

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

ĐỀ TÀI KHOA HỌC CÔNG NGHỆ CẤP BỘ

**NGHIÊN CỨU, ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC
HIỆU QUẢ CÁC KHO, BÃI HÀNG TẠI CÁC GA ĐƯỜNG SẮT
TRÊN HÀNH LANG VẬN TẢI BẮC - NAM**

MÃ SỐ ĐỀ TÀI: DT223022

(BÁO CÁO TÓM TẮT)

(Hoàn thiện theo Biên bản họp Hội đồng nghiệm thu cấp bộ ngày 29/3/2023)

Hà Nội, 4/2023



**VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRANSPORT DEVELOPMENT & STRATEGY INSTITUTE**



Địa chỉ: 162 Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Điện thoại: (84-4) 39 348 823; Fax: (84-4) 38 256 408
Email: vanthu.tdsi@mt.gov.vn; Website:tdsi.gov.vn

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GTVT

ĐỀ TÀI KHOA HỌC CÔNG NGHỆ CẤP BỘ
NGHIÊN CỨU, ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC
HIỆU QUẢ CÁC KHO, BÀI HÀNG TẠI CÁC GA ĐƯỜNG SẮT
TRÊN HÀNH LANG VẬN TẢI BẮC - NAM
MÃ SỐ ĐỀ TÀI: DT223022

(BÁO CÁO TÓM TẮT)

(Hoàn thiện theo Biên bản họp Hội đồng nghiệm thu cấp bộ ngày 29/3/2023)

CƠ QUAN CHỦ TRÌ

CHỦ NHIỆM ĐỀ TÀI



KI. VIỆN TRƯỞNG
PHÓ VIỆN TRƯỞNG
Phạm Hoài Chung

ThS. Lê Thị Trâm

Các thành viên chính:

KS. Nguyễn Thu Hương (Thư ký)

TS. Dương Văn Chung

ThS. Phạm Ngọc Sơn *Carly*

ThS. Nguyễn Vĩnh Phong

KS. Phạm Thị Hiền

KS. Trần Đức Sa

KS. Trần Thị Thu

Hà Nội, 4/2023

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GTVT

ĐỀ TÀI KHOA HỌC CÔNG NGHỆ CẤP BỘ
NGHIÊN CỨU, ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC
HIỆU QUẢ CÁC KHO, BÃI HÀNG TẠI CÁC GA ĐƯỜNG SẮT
TRÊN HÀNH LANG VẬN TẢI BẮC - NAM
MÃ SỐ ĐỀ TÀI: DT223022

(BÁO CÁO TÓM TẮT)

(Hoàn thiện theo Biên bản họp Hội đồng nghiệm thu cấp bộ ngày 29/3/2023)

CƠ QUAN CHỦ TRÌ

CHỦ NHIỆM ĐỀ TÀI

ThS. Lê Thị Trâm

Các thành viên chính:

KS. Nguyễn Thu Hương (Thư ký)

TS. Dương Văn Chung

ThS. Phạm Ngọc Sơn

ThS. Nguyễn Vĩnh Phong

KS. Phạm Thị Hiền

KS. Trần Đức Sa

KS. Trần Thị Thu

Hà Nội, 4/2023

CÁC TỪ VIẾT TẮT

BOT	Hình thức dự án đầu tư Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao
CSHT	Cơ sở hạ tầng
ĐSVN	Đường sắt Việt Nam
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GTĐT	Giao thông đô thị
GTVT	Giao thông vận tải
HARACO	Công ty CP vận tải đường sắt Hà Nội
HH	Hàng hóa
HK	Hành khách
KCHT	Kết cấu hạ tầng
KCHTĐS	Kết cấu hạ tầng đường sắt
KCN	Khu công nghiệp
KLVC	Khối lượng vận chuyển
KTXH	Kinh tế - xã hội
LVQT	Liên vận quốc tế
NSNN	Ngân sách nhà nước
OD	Điểm đi - điểm đến (Original – Destination)
OSJD	Tổ chức hợp tác đường sắt quốc tế
QH	Quy hoạch
RATRACO	Công ty CP thương mại và thương mại đường sắt
SRT	Công ty CP vận tải đường sắt Sài Gòn
TCTĐSVN	Tổng công ty đường sắt Việt Nam
TEU	Đơn vị đo lường tương đương container cỡ 20 feet
TPCP	Trái phiếu chính phủ
VTĐS	Vận tải đường sắt

MỤC LỤC

CÁC TỪ VIẾT TẮT	i
MỤC LỤC	i
MỞ ĐẦU	1
1. CHƯƠNG 1 CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ THỰC TIỄN VỀ TỔ CHỨC QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC ĐƯỜNG SẮT VÀ KHO BÃI HÀNG HÓA TẠI CÁC GA ĐƯỜNG SẮT	2
1.1. Tổng quan cơ sở pháp lý và thực tiễn về tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt và kho, bãi hàng hoá tại các ga đường sắt.....	2
1.1.1. <i>Quản lý nhà nước về đường sắt và ga đường sắt</i>	2
1.1.2. <i>Quản lý hoạt động kinh doanh đường sắt</i>	3
1.1.3. <i>Thu hút đầu tư kinh doanh đường sắt</i>	4
1.2. Nghiên cứu kinh nghiệm của một số nước về tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng hóa tại các ga đường sắt.....	4
1.2.1. <i>Mô hình tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt quốc gia</i>	4
1.2.2. <i>Kinh nghiệm về khai thác các kho, bãi hàng hóa tại các ga đường sắt</i>	6
1.3. Xác định các yêu cầu pháp lý để khai thác hiệu quả kho, bãi hàng tại ga đường sắt trong điều kiện Việt Nam	7
2. CHƯƠNG 2 ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC CÁC KHO, BÃI HÀNG HÓA TUYẾN ĐƯỜNG SẮT BẮC - NAM	7
2.1. Vai trò và xu hướng phát triển vận tải hàng hóa bằng đường sắt trên hành lang vận tải Bắc – Nam.....	7
2.1.1. <i>Xu thế vận chuyển hàng hoá đường sắt trên thế giới</i>	7
2.1.2. <i>Yêu cầu của phát triển KT-XH và logistics đối với đường sắt Việt Nam</i>	7
2.1.3. <i>Nhu cầu phát triển vận tải container đường sắt và hệ thống kho bãi hàng hoá đường sắt trên hành lang Bắc - Nam</i>	7
2.2. Thực trạng tuyến và hệ thống kho, bãi hàng tại các ga hàng hóa trên hành lang vận tải Bắc - Nam.....	8
2.2.1. <i>Thực trạng tuyến đường sắt, cơ sở vật chất các ga và kho bãi hàng</i>	8
2.2.2. <i>Thực trạng kết nối các phương thức vận tải trên hành lang vận tải Bắc - Nam</i>	13
2.2.3. <i>Các hạn chế trong khai thác đường sắt và nguyên nhân</i>	13
2.3. Đánh giá thực trạng tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt trên tuyến hành lang vận tải Bắc – Nam	15
2.3.1. <i>Thực trạng tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt trên hành lang vận tải Bắc - Nam</i>	15
2.3.2. <i>Các tồn tại, bất cập trong quản lý, đầu tư, khai thác hiệu quả kho bãi hàng</i>	17

2.3.3. Phân tích các nguyên nhân.....	17
3. CHƯƠNG 3 NGHIÊN CỨU ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC HIỆU QUẢ CÁC KHO, BÃI HÀNG TẠI CÁC GA TRÊN HÀNH LANG VẬN TẢI BẮC – NAM	18
3.1. Định hướng phát triển mạng lưới đường sắt và kết nối giữa các phương thức vận tải trên hành lang vận tải Bắc - Nam	18
3.1.1. Dự báo xu thế tăng trưởng vận tải hàng hóa trên hành lang vận tải Bắc - Nam.....	18
3.1.2. Quy hoạch mạng lưới tuyến đường sắt đến năm 2030	18
3.1.3. Định hướng phát triển kết nối giữa các phương thức vận tải trên hành lang Bắc - Nam.....	18
3.2. Phân tích, lựa chọn nghiên cứu một số ga đường sắt có khối lượng vận tải hàng hóa lớn, quan trọng trên hành lang vận tải Bắc – Nam	19
3.2.1. Xác định vai trò của đường sắt Việt Nam.....	19
3.2.2. Xu thế luồng hàng đường sắt qua các ga lớn	19
3.2.3. Xác định các ga hàng hoá lựa chọn nghiên cứu khai thác hiệu quả.....	20
3.3. Đề xuất giải pháp quản lý, đầu tư, khai thác hiệu quả các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt trên hành lang vận tải Bắc - Nam	21
3.3.1. Nhóm giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước	21
3.3.2. Nhóm giải pháp về đầu tư tăng năng lực hạ tầng tại ga hàng hóa	22
3.3.3. Nhóm giải pháp về khai thác kinh doanh kho bãi hàng.....	23
KẾT LUẬN - KIẾN NGHỊ	26
TÀI LIỆU THAM KHẢO	28

MỞ ĐẦU

Sự cần thiết của nghiên cứu

Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt tại quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 tiếp tục lấy việc xây dựng, ban hành cơ chế khuyến khích, hỗ trợ tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải, khai thác quỹ đất, thu hút vốn đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt. Hệ thống kho, bãi hàng tại các ga đường sắt quốc gia hiện tại sở hữu quỹ đất lớn nhưng khai thác còn hạn chế, khối lượng xếp dỡ hàng hóa ít, nhỏ lẻ.

Trong giai đoạn vừa qua, đầu tư cho đường sắt rất thấp, đặc biệt là thu hút vốn ngoài ngân sách đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt nói chung và kho bãi hàng tại ga nói riêng. Vì vậy, năng lực và sản lượng vận tải đường sắt chỉ đạt rất khiêm tốn, chưa có sự cân đối giữa các loại hình giao thông vận tải.

Đầu tư cho hạ tầng đường sắt cần nguồn lực lớn, thời gian dài, nhưng khả năng hoàn vốn thấp, dễ gặp nhiều rủi ro cho nhà đầu tư. Đầu tư vào kho bãi đường sắt chỉ cần nguồn lực thấp hơn, sớm có hiệu quả hơn.

Thực tế cho thấy, hạn chế của giao thông đường sắt không chỉ trên tuyến đường sắt mà còn có nhiều hạn chế tại các ga đường sắt, đặc biệt là khu vực kho, bãi hàng hoá vốn là thế mạnh của giao thông đường sắt. Một số điểm hạn chế tồn tại lớn nhất tại ga là: cơ sở vật chất, thiết bị xếp dỡ tại ga lạc hậu và thiếu đầu tư; kết nối đường bộ vào kho, bãi hàng không đảm bảo cho xe container ra vào; cơ chế quản lý khai thác, cơ chế đầu tư chưa được tháo gỡ, kiện toàn theo hướng tích cực.

Vì vậy, việc nghiên cứu giải pháp quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt là cần thiết, đảm bảo đồng bộ, hiệu quả, hài hòa giữa vai trò quản lý của Nhà nước và tính hấp dẫn, cạnh tranh cùng phát triển của các thành phần kinh tế trong lĩnh vực đường sắt.

Mục đích nghiên cứu

Đề tài đặt ra mục tiêu tập trung phân tích, đánh giá thực trạng quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt, trong đó làm nổi bật kết quả đạt được, các tồn tại, hạn chế và nguyên nhân, nghiên cứu các giải pháp quản lý, đầu tư khai thác các kho, bãi hàng đường sắt trên hành lang vận tải Bắc - Nam. Từ đó, với các định hướng phát triển đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, đề tài đề xuất các giải pháp quản lý, đầu tư, khai thác hiệu quả các kho, bãi hàng tại các ga trên hành lang vận tải Bắc - Nam nhằm mục tiêu tăng cường phát triển vận tải đường sắt, giảm chi phí vận tải, nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế.

Đối tượng, phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu trực tiếp là bãi hàng, kho ga và các hạ tầng liên quan tới hoạt động của bãi hàng, kho ga.

Phạm vi nghiên cứu là các tuyến đường sắt trên hành lang vận tải Bắc - Nam, cụ thể là tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh và tuyến Hà Nội - Đồng Đăng.

Phương pháp tiếp cận nghiên cứu

Phương pháp tiếp cận nghiên cứu là trực tiếp phân tích thực trạng hoạt động quản lý, khai thác kho bãi hàng và các quy định pháp luật liên quan.

Kết cấu thuyết minh đề tài

Ngoài phần Mở đầu, Kết luận - kiến nghị, nội dung thuyết minh đề tài được bố cục có 3 chương chính là:

Chương 1. Cơ sở pháp lý và thực tiễn về tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt và kho bãi hàng hóa tại các ga đường sắt

Chương 2. Đánh giá thực trạng quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam

Chương 3. Nghiên cứu đề xuất giải pháp quản lý, đầu tư, khai thác hiệu quả các kho, bãi hàng tại các ga trên hành lang vận tải Bắc - Nam.

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ THỰC TIỄN VỀ TỔ CHỨC QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC ĐƯỜNG SẮT VÀ KHO BÃI HÀNG HÓA TẠI CÁC GA ĐƯỜNG SẮT

1.1. Tổng quan cơ sở pháp lý và thực tiễn về tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt và kho, bãi hàng hoá tại các ga đường sắt

1.1.1. Quản lý nhà nước về đường sắt và ga đường sắt

Trong phần này tổng hợp các quy định của pháp luật về quản lý nhà nước đối với đường sắt, như: phân loại đường sắt; quản lý tài sản KCHT đường sắt; đầu tư kinh doanh đường sắt; quản lý tài chính, kinh doanh kho ga, bãi hàng đường sắt; cơ cấu tổ chức quản lý nhà nước về đường sắt,...

- Về phân loại đường sắt: bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng. Trong nghiên cứu này, chỉ bao gồm đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng (Điều 10 Luật Đường sắt).

- Về quản lý tài sản KCHT đường sắt: KCHT đường sắt quốc gia là tài sản công. Doanh nghiệp kinh doanh KCHT đường sắt sử dụng, khai thác, bảo vệ tài sản KCHT khi được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng theo quy định của pháp luật. Tổ chức, cá nhân tự quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHT đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật. (Điều 11 Luật Đường sắt 2017).

- Về đầu tư kinh doanh đường sắt: Nhà nước “khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh đường sắt”. Có 2 hình thức kinh doanh đường sắt: kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt.

- Quản lý nhà nước chuyên ngành: Bộ GTVT là cơ quan quản lý nhà nước về giao thông vận tải, bao gồm đường sắt.

- Về quản lý tài chính: gồm có Phí, giá sử dụng KCHT đường sắt và Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt.

- Về kinh doanh kho ga, bãi hàng đường sắt: Luật Đường sắt không có quy định cụ thể đối với đối tượng kho ga, bãi hàng. Kho ga, bãi hàng được phân loại vào cả 2 nhóm là kết cấu hạ tầng có liên quan đến chạy tàu và nhóm kết cấu hạ tầng không liên quan đến chạy tàu. Tuy nhiên cũng chưa có hướng dẫn cho trường hợp cụ thể.

- Về cơ cấu tổ chức quản lý nhà nước về đường sắt:

+ Bộ GTVT: là cơ quan quản lý Nhà nước về giao thông vận tải, trong đó có đường sắt.

+ Cục ĐSVN: là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về đường sắt.

+ Tổng công ty đường sắt Việt Nam: theo lịch sử hình thành thì đây là doanh nghiệp nhà nước duy nhất đang được giao trực tiếp quản lý, sử dụng, tổ chức khai thác và kinh doanh hệ thống đường sắt quốc gia, kể cả một số nhánh có hoạt động mang tính chất chuyên dùng. Thực tế đang còn trong quá trình tách bạch chức năng quản lý nhà nước với kinh doanh.

1.1.2. Quản lý hoạt động kinh doanh đường sắt

a. Mô hình tổ chức vận tải đường sắt

- Tổng công ty ĐSVN cung cấp các dịch vụ: Điều hành giao thông vận tải, sức kéo và các dịch vụ hỗ trợ cho các Công ty vận tải để tạo ra các sản phẩm vận tải là lượng luân chuyển hàng hóa (T.Km).

- Có 03 Công ty vận tải là Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. Các Công ty vận tải cung cấp dịch vụ vận tải trực tiếp cho các khách hàng hoặc thông qua các Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải (đại lý vận tải), doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics.

b. Quy trình tổ chức vận tải đường sắt

- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam căn cứ năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt trên các tuyến; căn cứ vào các yêu cầu về vận tải, tổ chức chạy tàu của doanh nghiệp vận tải đường sắt để thực hiện việc xây dựng, công bố công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng và xây dựng biểu đồ chạy tàu cho doanh nghiệp.

- Doanh nghiệp vận tải đường sắt chuẩn bị các điều kiện cần thiết để lập tàu và chạy tàu theo biểu đồ chạy tàu, gồm các nội dung: Ký kết các hợp đồng vận tải; Đề xuất yêu cầu chạy tàu và điều động toa xe đáp ứng yêu cầu vận tải (Cung cấp phương tiện, toa xe để phục vụ chuyên chở và chạy tàu; Thực hiện tác nghiệp xếp dỡ, chuyên chở).

- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chịu trách nhiệm thực hiện công tác chỉ huy điều hành và tổ chức chạy tàu theo biểu đồ chạy tàu, gồm các nội dung: Tổ chức công tác chỉ huy, điều độ chạy tàu theo biểu đồ chạy tàu; Tổ chức cung cấp dịch vụ sức kéo theo biểu đồ chạy tàu; Tổ chức công tác đón tàu, gửi tàu và đón dịch tại các ga;

- Doanh nghiệp vận tải đường sắt thực hiện tác nghiệp tiễn trả khách, trao trả hành lý, bao gửi, hàng hóa.

- Trường hợp doanh nghiệp vận tải đường sắt không tự thực hiện được một số công đoạn, tác nghiệp của quy trình tổ chức vận tải thì có thể hợp đồng thuê lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoặc các doanh nghiệp khác thực hiện.

1.1.3. Thu hút đầu tư kinh doanh đường sắt

Chính sách chung về thu hút đầu tư kinh doanh đường sắt đã thể hiện rõ chủ trương cho phép các tổ chức, cá nhân được đầu tư kinh doanh hạ tầng, vận tải đường sắt. Tuy nhiên chưa có các quy định cụ thể về cơ chế, phương thức để có thể thực hiện thực tế đảm bảo tuân thủ các quy định khác nhau về quản lý tài sản, tài chính, ... Một số quy định cụ thể về chính sách, cơ chế như sau:

- Quy định về mức thu, phương thức thu phí sử dụng KCHT, giá cho thuê KCHT đường sắt: đã có quy định về mức thu phí đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải có sử dụng hạ tầng đường sắt liên quan đến chạy tàu và mức thu giá đối với doanh nghiệp thuê kết cấu hạ tầng không liên quan đến chạy tàu (trong đó có bãi hàng, kho ga).

- Quy định về ưu đãi thuế suất đối với nhập khẩu thiết bị, phụ tùng, linh kiện đường sắt: mặc dù chưa có danh mục ưu đãi thuế cụ thể nhưng thực tế không bị áp thuế¹.

- Ưu đãi về sử dụng đất: trên thực tế, diện tích sử dụng đất của đường sắt và ga đường sắt không phải nộp tiền sử dụng đất; nhưng đất sử dụng cho hoạt động công nghiệp đường sắt có phải nộp tiền sử dụng đất theo khung giá đất của theo từng địa phương.

- Quy định về phương thức khai thác KCHT đường sắt được ban hành từ 2018 nhưng cần có đề án khai thác tài sản KCHTĐS được phê duyệt. Trên thực tế đã tổ chức xây dựng đề án Quản lý, sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư nhưng chưa phê duyệt, đồng thời cũng chưa có nội dung cụ thể về phương án khai thác tài sản KCHTĐS (dự thảo đề án đề xuất tiếp tục giao cho TCTĐSVN lập đề án khai thác).

1.2. Nghiên cứu kinh nghiệm của một số nước về tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng hóa tại các ga đường sắt

1.2.1. Mô hình tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt quốc gia

Trong phần này đã tổng hợp kinh nghiệm của một số nước như Đức, Nhật, Pháp, Trung Quốc về mô hình tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt,... để làm cơ sở rút ra bài học cho Việt Nam.

(1) Đường sắt Liên Bang Đức: Tập đoàn đường sắt Quốc gia Đức (Deutsche Bahn AG) sở hữu, quản lý, khai thác và kinh doanh vận tải hơn 33.000 km trên tổng số 41.981 km mạng lưới đường sắt. Công ty được thành lập dưới dạng tập đoàn do Nhà nước sở hữu phần lớn cổ phần. Hiện Công ty đang hoạt động rất hiệu quả, doanh thu hàng năm đạt trên 39.296 tỷ Euro. Cơ cấu hoạt động hiện nay của Deutsche Bahn AG được phân chia theo 3 mảng: Khai thác

¹ Thông tin từ TCTĐSVN

vận chuyên hành khách; kinh doanh CSHT và các dịch vụ trong nước (quản lý nhà ga, quản lý mạng lưới, quản lý dịch vụ, quản lý năng lượng); Vận tải và logistics (vận tải hàng hóa đường sắt; logistics; vận tải hàng hóa đường bộ, hàng không và đường biển). Ngoài ra, hiện có 133 công ty đường sắt tư nhân tại Đức chủ yếu khai thác vận tải hành khách đường ngắn (đô thị và nội vùng). Năm 2013 tỷ lệ vận chuyển hành khách đường ngắn của các công ty ĐS tư nhân của Đức chiếm 26,5% (năm 2003 là 9,9%) HK.km; vận chuyển hành khách đường dài (mặc dù cạnh tranh bình đẳng với DB AG) chỉ chiếm dưới 2% về HK-Km. Tuy nhiên, vận chuyển hàng hoá lại khá hơn hành khách, chiếm tới 28,6%.

(2) Đường sắt Nhật Bản: Thời kỳ đầu những năm 1980, Đường sắt Nhật Bản (do Công ty Đường sắt quốc gia Nhật Bản – JNR quản lý khai thác tập trung) khủng hoảng trầm trọng do cơ cấu tổ chức quá cồng kềnh, việc điều hành quản lý kém tính linh hoạt, kém hiệu quả. Chính phủ Nhật Bản đã tư nhân hóa đường sắt vào năm 1987. Chính phủ thực hiện tư nhân hoá JNR (bán tài sản và bán lại các khoản nợ)² thành 7 công ty khai thác dịch vụ đường sắt lớn (6 công ty dịch vụ hành khách, 1 công ty dịch vụ hàng hoá³) cùng với 2 đơn vị phi dịch vụ vận tải⁴ và các công ty nhỏ hơn chuyển về địa phương. Về tổ chức vận hành khai thác: Trường hợp tàu khai thác trong phạm vi một công ty JR thì công ty JR tự tổ chức điều hành chạy tàu, cung cấp lái tàu và tổ phục vụ trên tàu. Trường hợp tàu khai thác ra ngoài phạm vi quản lý của một JR, công tác điều hành chạy tàu cũng như lái tàu thuộc phạm vi của JR nào thì do JR đó thực hiện và cung cấp lái tàu, đồng thời chịu trách nhiệm về an toàn cũng chất lượng dịch vụ.

(3) Đường sắt Pháp: Theo Luật 97-135 ngày 13/2/1997, Công ty quản lý hạ tầng đường sắt Pháp (RFF) thuộc Chính phủ được thành lập để quản lý, phát triển và đầu tư hạ tầng đường sắt quốc gia. Đường sắt Quốc gia Pháp (SNCF) là doanh nghiệp thuộc sở hữu chính phủ chịu trách nhiệm khai thác mạng đường sắt quốc gia gồm đường điện khí hóa và đường sắt cao tốc. RFF thuê lại SNCF Infra, bộ phận kết cấu hạ tầng đường sắt của SNCF thực hiện duy tu bảo dưỡng. Sau 17 năm, đã có nhiều vấn đề trong phối hợp giữa RFF và SNCF nên ngày 10/7/2014, Thượng viện Pháp đã thông qua dự luật tái cấu trúc đường sắt Pháp, thi hành từ 01/01/2015. Theo đó công ty "Mẹ" SNCF được khôi phục lại thành thể chế để quản lý, kinh doanh tổng thể cả kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt, xây dựng chiến lược và giám sát hai công ty sở hữu công phụ thuộc là SNCF Réseau (chịu trách nhiệm quản lý, bảo trì, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt) và SNCF Mobilités (chịu trách nhiệm kinh doanh vận tải đường sắt). Cơ cấu hoạt động hiện nay của SNCF gồm 05 đơn vị kinh doanh chính trong đó có 03 đơn vị liên quan đến quản lý, bảo trì, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư. Như vậy,

² Các công ty hiện đang hoạt động dưới 1 thương hiệu dùng chung là JR Group nhưng thực chất là những công ty độc lập, không có cùng 1 công ty mẹ để chi phối công việc kinh doanh.

³ Hiện tại, 4 công ty đã tư nhân hoá hoàn toàn, còn 2 công ty dịch vụ hành khách và công ty dịch vụ hàng hoá vẫn do nhà nước sở hữu 100% vốn.

⁴ Viện nghiên cứu kỹ thuật đường sắt Nhật Bản; công ty thông tin tín hiệu đường sắt.

tại Pháp việc quản lý, bảo trì, kinh doanh tài sản KCHT đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp nhà nước là Tập đoàn đường sắt quốc gia Pháp (SNCF) thực hiện.

(4) Đường sắt Trung Quốc: Từ năm 2013 trở về trước, Bộ Đường sắt Trung Quốc là cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt (không có Cục Đường sắt quốc gia Trung Quốc), Tổng công ty đường sắt Trung Quốc đầu tư phát triển, quản lý, kinh doanh khai thác, bảo trì KCHTĐS quốc gia Trung Quốc – đây là mô hình khép kín trong quản lý. Theo báo cáo của Cục Đường sắt quốc gia Trung Quốc gửi Tổ chức đường sắt quốc tế OSJD ngày 08/01/2014, đến năm 2014 Chính phủ Trung Quốc thay đổi mô hình như sau:

+ Thành lập Cục Đường sắt quốc gia Trung Quốc thực hiện chức năng quản lý nhà nước về lĩnh vực đường sắt.

+ Công ty TNHH Tập đoàn Đường sắt quốc gia Trung Quốc (CRC) là doanh nghiệp Nhà nước thực hiện chức năng đầu tư phát triển, quản lý, kinh doanh khai thác, bảo trì KCHTĐS quốc gia.

Kinh phí đầu tư xây dựng KCHTĐS quốc gia được bố trí từ ngân sách trung ương. Các địa phương không tham gia đầu tư xây dựng KCHTĐS quốc gia.

1.2.2. Kinh nghiệm về khai thác các kho, bãi hàng hóa tại các ga đường sắt

(1) Cộng hòa Liên Bang Đức: Các công ty đường sắt tư nhân của Đức phần lớn là công ty khai thác vận tải, thuê lại cơ sở hạ tầng đường sắt. Các công ty thường khai thác trên một đoạn ngắn (Ví dụ công ty Ostseeland Verkehr GmbH thuộc bang Mecklenburg-Vorpommern chỉ khai thác vận tải hành khách và hàng hoá đoạn Schwerin-Rehna dài 33,9 km khổ 1435mm, có 15 ga chủ yếu là ga du lịch, cơ sở hạ tầng của Tập đoàn DB AG). Công ty đường sắt Alex khai thác vận tải hành khách và hàng hoá trên cơ sở hạ tầng của tuyến đường sắt Allgäubahn, khổ đường 1435mm, điện khí hoá, thuộc bang Bayern, từ ga Munich đến ga Lindau, dài 220,9 km. Cũng có công ty chỉ vận chuyển hàng hoá như công ty Bentheimer Eisenbahn AG chỉ khai thác vận tải hàng trên tuyến ngắn có 4 ga là Achterberg - Bad Bentheim - Nordhorn - Coevorden.

(2) Nhật Bản: Công ty Vận tải hàng hóa đường sắt Nhật Bản (Japan Freight Railway Company - JR Freight) hiện đang kinh doanh vận tải trên 8.340,5 km đường sắt. Trong số này, JR Freight chỉ sở hữu 44,8 km, phần còn lại là của các công ty đường sắt khác. Cơ sở hạ tầng thuộc quyền sở hữu công do JR Freight tự quản lý, bảo dưỡng và kinh doanh. Đối với cơ sở hạ tầng thuộc quyền sở hữu của các công ty đường sắt khác, JR Freight chỉ kinh doanh vận tải và trả phí thuê đường. JR Freight vận chuyển hàng hóa bằng container và bằng tàu chở dầu và toa xe phễu để vận chuyển hàng hóa công kênh, chẳng hạn như xăng dầu, xi măng và giấy. Hiện tại, JR Freight đang có 323 ga hàng hóa đặt tại các trung tâm đô thị trên khắp Nhật Bản; trong đó 140 là các ga container. Khoảng 9.500 nhân viên đang làm việc tại công ty để vận hành 856 đầu máy và 17.582 toa xe hàng (trong đó 7.726 toa thuộc sở hữu của các công ty khác).

1.3. Xác định các yêu cầu pháp lý để khai thác hiệu quả kho, bãi hàng tại ga đường sắt trong điều kiện Việt Nam

Để có thể khai thác hiệu quả các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt, thì hành lang pháp lý về đường sắt, quản lý khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt cũng cần liên tục được rà soát, sửa đổi bổ sung để phù hợp với tình hình thực tế, khắc phục các tồn tại, bất cập hiện nay. Đây là yêu cầu rất cấp thiết để có thể đẩy mạnh, tạo hành lang pháp lý thuận lợi khai thác hiệu quả các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt (chi tiết có trong báo cáo chính).

CHƯƠNG 2

ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC CÁC KHO, BÃI HÀNG HÓA TUYẾN ĐƯỜNG SẮT BẮC - NAM

2.1. Vai trò và xu hướng phát triển vận tải hàng hóa bằng đường sắt trên hành lang vận tải Bắc – Nam

2.1.1. Xu thế vận chuyển hàng hoá đường sắt trên thế giới

Xu thế container hoá đang là lợi thế cho đường sắt so với đường bộ. Xu hướng container hoá đang diễn ra mạnh mẽ trên toàn cầu, tại một số nền kinh tế phát triển cao thì tỷ lệ container hoá đã lên tới 50%⁵, thậm chí là 70% tại Hoa Kỳ. Nhiều loại hàng hoá vốn được coi là hàng rời cũng đã tham gia vào container hoá như nông sản, vật liệu xây dựng, phân bón - hoá chất.

Hiệu quả sử dụng năng lượng và bảo vệ môi trường là lợi thế của đường sắt trong thời đại mới, là xu thế định hướng chuyển đổi phương thức sang đường sắt. Đường sắt cũng được cho là phát thải CO² ít nhất so với đường bộ, hàng không, đường thủy.

2.1.2. Yêu cầu của phát triển KT-XH và logistics đối với đường sắt Việt Nam

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam đã xác định các chủ trương cho từng vùng và riêng lĩnh vực kinh tế biển, chỉ rõ các ngành, lĩnh vực kinh tế là thế mạnh của từng vùng. Yêu cầu của phát triển KT-XH đặt ra đối với quy hoạch mạng lưới đường sắt Việt Nam là phải có sự đổi mới theo hướng tăng hiệu quả, hướng tới đột phá về năng lực, mạng lưới để phát huy hiệu quả vận tải khối lượng lớn, đường dài chia sẻ áp lực đối với đường bộ, hàng không, đóng góp đáng kể và tiến tới chủ đạo trên một số hành lang chính. Đối với vận chuyển quốc tế, đường sắt cũng có lợi thế nhất định so với vận tải biển đối với vận chuyển hàng hóa trên chặng từ Việt Nam đi Trung Á, Tây Á và châu Âu.

2.1.3. Nhu cầu phát triển vận tải container đường sắt và hệ thống kho bãi hàng hoá đường sắt trên hành lang Bắc - Nam

Đến năm 2030, tổng khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam khoảng 475 - 549 triệu tấn (39,6 - 45,7 triệu TEU). Hiện tại, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container qua các cửa khẩu đường bộ kết

⁵ Nguồn: <https://www.ibm.com/cloud/learn/containerization>

nổi với Trung Quốc chiếm khoảng 67%, với Lào chiếm khoảng 55%, với Campuchia khoảng 89,5%, lượng hàng hóa xuất nhập bằng đường sắt chưa có tỷ trọng đáng kể nhưng cũng đang tăng trưởng mạnh. Đây là nguồn hàng tiềm năng cho đường sắt. Nhu cầu về mở rộng quy mô, năng lực kho bãi hàng đường sắt cũng tăng lên theo khối lượng vận chuyển.

2.2. Thực trạng tuyến và hệ thống kho, bãi hàng tại các ga hàng hóa trên hành lang vận tải Bắc - Nam

2.2.1. Thực trạng tuyến đường sắt, cơ sở vật chất các ga và kho bãi hàng

a. Thực trạng tuyến đường sắt

Hành lang Bắc - Nam theo quy hoạch tổng thể quốc gia được tính từ tỉnh Lạng Sơn đến tỉnh Cà Mau. Trên hành lang này hiện có 2 tuyến đường sắt là tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh và tuyến Hà Nội - Đồng Đăng. Giữa 02 tuyến đường sắt này được kết nối bằng 2 đoạn là đoạn từ ga Hà Nội qua ga Long Biên đến ga Yên Viên và đoạn Bắc Hồng - Văn Điển tránh về phía Tây trung tâm thủ đô Hà Nội.

b. Thực trạng cơ sở vật chất khu ga và kho, bãi hàng đường sắt

Nhìn chung, hầu hết trong số 297 khu ga đường sắt hiện tại, cơ sở hạ tầng chỉ đủ điều kiện phục vụ hành khách ở mức trung bình trở lên. Riêng hệ thống kho, ke, bãi hàng chỉ có một số ít ga mới được đầu tư nâng cấp (như ga Lào Cai, Yên Viên, Đông Anh, Phan Thiết, Trảng Bom) còn lại đều đã xuống cấp, nhỏ lẻ, không đáp ứng nhu cầu xếp dỡ cơ giới, đặc biệt là xếp dỡ container.

- Đường đón gửi tàu:

Có 35 ga chỉ có từ 2 đường đón gửi tàu (ngoài đường chính), trong đó tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh có 15 ga. Một số ga chiều dài đường đón gửi hạn chế, đặc biệt là ga Sông Lũy trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh có chiều dài đường đón gửi là 304 m (tương đương 19 xe hàng hoặc 13 xe khách), tạo ra nút thắt vận tải làm giảm năng lực thông qua toàn tuyến.

- Bãi hàng:

Hiện có 661.923,80 m². Trong đó: bãi xếp dỡ hỗn hợp của ga có thể bố trí xếp dỡ container: Yên Viên 16.926m², Giáp Bát 8.900m², Hải Phòng 3.985m², Kim Liên 3.000m², Lào Cai 18.843m², Đông Anh 9.500m², Đông Hà 9.000m², Sóng Thần 7.040m², Trảng Bom 13.000m², Đồng Đăng 5.000m². Chỉ có 4 ga có bãi hàng và thiết bị xếp dỡ, bảo quản container (Lào Cai 100.000 TEU/năm, Đông Anh 85.000TEU/năm, Yên Viên 578.000 TEU/ năm, Trảng Bom 120.000 TEU/năm) các bãi hàng còn lại không đủ tiêu chuẩn để lưu giữ, bảo quản container.

- Kho ga: Hiện có 38.533,94m², chủ yếu đã đầu tư từ nhiều năm trước, phần lớn là kho hàng tổng hợp đã xuống cấp, không có kho nào đạt tiêu chuẩn để lưu trữ, bảo quản các mặt hàng tươi sống, hàng hóa có giá trị cao.

Bảng 2.1. Tổng hợp kho, bãi hàng trên 2 tuyến đường sắt

TT	Tên tuyến	Diện tích kho (m²)	Diện tích bãi (m²)
1	Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh	19.545,44	318.096,80
2	Hà Nội - Đồng Đăng	8.600	157.173
Tổng cả nước:		38.533,94	661.923,80

Nguồn: Tổng công ty ĐSVN, Số liệu thống kê năm 2018

- Kho lạnh: Hệ thống ga đường sắt trong nước chưa có kho lạnh để cung cấp dịch vụ bảo quản cho một số mặt hàng xuất nhập khẩu chủ yếu là trái cây, thủy sản, ... Doanh nghiệp vận tải đường sắt hiện sử dụng container có gắn máy lạnh để cung cấp dịch vụ cho khách hàng.

- Thiết bị xếp dỡ: Hiện tại, hầu hết công tác xếp dỡ tại các kho hàng thực hiện bằng thủ công, một số ít được trang bị xe nâng, cầu gập để phục vụ xếp dỡ hàng hoá của doanh nghiệp và của cả ga như: Yên Viên, Đông Anh, Giáp Bát, Lào Cai, Trảng Bom, Sóng Thần. Các ga còn lại không có sẵn thiết bị xếp dỡ, chỉ huy động từ bên ngoài vào khi có nhu cầu hoặc do chủ hàng tự bố trí.

Toàn mạng lưới đường sắt chỉ có 04 ga có bãi hàng và thiết bị xếp dỡ, bảo quản container (Lào Cai 100.000TEU/năm, Đông Anh 85.000TEU/năm, Yên Viên 578.000TEU/năm, Trảng Bom 120.000TEU/năm) các bãi hàng còn lại không đủ tiêu chuẩn để lưu giữ, bảo quản container.

Thiết bị xếp dỡ hiện nay thường do các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đầu tư và vận hành. Thiết bị xếp dỡ chuyên dụng như cầu dầm, cầu trục thường chỉ có sẵn tại một số ga đầu mối có khối lượng hàng hóa thông qua thường xuyên và đủ lớn.

- Đường bộ kết nối vào bãi hàng, kho ga: Một số tuyến đường bộ kết nối với ga đường sắt chính có bề rộng đường nhỏ (ga Kép, ga Diêu Trì), tải trọng hoặc tĩnh không đường hạn chế không phù hợp với tải trọng hàng hóa trung chuyển từ phương tiện đường sắt (ga Kim Liên), ngoài ra còn bị hạn chế về mật độ giao thông đường bộ tại khu vực đô thị, đông dân cư (ga Giáp Bát, ga Vinh, ga Sóng Thần).

- Về đầu tư phát triển công trình nhà ga, kho bãi hàng đường sắt⁶:

Thống kê đến cuối năm 2020, các tài sản là công trình, kiến trúc do Nhà nước đầu tư mà Tổng công ty ĐSVN đang quản lý sử dụng là khoảng hơn 2.000 tài sản với tổng diện tích xây dựng khoảng 1,46 triệu m², giá trị còn lại khoảng 563 tỷ đồng. Phần lớn tài sản này đều là nhà cấp 4, nhà mái bằng 1 tầng, được đưa vào sử dụng từ thời Pháp thuộc đến trước năm 2005. Hiện tại phần lớn đã hư hỏng và xuống cấp. Có tới 67% số tài sản có giá trị còn lại bằng 0 tính đến 31/12/2020. Để tiếp tục sử dụng hoặc khai khác kinh doanh cần phải đầu tư sửa chữa, cải tạo và nâng cấp. Tuy vậy, trong nhiều năm qua, chi phí bảo trì, sửa

⁶ không bao gồm phần đường sắt, cầu, cống; hệ thống thông tin tín hiệu; các nhà gác cầu, nhà gác hầm, nhà gác đường ngang nằm ngoài khu ga

chữa các tài sản này từ nguồn NSNN luôn không đạt định mức. Trong vòng ba năm (từ 2016 đến 2018), Tổng công ty ĐSVN đã trích hơn 62,8 tỷ đồng từ số tiền thu cho thuê KCHTĐS để sửa chữa, bảo trì tài sản nhà ga, kho, bãi, cải thiện và nâng cao chất lượng tại nhiều ga đường sắt (ví dụ một số công trình tiêu biểu như: sửa chữa toàn bộ nội, ngoại thất ga Long Biên, Tuy Hòa; sửa toàn bộ quảng trường, bãi để xe ga Đà Lạt; sửa chữa các bãi hàng ga Lạng Sơn, Quán Triều, Phủ Lý, Vinh, ...).

Một đặc điểm cần lưu ý về tài sản KCHTĐS là sự tồn tại đan xen của các tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư (Nhóm 1) và tài sản do Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đầu tư (Nhóm 2) xây dựng trên đất dành cho đường sắt xuất hiện ở hầu hết các khu ga. Tài sản Nhóm 2 được hình thành cùng sự phát triển của ngành đường sắt nhằm phục vụ cho các đơn vị vận tải và bảo trì đường sắt, bổ sung công năng, diện tích khi tài sản Nhóm 1 chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế. Hầu hết tài sản Nhóm 2 sử dụng chung không gian, lối đi với các tài sản Nhóm 1.

Việc các tài sản của nhà nước và doanh nghiệp nằm xen kẽ, khó bóc tách về diện tích, không gian trong ga đường sắt dẫn đến khó khăn trong công tác giao quản lý, sử dụng và khai thác tài sản cho một đơn vị khác ngoài Tổng công ty ĐSVN.

c. Thực trạng hạ tầng các ga lớn trên hành lang Bắc - Nam

Hiệp định liên vận hàng hóa quốc tế (viết tắt là SMGS) mà Việt Nam đã tham gia có danh mục 8 ga liên vận hàng hóa của Việt Nam, trong đó có 5 ga thuộc hành lang Bắc - Nam là: Đồng Đăng, Giáp Bát, Yên Viên, Đà Nẵng, Sóng Thần, (và 3 ga trên tuyến khác là Lào Cai, Hải Phòng, Hải Phòng cảng)⁷. Hiện tại, các ga Đồng Đăng, Yên Viên có bộ phận Hải quan và cơ quan chức năng thường trực về thủ tục, còn lại ga Đà Nẵng và Sóng Thần (và ga Giáp Bát) chưa có bộ phận Hải quan thường trực.

- Ga liên vận quốc tế đã công bố và đang khai thác liên vận quốc tế:

+ Ga Đồng Đăng: là ga biên giới, đảm nhận việc giao tiếp hàng hóa, phương tiện xuất nhập, năng lực xếp dỡ hạn chế⁸ nên hầu hết hàng hóa LVQT đến ga làm thủ tục sau đó trung chuyển về ga Yên Viên (hiện tại tàu liên vận khổ 1435mm chỉ chạy được giữa ga Yên Viên và Đồng Đăng) thực hiện khai báo, thông quan hoặc về các ga nội địa khác tổ chức xếp dỡ.

- Ga Yên Viên: diện tích kho bãi khá lớn⁹ nhưng cũng hạn chế ở số lượng đường xếp dỡ tàu 1435mm¹⁰, đồng thời phải chia sẻ hạ tầng cho cả 3 tuyến đường sắt. Ga Yên Viên phải chia sẻ năng lực thông qua cho cả 2 tuyến và luồng hàng nội địa và hiện đã không còn quỹ đất đường sắt để mở rộng.

⁷ Phụ lục 3 của hiệp định SMGS tại Website của OSJD (<https://osjd.org/ru/8974/page/106077?id=2227>)

⁸ Mặt bằng ga chỉ có 5.500 m² bãi, 1.300 m² kho, năng lực xếp dỡ 72 xe khổ đường 1000mm hoặc 62 xe khổ đường 1435mm.

⁹ Có 2 bãi container 17.000 m² và 5.500 m².

¹⁰ Chỉ có 4 đường đón gửi tàu 1435mm, trong đó chỉ sử dụng được 2 đường xếp dỡ

- Ga Giáp Bát: kết nối đường bộ bị hạn chế do nằm trong khu vực đô thị, diện tích kho bãi cũng hạn chế¹¹, hiện chủ yếu làm hàng bao kiện, không làm hàng container được.

- Ga Sóng Thần: là ga hàng hóa lớn nhất phía Nam, đồng thời là ga lập tàu và giải thể tàu, ga kỹ thuật, có 13 đường xếp dỡ và 7 bãi hàng nhưng diện tích không đủ lớn¹², lại nằm giữa khu vực đô thị hóa mạnh nên gặp hạn chế trong tác nghiệp, không còn quỹ đất thuộc ga để mở rộng.

- Ga có tiềm năng khai thác liên vận quốc tế:

Căn cứ thực tế khối lượng hàng hóa thông qua các ga, thực tế hoạt động sản xuất, quy hoạch mạng lưới đường sắt và đánh giá lợi thế về vị trí, có các ga sau có tiềm năng để đầu tư phát triển thành ga liên vận quốc tế: Kép, Sen Hồ, Đông Anh, Kim Liên, Diêu Trì, Trảng Bom.

+ Ga Kép: vị trí ở ranh giới tỉnh Bắc Giang - Lạng Sơn, có 4 đường xếp dỡ và bãi hàng bê tông rộng tới 26.000 m², có thể tham gia vận tải liên vận nhưng có hạn chế là đường vào bãi hàng nhỏ hẹp và vị trí không gần nguồn hàng.

+ Ga Sen Hồ: hiện chỉ là ga khách nhỏ nhưng có vị trí rất gần các nguồn hàng lớn là các khu công nghiệp tại tỉnh Bắc Giang, Bắc Ninh và các tỉnh phía Bắc, phù hợp với quy hoạch, đang có dự án đầu tư cảng cạn, hiện tại mới có 3 đường ga, để khai thác cần đầu tư thêm đường nối ray đến bãi hàng trong cảng cạn (cự ly khoảng 800m).

+ Ga Đông Anh: chủ yếu khai thác tàu nội địa, có hỗ trợ ga Yên Viên, hiện có 7 đường ga và 8.000 m² bãi container, hạn chế đường vào ga trong khu đông dân cư.

+ Ga Kim Liên: có vị trí quan trọng với miền Trung nhưng quy mô, năng lực chưa đủ lớn¹³, ngoài ra đường vào bãi hàng đang bị hạn chế tải trọng 10T.

+ Ga Diêu Trì: có vị trí duy nhất phù hợp để gom hàng cho các tỉnh Tây Nguyên nhưng hạn chế ở số đường xếp dỡ và diện tích bãi hàng¹⁴.

+ Ga Trảng Bom: có chức năng như ga lập tàu với bãi hàng rộng 20.000 m², 2 đường xếp dỡ nhưng vị trí không gần nguồn hàng như ga Sóng Thần, hiện có vai trò hỗ trợ ga Sóng Thần.

Hiện nay, năng lực vận chuyển trên các tuyến bị giới hạn bởi cả năng lực thông qua của tuyến và năng lực tại các ga: tuyến Hà Nội - Đồng Đăng có thể vận chuyển đến 3,9 triệu Tấn trong khi tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh bị giới hạn vận chuyển 2,5 triệu tấn (do phải ưu tiên >50% cho tàu khách). Bên cạnh đó, năng lực thông qua còn bị hạn chế tại các ga liên vận, chủ yếu như: thiếu diện tích bãi hàng và thiếu đường đón gửi, đường xếp dỡ¹⁵,... Do đó, dẫn đến khả năng khai

¹¹ 7.500 m² bãi, 3.700 m² kho.

¹² Tổng diện tích 7 bãi chỉ là 15.145 m².

¹³ Chỉ có 4 đường xếp dỡ, bãi hàng 9.000 m²

¹⁴ Có 2 đường xếp dỡ, 10.000 m² bãi.

¹⁵ khoảng 0,6-0,7 triệu Tấn xếp dỡ/năm tại ga Yên Viên, Đồng Đăng, cao nhất tại ga Sóng Thần cũng chỉ đạt 1,25 triệu T/năm.

thác gặp nhiều khó khăn chưa đáp ứng được nhu cầu hiện nay cũng như trong tương lai.

Hiện nay, các kho hàng, bãi hàng đường sắt chưa được sử dụng hết công suất do các nguyên nhân:

- Khối lượng xếp dỡ hàng hóa ít, nhỏ lẻ nên chưa thu hút được vốn đầu tư.
- Kho, bãi hàng bị xuống cấp không bảo đảm yêu cầu tập kết, bảo quản hàng hóa đặc biệt là hàng container, các mặt hàng kỵ mưa ướt, hàng đông lạnh.
- Hệ thống đường bộ vào kho hàng, bãi hàng nhỏ không phù hợp với các loại xe ô tô có kích thước lớn ra vào tác nghiệp.

Bảng 2.2. Tổng hợp năng lực tuyến và các ga chính trên hành lang Bắc-Nam

TT	Hạng mục KCHT	Năng lực tuyến /đường đón gửi		Năng lực tại ga	
		Theo đơn vị đôi tàu hàng /ngày	Quy đổi Tấn vận chuyển /năm	Theo đơn vị Xe xếp dỡ /ngày	Quy đổi Tấn thông qua /năm
1	Tuyến Hà Nội – Đồng Đăng	12,6 đôi (tối đa 14,6 đôi)	3,9 triệu T (đã trừ tàu khách)	-	-
2	Tuyến Hà Nội – TP.HCM (có thể tăng gấp 2-3 lần sau khi khắc phục các điểm nghẽn đoạn Vinh - Đồng Hới và 2 đèo)	8 đôi (tối đa 16,3 đôi)	2,5 triệu T	-	-
2	Ga Đồng Đăng (thiếu bãi thông quan)	6 đôi/160 xe	1,1 triệu T	43 xe (52 xe khổ 1000)	0,6 triệu Tấn
3	Ga Kép (có bãi bê tông, chưa phải ga LVQT)	-	-	-	0,75 triệu Tấn
4	Ga Yên Viên (đầy tải, hết quỹ đất để mở rộng)	2 đôi/60 xe (khổ 1435)	0,7 triệu T (tổng)	50 xe (67 xe khổ 1000)	0,7 triệu Tấn (tổng 1,1 tr T)
5	Ga Giáp Bát (đã quá tải, chủ yếu làm hàng bao kiện)	-	-	-	0,85 triệu Tấn (nội địa)
6	Ga Vinh (diện tích nhỏ)	-	-	-	0,1 tr T
7	Ga Đà Nẵng (trong nội thành, hạn chế xe tải)	-	-	-	0,15 triệu T (tổng)
8	Ga Kim Liên (đường vào hẹp, hạn chế tải trọng 10T)	-	-	-	0,5 tr T (khai thác 0,1)
9	Ga Diêu Trì (đường vào chưa thuận lợi cho xe container)	-	-	-	0,5 tr T (khai thác 0,17)
10	Ga Sóng Thần (đã quá tải)	-	-	-	1,27 tr T

TT	Hạng mục KCHT	Năng lực tuyến /đường đón gửi		Năng lực tại ga	
		Theo đơn vị đôi tàu hàng /ngày	Quy đổi Tấn vận chuyển /năm	Theo đơn vị Xe xếp dỡ /ngày	Quy đổi Tấn thông qua /năm
11	Ga Trảng Bom (mở rộng được)	-	-	-	0,7 tr T

Nguồn: Báo cáo “Phương án nâng cao năng lực vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt đến năm 2030” – Viện Chiến lược và phát triển GTVT, tháng 9/2022 (Số liệu từ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam).

2.2.2. Thực trạng kết nối các phương thức vận tải trên hành lang vận tải Bắc - Nam

a. Kết nối đường sắt với cảng biển, cảng thủy nội địa

Trước đây, tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh đã từng có kết nối đến một số cảng biển lớn như cảng Cửa Lò, cảng Tiên Sa, cảng Quy Nhơn, cảng Ba Ngòi, cảng Sài Gòn nhưng sau đó đã bị dỡ bỏ. Như vậy, dọc theo hành lang Bắc - Nam hiện không có đường sắt kết nối cảng biển¹⁶. Hiện tại, chỉ có 2 cảng thủy nội địa có nhánh đường sắt kết nối trực tiếp đến là cảng Việt Trì (từ tuyến Hà Nội - Lào Cai) và cảng Ninh Bình (từ tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh) và hai nhánh này cũng đang ngừng hoạt động (đường ngắn, không hiệu quả).

b. Kết nối đường bộ với các ga đường sắt

Hầu hết các ga hàng hoá lớn đều có đường bộ kết nối là đường đô thị hoặc đoạn đường bị bao vây bởi dân cư đô thị, không thể mở rộng để đáp ứng nhu cầu kết nối bãi hàng với xe container. Tình trạng ga hàng hoá nằm trong khu vực đông dân cư với đường bộ kết nối là đường đi chung rất hạn chế tác nghiệp xe tải ra vào vận chuyển hàng hoá từ kho bãi hàng. Các ga hàng này đều có nhu cầu được cải tạo nâng cấp đường kết nối (hoặc di dời ra khỏi đô thị để tránh ùn tắc đường bộ), vị trí cụ thể như sau:

+ Trên tuyến Bắc - Nam: ga Giáp Bát, ga Thanh Hoá, ga Vinh, ga Huế, ga Kim Liên, ga Đà Nẵng, ga Diêu Trì, ga Nha Trang, ga Sóng Thần.

+ Trên tuyến Hà Nội - Đồng Đăng: ga Đông Anh, ga Bắc Giang, ga Kép, ga Đồng Đăng.

2.2.3. Các hạn chế trong khai thác đường sắt và nguyên nhân

a. Hạn chế của hạ tầng tuyến đường sắt

Tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội - Đồng Đăng đều là những tuyến quan trọng nhất của mạng lưới đường sắt, được ưu tiên đầu tư hơn nhưng vẫn còn nhiều tồn tại, bất cập về hạ tầng, trong đó nổi bật là việc chưa khai thác hết năng lực đường đơn do không đồng đều về hạ tầng giữa các

¹⁶ Toàn mạng lưới đường sắt chỉ còn 2 cảng biển có nhánh đường sắt kết nối trực tiếp đến là cảng Hải Phòng (khu bến Hoàng Diệu), cảng Cái Lân (Quảng Ninh).

đoạn¹⁷.

b. Tồn tại, bất cập về kho bãi hàng tại ga đường sắt

Công nghệ vận tải, thiết bị xếp dỡ, kho bãi còn lạc hậu, kết nối đường bộ vào các ga hàng hóa không thuận lợi cho vận tải container là những tồn tại, hạn chế tại ga.

c. Một số nguyên nhân chính

- Trong thời gian dài vừa qua nhận thức về vai trò, vị trí của giao thông đường sắt chưa đầy đủ, mức vốn phân bổ vốn cho lĩnh vực đường sắt 10 năm qua chỉ chiếm 4,02% so với toàn ngành GTVT.

- Đặc điểm đầu tư đường sắt đòi hỏi nguồn vốn lớn, tính đồng bộ cao (từ kết cấu hạ tầng, phương tiện đầu máy, toa xe, hệ thống thông tin tín hiệu, cơ sở sửa chữa, chỉnh bị, duy tu bảo dưỡng...), yêu cầu cao về quản lý và điều hành chạy tàu nên dự án đường sắt đòi hỏi quy mô khá lớn, tổng mức đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài, lợi thế thương mại so với đầu tư các lĩnh vực khác thấp do đó khó có khả năng thu hút đầu tư tư nhân.

- Việc cụ thể hoá các cơ chế, chính sách ưu đãi hỗ trợ trong hoạt động đường sắt chưa được đồng bộ dẫn đến những khó khăn nhất định cho các doanh nghiệp khi thực hiện đầu tư, đóng mới phương tiện giao thông vận tải đường sắt.

- Một số cơ chế chính sách thu hút đầu tư phát triển đường sắt đã đề ra trong quy hoạch nhưng chưa được thực hiện được như: nhượng quyền kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, khai thác quỹ đất tại các nhà ga, xã hội hóa trong kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt...; cơ chế chính sách huy động nguồn lực PPP còn bất cập, chưa tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho kêu gọi đầu tư PPP (năm 2020 mới ban hành Luật PPP), thị trường tín dụng dài hạn chưa phát triển, khó tiếp cận.

- Một số hạng mục công trình đường bộ kết nối vào ga phục vụ vận tải container cần được cải tạo, nâng cấp để tăng cường kết nối, tạo thuận lợi cho việc tiếp cận hành khách, hàng hóa nhằm nâng cao thị phần vận tải. Tuy nhiên, các hạng mục này thuộc quản lý của các địa phương, Bộ GTVT không được đầu tư do các quy định của Luật Ngân sách không cho phép ngân sách trung ương đầu tư đường địa phương¹⁸.

- Cơ chế hiện tại chưa quy định cho doanh nghiệp nhà nước (như Tổng công ty Đường sắt Việt Nam) sử dụng vốn để đầu tư cải tạo, mở rộng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, sau đó thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng để hoàn vốn¹⁹.

¹⁷ Tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh là 17÷22 đôi tàu/ngày đêm, tuyến Hà Nội - Đồng Đăng là 15 đôi tàu/ngày đêm.

¹⁸ Khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó bảo đảm; khoản 9 Điều 9 quy định Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác

¹⁹ Do tài sản kết cấu hạ tầng quốc gia giao cho doanh nghiệp quản lý chi được tính hao, không được tính khấu hao

- Tổ chức quản lý, vận tải, khai thác đường sắt chưa ổn định; quản trị doanh nghiệp của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt còn bất cập, bộ máy quản lý cồng kềnh chậm đổi mới, chưa ứng dụng công nghệ trong quản lý điều hành nên năng suất lao động thấp, giá thành vận tải cao, giảm khả năng cạnh tranh so với các phương thức vận tải khác.

2.3. Đánh giá thực trạng tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt trên tuyến hành lang vận tải Bắc – Nam

2.3.1. Thực trạng tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt trên hành lang vận tải Bắc - Nam

a. Thực trạng tổ chức quản lý đường sắt và kho bãi hàng tại ga

Tổng công ty ĐSVN đang trực tiếp quản lý, sử dụng KCHTĐS quốc gia từ tuyến đường sắt đến các khu ga, một số nhánh đường sắt nối vào các khu vực sản xuất. Cụ thể hơn, Tổng công ty ĐSVN có các Chi nhánh khai thác đường sắt là đơn vị trực tiếp được giao quản lý hạ tầng các khu ga và toàn bộ tài sản KCHTĐS tại các khu ga, trong đó có bãi hàng, khu ga.

Các bãi hàng, kho ga được sử dụng, khai thác trực tiếp bởi các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có hợp đồng thuê bãi hàng, kho ga với TCTĐSVN. Mô hình hiện nay chỉ cho doanh nghiệp kinh doanh VTĐS được thuê khai thác kho, bãi hàng là phù hợp với nguyên tắc “bảo đảm hoạt động vận tải đường sắt quốc gia thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả” (khoản 5, Điều 3, Nghị định 46).

Bảng 2.3. Hiện trạng khai thác kho, bãi tại các ga chính trên hành lang Bắc-Nam

TT	Tên ga	Tổng diện tích (m ²)		Tấn xếp dỡ TB 5 năm	Tỷ lệ tấn xd/điện tích kho bãi	Đơn vị khai thác kho bãi	Ghi chú
		Kho ga	Bãi hàng				
2	Ga Đồng Đăng	2500	6000	155.757	18,3	Haraco, Ratraco	Có bãi hàng container
3	Ga Kép		26000	650	0,0	Ratraco	Có bãi hàng container
4	Ga Yên Viên	3500	33466	287.636	7,8	Haraco, ITL	Có bãi hàng container
5	Ga Đông Anh	610	9576	285.148	28,0	Ratraco	Có bãi hàng container
6	Ga Giáp Bát	3384	7884	557.792	49,5	Haraco, SRT, Ratraco	
7	Ga Văn Điển	780	1180	148.052	75,5	Haraco	
8	Ga Ninh Bình	720	6089	49.457	7,3	Haraco, SRT, Ratraco	Mới có bãi hàng container
9	Ga Bim Sơn		5027	35.731	7,1	Haraco	Trước đây đã từng xếp hơn 1 triệu tấn xi măng

TT	Tên ga	Tổng diện tích (m ²)		Tấn xếp dỡ TB 5 năm	Tỷ lệ tấn xd/ diện tích kho bãi	Đơn vị khai thác kho bãi	Ghi chú
		Kho ga	Bãi hàng				
10	Ga Thanh Hóa	872	4810	20.820	3,7	Haraco, SRT	
11	Ga Trường Lâm	500	7264	173.111	22,3		hàng nội bộ ngành đường sắt
12	Ga Vinh	843,3	6633	71.805	9,6	SRT, Raraco	
13	Ga Đông Hà	1107,5	9000	64.056	6,3	Haraco, SRT	
14	Ga Kim Liên	176	6000	58.874	9,5	Haraco, SRT, Ratraco	
15	Ga Đà Nẵng	343	1014	99.061	73,0	Haraco, Ratraco	
16	Ga Diêu Trì	361	3980	153.091	35,3	Haraco, SRT, Ratraco	
17	Ga Trảng Bom		24900	336.285	13,5	SRT, Ratraco	Có bãi hàng container
18	Ga Sóng Thần	3370	46597	881.043	17,6	Haraco, SRT, Ratraco	Có bãi hàng container

Nguồn: Tổng hợp của nhóm nghiên cứu từ số liệu của TCTĐSVN và các Cty thành viên.

b. Thực trạng đầu tư vào kho bãi hàng đường sắt Việt Nam

Trong thời gian dài từ những năm 1990 đến 2015, vốn đầu tư vào KCHTĐS nói chung rất hạn chế, chủ yếu chỉ để duy trì hoạt động và đảm bảo an toàn chạy tàu. Lượng vốn phân bổ cho đường sắt chỉ khoảng 4% toàn ngành GTVT và cũng chỉ tập trung cho phần hạ tầng tuyến, thông tin tín hiệu, một phần cho nhà ga hành khách, rất hạn chế cho các hạng mục kho bãi hàng hóa.

Việc huy động vốn ngoài ngân sách đầu tư vào bãi hàng container, kho CFS tại ga Yên Viên, bãi hàng container Đông Anh đến nay đang cho thấy hiệu quả. Lượng hàng hóa thông qua ga tăng lên, dịch vụ “door to door” đối với hàng hóa đã trở nên phổ biến hơn, chủ yếu vẫn là hàng liên vận quốc tế do công ty Ratraco thực hiện. Bản thân công ty Ratraco trong quá trình khai thác kho bãi đã có sự điều tiết hàng hóa giữa ga Yên Viên với Đông Anh trong thời điểm cao điểm về hàng hóa.

c. Thực trạng về khai thác kho bãi hàng tại ga đường sắt

- Trước khi có Nghị định số 46/2018/NĐ-CP (ngày 14/3/2018 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý), thực hiện theo các quy định: Quyết định số 84/2007/QĐ-TTg²⁰; Thông tư số 21/2008/TT-BTC²¹; Quyết định số 1129/QĐ - BTC²².

- Từ khi có Nghị định 46/2018/NĐ-CP, khai thác tài sản KCHTĐS (đường

²⁰ (ngày 11/6/2007 về phương thức và mức thu phí, giá thuê sử dụng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư)

²¹ (hướng dẫn phương thức và mức thu phí, giá thuê sử dụng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư)

²² (ngày 27 tháng 5 năm 2014 của Bộ tài chính ban hành giá tối thiểu cho thuê sử dụng công trình KCHTĐS)

sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý; có 3 phương thức: Cơ quan được giao quản lý tài sản trực tiếp tổ chức khai thác tài sản; Cho thuê quyền khai thác tài sản; Chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản) thì chưa thực hiện được dự án nào do những vướng mắc sau đây:

- + Chưa có đề án khai thác tài sản KCHTĐS được phê duyệt.
- + Chưa có quy định, hướng dẫn cụ thể, khả thi về việc xác định giá đầu giá.
- + Quy định mới chỉ trong trường hợp doanh nghiệp nhà nước 100%, chưa có trường hợp khác.
- + Việc giao tài sản KCHTĐS quốc gia cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hay cho cơ quan quản lý (là cơ quan giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành về đường sắt) chưa được thực hiện chính thức mà đang quản lý theo hiện trạng lịch sử.
- + Chủ thể cho thuê: theo hiện trạng thì chủ thể cho thuê chỉ có thể thực hiện bởi TCTĐSVN, đơn vị đang trực tiếp quản lý tài sản, thực hiện điều độ chạy tàu.

2.3.2. Các tồn tại, bất cập trong quản lý, đầu tư, khai thác hiệu quả kho bãi hàng

- Mô hình tổ chức quản lý khai thác đường sắt không ổn định và chưa có hiệu quả rõ ràng trong thời gian dài đang cản trở đường sắt phát triển.
- Công tác tổ chức quản lý về đường sắt chưa hoàn toàn tách bạch được chức năng quản lý nhà nước với hoạt động kinh doanh, dẫn tới một số hoạt động vẫn chồng chéo.
- Công tác quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện chưa xác định rõ chủ thể được giao quản lý rất khó để thu hút các doanh nghiệp mới tham gia kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó có kho bãi.

2.3.3. Phân tích các nguyên nhân

- Nhận thức về vị trí, vai trò, tầm quan trọng của phương thức vận tải đường sắt chưa đầy đủ để giành sự quan tâm, phân bổ nguồn lực đầu tư cho đường sắt.
- Chưa thực sự quyết tâm, quyết liệt trong tổ chức thực hiện đối với: xây dựng và ban hành quy định cụ thể để thực hiện các cơ chế chính sách ưu đãi phát triển đường sắt; nghiên cứu hoàn thiện mô hình quản lý, hoạt động, vận hành đường sắt.
- Chưa ưu tiên bố trí ngân sách nhà nước cho phát triển đường sắt, huy động nguồn lực ngoài ngân sách rất hạn chế.
- Quy định pháp luật về giao thông vận tải đường sắt chậm đổi mới, chưa đồng bộ, thiếu cơ chế, chính sách đột phá.
- Chưa quan tâm đúng mức đến đào tạo, phát triển nguồn nhân lực và nghiên cứu khoa học công nghệ, công nghiệp đường sắt.
- Thiếu sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương trong triển khai chiến

lược, quy hoạch, dự án đường sắt và có kết nối đến đường sắt.

CHƯƠNG 3

NGHIÊN CỨU ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC HIỆU QUẢ CÁC KHO, BÃI HÀNG TẠI CÁC GA TRÊN HÀNH LANG VẬN TẢI BẮC – NAM

3.1. Định hướng phát triển mạng lưới đường sắt và kết nối giữa các phương thức vận tải trên hành lang vận tải Bắc - Nam

3.1.1. Dự báo xu thế tăng trưởng vận tải hàng hóa trên hành lang vận tải Bắc - Nam

Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa trên hành lang Bắc-Nam: đến năm 2030, đường sắt vẫn chỉ đảm nhận được thị phần thấp, từ 1% đến 3%. Khối lượng hàng hóa vận chuyển đường sắt thông qua mặt cắt trên hành lang Bắc-Nam với kịch bản cao đạt từ 2,7 đến 3,5 triệu tấn/năm đối với chặng Hà Nội-TP.HCM và 1,1 đến 1,8 triệu tấn/năm đối với chặng Hà Nội-Lạng Sơn.

Dự báo trên tuyến đường sắt Bắc - Nam, sản lượng vận tải khoảng 4,5 triệu Tấn (năm 2030) ứng với kịch bản tích cực nhất; năng lực tuyến khoảng 3,9 triệu Tấn/năm; năng lực tổng hợp các ga chính: từ 1,0 đến 2,5 triệu Tấn/năm. Mặt hàng chủ yếu được dự báo là: gỗ mỹ nghệ, giày da, may mặc, gỗ ván, hạt nhựa, hàng công nghiệp, thực phẩm, linh kiện điện tử, quặng, hàng đông lạnh,... Các địa điểm gom và trả hàng dự kiến chủ yếu tại các ga: Đồng Đăng, Kép, Sen Hồ, Yên Viên, Đông Anh, Kim Liên, Diêu Trì, Trảng Bom, Sóng Thần. Các mặt hàng công nghiệp có điểm đi/đến tại các khu công nghiệp dọc theo hành lang Bắc - Nam, các mặt hàng nông sản sẽ cần có các điểm thu gom, xử lý bảo quản bố trí dọc theo hành lang Bắc - Nam.

3.1.2. Quy hoạch mạng lưới tuyến đường sắt đến năm 2030

Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021. Theo quy hoạch đến năm 2030, trên hành lang Bắc-Nam từ Lạng Sơn đến TP. Hồ Chí Minh chưa hoàn thành và đưa vào khai thác các tuyến đường sắt mới mà vẫn khai thác các tuyến hiện có được đầu tư cải tạo, nâng cấp.

3.1.3. Định hướng phát triển kết nối giữa các phương thức vận tải trên hành lang Bắc - Nam

Với kết nối cảng biển và ICD trên các tuyến được xây dựng nêu trên: ngoài cảng biển Cái Mép - Thị Vải sẽ xây dựng mới tuyến đường sắt kết nối trực tiếp đến, cải tạo đường sắt khu đầu mối Hải Phòng, đầu tư đường sắt Hải Phòng - cảng Đình Vũ - cảng Lạch Huyện, nghiên cứu, cải tạo kết nối đường sắt chuyên dùng khu vực Xuân Giao, xây dựng tuyến đường sắt kết nối vào cảng nội địa ICD Hương Canh (Vĩnh Phúc), xây dựng tuyến nhánh đường sắt vào khu kinh tế Nghi Sơn (Thanh Hóa) là những đầu mối hàng hóa có nhu cầu khối lượng vận chuyển bằng đường sắt sẽ được ưu tiên đầu tư.

3.2. Phân tích, lựa chọn nghiên cứu một số ga đường sắt có khối lượng vận tải hàng hóa lớn, quan trọng trên hành lang vận tải Bắc – Nam

3.2.1. Xác định vai trò của đường sắt Việt Nam

Đường sắt đã từng đóng vai trò quan trọng trong vận tải Bắc-Nam. Hoạt động vận tải đường sắt sẽ vẫn chủ yếu trên hành lang Bắc - Nam.

Đường sắt vẫn là đối tác của những mặt hàng truyền thống, nhất là trên hành lang Bắc-Nam (gồm có quặng các loại, hoá chất và phân bón, vật liệu xây dựng và xi măng, lương thực, thực phẩm, ...).

Hoạt động vận tải đường sắt liên vận quốc tế còn khiêm tốn nhưng đã có dấu hiệu tăng trưởng tốt. Xu hướng cho thấy sản lượng vận chuyển trên hướng Đông Đàng đang tăng dần, trong khi trên hướng Lào Cai đang giảm dần.

3.2.2. Xu thế luồng hàng đường sắt qua các ga lớn

a. Luồng hàng hóa vận chuyển nội địa

Hàng hóa vận chuyển nội địa chủ yếu trên tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh và thường tập trung ở 2 đầu là ga Sóng Thần (tỉnh Bình Dương), ga Giáp Bát (Hà Nội). Ngoài ra, nhu cầu hàng hóa còn có tại một số ga khác như ga Vinh, Bỉm Sơn, Đông Hới, Đông Hà, Đà Nẵng, Diêu Trì. Hàng hóa chủ yếu là hàng tiêu dùng như lương thực, thực phẩm, nông lâm sản, hàng bách hóa, phân bón hóa chất, vật liệu xây dựng.

Trên tuyến Hà Nội - Đông Đàng, lượng hàng hóa vận chuyển nội địa không lớn, chỉ khoảng 250.000 tấn/năm. Các mặt hàng chính gồm sắt thép kim loại màu, vật liệu xây dựng, phân bón hóa chất, thiết bị máy móc, xăng dầu, quặng, ...

b. Luồng hàng hóa vận chuyển LVQT

Hàng hóa LVQT gồm hàng xuất nhập khẩu giữa Việt Nam - Trung Quốc và hàng quá cảnh từ Việt Nam qua ĐSTQ đi các nước thứ 3 và ngược lại. Hàng hóa được tổ chức chuyển tải sang tàu 1435mm tại các ga Yên Viên, Đông Anh hoặc tại ga Đông Đàng.

+ Hàng nhập chủ yếu: Hạt Nhựa, Giấy cuộn, gỗ ván ép, hàng công nghiệp, thực phẩm, sữa, hàng nông nghiệp, linh kiện điện tử, ...

+ Hàng xuất chủ yếu đến Trung Quốc: (quặng sắt, gỗ mỹ nghệ, giấy da, may mặc, thuốc bắc; gỗ ván bóc).

+ Hàng quá cảnh Trung Quốc sang các nước thứ 3 (Nga, Mông Cổ, EU, Trung Á, ...): đồ gỗ nội thất, điện tử điện lạnh, da giày, thực phẩm,...

c. Các ga có hoạt động xếp dỡ chủ yếu

- Trên tuyến Hà Nội - Đông Đàng: hiện chỉ có 02 ga là Yên Viên, Đông Anh (hỗ trợ); các ga tiềm năng gồm Kép, Sen Hồ.

- Trên tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh: hiện có các ga: Giáp Bát, Diêu Trì, Trảng Bom, Sóng Thần; các ga tiềm năng gồm Diêu Trì (mở rộng hơn), Trảng Bom (quy hoạch và đầu tư thành ga đầu mối), Kim Liên.

3.2.3. Xác định các ga hàng hoá lựa chọn nghiên cứu khai thác hiệu quả

Hiện tại chưa có quy định hoặc hướng dẫn đối với chỉ tiêu về khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt nói chung và kho bãi hàng hóa đường sắt nói riêng. Vì vậy, việc đưa ra tiêu chí dựa trên phương pháp kinh nghiệm và xét trên 2 góc độ của nền kinh tế và của doanh nghiệp kinh doanh. Xét trên góc độ nền kinh tế: kho bãi hàng hóa đường sắt là tài sản nhà nước nên hiệu quả khai thác kho bãi đường sắt sẽ gắn liền với hiệu quả khai thác chung cả hệ thống đường sắt, đáp ứng các nguyên tắc, mục tiêu phát triển giao thông đường sắt. Xét trên góc độ sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp: kho bãi hàng hóa đường sắt là đối tượng kinh doanh nên gắn liền với lượng hàng hóa thông qua ga và kết quả sản xuất kinh doanh vận chuyển hàng hóa đường sắt và các dịch vụ liên quan.

a. Các tiêu chí lựa chọn ga hàng hóa

Nhóm nghiên cứu sử dụng 3 tiêu chí sau để sàng lọc, lựa chọn các ga trong việc nghiên cứu:

- + Hiện trạng đang có nhu cầu, sản lượng thông qua ga lớn
- + Có tiềm năng về vị trí thuận lợi, đáp ứng được nhu cầu vận chuyển
- + Có khả năng cải tạo, nâng cấp để tăng năng lực thông qua của ga phù hợp với năng lực tuyến.

b. Danh mục ga hàng hóa lựa chọn nghiên cứu

Kết quả rà soát các ga trên hành lang Bắc - Nam theo 3 tiêu chí trên đã lựa chọn ra 8 ga như danh sách sau:

Bảng 3.1: Danh mục ga hàng hóa lựa chọn nghiên cứu

TT	Ga hàng hóa	Sản lượng (1000 tấn /năm)	Vị trí, chức năng	Khả năng nâng cấp
1	Đồng Đăng	155	Ga biên giới, thông quan	Có thể bố trí thêm đường xếp dỡ, mở rộng bãi hàng
2	Kép	0,6	Hỗ trợ san tải cho ga Yên Viên, Đồng Đăng, có QH kết nối cảng cạn	Có bãi rộng có thể nâng cấp bãi container, chuyển thành ga liên vận QT
3	Sen Hồ	1,6 (ga Bắc Giang 65)	Có QH kết nối cảng cạn, nguồn hàng từ các KCN	Có thể nâng cấp, kéo ray vào khu cảng cạn đang đầu tư
4	Đông Anh	285	Hỗ trợ san tải cho ga Yên Viên	Không mở rộng được, chỉ cải tạo kho ga
5	Kim Liên	59	Kết nối được cảng Liên Chiểu, có tiềm năng khi cảng được đầu tư	Có thể nâng cấp bãi hàng, đường xếp dỡ, đường bộ kết nối
6	Diêu Trì	153	Vị trí gần cảng Quy Nhơn, trung tâm trung chuyển cho vùng Tây Nguyên	Có thể mở rộng bãi hàng, thêm đường xếp dỡ, mở mới đường bộ kết nối

TT	Ga hàng hóa	Sản lượng (1000 tấn /năm)	Vị trí, chức năng	Khả năng nâng cấp
7	Trảng Bom	336	QH thay thế ga Sóng Thần trong khu đầu mối TP.HCM	Có thể mở rộng (nhưng chưa có quy hoạch ga)
8	Sóng Thần	881	Đầu mối khu vực Đông Nam Bộ, không đưa vào QH	Có thể cơ cấu lại các khu vực để tăng năng lực, giảm ùn tắc

Một số ga khác đã được đầu tư, hoạt động ổn định hoặc không có khả năng mở rộng sẽ chỉ thực hiện các giải pháp về cơ chế, chính sách để có thể khai thác hết năng lực: ga Yên Viên, ga Vinh, Bim Sơn, ga Đà Nẵng.

3.3. Đề xuất giải pháp quản lý, đầu tư, khai thác hiệu quả các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt trên hành lang vận tải Bắc - Nam

Xuất phát từ thực trạng hoạt động, các tồn tại và nguyên nhân, dự báo nhu cầu vận tải đường sắt trên hành lang Bắc - Nam, nhóm nghiên cứu đề xuất các giải pháp phát triển, nâng cao hiệu quả hoạt động phân theo các nhóm tính chất là nhóm tổ chức quản lý nhà nước, nhóm đầu tư tăng năng lực hạ tầng và nhóm sử dụng khai thác đối với tài sản KCHTĐS và kho bãi hàng.

***. Nguyên tắc đề xuất các giải pháp**

- Nâng cao hiệu quả đầu tư khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt cần gắn với hiệu quả khai thác các ga, tuyến đường sắt; đảm bảo hài hòa lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư, doanh nghiệp vận tải và chủ hàng.

- Tận dụng khai thác tối đa năng lực các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt hiện có, kết hợp đầu tư nâng cao năng lực các kho, bãi hàng tại các ga hàng hóa có nhu cầu vận tải lớn, đặc biệt các ga liên vận quốc tế.

- Đa dạng hoá nguồn lực đầu tư khai thác hiệu quả các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt, bên cạnh nguồn lực của Nhà nước, tiếp tục đẩy mạnh thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư; tiếp cận huy động nguồn lực của địa phương

- Đầu tư đường bộ kết nối vào kho, bãi hàng phải đồng bộ với quy mô, năng lực thông qua của ga hàng hóa đường sắt.

- Cần tập trung tháo gỡ đồng bộ các điểm nghẽn, nút thắt cả về thể chế chính sách, năng lực hạ tầng, thiết bị xếp dỡ để kịp thời nâng cao hiệu quả các kho, bãi hàng góp phần giảm chi phí vận tải, chi phí logistics, đẩy mạnh phát triển vận tải đường sắt.

3.3.1. Nhóm giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước

a. Các giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước chung cho đường sắt

- Kiện toàn mô hình tổ chức quản lý, kinh doanh của các Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt (đặc biệt là Tổng công ty đường sắt Việt Nam) theo hướng tinh gọn, hiệu quả, nâng cao hiệu suất lao động, nâng cao tính cạnh tranh

trong lĩnh vực đường sắt và giữa lĩnh vực đường sắt với các lĩnh vực giao thông vận tải khác. Trước mắt, cần có Chiến lược phát triển Tổng công ty ĐSVN đến 2030, tầm nhìn đến 2050. Sáp nhập 02 doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt Hà Nội và Sài Gòn sẽ làm cho hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt nói chung và hàng hóa nói riêng hiệu quả hơn.

- Hoàn thiện, phê duyệt Đề án quản lý, sử dụng, khai thác KCHT đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư (cơ chế cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền kinh doanh) nhằm khai thác có hiệu quả nguồn lực từ tài sản KCHTĐS. Trong đó bước quan trọng nhất là giao Doanh nghiệp hoặc giao Cơ quan thực hiện quản lý, sử dụng, khai thác tài sản đường sắt theo lộ trình phù hợp năng lực quản lý.

- Xây dựng cơ chế phân cấp, phân quyền đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó nguồn lực trung ương đầu tư cho các tuyến chính có sức lan tỏa cho nền kinh tế, nguồn lực địa phương đầu tư các tuyến nhánh, các ga đường sắt có lợi thế thương mại, ...

b. Các giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước cụ thể để khai thác hiệu quả kho, bãi hàng

- Công bố thêm ga các liên vận quốc tế để linh hoạt tổ chức chạy tàu và giảm tải cho ga Yên Viên, Sóng Thần, tận dụng năng lực sẵn có của các ga có vị trí theo lộ trình phù hợp gồm: ga Kép, ga Sen Hồ tại tỉnh Bắc Giang, ga Đông Anh tại Hà Nội, ga Kim Liên tại Đà Nẵng, ga Diêu Trì tại tỉnh Bình Định, ga Trảng Bom tại tỉnh Đồng Nai.

- Nghiên cứu, ban hành cơ chế chính sách theo hướng giao quản lý tài sản KCHTĐS cho TCTĐSVN quản lý, sử dụng, kinh doanh đối với hạng mục nhà kho, bãi hàng tại một số khu ga theo hình thức giao bổ sung vốn Nhà nước tại doanh nghiệp để tạo chủ động cho hoạt động khai thác kho, bãi hàng.

- Giao TCTĐSVN lập Đề án Khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia gồm đề án khung (phân nhóm với các nguyên tắc chung) và đề án cho từng nhóm hạng mục, trong đó có khu vực bãi hàng gồm cả đường bộ kết nối, đường xếp dỡ.

- Triển khai lập và phê duyệt quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành (quy hoạch chi tiết) tuyến và ga đường sắt, trong đó xác định chức năng, vị trí, quy mô, kết nối của ga để thu hút đầu tư vào ga và kho bãi đường sắt.

- Tổ chức thu hút nguồn hàng cho đường sắt thông qua các giải pháp thúc đẩy tăng cường liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS, dịch vụ VTĐS, dịch vụ logistics để cùng khai thác bãi hàng, kho ga đường sắt.

- TCTĐSVN và các thành viên chủ động trong đầu tư phương tiện, bố trí chạy tàu phù hợp, hoàn thiện dịch vụ khách hàng.

3.3.2. Nhóm giải pháp về đầu tư tăng năng lực hạ tầng tại ga hàng hóa

a. Các giải pháp đầu tư hạ tầng ga theo công năng

- Cải tạo nâng cấp đường bộ kết nối vào bãi hàng, kho ga đường sắt đáp ứng cho xe tải lớn, xe container ra vào tác nghiệp. Vốn đầu tư ưu tiên từ nguồn

đầu tư công từ trung ương hoặc địa phương. Trường hợp bãi hàng, kho ga liền kề quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị đủ lớn cho xe container thì đơn vị kinh doanh bãi hàng, kho ga chủ động đầu tư lối ra/vào.

Áp dụng cho các ga: Kép, Sen Hồ, Kim Liên, Diêu Trì.

Để thực hiện cần có sự phối hợp giữa Bộ GTVT với địa phương về phân công bố trí vốn đầu tư đoạn đường bộ ngoài phạm vi ga kết nối vào bãi hàng tại ga đường sắt.

- Xây dựng thêm đường xếp dỡ tại bãi hàng của ga để tăng năng lực xếp dỡ, giải phóng toa xe, tiết kiệm thời gian lưu vỏ container, thời gian giao nhận hàng hóa đường sắt.

Áp dụng cho các ga: Đồng Đăng, Kép, Sen Hồ, Kim Liên, Diêu Trì.

- Xây dựng, cải tạo phần mặt bê tông xi măng cho các bãi hàng cũ nhưng có nhu cầu xếp dỡ container.

Áp dụng cho các ga: Đồng Đăng, Kép, Sen Hồ, Kim Liên, Diêu Trì.

- Đầu tư cải tạo kho ga (chủ yếu là phần mái che và cửa) để tận dụng khai thác các loại hàng hóa có yêu cầu bảo quản đối với những kho ga đã có nhưng đang để không.

Áp dụng cho các ga: Đồng Đăng, Đông Anh, Kép, Sen Hồ.

- Đầu tư hệ thống hạ tầng đáp ứng yêu cầu tác nghiệp hải quan tại các ga liên vận quốc tế như hàng rào, camera, nhà công vụ.

Áp dụng cho các ga: Đồng Đăng, Đông Anh, Kép, Sen Hồ.

b. Các giải pháp đầu tư hạ tầng ga theo phương thức đầu tư dự án

- Tập trung, đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án tại ga đường sắt đã được bố trí vốn đầu tư công trung hạn 2021-2025.

- Ưu tiên sử dụng các nguồn NSNN như Chương trình phục hồi và phát triển KT-XH, nguồn tăng thu ngân sách (nếu có) để điều chỉnh, bổ sung dự án đầu tư vào các hạng mục tăng năng lực thông qua hàng hóa tại ga đường sắt.

3.3.3. Nhóm giải pháp về khai thác kinh doanh kho bãi hàng

Đến cuối năm 2022, chưa có quy hoạch chi tiết các ga đường sắt và dự kiến sớm nhất đến cuối năm 2024 sẽ phê duyệt quy hoạch chi tiết một số ga đường sắt (quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành). Khi đó, chức năng và quy mô của ga mới có cơ sở pháp lý chính thức để đầu tư nâng cấp toàn diện.

Theo quy định pháp luật hiện nay, mặc dù có 03 phương thức khai thác (Cơ quan được giao quản lý tài sản trực tiếp tổ chức khai thác tài sản; Cho thuê quyền khai thác tài sản; Chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản) nhưng chưa thể áp dụng được phương thức nào. Quy định “Cơ quan được giao quản lý tài sản trực tiếp tổ chức khai thác tài sản” đã không cho phép TCTĐSVN (là doanh nghiệp nhà nước) được trực tiếp tổ chức khai thác tài sản. Hai phương thức còn lại đang gặp vướng mắc do chưa có đề án khai thác được phê duyệt, chưa có cơ sở định giá tài sản và cũng chưa có cơ quan nào được giao

chính thức quản lý tài sản.

Đề án khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư được Bộ GTVT dự kiến đề xuất Thủ tướng Chính phủ giao cho TCTĐSVN xây dựng.

Bối cảnh hiện nay chỉ có 03 doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, đồng thời cũng là đơn vị tham gia thuê khai thác bãi hàng, kho ga. Nếu TCTĐSVN thực hiện tái cơ cấu, sáp nhập 02 công ty con thành 1 doanh nghiệp thì chỉ còn 02 doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, có nhu cầu cao nhất về khai thác bãi hàng, kho ga.

a) Đến năm 2025:

Phương thức khai thác bãi hàng, kho ga hiệu quả trước mắt đến năm 2025 vẫn là theo phương thức doanh nghiệp nhà nước đang quản lý tài sản KCHTĐS trực tiếp tổ chức khai thác tài sản, tức là tiếp tục giao cho TCTĐSVN trực tiếp tổ chức khai thác tài sản bãi hàng, kho ga gắn liền với khu ga như hiện nay. Cơ chế đấu giá sẽ rất khó khả thi trong điều kiện thị trường hiện nay.

Theo đó, có thể áp dụng 03 phương thức cụ thể:

(1) TCTĐSVN cho doanh nghiệp kinh doanh VTĐS thuê khai thác nguyên trạng bãi hàng, kho ga với các quy định về mức thu, phương thức thu như hiện nay. Việc đầu tư cải tạo bãi hàng, kho ga chỉ thực hiện bằng nguồn đầu tư công.

(2) TCTĐSVN tự đầu tư cải tạo nâng cấp bãi hàng, kho ga (không gồm giá trị quyền sử dụng đất) bằng nguồn vốn sản xuất kinh doanh, được hạch toán vào vốn nhà nước đầu tư tại doanh nghiệp, sau đó thực hiện cho thuê khai thác nguyên trạng bãi hàng, kho ga với các quy định về mức thu, phương thức thu như hiện nay. Tuy nhiên, cơ chế này chưa được quy định nên cần phải có kiến nghị và chấp thuận bởi Thủ tướng chính phủ theo thẩm quyền quy định tại Luật Đường sắt.

(3) TCTĐSVN ký hợp đồng hợp tác kinh doanh có điều kiện với doanh nghiệp kinh doanh VTĐS thuê khai thác và có thực hiện đầu tư đối với bãi hàng, kho ga với các quy định về mức thu, phương thức thu như hiện nay. Cơ chế này đã được áp dụng tại ga Yên Viên, Đông Anh nhưng hiện nay chưa thực hiện thêm được do chưa có đề án khai thác tài sản KCHTĐS được phê duyệt. Vì vậy, để tiếp tục thực hiện trong khi chưa phê duyệt đề án, cần phải có kiến nghị và chấp thuận bởi Thủ tướng Chính phủ.

Để thực hiện được các phương thức khai thác tài sản KCHTĐS nêu trên, cần phải sửa đổi, bổ sung Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 theo hướng bổ sung đối tượng doanh nghiệp nhà nước được giao quản lý và trực tiếp tổ chức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia (bổ sung vào Điều 11: “Cơ quan hoặc doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trực tiếp tổ chức khai thác tài sản”).

Trong thời gian này, cần tăng cường sự kiểm tra, giám sát của cơ quan nhà nước để tăng hiệu quả kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư (tăng cường tính cạnh tranh trong việc thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và được cơ quan nhà nước thực hiện hoặc giám sát).

Ngoài ra, song hành triển khai các giải pháp hỗ trợ khác:

- Đẩy mạnh hoạt động nghiên cứu, đào tạo nhân lực phục vụ công tác quản lý, xây dựng, vận hành thông qua các cơ quan nghiên cứu, cơ sở đào tạo (Viện, trường, trung tâm nghiên cứu, các doanh nghiệp, ...). Bộ Giao thông vận tải, Bộ Giáo dục và đào tạo chủ trì thúc đẩy nhiệm vụ này, các cơ sở đào tạo, nghiên cứu phối hợp để triển khai thực hiện.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, nghiên cứu chính sách khuyến khích việc ứng dụng thành tựu khoa học - công nghệ mới trong quản lý khai thác vận tải dịch vụ đường sắt²³. Tổng công ty ĐSVN chủ động thực hiện nhiệm vụ này cùng với các doanh nghiệp liên quan.

- Tháo gỡ các bất cập để giảm thời gian, chi phí vận tải qua biên giới đường sắt về xuất nhập cảnh, thủ tục hải quan, thủ tục thông quan, tiếp tục triển khai sửa đổi Hiệp định đường sắt biên giới Việt - Trung; duy trì và phát triển vận tải đường sắt liên vận quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc và quá cảnh qua Trung Quốc đến các nước trong khối OSJD và Châu Âu. Bộ Tài chính, Tổng cục Hải quan chủ trì nhiệm vụ này, phối hợp với Bộ GTVT và các đơn vị liên quan.

- Sửa đổi Hiệp định đường sắt biên giới Việt - Trung. Bộ GTVT chủ trì nhiệm vụ này, phối hợp với các bộ, ngành, địa phương liên quan.

b) Sau năm 2025:

Sau năm 2025, sẽ có đủ các điều kiện sau để có thể thực hiện các giải pháp khai thác kho bãi hàng hiệu quả hơn về quy mô, đa dạng nguồn lực đầu tư, tăng tính thị trường:

+ Quy hoạch ga đường sắt đã được phê duyệt, làm rõ chức năng, vị trí, quy mô các ga lớn của mạng lưới đường sắt quốc gia.

+ Tái cơ cấu TCTĐSVN đã thực hiện được một bước mới, việc sáp nhập 2 thành viên kinh doanh vận tải đường sắt tại 2 đầu Bắc – Nam sẽ giúp hoạt động kinh doanh được điều phối tốt hơn, giảm chi phí trung gian, chi phí vận hành tại kho bãi hàng.

+ Việc tính toán định giá đối với tài sản KCHTĐS đã được hoàn thiện hơn.

²³ Nghiên cứu tích hợp các công nghệ mới bao gồm Internet vạn vật (IoT), dữ liệu lớn (Big Data), đám mây, trí tuệ nhân tạo (AI), máy học (ML) và hạ tầng số để hiện đại hóa và khai thác hiệu quả vận tải đường sắt.

Các giải pháp sau sẽ thúc đẩy việc khai thác hiệu quả đối với kho bãi hàng nói riêng và KCHTĐS nói chung:

- Bộ GTVT tổ chức đánh giá việc thực hiện các phương thức khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia, bao gồm bãi hàng, kho ga, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao tài sản KCHTĐS cho cơ quan, doanh nghiệp quản lý, tổ chức khai thác.

- Triển khai hoạt động khai thác tài sản kho bãi hàng phù hợp với tính chất, vị trí của kho bãi hàng đường sắt theo đề án khai thác tài sản sau khi được phê duyệt, gồm các phương thức:

+ Cơ quan được giao quản lý tài sản KCHTĐS (hiện nay là Cục Đường sắt Việt Nam) trực tiếp tổ chức khai thác tài sản.

+ Doanh nghiệp nhà nước được giao quản lý tài sản KCHTĐS (hiện có Tổng công ty đường sắt Việt Nam) trực tiếp tổ chức khai thác tài sản.

+ Ký hợp đồng giữa cơ quan quản lý tài sản với doanh nghiệp về việc cho thuê quyền khai thác tài sản kho bãi hàng đường sắt.

+ Ký hợp đồng giữa cơ quan quản lý tài sản với doanh nghiệp về việc chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kho bãi hàng đường sắt.

KẾT LUẬN - KIẾN NGHỊ

KẾT LUẬN

- Khai thác hiệu quả KCHTĐS hiện có nói chung và kho, bãi hàng đường sắt được xác định là nội dung cơ bản trong quy hoạch, phát triển mạng lưới đường sắt quốc gia. Trong đó, hạng mục kho, bãi hàng đường sắt có nhiều điều kiện để thực hiện đầu tư, khai thác có hiệu quả hơn so với toàn bộ hệ thống KCHT đường sắt.

- Bên cạnh những tồn tại, nguyên nhân khách quan như thay đổi phân bố của chuỗi sản xuất/tiêu thụ thì còn nhiều nguyên nhân chủ quan như sụt giảm phân bổ vốn đầu tư cho đường sắt, chậm đổi mới trong cơ chế, chính sách, tổ chức, kinh doanh.

- Để khai thác hiệu quả và bền vững hệ thống kho, bãi hàng đường sắt, về lâu dài cần phải thực hiện nhiều giải pháp đồng bộ để vận hành hiệu quả cả hệ thống KCHT và kinh doanh vận tải đường sắt. Trước mắt có thể triển khai một số giải pháp trực tiếp tác động đến từng khu ga cụ thể để có thể khai thác hiệu quả hơn, tương ứng với năng lực thông qua của hạ tầng tuyến đường sắt.

- Đối với các bãi hàng, kho ga đang được khai thác nhưng thiếu năng lực so với nhu cầu, ưu tiên những giải pháp: cải tạo nâng cấp đường bộ vào bãi hàng;

đầu tư thêm đường xếp dỡ; đầu tư cho bãi container; bố trí thêm trang thiết bị xếp dỡ.

- Đối với các bãi hàng, kho ga có năng lực nhưng chưa đưa vào khai thác hoặc chưa thu hút được nhu cầu sử dụng, ưu tiên những giải pháp: công bố thành ga liên vận quốc tế; tăng cường liên kết hợp tác kinh doanh với các doanh nghiệp logistics, cung ứng dịch vụ tốt, ...

KIẾN NGHỊ

- Quốc hội chỉ đạo việc sửa đổi, bổ sung Luật Đất đai, Luật Đường sắt và các luật liên quan đảm bảo thống nhất chính sách ưu đãi về sử dụng đất đối với kết cấu hạ tầng đường sắt, kết cấu hạ tầng phục vụ công nghiệp đường sắt ngay trong nhiệm kỳ 2021-2026.

- Chính phủ chỉ đạo việc sửa đổi, bổ sung các nghị định, quyết định về quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, ưu đãi đầu tư, cơ chế chính sách khuyến khích, hỗ trợ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, phương tiện và công nghiệp đường sắt để cụ thể hóa các ưu đãi kinh doanh đường sắt trong Luật Đường sắt, Luật Đầu tư trong kế hoạch 2021-2025.

- Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Quản lý, sử dụng, khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư (Bộ GTVT trình) và chấp thuận đề xuất của Bộ GTVT giao cho Tổng công ty ĐSVN lập Đề án khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư. Đề án chia thành 2 bước, bước 1 là lập đề án khung, bước 2 là các đề án chi tiết cho từng tuyến và ga hoặc cho nhóm các ga.

- Bộ GTVT, Bộ Kế hoạch và đầu tư ưu tiên bố trí vốn đầu tư công bổ sung giai đoạn 2021-2025 (nếu có) hoặc từ nguồn Chương trình phục hồi và phát triển KT-XH để cải tạo nâng cấp các hạng mục nhằm nâng cao năng lực thông qua hàng hóa tại ga, đặc biệt là đối với hạng mục đường bộ kết nối, đường xếp dỡ trong ga.

- Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp kiến nghị với Thủ tướng Chính phủ cho phép TCTĐSVN tự đầu tư cải tạo nâng cấp bãi hàng, kho ga (không gồm giá trị quyền sử dụng đất) bằng nguồn vốn sản xuất kinh doanh, được hạch toán vào vốn nhà nước đầu tư tại doanh nghiệp, sau đó thực hiện cho thuê khai thác nguyên trạng bãi hàng, kho ga.

- Bộ GTVT và Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp kiến nghị với Thủ tướng Chính phủ cho phép TCTĐSVN tiếp tục được ký hợp đồng hợp tác kinh doanh có điều kiện với doanh nghiệp kinh doanh VTĐS thuê khai thác và có thực hiện đầu tư đối với bãi hàng, kho ga.

- Cục Đường sắt Việt Nam triển khai lập quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành (quy hoạch chi tiết) một số ga đường sắt chính của mạng lưới đường sắt quốc gia đúng tiến độ, làm cơ sở kêu gọi nhà đầu tư.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đề án Quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư, Bộ GTVT, 2021
2. Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2017-2020, TCTĐSVN, 2021
3. Quản lý, sử dụng và kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt: Thực trạng và giải pháp, ThS. Nguyễn Thị Hoa, Tạp chí Tài chính kỳ I tháng 5/2016
4. Bài học xã hội hóa kết cấu hạ tầng GTVT và áp dụng cho ngành đường sắt Việt Nam, PGS. TS. Lê Quân, Tạp chí GTVT, 2016
5. Báo cáo thường niên Công ty CP VTĐS Hà Nội các năm 2018-2021
6. Báo cáo thường niên Công ty CP VTĐS Sài Gòn các năm 2018-2021
7. Báo cáo thường niên Công ty CP VT&TM đường sắt các năm 2018-2021
8. Phương án nâng cao năng lực vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt đến năm 2030, Viện Chiến lược và phát triển GTVT, 8/2022