năng lượng toàn cầu. Theo số liệu thống kê, các sản phẩm điện gió và điện mặt trời xuất khẩu của Trung Quốc trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 đã giúp các quốc gia khác giảm khoảng 4,1 tỷ tấn khí thải carbon, đóng góp quan trọng cho quá trình chuyển đổi năng lượng carbon thấp toàn cầu.

Trong việc xây dựng quốc gia năng lượng mạnh, Trung Quốc đã có nhiều điều kiện thuận lợi. Trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14, hệ thống cung ứng năng lượng đa dạng của Trung Quốc ngày càng hoàn thiện, vị thế là

quốc gia sản xuất năng lượng số 1 thế giới được củng cố, tổng sản lượng năng lượng chiếm hơn 1/5 toàn cầu, tỷ lệ tự cung cấp năng lượng duy trì trên 80%, và hơn 90% mức tăng tiêu thụ năng lượng được đảm bảo bởi nguồn nội địa.

Xét về năng lượng hóa thạch, điểm hạn chế trong việc xây dựng quốc gia năng lượng mạnh của Trung Quốc chủ yếu là mức độ phụ thuộc vào dầu khí nhập khẩu còn cao. Tuy nhiên, khi tiêu thụ năng lượng hóa thạch lần lượt đạt đỉnh, tỷ lệ phụ thuộc vào nhập khẩu dầu khí sẽ dần giảm xuống mức hợp lý.

Xét về năng lượng mới, trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14, công suất lắp đặt phát điện từ năng lượng mới lần đầu tiên vượt qua công suất lắp đặt nhiệt điện; thủy điện, điện gió, điện mặt trời và điện sinh khối đều vững vàng ở vị trí số 1 thế giới. Trung Quốc đã đóng góp hơn 80% tấm pin mặt trời và 70% thiết bị điện gió trên toàn cầu.

Theo các nguồn thông tin, đến cuối giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 15, phần lớn nhu cầu điện bổ sung của Trung Quốc sẽ được đáp ứng bởi nguồn điện sạch mới. Người ta kỳ vọng rằng nhiều nguồn năng lượng từ “gió thổi”, “nắng chiếu”, “dòng nước chảy” sẽ được chuyển hóa thành năng lượng xanh, đồng thời năng lượng hóa thạch sẽ được sử dụng hiệu quả và sạch hơn, góp phần ổn định nguồn cung năng lượng, đặt nền móng vững chắc hơn cho việc cơ bản hiện thực hóa xã hội chủ nghĩa hiện đại.

*Nguồn: Trang Tin tức Xây dựng
Trung Quốc
ND: Ngọc Anh*

Nghiên cứu mới giúp phát hiện sớm cầu yếu

Một nhà khoa học tại Đại học Houston (Hoa Kỳ) đã đưa giải pháp tìm ra những cây cầu yếu trên thế giới và cách sửa chữa chúng trước khi quá muộn. Trong một nghiên cứu về 744 cây cầu trên thế giới, được công bố trên tạp chí Nature Communications, Pietro Milillo và một nhóm nghiên cứu quốc tế đã phát hiện ra rằng các công trình ở Bắc Mỹ đang ở trong tình trạng rất tồi tệ, tiếp theo là ở Châu Phi. Giải pháp của họ có thể thay đổi cách bảo vệ cơ sở hạ tầng trên toàn thế giới: giám sát độ ổn định của cầu từ không gian để phát hiện các vấn đề trước khi chúng trở thành thảm họa.

Phần lớn những công trình cầu đường ở Bắc Mỹ được xây dựng vào những năm 1960, nghĩa là nhiều cây cầu này đã gần tới hoặc vượt quá tuổi thọ thiết kế. Giải pháp chụp ảnh không gian, sử dụng công nghệ Radar giám sát cầu từ không gian thu thập thường xuyên các hình ảnh độ phân giải cao của các cây cầu trên thế giới và đưa vào lưu trữ, so sánh.

Milillo, đồng tác giả của nghiên cứu và là phó giáo sư về kỹ thuật dân dụng và môi trường tại Đại học Houston, cho biết: "Nghiên cứu của chúng tôi cho thấy, việc giám sát bằng radar trong không gian có thể cung cấp khả năng giám sát thường xuyên cho hơn 60% số cầu dài trên thế giới".

Ông cho biết: "Bằng cách tích hợp dữ liệu vệ tinh vào các mẫu trường hợp nguy hiểm, chúng ta có thể giảm đáng kể số lượng cầu được phân loại là có độ nguy hiểm cao, đặc biệt là ở những khu vực mà việc lắp đặt cảm biến truyền thống quá tốn kém".

Nhóm nghiên cứu quốc tế, bao gồm Dominika Malinowska, Đại học Công nghệ Delft - TU Delft (Hà Lan) và Đại học Bath



Sử dụng MT-Insar giám sát cầu trên đường A22 bắc qua sông Po, Ý.

(Vương quốc Anh); Cormac Reale và Chris Blenkinsopp (Đại học Bath), và Giorgia Giardina (TU Delft), đã sử dụng một kỹ thuật cảm biến từ xa gọi là Radar khẩu độ tổng hợp giao thoa đa thời gian (MT-InSAR).

Các nhà nghiên cứu cho biết công nghệ này có thể bổ sung cho các cuộc kiểm tra truyền thống bằng cách phát hiện sự dịch chuyển cỡ milimet do các hiện tượng di chuyển chậm như lở đất hoặc sụt lún hoặc phát hiện các điểm bất thường trên các khu vực rộng lớn.

Cầu là một trong những bộ phận dễ bị tổn thương nhất của mạng lưới giao thông, nhưng việc giám sát theo phương pháp truyền thống vẫn còn nhiều hạn chế. Việc kiểm tra trực quan, trực tiếp có thể mang tính chủ quan và tốn kém, trong khi kiểm tra viên có thể bỏ sót các dấu hiệu xuống cấp sớm giữa các chu kỳ kiểm tra thông thường hai năm một lần.

Cảm biến giám sát độ bền kết cấu (SHM) cung cấp giải pháp tiết kiệm chi phí hơn, nhưng việc triển khai chúng vẫn chủ yếu giới hạn ở các cây cầu mới và một số trường hợp cụ thể, với nghiên cứu xác nhận rằng chúng được lắp đặt trên chưa đến 20% số cầu nhịp dài trên thế giới.

Điều này để lại một khoảng trống đáng kể trong việc hiểu biết về tình trạng kết cấu của cầu.

Giải pháp giám sát từ trên cao

"Cảm biến từ xa bổ sung cho cảm biến SHM, có thể giảm chi phí bảo trì và hỗ trợ kiểm tra trực quan, đặc biệt khi việc tiếp cận cầu trực tiếp gặp khó khăn", Milillo nói. "Đối với cầu, MT-InSAR cho phép đo biến dạng thường xuyên hơn trên toàn bộ mạng lưới cơ sở hạ tầng, không giống như các phương pháp kiểm tra truyền thống, thường chỉ diễn ra vài lần mỗi năm và đòi hỏi nhân viên kiểm tra tại hiện trường."

Malinowska cho biết: "Mặc dù việc sử dụng MT-InSAR để giám sát cầu đã được giới học thuật công nhận rộng rãi, nhưng công nghệ này vẫn chưa được các cơ quan chức năng và những người có trách nhiệm áp dụng thường xuyên. Nghiên cứu của chúng tôi cung cấp bằng chứng trên phạm vi toàn cầu cho thấy đây là một công cụ khả thi và hiệu quả, có thể được triển khai ngay bây giờ."

Các nhà nghiên cứu phát hiện ra rằng việc kết hợp dữ liệu từ MT-InSAR, đặc biệt là các điểm ảnh có đặc tính tán xạ ổn định được gọi là bộ tán xạ bền (PS), vào đánh giá độ nguy hiểm chính xác hơn thông qua việc giảm thiểu sự không chắc chắn, cho phép ưu tiên rủi ro và lập kế hoạch bảo trì tốt hơn.

Phương pháp do nhóm nghiên cứu quốc tế



Cầu Cổng Vàng ở San Francisco là một trong 744 cây cầu dài được nhóm nghiên cứu quốc tế và nhà nghiên cứu của Đại học Houston kiểm tra.

Nguồn: Pexels

này đề xuất tích hợp khả năng giám sát từ cả cảm biến SHM và vệ tinh như Sentinel-1 của Cơ quan Vũ trụ Châu Âu hoặc NISAR (mới được NASA phóng vào) đánh giá độ tổn thương của kết cấu cầu.

Bằng việc cung cấp các bản cập nhật thường xuyên hơn so với các cuộc kiểm tra trực quan thông thường, phương pháp giám sát kết hợp này làm giảm sự không chắc chắn về tình trạng hiện tại của cầu, dẫn đến phân loại độ nguy hiểm của cầu chính xác hơn.

Nguồn: techxplore.com

ND: Đức Toàn

Thẩm định Quy hoạch chung Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng đến năm 2050

Ngày 14/1/2026, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng tổ chức hội nghị thẩm định Quy hoạch chung Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng đến năm 2050. Tham dự hội nghị có đại diện Văn phòng Chính phủ, các bộ, ngành Trung ương, các hội, hiệp hội nghề nghiệp chuyên ngành, lãnh đạo các đơn vị thuộc Bộ Xây dựng và UBND Thành phố Hải Phòng. Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Tường Văn - Chủ tịch Hội đồng chủ trì hội nghị.

Báo cáo tại hội nghị, đại diện đơn vị tư vấn (Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia) cho biết, phạm vi lập quy hoạch bao gồm toàn bộ xã Hùng Thắng, xã Chấn Hưng và một phần các xã Nghi Dương, Kiến Hưng, Kiến Hải, An Hưng, Tiên Minh, Nguyễn Bình Khiêm, Vĩnh Am, Nam Đồ Sơn, với quy mô diện tích khoảng 20.000ha. Giai đoạn quy hoạch ngắn hạn đến năm 2035, dài hạn đến năm 2050.

Quy hoạch được xây dựng trên cơ sở tuân thủ các quan điểm, định hướng phát triển đã được Chính phủ chấp thuận tại Đề án thành lập Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng, đồng thời rà soát, cập nhật các định hướng mới của quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng và quy hoạch Thành phố Hải Phòng nhằm phân bổ, cân đối hợp lý các chức năng, nâng cao hiệu quả sử dụng đất và phát huy lợi thế không gian ven biển. Khu kinh tế được định hướng phát triển theo hướng hiện đại, xanh, thông minh, đồng bộ, nhấn mạnh yêu cầu phát triển bền vững và bảo vệ môi trường.

Mục tiêu quy hoạch nhằm xây dựng Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng trở thành động lực tăng trưởng kinh tế chủ đạo của Thành phố Hải Phòng; là trung tâm kinh tế biển quan trọng của vùng đồng bằng sông Hồng và vùng duyên hải Bắc Bộ; phát triển khu kinh tế tổng hợp đa ngành, ứng dụng công nghệ tiên



Quang cảnh Hội nghị.

tiến, có hệ thống hạ tầng kinh tế, kỹ thuật và xã hội hiện đại; kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế với bảo tồn hệ sinh thái biển, di sản văn hóa, bảo đảm quốc phòng, an ninh; làm cơ sở pháp lý cho việc triển khai các quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết và các dự án đầu tư.

Theo quy hoạch, Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng có tính chất là khu kinh tế ven biển tổng hợp, đa ngành, đa chức năng theo mô hình tăng trưởng xanh, kinh tế tuần hoàn; là đầu mối giao thông quan trọng quốc gia và quốc tế, khu vực động lực phát triển kinh tế của Thành phố Hải Phòng, đồng thời là không gian thí điểm các cơ chế, chính sách đặc thù, tiếp cận mô hình khu thương mại tự do và logistics hiện đại.

Quy hoạch dự báo đến năm 2035, quy mô dân số khoảng 195.000 người, đến năm 2050 khoảng 350.000 người; diện tích xây dựng các khu chức năng khoảng 11.564ha vào năm 2035 và khoảng 15.640ha vào năm 2050. Không gian phát triển được tổ chức theo mô hình gồm một trung tâm, hai đầu mối giao thông quốc tế, hai hành lang công nghiệp - cảng - logistics và ba khu vực phát triển đô thị, dịch vụ. Khu thương mại tự do được xác định là không gian trọng tâm, gắn với hệ thống giao thông đa phương thức, các khu công nghiệp,

cảng biển, logistics, khu đô thị sinh thái và các trung tâm dịch vụ.

Quy hoạch cũng định hướng phát triển hệ thống giao thông đa phương thức hướng biển; phát triển cảng biển, cảng hàng không Tiên Lãng, các khu công nghiệp, dịch vụ logistics; tổ chức không gian đô thị theo mô hình TOD; bảo vệ không gian mặt nước tự nhiên, rừng ngập mặn, hệ thống hồ điều hòa; phát triển nông nghiệp sinh thái, nông nghiệp công nghệ cao gắn với khu dân cư hiện hữu.

Tại hội nghị, các thành viên Hội đồng đánh giá Quy hoạch hứa hẹn sẽ tạo động lực phát triển mới cho Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng nói riêng, Thành phố Hải Phòng nói chung. Tuy nhiên, đơn vị tư vấn cần rà soát, bảo đảm Quy hoạch chung Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng bám sát các quy hoạch cấp trên; làm rõ hơn nguyên tắc mở rộng

không gian Khu kinh tế; xác định rõ hệ thống không gian cảnh quan, mặt biển; tăng cường tính kết nối, chia sẻ chức năng với các khu kinh tế khác trong vùng; bổ sung giải pháp giao thông công cộng trong Khu kinh tế.

Kết luận hội nghị, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Tường Văn đề nghị đơn vị tư vấn và UBND Thành phố Hải Phòng tiếp thu đầy đủ ý kiến góp ý của các thành viên Hội đồng; rà soát, phân tích, đánh giá đầy đủ hiện trạng sử dụng đất; rà soát, làm rõ hơn tính chất của Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng và đề xuất lộ trình phát triển Khu kinh tế một cách phù hợp, khả thi; khẩn trương hoàn thiện hồ sơ Quy hoạch để UBND Thành phố Hải Phòng trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định theo quy định.

Trần Đình Hà

Tăng cường đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu triển khai các dự án lớn của ngành Xây dựng

Sáng 16/1, Thứ trưởng Phạm Minh Hà chủ trì Hội nghị công tác đào tạo, nghiên cứu khoa học, cơ sở vật chất và trang thiết bị của các Trường Đại học (ĐH), Viện thuộc Bộ Xây dựng.

Tham dự cuộc họp có lãnh đạo các Vụ: Tổ chức cán bộ; Kế hoạch - Tài chính; Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng; Hiệu trưởng, Chủ tịch Hội đồng trường của các Trường ĐH: Kiến trúc Hà Nội, Công nghệ Giao thông vận tải, Hàng hải Việt Nam, Giao thông vận tải TP Hồ Chí Minh, Kiến trúc TP Hồ Chí Minh, Xây dựng Miền Trung, Xây dựng Miền Tây; Giám đốc Học viện Hàng không Việt Nam; Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng; Viện Khoa học công nghệ xây dựng; Viện Vật liệu xây dựng; Viện Kinh tế xây dựng; Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia; Viện Kiến trúc quốc gia; Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải.



Thứ trưởng Phạm Minh Hà phát biểu chỉ đạo tại Hội nghị.

Phát biểu tại hội nghị, Thứ trưởng Phạm Minh Hà nhấn mạnh, trong giai đoạn 2026-2030 và những năm tiếp theo, nước ta đặt mục tiêu tăng trưởng kinh tế hai con số. Để hiện thực hóa mục tiêu này, việc phát triển hạ tầng được xác định là ưu tiên hàng đầu, trong đó vai trò



Quang cảnh Hội nghị công tác đào tạo, nghiên cứu khoa học.



Đại diện các trường đại học, học viện, viện báo cáo tại Hội nghị.

của ngành Xây dựng, Giao thông là hết sức quan trọng. Điều này đặt ra yêu cầu rất lớn về nguồn nhân lực, đòi hỏi ngành phải tăng cường công tác đào tạo và nghiên cứu.

Đốt với các dự án lớn chuẩn bị triển khai, nhu cầu nhân lực là vô cùng cấp thiết. Một số trường đại học và đơn vị nghiên cứu đã chủ động mở các ngành đào tạo mới, như đường sắt cao tốc, điện hạt nhân... Tuy nhiên, vẫn còn những vướng mắc liên quan đến cơ chế, chính sách, cũng như đời sống của đội ngũ cán bộ, giảng viên và nghiên cứu viên tại các trường, viện nghiên cứu.

Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị này để lắng nghe ý kiến chia sẻ từ các trường, các viện về những khó khăn, vướng mắc, cũng như các đề xuất nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển trong bối cảnh mới.

Tại hội nghị, Hiệu trưởng các Trường ĐH, Giám đốc Học viện, Viện trực thuộc Bộ Xây dựng đã tập trung báo cáo tình hình thực hiện công tác đào tạo, nghiên cứu khoa học, đánh giá thực trạng cơ sở vật chất về hạ tầng, phòng thí nghiệm và trang thiết bị của đơn vị theo chức năng nhiệm vụ được giao; nêu rõ những khó khăn, vướng mắc cũng như đề xuất, kiến nghị về đầu tư cơ sở vật chất, cơ chế chính sách để huy động nguồn lực cho đào tạo; giải pháp nâng cao trình độ cán bộ, chính sách thu hút người có năng lực vào các đơn vị nghiên

cứu và các trường đào tạo; phương hướng, nhu cầu đào tạo, đầu tư của nhà trường trong năm 2026, giai đoạn 2026-2030 nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng, hiệu quả dạy và học, đáp ứng yêu cầu đào tạo nguồn nhân lực trong tình hình mới.

Sau khi nghe các ý kiến trao đổi, thảo luận, kiến nghị của các đại biểu dự Hội nghị, Thứ trưởng Phạm Minh Hà nhấn mạnh, các trường ĐH, viện nghiên cứu cần khẩn trương rà soát, xác định rõ quy mô đào tạo và kế hoạch phát triển phù hợp với yêu cầu thực tiễn của ngành Xây dựng trong giai đoạn mới; hoàn thiện báo cáo chi tiết về công tác đào tạo, cơ sở vật chất và nghiên cứu khoa học. Ưu tiên bố trí kinh phí cho cơ sở vật chất phục vụ đào tạo các ngành trọng điểm mà Bộ Xây dựng đang quan tâm, nhằm đáp ứng nhu cầu nhân lực chất lượng cao cho các dự án hạ tầng lớn của đất nước.

Thứ trưởng yêu cầu các trường xây dựng kế hoạch cụ thể để tăng nguồn thu, bảo đảm thực hiện cơ chế tự chủ, đồng thời có lộ trình rõ ràng để nâng cao trình độ đội ngũ giảng viên, phấn đấu trong thời gian tới tăng mạnh tỷ lệ giảng viên có học vị tiến sĩ. Đây là nhiệm vụ quan trọng nhằm nâng cao chất lượng đào tạo và nghiên cứu khoa học, góp phần khẳng định uy tín của các cơ sở đào tạo trong ngành.

Thứ trưởng nhấn mạnh các chương trình đào tạo cần được cập nhật thường xuyên theo

yêu cầu thực tiễn của ngành Xây dựng và các quy định pháp luật hiện hành, bảo đảm tính linh hoạt, gắn với nhu cầu xã hội, đồng thời tăng cường sự phối hợp, trao đổi giữa các trường để phát huy thế mạnh và nguồn lực chung.

Các trường phải đánh giá kỹ lưỡng hiện trạng cơ sở vật chất và đội ngũ cán bộ, giảng viên; rà soát và đề xuất cụ thể hơn về cơ chế, chính sách, những hạng mục đầu tư thực sự cần thiết. Việc đầu tư mới cơ sở vật chất, trang thiết bị phải dựa trên các tiêu chí cụ thể và hướng dẫn rõ ràng để đảm bảo hiệu quả xã hội, tránh việc đầu tư dàn trải không mục đích. Xác định kế hoạch chuẩn hóa đội ngũ giảng viên, phương án đào tạo, tuyển dụng để đạt chỉ tiêu theo quy định.

Thứ trưởng giao Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng phối hợp với các trường trong việc định hướng, triển khai

các nhiệm vụ nghiên cứu khoa học; rà soát, cập nhật các chương trình nghiên cứu gắn với thực tiễn ngành Xây dựng. Vụ Kế hoạch - Tài chính rà soát kỹ các đề xuất đầu tư tham mưu cho Bộ về cơ chế, kế hoạch, dự án đầu tư cơ sở vật chất; bảo đảm nguồn lực cho các cơ sở đào tạo, nhất là trong việc nâng cấp trang thiết bị, phòng thí nghiệm và các điều kiện phục vụ đào tạo, nghiên cứu khoa học. Vụ Tổ chức cán bộ rà soát lại cơ cấu tổ chức, nhân sự, công tác tuyển sinh và các quy định liên quan.

Thứ trưởng Phạm Minh Hà đề nghị các đơn vị chủ động phản hồi những vướng mắc về Bộ. Đối với những vấn đề vượt thẩm quyền, Bộ Xây dựng sẽ có trách nhiệm kiến nghị lên cấp có thẩm quyền xem xét giải quyết.

Vũ Hoa

Trung Quốc: Quyết thắng Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 - Nỗ lực hoàn thành mục tiêu cả năm

Trong giai đoạn nước rút cuối năm 2025, bức tranh sinh động về quyết tâm giành thắng lợi trong thực hiện Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 của Trung Quốc đã hiện rõ: Bắc Kinh đã hoàn thành xây dựng và bàn giao 430.000 căn hộ (phòng) nhà ở, bảo đảm bốn nhóm hộ đặc biệt khó khăn được thụ hưởng đầy đủ theo đúng nhu cầu đăng ký; Quảng Đông đẩy mạnh chuyển hóa thành quả khoa học - công nghệ, đã xây dựng gần 2.100 vườn ươm doanh nghiệp khoa học - công nghệ và không gian khởi nghiệp sáng tạo; Nội Mông lũy kế hoàn thành nhiệm vụ xây dựng sinh thái trên 123 triệu mẫu đất, trong đó diện tích phòng chống và cải tạo sa mạc đạt 66,88 triệu mẫu...

Thời điểm tổng kết Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 đang đến rất gần. Với phương châm lấy hành động làm trọng tâm, các địa phương

đang triển khai đồng bộ và quyết liệt các biện pháp, nỗ lực hoàn thành toàn diện các nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm hoàn thành kế hoạch trọn vẹn và đạt kết quả cao.

Làm việc thực chất, bảo đảm Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 về đích thành công

Những công trình, thiết bị, dự án then chốt mang tầm quốc gia tạo dựng nền tảng cho phát triển xanh. Cuối tháng 11, tại Chương Châu (Trương Châu), tỉnh Phúc Kiến, tổ máy số 2 của Nhà máy điện hạt nhân Chương Châu - cơ sở điện hạt nhân "Hoa Long Nhất Hiệu" lớn nhất thế giới - đã hòa lưới điện lần đầu thành công, chính thức phát điện lên hệ thống điện quốc gia. Là dự án trọng điểm trong Kế hoạch 5 năm lần thứ 14, sau khi tổ máy số 1 và số 2 của Nhà máy điện hạt nhân Chương Châu đi vào vận hành, sản lượng điện hằng năm dự

kiến đạt khoảng 20 tỷ kWh, đồng thời giảm phát thải khoảng 16 triệu tấn CO₂, đóng góp quan trọng cho mục tiêu phát triển năng lượng sạch và giảm phát thải carbon.

Để duy trì tốc độ phát triển, tỉnh Cát Lâm đã bám sát các mục tiêu, nhiệm vụ đã đề ra, tiếp tục khai thác sâu dư địa tăng trưởng. Bà Triệu Thư Lệ, Phó Giám đốc Ủy ban Cải cách và Phát triển tỉnh Cát Lâm, cho biết, trong quý IV, có nhiều yếu tố tích cực hỗ trợ kinh tế Cát Lâm duy trì đà phục hồi và tăng trưởng; lãnh đạo địa phương sẽ tranh thủ tối đa quỹ thời gian làm việc hiệu quả, thúc đẩy nhanh việc hình thành thêm nhiều khối lượng công việc thực tế.

Các dự án trọng điểm chính là nền tảng then chốt giữ nhịp ổn định cho tăng trưởng kinh tế. Giữa vùng núi non trùng điệp của quận Trương Loan, thành phố Thập Yển, tỉnh Hồ Bắc, tổ hợp máy rải ray WZ500 đã đặt chính xác những thanh ray dài 500 mét lên cây cầu lớn Thần Định Hà. Ngày 27/11, công tác rải ray toàn tuyến đường sắt cao tốc Tây An (Thiểm Tây) - Thập Yển (Hồ Bắc) đã hoàn thành toàn bộ, đánh dấu một cột mốc quan trọng trong tiến trình xây dựng tuyến đường sắt này.

Đường sắt cao tốc Tây An - Thập Yển là công trình trọng điểm trong xây dựng mạng lưới đường sắt theo Kế hoạch 5 năm lần thứ 14. Ông Quách Hạo, cán bộ phụ trách dự án, cho biết: kể từ khi khởi động công tác rải ray vào tháng 9 năm 2025, dự án đã áp dụng đầu kéo bánh xích công suất lớn kết hợp với thiết bị rải ray hạng nặng, đạt bình quân 8km ray/ngày, trong đó mức cao nhất trong một ngày lên tới 18km. Sau khi đưa vào khai thác, tuyến đường sắt này sẽ tăng cường năng lực hỗ trợ phát triển Vành đai Kinh tế Trường Giang và chiến lược Phát triển miền Tây, cùng các chiến lược phát triển quốc gia quan trọng khác. Tính đến nay, 102 công trình trọng điểm được xác định



Các công trình trọng điểm trong Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 đang gấp rút hoàn thiện.

trong Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 đều tiến triển thuận lợi, dự kiến hoàn thành toàn diện các mục tiêu quy hoạch trước thời điểm cuối năm.

Dốc toàn lực triển khai dự án, đẩy nhanh tiến độ, nâng cao hiệu quả; đánh giá khoa học các phương án quy hoạch, bảo đảm an toàn thi công; tối ưu phương thức làm việc, tháo gỡ các nút thắt phát triển... Các địa phương đang đua nhau tăng tốc, tạo thế hợp lực, không ngừng củng cố và mở rộng đà phục hồi, tăng trưởng tích cực của nền kinh tế, quyết tâm hoàn thành các mục tiêu, nhiệm vụ của cả năm.

Đổi mới quyết liệt, đưa quan điểm phát triển mới vào thực tiễn toàn diện

Tự chủ, tự cường về khoa học - công nghệ đã giúp Trung Quốc vững vàng ở tuyến đầu của thời đại; những đột phá đổi mới sáng tạo đã tạo ra cục diện phát triển mới. Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 đang đi đến chặng cuối, một nhận thức ngày càng trở nên rõ ràng: việc quán triệt quan điểm phát triển mới chính là chìa khóa để tháo gỡ các nút thắt phát triển và bồi đắp lợi thế dài hạn.

Đổi mới sáng tạo là động lực hàng đầu. Tại công trường xây dựng Thiết bị thí nghiệm năng lượng nhiệt hạch dạng nhỏ gọn (BEST) ở Hợp Phì, tỉnh An Huy, hình hài tổng thể của công

trình đã dần hiện rõ. Ông Trịnh Lỗi, phụ trách công tác điều phối quy trình và thi công tại hiện trường của dự án BEST cho biết, thiết bị gồm khoảng 5 triệu linh kiện và hơn 40 phân hệ, hiện đã bước vào giai đoạn lắp ráp tổng thể tổ máy chính.

Song hành với đổi mới công nghệ, phát triển xanh tiếp tục được đẩy mạnh. Tại quận Tiêu Đình, thành phố Nghi Xương (tỉnh Hồ Bắc), dòng sông trong xanh, hai bên bờ phong cảnh nên thơ. Trên những lối đi sạch sẽ, người dân thong thả dạo bước, tận hưởng nhịp sống yên bình. Trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14, quận Tiêu Đình đã thúc đẩy việc đóng cửa, cải tạo, di dời và chuyển đổi các doanh nghiệp hóa chất, đồng thời xây dựng tuyến đường xanh ven sông dài 17,2km. Ông Lưu Xương, Cục trưởng Cục Cải cách và Phát triển quận Tiêu Đình, cho biết, các bến cảng, bãi chứa đã được chuyển đổi thành công viên và điểm tham quan, kết nối thành hành lang sinh thái dọc sông Trường Giang; đồng thời đẩy nhanh xây dựng khu chuyên ngành hóa chất điện tử, phát triển các ngành công nghiệp xanh, thấp carbon.

Việc lấy từng địa phương làm lăng kính quan sát toàn diện đã cho thấy nền kinh tế Trung Quốc đang từng bước chuyển dịch sang mô hình tăng trưởng chất lượng cao hơn, cân bằng và bền vững hơn; quan điểm phát triển mới đang dẫn dắt kinh tế Trung Quốc vững bước trên con đường rộng mở của phát triển chất lượng cao.

Chủ động hoạch định sớm - Tạo nền tảng vững chắc cho khởi đầu Kế hoạch 5 năm lần thứ 15

Những thành tựu đạt được trong giai đoạn Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 đã tạo nền tảng vững chắc và tích lũy nội lực quan trọng cho việc triển khai Kế hoạch 5 năm lần thứ 15. Trên

cơ sở đó, các địa phương đang chủ động hoạch định sớm, tăng cường điều tra nghiên cứu và tập trung giải quyết những vấn đề dân sinh thiết thực.

Bảo đảm an sinh dân sinh luôn là ưu tiên hàng đầu. Trong nửa cuối năm 2025, Sở Tài chính tỉnh Giang Tây đã chủ động hoạch định sớm các nhiệm vụ dân sinh năm 2026, thông qua chuyên mục trực tuyến và khảo sát thực địa để thu thập ý kiến rộng rãi, đồng thời phối hợp với nhiều cơ quan liên quan tiến hành đánh giá, luận chứng, từ đó hình thành một loạt biện pháp có tính mục tiêu rõ ràng, khả thi và có thể triển khai ngay trong thực tiễn.

Phát huy thế mạnh riêng, linh hoạt lựa chọn hướng đi phù hợp với điều kiện của từng địa phương. Tổng quy mô kinh tế của Vòng kinh tế hai đô thị Trùng Khánh - Thành Đô đã tăng từ chưa đầy 6,4 nghìn tỷ NDT năm 2019 lên 8,7 nghìn tỷ NDT vào năm 2024. Hướng tới Kế hoạch 5 năm lần thứ 15, Trùng Khánh xác định mục tiêu phấn đấu rõ ràng và kiên định: tập trung nâng tầm năng lực phát triển của Vòng kinh tế hai đô thị Trùng Khánh - Thành Đô, đẩy nhanh xây dựng các cụm ngành công nghiệp hiện đại đẳng cấp thế giới, xây dựng Trung tâm khoa học tổng hợp Trùng Khánh - Thành Đô ở trình độ cao, qua đó nỗ lực trở thành cực tăng trưởng quan trọng và nguồn động lực mới của phát triển chất lượng cao trên phạm vi cả nước.

Đồng tâm hiệp lực, phát triển phối hợp ngày càng chặt chẽ. Ngày 19/11, hai căn cầu giàn nhịp lớn phối hợp thi công, tuyến đường sắt đô thị Bắc Kinh số 22 (tuyến Bình Cốc) đoạn qua tỉnh Hà Bắc chính thức khởi công công tác lắp đặt đường ray, qua đó đẩy nhanh tiến độ xây dựng “vành đai giao thông đường sắt khu vực Bắc Kinh - Thiên Tân - Hà Bắc”. Trong Kế hoạch 5 năm lần thứ 15, Hà Bắc sẽ kiên trì kết nối toàn diện, tiếp nhận đồng bộ, thúc đẩy phát

triển phối hợp Bắc Kinh - Thiên Tân - Hà Bắc mở rộng cả về chiều sâu lẫn chiều rộng, đồng thời đẩy nhanh phát triển của chính địa phương trong quá trình kết nối và phục vụ Bắc Kinh, Thiên Tân.

Mở rộng không gian trong phối hợp, nâng tầm năng lực trong hội nhập. Hướng tới Kế hoạch 5 năm lần thứ 15, Chiết Giang lấy mục tiêu chất lượng cao, cân bằng ở trình độ cao hơn làm chuẩn, triển khai sâu rộng chương trình “bảo ưu tiên thụ hưởng” trong dịch vụ công, thúc đẩy mạnh mẽ nhất thể hóa các dịch vụ công cơ bản, đồng thời hoàn thiện cơ chế lâu dài chăm lo dân sinh; Quảng Đông từng bước mở rộng mở cửa mang tính thể chế, triển khai sâu chiến lược nâng cấp các khu thí điểm

thương mại tự do, hội nhập sâu vào quá trình xây dựng tuyến Vành đai và Con đường chất lượng cao...

Thông qua từng bước phát triển, có thể thấy Trung Quốc đang quyết thắng Kế hoạch 5 năm lần thứ 14, đồng thời thiết lập bố cục cho Kế hoạch 5 năm lần thứ 15, tận dụng mọi thời cơ thuận lợi, chuyển hóa các yếu tố tích cực trên mọi phương diện thành thành quả phát triển cụ thể với phương châm chỉ cần hành động quyết liệt, làm việc thực chất, nhất định sẽ đạt được kết quả thiết thực.

*Nguồn: Bộ Nhà ở và Phát triển Đô thị -
Nông thôn Trung Quốc
ND: Ngọc Anh*

Biochar trong xi măng/bê tông: Hương tiếp cận kép - giảm phát thải, tăng độ bền

Ngành sản xuất xi măng - thành phần chính của bê tông đang được xem là một trong những nguồn phát thải CO₂ lớn trong sản xuất vật liệu xây dựng. Ước tính, lượng CO₂ từ sản xuất xi măng chiếm khoảng 8% lượng CO₂ phát thải toàn cầu từ các hoạt động công nghiệp.

Việc tìm kiếm các giải pháp thay thế, bổ sung để giảm phát thải, mà vẫn đảm bảo chất lượng vật liệu xây dựng, đã trở thành vấn đề ưu tiên hàng đầu. Trong bối cảnh đó, Biochar, một loại than sinh học được tạo ra từ quá trình pyrolysis chất thải sinh khối đang được quan tâm như một loại phụ gia tiềm năng để tạo nên “bê tông hút carbon” hoặc ít carbon hơn.

Biochar - từ chất thải sinh khối đến vật liệu hấp phụ carbon

Biochar là than sinh học, được sản xuất từ các chất thải nông - lâm nghiệp (trấu, vỏ gỗ, rơm rạ, ...) qua quá trình nhiệt phân trong điều

kiện thiếu oxy. Nhờ cấu trúc nhiều lỗ rỗng, diện tích bề mặt lớn và cacbon ổn định, biochar có khả năng hấp phụ CO₂ tức là giữ carbon không thoát ra khí quyển trong thời gian rất dài.

Tuy nhiên, không phải biochar nào cũng phát huy hiệu quả tối ưu: các đặc tính như điều kiện pyrolysis, xử lý bề mặt, kích thước hạt, cấu trúc lỗ rỗng đều ảnh hưởng lớn đến khả năng thu giữ CO₂ và ảnh hưởng đến tính chất cơ học khi trộn vào xi măng.

Một công trình gần đây, do các nhà khoa học tại Đại học Công nghệ Hợp Phì (Trung Quốc) thực hiện, đã chỉ ra rằng khi biochar được xử lý hóa học bao gồm pyrolysis có kiểm soát, xử lý kiềm, và tách phân lớp các thành phần nội tại để tách ra phần lắng đọng (sedimented particles - SP) thì khả năng hấp phụ CO₂ của phần SP cao hơn rõ rệt so với biochar thô.

Các nhà nghiên cứu đã trộn biochar đã qua xử lý (được bão hòa carbon) vào hỗn hợp xi



Than sinh học nói chung đã nổi lên như một vật liệu xây dựng thân thiện với môi trường nhờ ưu điểm như hấp thu carbon và cải thiện hiệu suất.

măng. Kết quả cho thấy: Quá trình “carbonation nội sinh” trong bê tông được kích thích: CO₂ được hấp phụ bởi biochar, rồi khuếch tán vào ma trận xi măng, phản ứng với các thành phần hydrat để hình thành canxit (calcite), góp phần làm đặc kết cấu bê tông.

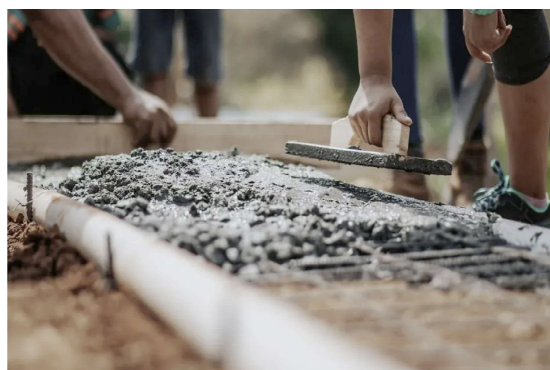
Cường độ nén của bê tông có cải thiện rõ rệt so với xi măng thông thường (trong điều kiện liều lượng phù hợp). Ví dụ, biochar tối ưu (như mẫu “MBC500” xử lý pyrolysis ở 500°C) khi dùng với tỷ lệ thích hợp đã giúp tăng độ đặc và độ bền nén.

Ngoài ra, biochar không chỉ giúp thu giữ carbon, mà nhờ cấu trúc lỗ rỗng, nó còn hỗ trợ giữ ẩm nội sinh (internal curing) - điều này giúp quá trình thủy hóa xi măng diễn ra ổn định hơn, giảm co ngót, tăng độ bền lâu dài.

Khả năng ứng dụng & tiềm năng tương lai

Việc sử dụng biochar làm phụ gia xi măng/eagat-binder hoặc làm một phần thay thế xi măng (partial cement replacement) mở ra hướng đi mới cho xây dựng bền vững, giảm phát thải - đặc biệt phù hợp khi ngành vật liệu xây dựng đang chịu áp lực giảm carbon toàn cầu.

Nếu được phát triển và tiêu chuẩn hóa tốt, biochar-xi măng có thể: Giúp tạo các công trình “carbon-neutral” hoặc “carbon-negative” tức là công trình không phát thải hoặc còn thu giữ



Nghiên cứu cho thấy than sinh học bão hòa carbon có thể chủ động thúc đẩy sự hình thành canxit.

CO₂ theo thời gian. Đồng thời, giảm phụ thuộc vào clinker truyền thống (thép xi măng truyền thống), từ đó giảm tiêu thụ năng lượng và phát thải trong sản xuất xi măng.

Ngoài ra, nó còn giúp tận dụng chất thải nông - lâm nghiệp, biến chúng thành tài nguyên có giá trị phù hợp với mô hình kinh tế tuần hoàn. Từ đó, đóng góp vào mục tiêu phát triển bền vững trong lĩnh vực xây dựng, đô thị, hạ tầng giao thông đặc biệt tại những quốc gia đang phát triển, có nhu cầu xây dựng lớn.

Tóm lại, việc thử nghiệm với biochar đã xử lý kỹ thuật, các nghiên cứu gần đây đã chứng minh một thực tế đầy hứa hẹn: bê tông không nhất thiết là một trong những nguồn phát thải CO₂ lớn, nó có thể trở thành một “bể chứa carbon”. Biochar giúp đồng thời thu giữ CO₂ và tăng cường tính cơ học cho bê tông.

Dù vẫn còn nhiều thách thức về tiêu chuẩn hóa vật liệu, liều lượng, đánh giá toàn diện vòng đời, phương pháp này thể hiện một bước tiến quan trọng hướng tới xây dựng xanh, bền vững và ít carbon, phù hợp với xu hướng giảm phát thải toàn cầu.

*Nguồn: Interestingengineering.com;
Sciencedaily.com
ND: Đức Toàn*

Trung Quốc: Di sản kiến trúc trăm năm tuổi hồi sinh trong nhịp sống thời đại mới

Nhà Ba Công - công trình kiến trúc đặc sắc đã tồn tại đến trăm năm tuổi luôn duy trì được lượng du khách tấp nập, đặc biệt vào các dịp lễ, mỗi ngày công trình đón trên 100.000 lượt khách tham quan. Trong quá trình tu sửa, hơn 80 kỹ sư nghệ nhân luôn tuân thủ nguyên tắc can thiệp tối thiểu, dành gần một năm để tu bổ theo phương châm phục hồi nguyên trạng kiến trúc ban đầu cũng như giữ gìn nguyên trạng giá trị lịch sử. Cùng với đó, khu thương mại Hàm An Phường đã thu hút 79 thương hiệu lần đầu tiên xuất hiện tại khu vực Hoa Trung, trong đó các cửa hàng ra mắt lần đầu chiếm tới 81%, góp phần hình thành không gian thương mại - văn hóa sôi động... Tại Khu cảnh quan lịch sử - văn hóa Hán Khẩu (Vũ Hán), lịch sử và đời sống đương đại đang hòa quyện một cách sinh động, tạo nên diện mạo mới cho không gian di sản đô thị.

Từng là chứng nhân cho thời kỳ hưng thịnh của “Cảng trà phương Đông”, các công trình kiến trúc cổ đã được bảo tồn và khai thác theo hướng thích ứng, qua đó không chỉ gìn giữ ký ức đô thị, mà còn tái sinh mạnh mẽ sức sống thương mại và sức hấp dẫn văn hóa trong bối cảnh thời đại mới, trở thành minh chứng sinh động cho chủ đề “Trung Quốc - sống bên dòng Trường Giang”.

Chiều sâu lịch sử: Dấu ấn đô thị nơi tuyến đầu mở cửa

Dạo bước trên đường Lê Hoàng Bì, những mái vòm, tháp cao và những bức tường gạch đỏ cổ kính lặng lẽ kể lại câu chuyện của quá khứ. Là bức tranh thu nhỏ của tiến trình đô thị hóa cận đại ở Vũ Hán, Khu cảnh quan lịch sử - văn hóa Hán Khẩu hiện quy tụ 62 di tích được

bảo vệ từ cấp thành phố trở lên, 169 công trình kiến trúc lịch sử tiêu biểu và 18 khu nhà liền kề đặc trưng, được ví như một “bảo tàng lịch sử đô thị ba chiều”.

Nơi đây từng là đầu mối quan trọng trên tuyến “Vận lý trà đạo”. Vào thời kỳ hưng thịnh ấy, trà xuất khẩu của Trung Quốc chiếm tới 86% thị phần trà thế giới, trong đó khoảng 60% được xuất đi từ Hán Khẩu, theo tuyến Vận lý trà đạo vươn tới khắp châu Âu và châu Á.

Ba Công Phòng, do một thương nhân trà người Nga, Baranov, xây dựng năm 1910, đến nay đã hơn 100 năm tuổi. Đây từng là tòa nhà căn hộ cao cấp lớn nhất Hán Khẩu thời bấy giờ, đồng thời là nhân chứng cho thời kỳ phồn hoa của “Chicago phương Đông”. Năm 2021, công trình trăm năm tuổi này chính thức bước vào giai đoạn trùng tu, cải tạo. Đến năm 2023, Dự án bảo tồn và sửa chữa Ba Công Phòng đã vinh dự giành Giải Bạc hạng mục Kiến trúc của Giải thưởng Thiết kế Berlin.

Theo các thông tin cho biết, quá trình phục hồi mặt đứng của Ba Công Phòng tuân thủ nghiêm ngặt nguyên tắc can thiệp tối thiểu, kiên trì phương châm phục hồi nguyên trạng, nhằm tái hiện tối đa vẻ đẹp nguyên bản của những bức tường gạch trần. Mỗi viên gạch đỏ đều phải trải qua các công đoạn thủ công tỉ mỉ như bóc tách, làm sạch mạch vữa, phối màu và tạo hiệu ứng cũ, qua đó gìn giữ trọn vẹn kết cấu lịch sử của công trình.

Kích hoạt giá trị văn hóa: Không gian cũ mở ra những trải nghiệm mới

Bảo tồn không đồng nghĩa với đóng băng. Thông qua phương thức khai thác và phát huy giá trị di sản, các công trình lịch sử đã được

đánh thức và bước vào đời sống đương đại. Ba Công Phòng được chuyển đổi công năng thành khách sạn boutique Ba Công Đệ, với 45 phòng suite có cách bố trí đa dạng, đồng thời vẫn giữ gìn tối đa diện mạo kiến trúc nguyên gốc.

Song song với đó, Bảo tàng Con đường Trà vạn dặm đi kèm được xây dựng và vận hành, ứng dụng các giải pháp công nghệ hiện đại để tái hiện một cách sinh động thời kỳ hưng thịnh của cảng trà phương Đông, giúp ký ức lịch sử được tiếp nối trong không gian văn hóa - du lịch đương đại.

Các du khách tới Ba Công Phòng cho biết, khi lần đầu đến Vũ Hán, bên trong Ba Công Phòng vẫn đang trong quá trình tu sửa, nhưng khi đó họ đều rất tò mò và hứng thú; năm nay quay lại chốn xưa, cảm giác vô cùng thân thuộc và học hỏi được nhiều điều; với họ, việc được lưu trú trong tòa nhà kiểu Tây đã hơn trăm năm tuổi, trực tiếp cảm nhận nhịp đập lịch sử của Con đường Trà vạn dặm, chính là một “cuộc đối thoại xuyên suốt hơn một thế kỷ”.

Không dừng lại ở việc cải tạo từng công trình đơn lẻ, toàn bộ khu cảnh quan lịch sử - văn hóa đang được tái cấu trúc không gian một cách tổng thể. Các nhà thiết kế đã khéo léo chuyển hóa những công trình cũ thành không gian trải nghiệm văn hóa mang tính nhập vai: tại Nhà máy đóng gói Bình Hòa, những hành lang đậm chất công nghiệp, các cầu nổi và ô cửa tròn đã trở thành phòng nền lý tưởng để giới trẻ chụp ảnh thời trang; còn trên đường Lê Hoàng Bì, du khách tay cầm bóng bay, hoa tươi



Nhà Ba Công - Khu cảnh quan lịch sử - văn hóa Hán Khẩu (Vũ Hán).

tấp nập qua lại, lựa chọn ngồi lại trong một quán cà phê nằm giữa những biệt thự cổ đã trở thành cách thức “kinh điển” để cảm nhận phong vị Hán Khẩu xưa.

Theo thống kê, trong kỳ nghỉ Quốc khánh - Trung thu năm 2025, Khu cảnh quan lịch sử - văn hóa Hán Khẩu đã đón khoảng 3,945 triệu lượt khách, tăng khoảng 21% so với cùng kỳ, lập mức cao nhất từ trước đến nay về lượng khách tham quan. Từ một “tiền tuyến mở cửa giao thương” trong lịch sử đến điểm đến văn hóa - du lịch, sự lột xác đầy ấn tượng của những ngôi nhà cổ Hán Khẩu đã trở thành câu trả lời sinh động cho câu hỏi của thời đại nhằm lý giải bản sắc, con đường phát triển và sức sống văn hóa của Trung Quốc.

*Nguồn: Trang Tin tức Xây dựng
Trung Quốc
ND: Ngọc Anh*

Các công ty công nghệ đặt cược vào việc điện khí hóa đường sắt

Bằng cách kết nối các tấm pin năng lượng mặt trời vào chính đường ray sẽ giúp tàu được cung cấp điện hiệu quả hơn. Một dây nhỏ các tấm pin năng lượng mặt trời đã xuất hiện cạnh tuyến đường sắt tại Aldershot - thị trấn cách Thủ đô London khoảng 50km về phía Tây Nam, có thể báo trước một tương lai "xanh" hơn cho ngành Đường sắt. Đây là thí nghiệm cung cấp điện mặt trời trực tiếp cho đường ray xe lửa.

Leo Murray, đồng sáng lập kiêm giám đốc điều hành của Riding Sunbeams, một công ty khởi nghiệp với mục tiêu sử dụng các nguồn năng lượng tái tạo cho các dự án điện khí hóa đường sắt, cho biết: "Vào một buổi chiều nắng đẹp, nếu bạn đi tàu qua Aldershot, một phần năng lượng cho chuyến tàu đó được lấy từ các tấm pin mặt trời ở hai bên đường".

Riding Sunbeams đã xây dựng hệ thống Aldershot vào năm 2019. Hệ thống này có quy mô nhỏ, chỉ 40 kilowatt - tương đương với khoảng 10 hệ thống pin mặt trời lắp trên mái nhà thông thường của một ngôi nhà Anh. Nhưng nó cho thấy năng lượng tái tạo có thể được cung cấp trực tiếp cho đường sắt như thế nào.

Theo Murray, đây là hệ thống pin mặt trời duy nhất của nước Anh cung cấp điện trực tiếp cho các chuyến tàu hỏa. "Đây là nguồn điện rẻ nhất mà công ty đường sắt có thể mua", ông nói thêm.

Trên khắp nước Anh và thế giới, nhiều đoàn tàu vẫn chạy bằng dầu diesel - một loại nhiên liệu hóa thạch. Để chuyển sang điện, các nhà khai thác đường sắt thường có hai lựa chọn: cung cấp điện theo đường ray, hoặc lắp đặt các đường dây điện trên cao và cung cấp cho tàu thông qua cần tiếp điện. Việc lắp đặt một trong hai hệ thống này đều tốn kém và khó khăn về mặt kỹ thuật.

Nhưng các kỹ sư đang nghiên cứu những



Đầu máy xe lửa diesel đang được thay thế bằng các đầu máy điện AFP qua Getty Images.

cách mới để triển khai các công nghệ và các giải pháp thay thế, từ đó có thể đẩy nhanh các dự án điện khí hóa.

Một rào cản chính đối với việc điện khí hóa đường sắt thường là những hạn chế của lưới điện địa phương - rất khó để tiếp cận được nguồn điện lớn để cung cấp năng lượng cho tàu hỏa.

Đây là lý do tại sao ông Murray cho rằng các tấm pin mặt trời rất hữu ích trong việc hỗ trợ các dự án điện khí hóa đường sắt.

Ông Murray cho biết, sau dự án Aldershot, ông hy vọng Riding Sunbeams sẽ tiếp tục xây dựng một dự án thí điểm thương mại quy mô lớn. Tuy nhiên vấn đề tài chính đã cản trở dự án này.

Mặc dù vậy, hiện nay Network Rail, công ty sở hữu và bảo trì cơ sở hạ tầng đường sắt tại Anh, đang tìm kiếm các nhà thầu cho các dự án cung cấp năng lượng tái tạo cho đường sắt.

Tuy nhiên, các dự án mới cũng có những khó khăn. Tại Aldershot, các tuyến đường sắt phần lớn đã được điện khí hóa - vấn đề là phải lắp đặt và đấu nối điện từ các tấm pin mặt trời vào hệ thống hiện có.



Leo Murray muốn thấy nhiều tấm pin mặt trời hơn bên cạnh đường ray xe lửa.

Đối với các đoàn tàu đang sử dụng điện từ đường dây trên cao, việc tận dụng năng lượng mặt trời sẽ khó khăn hơn. Nguyên nhân là do các tấm pin mặt trời tạo ra điện một chiều (DC), trong khi đường dây trên cao sử dụng điện xoay chiều (AC).

Mặc dù vậy, người Anh đang nỗ lực phát triển một thiết bị chuyển đổi mới có thể giải quyết vấn đề này.

Những ý tưởng mới

Ngoài việc thí điểm điện khí hóa đường sắt sử dụng năng lượng mặt trời, hiện nay còn có nhiều ý tưởng hoàn toàn mới về điện khí hóa đường sắt. Công ty khởi nghiệp Nevomo của Ba Lan đã phát triển một hệ thống đẩy điện từ. Hệ thống này lắp đặt thêm vào giữa các thanh ray hiện có một sợi cáp nhôm dày có vỏ bọc. Hệ thống này tạo ra một từ trường đủ mạnh để đẩy các toa xe chở hàng có gắn các nam châm.

Ben Paczek, nhà sáng lập kiêm giám đốc điều hành Nevomo, cho biết, phương pháp này sẽ loại bỏ hoàn toàn đầu máy xe lửa. "Mỗi toa xe trở nên độc lập. Chúng cũng có thể hoạt động theo nhóm."

Ông Paczek cho biết thêm, lợi ích chính của công nghệ này là nó cho phép người vận hành dừng các toa xe chở hàng rất nhanh chóng - và do đó, về nguyên tắc, họ có thể đặt nhiều toa xe di chuyển độc lập tương đối gần nhau trên



Nevomo của Ba Lan đã phát triển một hệ thống đẩy điện từ.

một đoạn đường ray, giúp tăng mật độ vận chuyển hàng hóa trong một khu vực cụ thể.

Nevomo hy vọng có thể triển khai công nghệ này tại một nhà máy thép ở Bremen, Đức và tại một cảng ở Ấn Độ vào năm tới.

Mặc dù, những hệ thống này sẽ có quy mô tương đối nhỏ, mỗi hệ thống chỉ hoạt động trong phạm vi khoảng dưới 1km (0,6 dặm), nhưng ông Paczek hy vọng sẽ thấy những hệ thống lớn hơn được lắp đặt trong tương lai. "Trong một môi trường khá bảo thủ như đường sắt, trước tiên chúng ta cần phải trình diễn nó một cách trơn tru."

Ông nói thêm rằng có thể tự động hóa chuyển động của toa xe đẩy bằng điện từ, mặc dù ban đầu chúng sẽ được điều khiển từ xa bởi con người.

Tại Mỹ, Parallel Systems cũng đang nghiên cứu việc điện khí hóa các toa xe chở hàng riêng lẻ để chúng có thể di chuyển độc lập trên mạng lưới đường sắt - nhưng theo một cách rất khác, sử dụng pin. Đồng sáng lập kiêm giám đốc điều hành Matt Soule cho biết các toa xe của công ty sẽ có phạm vi hoạt động 800km.

Ông Matt Soule mô tả nó giống như việc vận chuyển các gói hàng quanh một trung tâm phân phối - "hàng hóa phân tán", và hoàn toàn khác với các đoàn tàu chở hàng truyền thống do đầu máy kéo có thể dài hơn 2km. "Chúng tôi tập

trung vào việc thực hiện ở những quãng đường ngắn hơn mà họ không làm", ông Soule nói.

Matt Soule nói thêm rằng ông không đặt mục tiêu thay thế đầu máy xe lửa chở hàng, mà muốn cung cấp dịch vụ giao hàng bằng đường sắt có thể cạnh tranh với vận tải đường bộ. "Chỉ cần chúng ta chiếm được 10% thị phần vận tải đường bộ, chúng ta đã tăng gấp đôi quy mô ngành đường sắt", ông nói.

Stuart Hillmansen tại Đại học Birmingham, người từng làm việc với Riding Sunbeams, cho

biết việc tổ chức di chuyển từng đoàn tàu chở hàng trên mạng lưới đường sắt hiện có có thể "khá thách thức - đặc biệt là trên đường sắt của Anh".

Nhưng ông cho biết các công nghệ mới đang giúp tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình điện khí hóa - và nói chung, tàu điện hiện là lựa chọn "tối ưu" cho các tuyến đường sắt mới.

Nguồn: <https://www.bbc.com>

ND: Đức Toàn

Tầm quan trọng của hệ thống cảnh báo sớm lũ quét ở khu vực Trung Đông

Vào tháng Tư, Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (UAE) đã hứng chịu một trong những sự kiện thời tiết nghiêm trọng nhất trong lịch sử, với lượng mưa lên tới 254 lít trên mỗi m² chỉ trong vòng 24 giờ. Sân bay Dubai - một trong những trung tâm hàng không nhộn nhịp nhất thế giới, nơi đã ghi nhận gần 45 triệu lượt hành khách chỉ riêng trong nửa đầu năm 2024 buộc phải đóng cửa trong nhiều giờ.

Tuy nhiên, Dubai không phải là khu vực duy nhất chịu ảnh hưởng. Nhiều quốc gia khác ở Trung Đông như Bahrain, Oman, Qatar và Ả Rập Xê Út cũng đã trải qua những đợt mưa xối xả, gây ra hàng chục ca tử vong và thiệt hại kinh tế rất lớn.

Mặc dù một số người cho rằng lượng mưa này là do công nghệ làm mưa nhân tạo "cloud seeding" nhưng thực tế là biến đổi khí hậu đang ảnh hưởng nghiêm trọng đến khu vực này dưới dạng các đợt nắng nóng kéo dài (các nghiên cứu của Đại học Helsinki đã chỉ ra rằng khu vực này đang ấm lên nhanh gấp đôi so với mức trung bình toàn cầu) và tần suất xảy ra các hiện tượng thời tiết cực đoan như mưa lớn và lũ lụt ngày càng tăng.

Lũ lụt ở Trung Đông gây ra mối đe dọa nghiêm trọng đối với cơ sở hạ tầng, người dân

và nền kinh tế địa phương. Mặc dù lượng mưa khan hiếm trong phần lớn thời gian trong năm, mùa mưa, thường kéo dài từ tháng 10 đến tháng 4, có thể mang đến những trận mưa lớn trong thời gian ngắn. Trong bối cảnh này, những thách thức trong quản lý nguồn nước ngày càng trở nên phức tạp, đòi hỏi phản ứng nhanh chóng và hiệu quả để giảm thiểu tác động tiêu cực của những trận mưa lớn. Điều này đặc biệt quan trọng khi dòng chảy bề mặt nhanh và thiếu cơ sở hạ tầng thoát nước đầy đủ ở khu vực đô thị có thể gây ra lũ quét, cuốn trôi nhà cửa và phương tiện giao thông, dẫn đến thiệt hại trên diện rộng.

Tầm quan trọng của các hệ thống cảnh báo sớm

Việc quản lý những hiểm họa này vì thế đòi hỏi sự kết hợp giữa các công cụ dự báo và các biện pháp ứng phó sớm. Theo nghĩa đó, các hệ thống cảnh báo sớm có thể giúp các cơ quan quản lý và đơn vị cung cấp dịch vụ nước chuẩn bị tốt hơn để hành động nhanh chóng khi xảy ra lũ lụt. Như Liên hợp quốc đã chỉ ra, "những hệ thống như vậy có thể mang lại hiệu quả đầu tư cao gấp tới mười lần, thông qua việc cứu sống con người và bảo vệ sinh kế trước các hiện tượng thời tiết cực đoan như bão và lũ lụt

ngày càng dữ dội và thường xuyên hơn.”

“Các hệ thống này sử dụng dữ liệu địa hình và độ cao, kết hợp với các mô hình thủy văn tiên tiến, để mô phỏng hành vi của sông ngòi và các tuyến thủy trong suốt một cơn bão,” Idrica cho biết. Nhờ đó, chúng không chỉ có thể dự báo nơi lũ lụt sẽ xảy ra, mà còn ước tính mức độ nghiêm trọng cũng như những tác động có thể có đối với cơ sở hạ tầng và cộng đồng dân cư lân cận. Theo Idrica, các công nghệ chủ chốt bao gồm:

- + Đo đạc theo thời gian thực mực nước tại các con sông, hồ chứa và tuyến thủy nhằm phát hiện nhanh các đợt dâng nước đột ngột.

- + Các trạm đo mưa tự động, dùng để đo lượng mưa tại những khu vực cụ thể.

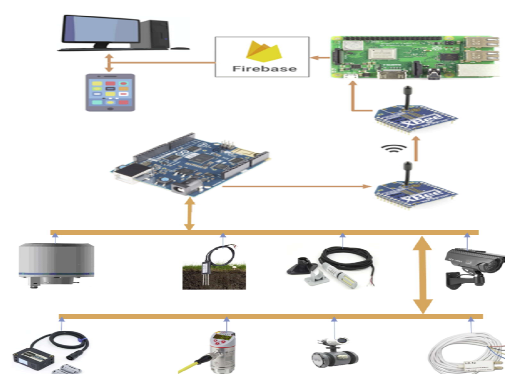
- + Vệ tinh khí tượng cung cấp dữ liệu thời tiết theo thời gian thực. Khi dữ liệu này được kết hợp với các mô hình dự báo, nó giúp dự đoán các cơn bão và mưa lớn có thể gây lũ lụt.

- + Các thuật toán trí tuệ nhân tạo phân tích lượng mưa và mô hình dòng chảy trong quá khứ để dự đoán hành vi tiềm tàng của các trận lũ lụt trong tương lai.

- + Dữ liệu lớn và phân tích dự báo có thể được sử dụng để tích hợp dữ liệu lịch sử và thời gian thực từ nhiều nguồn khác nhau để thực hiện các mô phỏng.

- + Hệ thống thông tin địa lý (GIS) dùng để phân tích và trực quan hóa dữ liệu theo không gian địa lý, hiển thị các khu vực dễ bị tổn thương trên các bản đồ chi tiết. Các hệ thống này hỗ trợ công tác quản lý rủi ro bằng cách cho phép các cơ quan chức năng theo dõi diễn biến của dòng nước và các điểm có nguy cơ bị tác động trong thời gian thực.

Theo Christian Pérez, Giám đốc Phát triển Kinh doanh Cấp cao - mảng Kỹ thuật số, khu vực Trung Đông và Thổ Nhĩ Kỳ tại Xylem, “một trong những giá trị lớn nhất của mô-đun Hệ thống Cảnh báo Sớm là khả năng tạo ra các cảnh báo theo thời gian thực, bởi chúng mang lại cho chính quyền địa phương, các đơn vị cấp



Ảnh minh họa hệ thống cảnh báo sớm lũ quét, sạt lở đất.

thoát nước và cơ quan ứng phó khẩn cấp một khoảng thời gian then chốt để đưa ra các quyết định phòng ngừa sớm”.

Ông Pérez cũng nhấn mạnh rằng việc “hỗ trợ ra quyết định trong các tình huống khẩn cấp là điều thiết yếu, thông qua việc tổng hợp toàn bộ thông tin và cung cấp cho các đơn vị tiện ích và các cơ quan công quyền”. Theo đó, ông cho biết một số đơn vị cấp nước tại Trung Đông đang tập trung vào việc tích hợp các mô hình dự báo khí hậu với các mô hình thủy lực, đồng thời kết hợp dữ liệu thời gian thực từ các cảm biến mạng lưới và hệ thống SCADA.

Trong mọi trường hợp, tất cả các chuyên gia đều đồng thuận về sự cấp bách của việc ứng phó với biến đổi khí hậu. Nhiệm vụ này cần được thực hiện song song với việc ứng dụng các công nghệ như hệ thống cảnh báo sớm, triển khai bản sao số (Digital Twins) và tích hợp nhiều công nghệ cùng các mô hình dự báo khác nhau, nhằm giúp các công ty tiện ích và chính phủ ở Trung Đông chuẩn bị tốt hơn trước những thay đổi của khí hậu. Điều này sẽ góp phần giúp cộng đồng và cơ sở hạ tầng tăng cường khả năng chống chịu trước các trận mưa lớn và lũ lụt đang ngày càng tác động mạnh đến khu vực khô hạn này.

Nguồn: <https://smartwatermagazine>.

ND: Mai Anh

Trung Quốc: Huntsman ra mắt giải pháp âm học kiến trúc SoundLock™

Sống trong các đô thị lớn, việc phải chung sống với tiếng ồn đường như đã trở thành “bài học bắt buộc” của nhiều người dân. Từ ngày 1/5/2025, Tiêu chuẩn dự án nhà ở - bộ tiêu chuẩn xây dựng mang tính bắt buộc - đã chính thức có hiệu lực, đưa ra những yêu cầu mới, toàn diện và hệ thống hơn về giới hạn tiếng ồn cũng như tiêu chuẩn cách âm đối với nhà ở.

Trong bối cảnh ngành xây dựng bước vào giai đoạn nâng cấp tiêu chuẩn, Tập đoàn Huntsman, doanh nghiệp toàn cầu hàng đầu trong lĩnh vực hóa chất đặc biệt và chuyên dụng, đã tiên phong ra mắt giải pháp hệ thống âm học xây dựng SoundLock™. Hệ thống này được thiết kế nhằm giúp cải thiện hiệu quả cách âm, tối ưu hóa môi trường sống, từ đó đưa những “ngôi nhà yên tĩnh và đáng sống” đến với hàng triệu hộ gia đình.

Ngày 12/5/2025, trong khuôn khổ chuỗi sự kiện “Nhà ở tốt đẹp ngày mai” khu vực Thượng Hải - Vùng đồng bằng sông Dương Tử do Hiệp hội Bất động sản Thượng Hải phối hợp với Phân hội Kiến trúc của Hội Âm học Trung Quốc đồng tổ chức, Tập đoàn Huntsman đã liên kết cùng Công ty Cổ phần Khoa học Công nghệ Nghiên cứu Xây dựng Trung Quốc và một số đơn vị khác tổ chức Diễn đàn công nghệ mới về âm học nhà ở 2025 - “Âm thanh kiến tạo tương lai”.

Diễn đàn tập trung thảo luận về những đổi mới tiên phong trong công nghệ cách âm, đồng thời thúc đẩy sự phối hợp trong toàn chuỗi giá trị ngành xây dựng, hướng tới hình thành các mô hình hợp tác có thể nhân rộng, qua đó hỗ trợ ngành hiện thực hóa mục tiêu phát triển bền vững.



Lễ ra mắt giải pháp hệ thống âm học xây dựng SoundLock™.

Khả năng cách âm trở thành yếu tố cốt lõi của nhà ở chất lượng cao

Trong Báo cáo công tác của Chính phủ năm 2025, Chính phủ nhấn mạnh cần thích ứng với nhu cầu ngày càng cao của người dân về không gian sống chất lượng, hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn và quy chuẩn, đồng thời thúc đẩy xây dựng những ngôi nhà an toàn, tiện nghi, xanh và thông minh. Đáng chú ý, cụm từ nhà ở chất lượng cao được đưa vào Báo cáo công tác của Chính phủ, trong đó khả năng cách âm của nhà ở được xác định là một trong những chỉ số then chốt để đánh giá chất lượng chỗ ở.

Những năm gần đây, mức độ quan tâm của Chính phủ Trung Quốc đối với hiệu quả cách âm trong nhà ở đã gia tăng đáng kể. Ông Nghê Hồng, Bộ trưởng Bộ Nhà ở và Phát triển Đô thị - Nông thôn nhiều lần nhấn mạnh rằng “cách âm là yếu tố hàng đầu” trong các tiêu chí về chất lượng nhà ở. Cùng với đó, việc ban hành liên tiếp các chính sách, quy định như Quy chuẩn dự án nhà ở đã hình thành một hệ thống

chính sách đồng bộ, từ cấp quốc gia đến địa phương, nhằm nâng cao chất lượng không gian sống cho người dân.

Ông Diêm Quốc Quân, Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu Môi trường Âm thanh thuộc Viện Khoa học Kiến trúc Trung Quốc, cho biết: Quy chuẩn dự án nhà ở mới đã nâng cao tiêu chí về môi trường âm thanh trong khu dân cư. Cụ thể, chỉ số cách âm của sàn nhà được điều chỉnh từ mức không lớn hơn 75 decibel xuống còn không lớn hơn 65 decibel, giúp giảm thiểu đáng kể tình trạng tiếng ồn ảnh hưởng từ các hộ lân cận.

Ông nhấn mạnh thêm, Quy chuẩn lần này cũng bổ sung các giới hạn về tiếng ồn kết cấu do thiết bị xây dựng truyền dẫn, cũng như tiếng ồn từ hệ thống thoát nước trong nhà vệ sinh... Những điều chỉnh này đã phản ánh thiết thực nhu cầu của người dân về một môi trường sống yên tĩnh và dễ chịu.

Nhà ở chất lượng cao là nơi an cư mà người dân luôn hướng tới và mong muốn. Ông Trương Tam Minh, Phó Giáo sư Trường Đại học Chiết Giang, đồng thời là Ủy viên Thường vụ kiêm Phó Chủ tịch Hội Âm học tỉnh Chiết Giang, nhận định: cùng với sự gia tăng thu nhập và sự thay đổi trong quan niệm tiêu dùng của người dân, người mua nhà ngày càng quan tâm hơn đến chất lượng không gian sống.

Các khảo sát cho thấy, hơn 70% số người được hỏi bày tỏ nhu cầu cấp thiết cải thiện tình trạng ô nhiễm tiếng ồn và khả năng cách âm kém trong khu nhà ở - tỷ lệ này đứng đầu trong tất cả các vấn đề liên quan đến chất lượng nhà ở.

Khi công nghệ cách âm ngày càng trở thành yếu tố cốt lõi trong hệ thống tiêu chuẩn của nhà ở chất lượng cao, các doanh nghiệp trong chuỗi giá trị xây dựng - trong đó có Huntsman - đang không ngừng đổi mới ở nhiều khía cạnh, từ vật liệu, quy trình, thiết kế cho đến quản lý. Những nỗ lực này nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng



Hình ảnh tại lễ ra mắt.

môi trường âm thanh trong và ngoài không gian sống, hướng tới kiến tạo một môi trường yên tĩnh, an toàn và đáng sống cho cư dân.

Đột phá công nghệ cách âm - Nền tảng cốt lõi của nhà ở chất lượng cao

Trong bối cảnh ngành xây dựng toàn cầu đang chuyển mình theo hướng xanh hóa và nâng cao chất lượng, Tập đoàn Huntsman đã tận dụng công nghệ polyurethan âm học tiên tiến để phát triển và liên tục cải tiến các vật liệu cách âm thế hệ mới, đưa ra lời giải cho bài toán xây dựng nhà ở chất lượng cao.

Với tính năng vượt trội, polyurethan đàn hồi giảm chấn đã được ứng dụng rộng rãi trong nhiều lĩnh vực như xây dựng, đường sắt cao tốc và ô tô, đặc biệt trong các giải pháp cách âm. Hiện nay, việc làm thế nào để vật liệu polyurethan có thể tiếp tục đóng góp cho công cuộc kiến tạo nhà ở chất lượng cao đang trở thành một hướng đi quan trọng.

Ông Lý Thao, Giám đốc Chiến lược Thị trường Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương của Huntsman cho biết, cũng giống như ghế ngồi, tấm giảm chấn hay lớp bông tiêu âm trong ô tô đều dựa vào polyurethan để đạt hiệu quả cách âm, thì trong xây dựng, tường, sàn nhà và các kết cấu khác của một ngôi nhà chất lượng cao cũng cần đến polyurethan như nguyên liệu cốt

lỗi trong hệ thống giải pháp âm học kiến trúc thể hệ mới. Nhờ vậy, các không gian sống có thể đảm bảo sự yên tĩnh, hạn chế tối đa tiếng ồn giữa tầng trên, tầng dưới và giữa các hộ gia đình liền kề.

Dựa trên vật liệu lõi SoundLock™ - polyurethan đàn hồi vi mô giảm chấn, Huntsman đã giới thiệu hệ thống sàn nổi tích hợp cách nhiệt - cách âm. Giải pháp này sử dụng chất đàn hồi polyme polyurethan kết hợp với lớp bề mặt sợi xốp đa lỗ, tạo thành một loại vật liệu âm học tổng hợp có đặc tính nổi bật: độ đàn hồi cao, khả năng giảm chấn mạnh và độ bám dính vượt trội. Nhờ đó, hệ thống có thể hiệu quả ngăn chặn sự truyền tải âm thanh dạng va chạm và tiếng bước chân tần số thấp xuống tầng dưới, đồng thời mang lại tác dụng chống rung và đệm lót xuất sắc, đáp ứng nhu cầu cách âm, chống rung và giảm ồn cho các công trình nhà ở nhiều tầng.

Đáng chú ý, giải pháp này không chỉ đáp ứng tiêu chuẩn bắt buộc trong Quy chuẩn dự án nhà ở về giới hạn tiếng ồn và đập từ sàn không vượt quá 65 dB, mà còn đạt tới mức hiệu suất vượt trội dưới 55 dB, qua đó thiết lập một chuẩn mực mới cho ngành xây dựng và mang đến bước đột phá trong công nghệ cách âm nhà ở.

Một ngôi nhà muốn thật sự đem lại sự thoải mái cho cư dân không chỉ cần yên tĩnh, mà còn phải có nhiệt độ thích hợp và chiều cao tầng đảm bảo. Giải pháp SoundLock™ của Huntsman được thiết kế với cấu trúc tích hợp cách nhiệt - cách âm tinh gọn, có thể tiết kiệm đến 1 cm chiều cao sàn, đồng thời đạt tiêu chuẩn chống cháy cấp B1 và thể hiện khả năng chống biến dạng vượt trội, với những ưu thế nổi bật về chỉ số môi trường và độ an toàn tổng thể.

Không dừng lại ở đó, Huntsman còn xây dựng hệ thống khép kín đảm bảo chất lượng từ

thiết kế đến thi công. Thông qua việc cung cấp các giải pháp đồng bộ và hướng dẫn kỹ thuật chuyên nghiệp, tập đoàn đã biến công nghệ sáng tạo thành những cải thiện thực tế trong trải nghiệm sống.

Đáng chú ý, giải pháp này đã được áp dụng tại một dự án nhà ở ở Thượng Hải và nhận chứng nhận quốc tế Robust Details - một trong những chứng chỉ uy tín hàng đầu trong lĩnh vực xây dựng, qua đó trở thành mô hình kỹ thuật có thể nhân rộng cho toàn ngành.

Xây dựng tiêu chuẩn và mô hình mới cho không gian sống yên tĩnh, chất lượng

Là một trong những đơn vị tiên phong và thúc đẩy xu hướng công trình xanh, công trình yên tĩnh, Huntsman đã đồng hành cùng các cơ quan quản lý, doanh nghiệp trong ngành và các đối tác trong toàn bộ chuỗi giá trị để thực hiện những sứ mệnh quan trọng: đẩy mạnh nghiên cứu công nghệ ở trình độ cao, thúc đẩy xây dựng hệ thống tiêu chuẩn ngành và hỗ trợ chuyển hóa các thành quả khoa học - công nghệ vào thực tiễn.

Giải pháp hệ thống âm học xây dựng của Huntsman đã trở thành hệ thống cách âm đầu tiên trong nước đạt chứng nhận quốc tế Robust Details (Anh). Từ khâu xây dựng phương án cách âm, đăng ký dự án, thi công nghiêm ngặt theo tiêu chuẩn đến giám sát hiệu quả cách âm chính xác, giải pháp này còn bao quát cả ba khía cạnh then chốt: giải pháp tổng thể xây dựng và xử lý cầu âm, chứng nhận đơn thể (tường và sàn), cũng như mô hình tổ hợp đơn thể với các cấu trúc trong - ngoài hệ thống. Tất cả đều đã vượt qua quá trình kiểm chứng, thẩm định và chứng nhận toàn diện của Robust Details. Thành công này không chỉ nâng cao tính uy tín và sức thuyết phục của giải pháp tại thị trường trong nước, mà còn góp phần tạo dựng một hình mẫu có thể nhân rộng và tham

khảo cho toàn ngành.

Ông John Thompson, Giám đốc điều hành Chứng nhận cách âm nhà ở Robust Details (Anh), cho rằng việc ra đời hệ thống Robust Details có nhiều điểm tương đồng với bối cảnh triển khai khái niệm “nhà ở chất lượng cao” hiện nay. Cả hai đều xuất phát từ mục tiêu giải quyết những “điểm nghẽn” về thiết kế, thi công và kiểm soát chất lượng trong quá trình phát triển các dự án nhà ở, qua đó nâng cao chất lượng công trình và trải nghiệm sống của người dân.

Theo ông John Thompson, sau khi bước vào thị trường Trung Quốc, hệ thống Robust Details vẫn kiên trì duy trì triết lý chú trọng từng chi tiết, đồng thời không ngừng tiếp nhận các vật liệu và công nghệ mới. Trong tương lai, Robust Details sẽ tiếp tục hợp tác cùng các kiến trúc sư, quản lý dự án và đơn vị thi công trong nước để xây dựng một hệ thống bản địa hóa, từ đó hỗ trợ các giải pháp thiết kế thể hiện tối đa hiệu quả và giúp hiện thực hóa nguyên tắc “thiết kế ra sao - thi công đúng vậy” một cách nhanh chóng, hiệu quả hơn.

Trong bối cảnh ngành xây dựng bước vào kỷ nguyên phát triển xanh và chú trọng sức khỏe toàn diện, Huntsman đã tận dụng công nghệ lõi vật liệu đàn hồi vi mô giảm chấn SoundLock™ để mang đến giải pháp âm học xanh mới cho các công trình hiện đại. Doanh nghiệp này không chỉ tích cực phối hợp với các đơn vị thiết kế, nhà thầu thi công, tổ chức kiểm định và chứng nhận, mà còn triển khai trọn gói mô hình nghiên cứu & phát triển vật liệu - tối ưu hóa thiết kế - quản lý thi công tinh gọn cùng với các chiến lược cải tiến chuyên biệt cho từng khâu. Qua đó, Huntsman hướng tới thiết lập chuẩn mực và mô hình mới cho không gian sống yên tĩnh, chất lượng cao, đẩy nhanh quá trình nâng cấp công nghệ và phát triển đồng bộ của toàn chuỗi giá trị ngành, đồng thời góp phần đưa những “ngôi nhà chất lượng cao” đến gần hơn với hàng triệu hộ gia đình.

*Nguồn: Trang Tin tức Xây dựng
Trung Quốc
ND: Ngọc Anh*

THỨ TRƯỞNG NGUYỄN VĂN SINH PHÁT BIỂU TẠI HỘI NGHỊ GIỚI THIỆU ĐẠI BIỂU ỨNG CỬ QUỐC HỘI KHÓA XVI

Ngày 15/01/2026



THỨ TRƯỞNG BÙI XUÂN DŨNG CHỨNG KIẾN LỄ KÝ KẾT BẢN GHI NHỚ HỢP TÁC VỀ PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM CHUYÊN MÔN BIM CHO CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT TẠI VIỆT NAM

Ngày 22/01/2026

