

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BÁO CÁO TỔNG KẾT
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

(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

BÁO CÁO TỔNG KẾT

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

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

CƠ QUAN CHỦ TRÌ



KT. VIỆN TRƯỞNG
PHÓ VIỆN TRƯỞNG
Phạm Hoài Chung

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 Hiên

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.....	ii
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.....	5
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.....	5
1.1.1. Quản lý nhà nước về đường sắt và ga đường sắt.....	5
1.1.2. Quản lý hoạt động kinh doanh đường sắt.....	8
1.1.3. Thu hút đầu tư kinh doanh đường sắt.....	9
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.....	10
1.2.1. Mô hình tổ chức quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt quốc gia.....	10
1.2.2. Kinh nghiệm về khai thác các kho, bãi hàng hóa tại các ga đường sắt.....	18
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.....	22
1.3.1. Đối với pháp luật chuyên ngành Đường sắt.....	22
1.3.2. Đối với pháp luật về đầu tư, quản lý tài sản công.....	22
1.3.3. Đối với các quy định pháp luật khác.....	23
2. CHƯƠNG 2 ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG QUẢN LÝ, ĐẦU TƯ, KHAI THÁC CÁC KHO, BÃI HÀNG HÓA TUYẾN ĐƯỜNG SẮT BẮC - NAM.....	25
2.1. Vai trò và xu hướng phát triển vận tải hàng hóa bằng đường sắt trên hành lang vận tải Bắc – Nam.....	25
2.1.1. Xu thế vận chuyển hàng hoá đường sắt trên thế giới.....	25
2.1.2. Yêu cầu của phát triển KT-XH và logistics đối với đường sắt Việt Nam.....	26
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.....	32
2.2. Thực trạng tuyến và hệ thống kho, bãi hàng tại các ga hàng hóa trên hành lang vận tải Bắc – Nam.....	34
2.2.1. Thực trạng tuyến đường sắt, cơ sở vật chất các ga và kho bãi hàng.....	34
2.2.2. Thực trạng kết nối các phương thức vận tải trên hành lang vận tải Bắc - Nam.....	50
2.2.3. Các hạn chế trong khai thác và nguyên nhân về hạ tầng.....	51
2.2.4. Thực trạng kinh doanh đường sắt và kinh doanh kho bãi hàng hoá.....	54
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.....	61

2.3.1. <i>Đánh giá thực tế và hiệu quả áp dụng của khung pháp lý, chính sách và văn bản quy phạm pháp luật về quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt hiện nay</i>	61
2.3.2. <i>Cơ hội, thách thức để khai thác hiệu quả kho bãi hàng tại ga đường sắt</i>	71
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	73
3.1. <i>Định hướng phát triển mạng lưới đường sắt và kết nối giữa các phương thức vận tải trên hành lang vận tải Bắc - Nam</i>	73
3.1.1. <i>Dự báo xu thế tăng trưởng vận tải hàng hóa trên hành lang vận tải Bắc - Nam</i>	73
3.1.2. <i>Quy hoạch mạng lưới tuyến đường sắt đến năm 2030</i>	79
3.1.3. <i>Định hướng phát triển kết nối giữa các phương thức vận tải trên hành lang Bắc - Nam</i>	82
3.2. <i>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</i>	85
3.2.1. <i>Xác định vai trò của đường sắt Việt Nam</i>	85
3.2.2. <i>Xu thế luồng hàng đường sắt qua các ga lớn</i>	87
3.2.3. <i>Xác định các ga hàng hoá lựa chọn nghiên cứu khai thác hiệu quả</i>	89
3.3. <i>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</i>	90
3.3.1. <i>Nhóm giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước</i>	91
3.3.2. <i>Nhóm giải pháp về đầu tư tăng năng lực hạ tầng tại ga hàng hóa</i>	93
3.3.3. <i>Nhóm giải pháp về khai thác kinh doanh kho bãi hàng</i>	95
KẾT LUẬN - KIẾN NGHỊ	99
TÀI LIỆU THAM KHẢO	102
Phụ lục 1 - <i>Hiện trạng năng lực hạ tầng các khu ga chính</i>	1
Phụ lục 2 - <i>Tổng hợp thông tin cải tạo, nâng cấp hạ tầng các ga trên tuyến Hà Nội - Đồng Đăng và tuyến Bắc - Nam</i>	0

MỞ ĐẦU

Sự cần thiết của nghiên cứu

Hiện nay, để đa dạng hóa các nguồn lực đầu tư trong lĩnh vực đường sắt, tại Điều 5 của Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 đã định hướng Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt là “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”. Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015) đã đề ra chính sách và giải pháp thực hiện về huy động nguồn lực phát triển đường sắt, trong đó “Đẩy mạnh chính sách xã hội hóa trong kinh doanh vận tải đường sắt; thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phương tiện vận tải, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải (kho, bãi hàng, phương tiện xếp dỡ...)”. Mới đây nhất, 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.

Về mặt nghiên cứu, Đề án Huy động vốn xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt đã được Bộ GTVT giao nghiên cứu (phê duyệt tại Quyết định số 4907/QĐ – BGTVT ngày 24/12/2014) đề ra mục tiêu: Huy động tối đa, có hiệu quả mọi nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước đầu tư phát triển Kết cấu hạ tầng đường sắt, từng bước giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, đáp ứng mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội, công nghiệp hóa – hiện đại hóa của đất nước. Ngoài ra, đã có một số tác giả độc lập nghiên cứu về xã hội hoá đầu tư, khai thác hiệu quả tài sản KCHT đường sắt nhưng chưa đầy đủ, toàn diện.

Do đó, xây dựng chính sách phát triển đường sắt nói chung và khai thác hiệu quả đường sắt nói riêng là vấn đề đặt ra ngày càng quan trọng, trong đó việc nghiên cứu các giải pháp quản lý, khai thác KCHT đường sắt là rất cần thiết nhằm tạo hành lang pháp lý thu hút các nguồn lực đầu tư một cách đồng bộ, hiệu quả gắn với tái cơ cấu lĩnh vực đường sắt, nâng cao tỷ lệ vốn xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.

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 làm cho thị phần đường sắt về hàng hoá sụt giảm tiêu cực 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 cần 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.

Thực tế cho thấy, kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt và công tác quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt của nước ta còn nhiều hạn chế, thiếu đồng bộ, tính kết nối thấp, hiện đang là “điểm nghẽn” cản trở sự phát triển kinh tế - xã hội. Các “điểm nghẽn” này thể hiện ở các mặt:

- Trong những năm qua, hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt không những không được đầu tư phát triển mở rộng, mà còn bị thu hẹp do bị tháo gỡ một số tuyến nhánh. Mặc dù là phương thức vận tải có rất nhiều lợi thế do có giá thành vận tải thấp, vận chuyển được hàng hóa có khối lượng lớn, an toàn... nhưng năng lực vận tải hiện nay đạt rất thấp.

- Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn đã tạo khung pháp lý cơ bản cho công tác quản lý mang tính chất quản lý chuyên ngành; nội dung liên quan đến quản lý, sử dụng và kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt còn bất cập, chưa theo kịp với tình hình chuyển đổi cơ chế thị trường.

- Quy định của pháp luật hiện hành về phân công, phân cấp trách nhiệm, quyền hạn giữa chủ thể quản lý với chủ thể sử dụng, kinh doanh hạ tầng đường sắt chưa rõ ràng. Đây là một trong những rào cản hạn chế tính chủ động sáng tạo của các chủ thể trong việc đổi mới cơ chế quản lý, khai thác hạ tầng đường sắt, bảo đảm nguyên tắc hiệu quả theo cơ chế thị trường.

- Cơ chế thu hút nguồn lực từ khu vực ngoài nhà nước để chia sẻ gánh nặng với Nhà nước về nguồn vốn phục vụ đầu tư phát triển chưa rõ ràng và chưa đủ mạnh. Nguồn vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường sắt trong các năm gần đây đều tăng, nhưng so với nhu cầu phát triển của ngành này và so với một số ngành khác trong giao thông vận tải còn khiêm tốn, chưa có sự cân đối giữa các loại hình giao thông vận tải.

Tổng diện tích đất dành cho KCHT đường sắt rất lớn, trong đó đất tại các ga đường sắt là một lợi thế cần có giải pháp để khai thác nguồn lực từ quỹ đất này phục vụ cho đầu tư phát triển hạ tầng đường sắt. Tuy nhiên, thực tế sự phân

bố và sử dụng quỹ đất này chưa đồng đều và hiệu quả. Quỹ đất công trình hạ tầng đường sắt chiếm trên 90% quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng đường sắt; trong khi đó quỹ đất sử dụng vào mục đích liên doanh, liên kết để tạo vốn phát triển đường sắt chiếm tỷ lệ rất nhỏ. Nguyên nhân của sự phân bố và sử dụng không đồng đều này là do: Kết cấu hạ tầng đường sắt nước ta là đường đơn, xây dựng đã lâu nên quỹ đất sử dụng cần nhiều nhưng hiệu quả thấp; Các kho hàng, bãi hàng đang khai thác sử dụng hiện nay khối lượng xếp dỡ hàng hóa ít, nhỏ lẻ; Công tác quản lý quỹ đất dành cho hạ tầng đường sắt thời gian qua chưa có cơ chế rõ ràng, chặt chẽ ...

Bên cạnh đó, cũng cần phải nghiên cứu các kinh nghiệm của một số nước trên thế giới như Đức, Nhật, Trung Quốc, Thái Lan,... và bài học cho Việt Nam về khai thác hiệu quả KCHT đường sắt gắn với các ga, kho bãi hàng.

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.

Mục đích nghiên cứu

Điều tra, khảo sát và đánh giá thực trạng công tác quản lý, đầu tư, khai thác các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt trên hành lang vận tải Bắc – Nam.

Đề xuất giải pháp về quản lý, đầu tư, vận hành, kết nối hạ tầng để khai thác có hiệu quả đối với các kho hàng, bãi hàng tại các ga đầu mối hàng hóa phục vụ xếp dỡ, vận chuyển container và lưu kho bãi tại các ga đường sắt trên hành lang vận tải Bắc – Nam.

Kiến nghị cơ chế, chính sách để thực hiện các giải pháp đã đề xuất: về kiện toàn tổ chức quản lý, về cơ chế, chính sách khuyến khích, hỗ trợ đầu tư.

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

a. Quy định pháp luật quản lý nhà nước về đường sắt

Quy định pháp luật quản lý nhà nước về đường sắt gồm có các cấp độ là Luật, Nghị định, Thông tư. Một số nhóm nội dung chính được quy định như sau:

- Về phân loại đường sắt: Hệ thống đường sắt Việt Nam 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

+ Quản lý tài sản KCHT đường sắt quốc gia, chuyên dùng: Kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia là tài sản công, do Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt sử dụng, khai thác, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt 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 kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật. (Điều 11 Luật Đường sắt 2017).

+ Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm 2 loại: trực tiếp liên quan đến chạy tàu (bao gồm công trình, hạng mục công trình đường sắt hoặc công trình phụ trợ khác trực tiếp phục vụ công tác chạy tàu, đón tiễn hành khách, xếp dỡ hàng hóa); không trực tiếp liên quan đến chạy tàu (kết cấu hạ tầng còn lại).

- 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.

- Nguyên tắc cơ bản: một trong số 5 nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt là “Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước

với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư”.

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

+ Tổ chức lập quy hoạch mạng lưới đường sắt (QH ngành quốc gia), quy hoạch tuyến và ga đường sắt (QH kỹ thuật chuyên ngành).

+ Công bố, điều chỉnh hệ thống đường sắt đối với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

+ Quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia.

+ Thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

+ Quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; tổ chức quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư;

+ Quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng

- Tổ chức xây dựng và công bố dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức xây dựng và công bố dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt thuộc thẩm quyền quản lý theo quy định của pháp luật.

- Kinh doanh KCHT đường sắt (Điều 50 Luật Đường sắt):

+ Kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định.

+ Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư hoặc do tổ chức, cá nhân khác đầu tư để hoạt động kinh doanh phải trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt.

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

+ Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu là khoản tiền phải trả khi sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên

quan đến chạy tàu để được chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt.

+ Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu áp dụng đối với phương thức giao sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

+ Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu áp dụng đối với phương thức cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn quyền sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

+ Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu là khoản tiền phải trả để được sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu.

+ Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt là khoản tiền phải trả khi sử dụng dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn 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 không có hướng dẫn cho trường hợp cụ thể.

b. Cơ cấu tổ chức quản lý nhà nước về đường sắt

Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về đường sắt gồm có Bộ Giao thông vận tải (GTVT) và Cục đường sắt Việt Nam. Tổng công ty đường sắt Việt Nam là doanh nghiệp kinh doanh nhưng thực tế đang còn trong quá trình tách bạch chức năng quản lý nhà nước với kinh doanh.

- 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.

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.

c. Giao dịch kinh tế trong kinh doanh đường sắt

- Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên cơ sở thỏa thuận hợp tác kinh doanh với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, thực hiện việc ký kết Hợp

đồng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, cung cấp dịch vụ điều hành giao thông đường sắt và các dịch vụ khác liên quan đến giao thông đường sắt. Trong đó:

+ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chuẩn bị các điều kiện về kết cấu hạ tầng đường sắt, cung cấp cho doanh nghiệp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt, dịch vụ sức kéo và các dịch vụ hỗ trợ vận tải liên quan;

+ Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải thanh toán các khoản sau: Nộp phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để phục vụ công tác chạy tàu cho Nhà nước; thanh toán cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiền thuê sử dụng một số tài sản không liên quan trực tiếp đến chạy tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng; Thanh toán cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiền cung ứng dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt, dịch vụ sức kéo và tiền cung ứng các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác theo thỏa thuận trong hợp đồng.

- Doanh nghiệp kinh doanh vận tải thanh toán cho các doanh nghiệp khác tiền thuê cung cấp một số dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt theo hợp đồng thỏa thuận giữa hai bên.

- Doanh nghiệp vận tải ký kết hợp đồng vận chuyển với hành khách, người thuê vận tải để thu cước phí vận chuyển. Hợp đồng vận tải với hành khách hoặc với người thuê vận tải phải đảm bảo có nội dung phù hợp với các điều kiện về sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; phù hợp với việc cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt, dịch vụ hỗ trợ vận tải của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các điều khoản khác đã ký kết trong hợp đồng kinh doanh giữa hai bên.

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 thuế (nguồn: TCTĐSVN).

- 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

(1) Đường sắt Liên Bang Đức:

(i) Về văn bản pháp quy:

* Luật tái cơ cấu ĐS Đức (ENeuOG) ban hành ngày 27/12/1993 (có chỉnh sửa bổ sung lần cuối vào 19/10/2013). Luật này quy định một số vấn đề sau:

- ĐS Đức bao gồm:

+ Đường sắt liên bang (Bundesbahnen): Được hợp nhất từ ĐS CHLB Đức và CHDC Đức, hiện do Tập đoàn DB AG quản lý và phải hoạt động theo luật doanh nghiệp tư nhân, nhưng được cam kết hàng tỷ đô la viện trợ hàng năm và các khoản vay không lãi suất từ chính phủ Liên bang trong một thời gian dài cho đầu tư hiện đại hoá CSHT ĐS. Thuộc thẩm quyền quản lý của Cơ quan Đường sắt Liên bang;

+ Đường sắt tư nhân (NE-Bahnen): thuộc thẩm quyền quản lý của Bang. Tuy nhiên hiện nay có một số bang cũng đã chuyển giao cho Cơ quan Đường sắt Liên bang quản lý một phần chuyên môn. ĐS tư nhân Bao gồm:

. Đường sắt do tư nhân đầu tư, xây dựng, khai thác;

. ĐS được đầu tư, quản lý khai thác bởi một bang, một vùng, một thành phố.

- Một công ty ĐS chỉ có thể là:

+ Công ty khai thác vận tải ĐS;

+ Công ty cơ sở hạ tầng ĐS.

* Công ty khai thác vận tải phải trả phí thuê CSHT (căn cứ theo BĐCT đã thống nhất) cho công ty CSHT để chạy tàu;

* Một công ty có thể đảm nhiệm 2 nhiệm vụ, nhưng các chi phí và nghĩa vụ tài chính vẫn phải thực hiện riêng như 2 công ty theo nhiệm vụ như trên.

* Mục 3a-§2, Luật ĐS Đức (Luật chung-Allgemeinen Eisenbahngesetzes) xác định: Hoạt động của các Công ty khai thác vận tải là tổ chức vận tải hàng hoá, hành khách trên CSHT ĐS.

* Mục 3a, phần §2, Luật ĐS Đức xác định: Hoạt động của các Công ty cơ sở hạ tầng ĐS bao gồm tổ chức khai thác, xây dựng và bảo dưỡng đường sắt trên tuyến (kể cả hệ thống cung cấp năng lượng), nhưng không bao gồm trang thiết bị phục vụ đường sắt.

* Mục 3c, phần §2, Luật ĐS Đức quy định: trang thiết bị phục vụ ĐS bao gồm: ga hành khách, ga hàng hoá, ga lập tàu, cảng đường thủy có đường sắt.

* Quy định sử dụng CSHT ĐS của Đức (EIBV) ngày 3/6/2005 (chỉnh sửa lần cuối 22/12/2011) và Luật Châu Âu quy định về việc quyền sử dụng/thuê CSHT ĐS không phân biệt và các nguyên tắc cho việc thu/bồi thường khi sử dụng các CSHTĐS nhằm đảm bảo công bằng trong việc thuê CSHT đối với cả ĐS tư nhân và ĐS liên bang.

(ii) Thực tế công tác đầu tư xây dựng, khai thác và sử dụng quỹ đất hệ thống ga Đường sắt Đức:

* ĐS Quốc gia Đức (Deutsche Bahn AG) sở hữu, quản lý, khai thác và kinh doanh vận tải 33.000 km trên tổng số 41.981 km mạng lưới ĐS. 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, cụ thể như sau:

- Các nhà khai thác vận chuyển hành khách:

- + DB Stadtverkehr AG: khai thác các đoàn tàu khách nội đô.
- + DB Regio AG: khai thác các đoàn tàu khách khu vực, địa phương.
- + DB Fernverkehr AG: khai thác các đoàn tàu khách đường dài.
- CSHT và các dịch vụ trong nước:
 - + DB Station & Service AG: quản lý các ga hành khách.
 - + DB Netz AG: quản lý mạng lưới ĐS.
 - + DB Services: quản lý các dịch vụ trong nước.
 - + DB Energie GmbH: quản lý năng lượng.
- Vận tải và hậu cần:
 - + Railion Deutschland AG: phụ trách vận tải hàng hóa bằng đường sắt.
 - + Stinnes AG: phụ trách hậu cần.
 - + Schenker AG: phụ trách vận tải hàng hóa bằng đường bộ, đường không và đường biển.

Hiện nay, tổng số nhà ga trên toàn bộ mạng lưới của ĐS Đức là 5.400 nhà ga. Mỗi ngày có 8,4 triệu khách hàng đến các nhà ga này, bao gồm 6,4 triệu hành khách đi lại bằng tàu hỏa và 2 triệu khách đến mua sắm. Điều này có nghĩa rằng các nhà ga của Đức là nơi gặp gỡ của hơn 3 tỷ người mỗi năm.

* Tập đoàn DB AG (DB Station&Service AG), được thành lập ngày 01/01/1999, hiện taise sở hữu và khai thác 33.319 km tuyến ĐS (chiếm 87,5% - số liệu năm 2012). Một ngày chạy khoảng 25.193 đoàn tàu, 11,9 triệu lượt khách/ngày, 2235 triệu HK/năm (trong Đức là 2016 triệu) chỉ riêng bằng đường sắt, ngoài ra còn tham gia vận chuyển liên vận đường sắt quốc tế, 4891 tàu hàng/ngày, 390,1 triệu tấn hàng/năm. (số liệu đến 3/2014).

Số lượng ga khách của tập đoàn là khoảng 5668, trong đó cho thuê thương mại hơn 1 triệu m² đất tại 1250 ga.

Các nhà ga hành khách của Đức đang trải qua thay đổi lớn nhất trong lịch sử. Chúng được biến thành các trung tâm giao thông hướng tới tương lai, nơi phù hợp để mọi người gặp gỡ. DB Station & Service AG là đơn vị tiên phong thực hiện theo hướng này, Công ty tạo ra các không gian khiến mọi người đều cảm thấy thoải mái và toàn bộ dải dịch vụ - từ đầu tư, quản lý tài sản cho tới bán hàng - đều nhằm tới mục tiêu đó.

Nội dung hoạt động chính của DB Station & Service AG là phát triển, vận hành và quản lý bất động sản giao thông. Ngoài ra, là một công ty con của Deutsche Bahn AG, DB Station&Service AG cung cấp cho khách hàng và đối tác hàng loạt các sản phẩm liên quan đến bất động sản giao thông, chuẩn bị các giải pháp thiết kế riêng theo nhu cầu của khách hàng. Các ga hành khách là một phần quan trọng và Công ty có khoảng 4.500 nhân viên, trong đó 2.900 người trực tiếp phục vụ khách hàng, để đảm bảo sự tiện nghi ở tất cả các nhà ga. Năng lực chính của DB Station&Service AG tập trung vào các lĩnh vực như sau:

- Phát triển dự án

+DB Station & Service AG chuyên xây dựng chiến lược để gia tăng giá trị của các công trình. Mục tiêu hướng đến của công ty bao gồm trạm xe bus, ga tàu hỏa cho tới sân bay. Các toà nhà có tính biểu tượng lịch sử được đưa vào bức tranh phát triển tổng thể một cách hài hoà, đảm bảo vừa khai thác, vừa bảo vệ chúng.Nhà ga trung tâm ở Berlin, Dresden và Frankfurt am Main là những ví dụ tiêu biểu cho những thành công của công ty;

+DB Station&Service AG tư vấn và hỗ trợ chính quyền Liên bang, các nhà đầu tư trong lĩnh vực bất động sản giao thông, quy hoạch đô thị phục vụ giao thông. Bộ phận phát triển dự án được lãnh đạo bởi đội ngũ kiến trúc sư và chuyên gia thuộc nhiều chuyên ngành khác nhau

+Dịch vụ nghiên cứu và tư vấn dự án của công ty bao gồm ý kiến chuyên gia về phát triển, quy hoạch đô thị tổng thể, và nghiên cứu phương án vận hành để phát triển các nhà ga hành khách hiệu quả.Các dịch vụ cung cấp trong phân mảng này bao gồm:

+ Phân tích tổng mặt bằng;

+ Quy hoạch và ý tưởng;

+ Quản lý dự án;

+ Tư vấn dự án;

+ Tư vấn vận hành bất động sản giao thông.

- Tư vấn chiến lược và quản lý bán hàng:Cùng với các cơ quan chức năng và nhà đầu tư, DB Station&Service AG phát triển các chiến lược tài chính, yếu tố nền tảng để phát triển các nhà ga hành khách. Sau khi tính đến lợi ích của các cổ đông, công ty lập ra một quy trình với cấu trúc, mục tiêu và giải pháp rõ ràng.

Công ty đã phát triển 6 loại hình cho 5.400 nhà ga đang quản lý. Những loại hình này xác định mức độ tiện nghi và dịch vụ DB Station & Service AG cung cấp, dựa trên nhu cầu và tính toán thương mại. Công ty cũng quy định khung giá thuê nhà ga cho các doanh nghiệp vận tải.

Các dịch vụ cung cấp trong phân mảng này bao gồm:

- + Chiến lược tài chính và bán hàng;
- + Lập biểu giá sử dụng nhà ga;
- + Quy hoạch nhà ga theo định hướng thị trường;
- + Phân tích chính trị.
- Quản lý bán lẻ và thương mại

Các ga hành khách của DB Station&Service AG luôn mở cửa kinh doanh với trên 1 triệu m² sàn cho thuê. Mọi khách hàng đều có thể hưởng lợi trực tiếp từ kinh nghiệm cho thuê và marketing không gian thương mại lâu năm của công ty. Công ty cung cấp dịch vụ tư vấn hoàn thiện, từ phân tích vị trí cho ý tưởng kinh doanh đến phục vụ mọi nhu cầu cho thuê, quản lý hợp đồng và marketing cho khách hàng. Chuỗi cửa hàng phục vụ khách du lịch nhượng quyền của DB Station & Service AG có mặt ở các nhà ga nhỏ và vừa.

Các dịch vụ cung cấp trong phân mảng này bao gồm:

- + Phân tích vị trí;
- + Thiết kế ý tưởng sử dụng sàn thương mại;
- + Phát triển ý tưởng cửa hàng ở mọi vị trí;
- + Quản lý thương mại hoá;
- + Cửa hàng nhượng quyền ServiceStore DB.
- Điều phối hoạt động & quản lý chất lượng

Với hơn 400.000 chuyến tàu qua lại 5.400 nhà ga hàng ngày, DB Station&Service AG không thể bỏ qua bất kỳ một chi tiết nào. Công ty đảm bảo sự hoạt động nhịp nhàng của mọi nhà ga. Tiêu chí của DB Station & Service là An toàn - Dịch vụ - Vệ sinh. Chúng được liên kết với các trung tâm điều hành của công ty để đảm bảo phản ứng kịp thời trước mọi tình huống. Mọi thay đổi lịch trình đều được thông báo tới khách hàng thông qua hệ thống thông tin cập nhật liên tục. DB Station&Service AG sẵn sàng tư vấn để tối ưu hoá theo nhu cầu của khách hàng.

Các dịch vụ cung cấp trong phân mảng này bao gồm: Quản lý ga hành khách; Quản lý toà nhà; Kiểm soát: An toàn - Dịch vụ - Vệ sinh; Lập và quản lý cơ sở dữ liệu nhà ga; Phát triển các ý tưởng thông tin du lịch.

- Dịch vụ hành khách & giao thông

Mọi khách hàng khi bước vào nhà ga cần cảm thấy thoải mái, do đó các nhân viên của DB Station & Service AG luôn thân thiện và giúp thời gian trong nhà ga của khách hàng trôi qua một cách dễ chịu nhất. Công ty cung cấp các dịch vụ được thiết kế riêng biệt, khả năng kết nối thông minh cho phép đem đến các dịch vụ đa dạng, đáp ứng mọi nhu cầu. Nhu cầu giao thông của hành khách không dừng lại ở các nhà ga, vì vậy DB Station & Service AG phát triển dịch vụ vận chuyển ngoài phạm vi ga, đáp ứng các nhu cầu của khách hàng. DB Bahn Park cung cấp cả các nhu cầu đỗ xe tại ga, đem đến sự an toàn và thuận tiện cho phép hành khách.

Các dịch vụ cung cấp trong phân mảng này bao gồm: Phát triển các dịch vụ giao thông; Dịch vụ cung cấp thông tin cho hành khách; Huấn luyện nhân viên; Quản lý đồ thất lạc; Dịch vụ hành lý; Quản lý đỗ xe.

* Tập đoàn ĐS Đức DB AG (thành lập 1/1999) là tập đoàn kiêm cả nhiệm vụ khai thác vận tải và CSHT như theo luật cải tổ, hiện bao gồm các công ty con:

- DB Fernverkehr AG: Đảm nhiệm vận tải hành khách đường dài (liên vùng, liên bang, liên vận)

- DB Regio AG: Vận tải HK đường ngắn (trong nội đô, nội vùng, địa phương)

- DB Schenker Rail: Vận tải hàng hoá

- DB Netz AG: Xây dựng và bảo dưỡng tuyến và trang thiết bị tuyến (ray, TTH, đường điện trên cao...)

- DB Station & Service AG: Xây dựng và khai thác nhà ga.

* Hiện tại, 133 công ty ĐS 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. Vận chuyển hàng hoá chiếm 28,6%.

(2) Đường sắt Nhật Bản:

Thời kỳ đầu những năm 1980, Đường sắt Nhật Bản khủng hoảng trầm trọng do cơ cấu tổ chức quá cồng kềnh, việc điều hành quản lý kém tính linh hoạt, kém hiệu quả. Nhận thấy những yếu kém đó, chính phủ Nhật Bản đã cương quyết cải tổ ngành đường sắt để tồn tại. Lựa chọn đúng đắn, phù hợp khi đó và có tác dụng thay đổi toàn bộ diện mạo ngành Đường sắt cho đến bây giờ là giải pháp tư nhân hóa: vào năm 1987, Công ty Đường sắt quốc gia Nhật Bản (Japan Freight Railway Company – JR Freight) được phân thành 6 Công ty Vận tải hành khách và 1 Công ty Vận tải hàng hóa (Japanese National Railways – JNR). Công ty hiện đang kinh doanh vận tải trên 8.340,5 km đường sắt. Trong số này, công ty 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 của công do công ty 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, công ty chỉ kinh doanh vận tải và trả phí thuê đường.

Đặc điểm của mô hình tổ chức quản lý, khai thác hiện tại: tài sản hạ tầng đường sắt gồm 2 loại: đường sắt cũ từ JNR chuyển sở hữu cho 6 công ty kinh doanh thuộc các thành viên cũ tách ra từ JNR (thường gọi chung là JR Group); đường sắt xây dựng mới do nhà nước quản lý thông qua Cơ quan Xây dựng, Giao thông và Kỹ thuật Đường sắt Nhật Bản - JRTT. Các công ty khai thác dịch vụ đường sắt hoạt động chủ yếu trong vùng được phân (tạm gọi là mô hình phân cấp theo chiều ngang), phải trả phí thuê hạ tầng (đối với tuyến do JRTT đầu tư), chịu sự quản lý về giá vé, được kinh doanh các dịch vụ khác (chủ yếu gắn với đất đai, nhà ga, ...) và không hạn chế việc kinh doanh vận tải trên tuyến thuộc phạm vi khai thác chính của công ty khác (nhưng thực tế không có nhiều).

Tổ chức vận hành khai thác theo mô hình hiện nay: 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) thuộc sở hữu chính phủ chịu trách nhiệm khai thác mạng đường sắt quốc gia với tổng chiều dài

khoảng 32.000 km gồm 14.500 km đường điện khí hóa và 1.800 km đường sắt cao tốc. RFF không trực tiếp thực hiện nhiệm vụ duy tu, bảo dưỡng kết cấu hạ tầng đường sắt và điều hành giao thông vận tải mà thuê lại SNCF Infra, bộ phận kết cấu hạ tầng đường sắt của SNCF thực hiện.

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, có hiệu lực thi hành từ 01/01/2015. Theo đó công ty "Mẹ" SNCF được khôi phục lại thành thể chế 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). Như vậy, 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 gồm:

+ SNCF Réseau: Quản lý, bảo trì và kinh doanh toàn bộ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, điều hành hàng nghìn đoàn tàu chạy trên các tuyến đường sắt mỗi ngày cũng như xuất khẩu công nghệ và các dịch vụ kỹ thuật về kết cấu hạ tầng đường sắt ra toàn thế giới. Doanh thu năm 2017 của SNCF Réseau đạt 6,5 tỷ Euro.

+ SNCF Keolis: Vận chuyển hành khách công cộng tại Pháp và Châu Âu, điều hành và quản lý tất cả các phương thức vận chuyển, quản lý, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải đa phương thức, đặc biệt là các bãi đỗ xe. Doanh thu năm 2017 của SNCF Keolis đạt 5 tỷ Euro.

+ SNCF Immobilier: Quản lý, kinh doanh tài sản, định giá các tòa nhà, đất đai, quản lý và phát triển nhà ở do SNCF sở hữu. Doanh thu năm 2017 của SNCF Immobilier đạt 200 triệu Euro.

Như vậy, tại Pháp việc quản lý, bảo trì, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng 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 có vốn hóa khoảng 19 tỷ yên, và hoạt động trên khoảng 96.000 km đường ray bao gồm mạng lưới bao phủ hầu hết Nhật Bản. Đường ray được sử dụng cho các dịch vụ vận chuyển hàng hóa được chia thành 86 đoạn đường ray. 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. Công ty cũng đang cố gắng tăng doanh thu trong các lĩnh vực liên quan — ví dụ, bằng cách nhường chỗ trong các ga hàng hóa của mình cho các công ty cần phương tiện vận chuyển, không gian lưu trữ và cơ sở phân loại. Công ty cũng tham gia vào hoạt động của các cửa hàng tiện lợi và kinh doanh thương mại khác.

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 9500 nhân viên đang làm việc tại công ty để vận hành 856 đầu máy và 17.582 toa xe hàng (trong đó 7726 toa thuộc sở hữu của các công ty khác). Ngoài ra, công ty cũng có khoảng 100.000 container để xử lý (trong đó khoảng 23.000 container thuộc sở hữu tư nhân). Năng lực vận chuyển hàng ngày của các đoàn tàu container của Công ty hiện nay tương đương với khoảng 21.000 container 12 ft.

JR Freight đang dần hiện đại hóa các phương thức vận tải nhằm đáp ứng các nhu cầu thay đổi và khuyến khích khách hàng chuyển đổi dần từ vận chuyển hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt. Thị trường phân phối hàng hóa nhỏ lẻ dọc theo các hành lang mật độ cao chắc chắn sẽ phát triển và vận tải đường sắt bằng container là một phương thức hiệu quả để di chuyển những loại hàng hóa này và các loại hàng hóa khác. Công ty tin rằng việc chú trọng hơn vào vận tải container sẽ thúc đẩy doanh thu của mình. Tuy nhiên, một số vấn đề liên quan đến container vẫn cần được giải quyết, bao gồm việc trung chuyển không hiệu quả tại các ga hàng hóa, thời gian và năng lực vận chuyển không linh hoạt. JR Freight đang cố gắng cải thiện đáng kể những vấn đề này và cắt giảm chi phí.

Để khuyến khích nhu cầu, đầu máy toa xe đang được đổi mới, thiết bị ga hàng hóa đang được nâng cấp và các dịch vụ đang được điều chỉnh phù hợp với nhu cầu của chủ hàng bằng cách: (1) chạy tàu container với tốc độ nhanh hơn; (2) tăng cường năng lực vận tải; (3) phát triển đầu máy mới; (4) phát triển toa xe hàng nhanh hơn; (5) phát triển nhiều loại container mới khác nhau; (6) nâng cấp các cơ sở ga hàng hóa; và (7) cải thiện hệ thống thông tin.

Việc đẩy mạnh năng lực và hiệu quả vận tải phụ thuộc một phần vào khả năng vận chuyển. Bất kỳ công ty nào đang cố gắng nâng cao năng lực vận tải hàng hóa đều phải xem xét vận hành các chuyến tàu ngày càng dài hơn, nâng cao hiệu quả xếp dỡ container tại các ga hàng hóa và tăng số lượng xe tải được sử dụng để thu gom và vận chuyển hàng hóa.

Kể từ khi thành lập, JR Freight đã sửa đổi lịch trình tàu 11 lần và tăng các chuyến tàu container hàng ngày từ 182 lên 425 chuyến. Trong số 425 chuyến hàng ngày này, 183 chuyến là hoạt động trực tiếp trên các tuyến trục qua hai hoặc nhiều khu vực. Kết quả của những thay đổi này, năng lực vận chuyển hàng ngày của các đoàn tàu container hiện nay tương đương với khoảng 21.000 container 12 ft.

Nhiều chuyến tàu container của JR Freight trên các tuyến đường trục khởi hành vào ban đêm. Tuy nhiên, công ty nhận thấy rằng lịch trình khởi hành và đến của tàu container phải dựa trên chu kỳ phân bổ thân thiện với khách hàng, vì vậy công ty đã áp dụng chính sách bổ sung thêm toa xe hàng cho các đoàn tàu hoạt động trong các khung giờ mật độ cao. Trước đây, một đoàn tàu có tối đa 20 toa (400 m), nhưng hiện nay có thể có tối đa 25 hoặc 26 do sự ra đời của các đầu máy mạnh hơn, cơ sở nhà ga hàng hóa được cải thiện và thiết bị điện nâng cấp. Có tới 28 chuyến tàu hàng chạy mỗi ngày trên các tuyến Tokaido và San'yo, nơi nhu cầu cao nhất.

Công ty cũng vận hành 312 chuyến tàu chở hàng công kênh bằng tàu chở dầu và xe tải. Đó là cắt giảm chi phí bằng cách tăng trọng tải và giảm giờ tàu chở hàng. Nhìn chung, các đầu máy xe lửa chở hàng có tải trọng tối đa 1200 tấn trong các tàu chở dầu và phễu nhưng sự ra đời của các đầu máy mạnh hơn vào đầu năm 2000 đã nâng tải trọng tối đa của xăng lên 1400 tấn.

Ngoài ra, JR Freight đang đầu tư mạnh mẽ vào các biện pháp nâng cao năng lực chuyên chở, cải thiện các tuyến đường và nâng cấp các cơ sở nhà ga vận chuyển hàng hóa. Những biện pháp đang được chính phủ trợ cấp này sẽ giúp cải thiện môi trường và mang lại lợi ích kinh tế xã hội.

Khối lượng hàng hóa đường sắt nặng nhất là trên đoạn Tokyo-Osaka của tuyến chính Tokaido nhưng nhiều đoạn của tuyến này hiện đã hoạt động gần hết công suất, gây khó khăn cho việc chạy thêm tàu hàng trên hành lang. Một giải pháp là chạy các chuyến tàu dài hơn và để đáp ứng nhu cầu này, vào năm 1993, JR Freight bắt đầu nâng cấp công suất của các trạm biến áp và kéo dài các khung nhà ga vận chuyển hàng hóa. Sau khi hoàn thành công việc này vào năm

1998, công ty đã giới thiệu các đoàn tàu 26 toa mới. Nó có kế hoạch giới thiệu nhiều hơn trong tương lai.

Bãi tập kết Kita Kyushu cũ hiện đang được chuyển đổi thành một nhà ga container hiện đại. Khi dự án đầy tham vọng này hoàn thành vào năm 2002, JR Freight sẽ có thể chạy nhiều tàu hàng hơn và giảm thời gian giữa khu vực Tokyo và Kyushu. Các trạm vận chuyển hàng hóa bằng container cũng đang được phát triển ở các vùng khác của đất nước. Theo hệ thống cũ vẫn được sử dụng tại hầu hết các ga vận chuyển hàng hóa, các đoàn tàu container được chuyển sang khoang ngoài để xếp dỡ. Nhưng theo phương pháp Hệ thống xếp dỡ container hiệu quả và nhanh chóng (E&S) mới, các chuyến tàu container chuyển thẳng sang đường ray chính phụ thuận tiện, dừng để dỡ hàng và chất hàng tại một sân ga chuyên dụng, sau đó khởi hành ngay sau khi hoàn thành việc xếp hàng. Việc dỡ và xếp hàng nhanh hơn, giảm thời gian đứng và cho phép nhiều tàu container dừng lại tại sân ga hơn. Phương pháp E&S này hiện được sử dụng tại 18 trạm vận chuyển hàng hóa ở Nhật Bản.

Thị phần vận tải hàng hoá đường sắt từ thời điểm thịnh vượng năm 1960 lên tới trên 30% giảm sút dần đến nay còn 4%-5% do sự cạnh tranh mạnh mẽ của công nghiệp và công nghệ vận tải ô tô (riêng đường thủy khá ổn định thị phần do có sẵn lợi thế tự nhiên).

*** Nhận xét:**

- Tại các nước Hàn Quốc, Trung Quốc: Kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Chính phủ tổ chức đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì. Đến nay, qua tài liệu nghiên cứu đường sắt các nước này chưa thấy có tài liệu nêu về việc phân cấp cho chính quyền địa phương đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì KCHT ĐSQG. Mô hình quản lý đường sắt của hai nước này cơ bản giống mô hình quản lý của Việt Nam.

- Tại Nhật Bản: Đây là nước có đường sắt phát triển ở trình độ cao. Việc đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì KCHT ĐS do Chính phủ hoặc do doanh nghiệp tư nhân tổ chức thực hiện. Đến nay, qua tài liệu nghiên cứu đường sắt nước này chưa thấy có tài liệu nêu về việc phân cấp cho chính quyền địa phương đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì KCHT ĐSQG.

Tùy thuộc quy định của pháp luật, điều kiện kinh tế - xã hội ở mỗi quốc gia sẽ có mô hình tổ chức quản lý, đầu tư KCHTĐS quốc gia khác nhau, tuy nhiên công tác quản lý, đầu tư KCHTĐS quốc gia đa số tại các quốc gia địa

phương đều không tham gia thực hiện, trừ Nhật Bản thì việc đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia có sự tham gia của chính quyền địa phương (tham gia 1/3 kinh phí đầu tư).

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

1.3.1. Đối với pháp luật chuyên ngành Đường sắt

Luật Đường sắt đã thể hiện rõ chủ trương, khuyến khích đầu tư kinh doanh đường sắt, bao gồm cả kết cấu hạ tầng và vận tải. Tuy nhiên luật không quy định nội dung cụ thể cho trường hợp kết cấu hạ tầng kho bãi hàng hay các kết cấu hạ tầng khác tại ga đường sắt.

Quy định về phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm “Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu” hay “Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu” chưa làm rõ được cơ sở để xác định đối tượng kho, bãi hàng thuộc loại nào (Điều 11 Luật Đường sắt). Trên thực tế, sẽ có bãi hàng, kho ga trực tiếp liên quan đến chạy tàu và cũng có bãi hàng, kho ga không trực tiếp liên quan đến chạy tàu tùy vào vị trí, công năng sử dụng theo mùa vụ. Vì vậy, cần bổ sung cơ sở xác định đối tượng tài sản.

Luật Đường sắt đã quy định “Chính phủ quy định Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 1 Điều này; quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư” tại khoản 4, Điều 11. Chính phủ đã ban hành 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.

1.3.2. Đối với pháp luật về đầu tư, quản lý tài sản công

Luật Đầu tư: ngành nghề ưu đãi đầu tư có bao gồm đường sắt (thuộc nhóm “Đầu tư phát triển và vận hành, quản lý công trình kết cấu hạ tầng” theo điều 16 Luật Đầu tư), là đủ cơ sở pháp lý.

Luật quản lý sử dụng tài sản công: không có quy định cụ thể cho đường sắt mà quy định chung cho phân nhóm “hạ tầng giao thông” thuộc loại “Tài sản kết cấu hạ tầng phục vụ lợi ích quốc gia, lợi ích công cộng là các công trình kết cấu hạ tầng kỹ thuật, công trình kết cấu hạ tầng xã hội và vùng đất, vùng nước, vùng biển gắn với công trình kết cấu hạ tầng” (Điều 4 Luật Quản lý, sử dụng tài sản

công). Tài sản công có 8 hình thức để khai thác nguồn lực tài chính gồm: 1. Giao quyền sử dụng tài sản công; 2. Cấp quyền khai thác tài sản công; 3. Cho thuê tài sản công; 4. Chuyển nhượng, cho thuê quyền khai thác, quyền sử dụng tài sản công; 5. Sử dụng tài sản công vào mục đích kinh doanh, liên doanh, liên kết; 6. Sử dụng tài sản công để thanh toán các nghĩa vụ của Nhà nước; 7. Bán, thanh lý tài sản công; 8. Hình thức khác theo quy định của pháp luật.)

1.3.3. Đối với các quy định pháp luật khác

a. Quyết định số 84/2007/QĐ-TTg, quyết định 1129/QĐ-BTC

Quyết định số 84/2007/QĐ-TTg ngày 11/6/2007 quy định về phương thức và mức thu phí, giá thuê sử dụng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư. Đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, mức thu phí sử dụng KCHTĐS là 8% trên doanh thu kinh doanh vận tải đường sắt thực hiện. Đối với cho thuê sử dụng KCHTĐS khác, doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS có trách nhiệm trích 20% tiền thu cho thuê nộp vào NSNN. Khung giá cho thuê ủy quyền cho Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định.

Quyết định số 1129/QĐ-BTC ngày 27/5/2014 ban hành giá tối thiểu cho thuê sử dụng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư. Hiện đang được áp dụng cho thuê nguyên trạng và cho cả trường hợp hợp tác đầu tư và cho thuê (như ga Yên Viên, Đông Anh).

b. Nghị định số 46/2018/NĐ-CP

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.

Về Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đối với kho và bãi hàng: quy định gồm có “kho và bãi chứa hàng hóa chuyên chở bằng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu”, “kho, bãi chứa hàng hóa không trực tiếp liên quan đến chạy tàu”. Tuy nhiên, cần bổ sung nguyên tắc, cơ sở để có thể xác định kho, bãi nào không trực tiếp liên quan đến chạy tàu.

Về Phương thức khai thác tài sản KCHTĐS: quy định có 03 phương thức là “giao cơ quan quản lý trực tiếp tổ chức khai thác”, “cho thuê quyền khai thác” và “chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác”. Trong đó chỉ có phương thức “chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác” có gắn với việc đầu tư nâng cấp, mở rộng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt. Để thực hiện được cả 3 phương thức

này đều có quy định phải lập và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án khai thác tương ứng. Mẫu đề án có quy định tại phụ lục của Nghị định.

Về định giá cho thuê, giá chuyển nhượng quyền khai thác: mới đưa ra nguyên lý, giao cho “Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định giá cho thuê, giá khởi điểm để đấu giá cho thuê quyền khai thác tài sản”, giao cho “Bộ Tài chính hướng dẫn cụ thể”. Bộ Tài chính đã có thông tư hướng dẫn số 47/2018/TT-BTC.

Về khai thác quỹ đất để tạo vốn: Điều 16 có quy định có tính chất nguyên tắc, chưa cụ thể để thực hiện, nhưng cần quy định cụ thể hơn để thực hiện được trên thực tế.

c. Thông tư số 47/2018/TT-BTC

Thông tư số 47/2018/TT-BTC ngày 15/5/2018 hướng dẫn xác định giá cho thuê, giá khởi điểm để đấu giá cho thuê, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông và thủy lợi là cơ sở pháp lý để thực hiện việc xác định giá cho thuê, chuyển nhượng quyền khai thác KCHT đường sắt. Tuy nhiên đến nay chưa áp dụng được do một số nội dung hướng dẫn chưa rõ, không khả thi trên thực tế quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó có kho bãi hàng. Một số vấn đề chưa được hướng dẫn rõ như “chi phí thực tế hợp lý, hợp lệ”, công thức xác định “giá khởi điểm để đấu giá” theo “giá thu cố định”, “giá thu biến đổi”, xác định “doanh thu khai thác vận tải” chưa rõ vào thời điểm nào, giá trị còn lại của tài sản không xác định được do thiếu hồ sơ, ... Những vấn đề này cần tiếp tục được rà soát, chỉnh sửa để áp dụng được vào thực tế.

...

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

Đường sắt truyền thống luôn gắn với sản xuất công nghiệp nặng và cảng biển:

- Các tuyến đường sắt được xây dựng luôn gắn với phục vụ các khu vực sản xuất công nghiệp nặng (khai thác mỏ, quặng), kết nối giữa các đô thị lớn, kết nối khu du lịch lớn (vận chuyển hành khách).

- Đối với việc phát triển đường sắt đến các khu mỏ lớn và cảng biển:

+ Với mục đích vận chuyển hàng hóa nên được xây dựng chuyên dùng, thường là các tuyến đường sắt nhánh kết nối với mạng đường sắt quốc gia.

+ Riêng các tuyến đường sắt nối với các cảng biển, cảng cửa ngõ quốc tế để kết nối đường sắt với đường biển: được xây dựng rất bài bản, có quy hoạch cụ thể để đưa đường sắt tiếp cận tại các cầu cảng, trực tiếp chuyển tải từ toa xe đường sắt xuống tàu biển.

- Cụ ly hợp lý của đường sắt: cự ly vận chuyển từ 300 km đến 800 km là cự ly vận chuyển hợp lý nhất của đường sắt, phù hợp với hành lang Bắc – Nam của Việt Nam và các chặng đi quốc tế.

Hiệu quả sử dụng năng lượng và bảo vệ môi trường là lợi thế của đường sắt trong thời đại mới:

Một số nghiên cứu cho thấy đường sắt tham gia vận chuyển 7-8% hàng hoá nhưng chỉ sử dụng khoảng 2% năng lượng trên toàn thế giới. Đường sắt cũng được cho là phát thải CO² ít nhất so với đường bộ, hàng không, đường thủy. Các tiêu chuẩn về phát thải đang ngày càng được siết chặt hơn với phương tiện đường bộ. Trong khi đó, đầu kéo diesel đường sắt đã giảm phát thải rất nhiều so với trước, đồng thời đầu kéo điện và đầu kéo lai diesel - điện, điện - khí đang tiếp tục phát triển.

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%¹, 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 sẽ rất thích hợp để vận chuyển khối lượng lớn trên đường sắt.

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

Yêu cầu của phát triển KT-XH đối với đường sắt Việt Nam:

Các thông tin và số liệu dưới đây được trích dẫn từ Văn kiện đại hội đảng XIII về phát triển kinh tế - xã hội thời kỳ 2021-2030.

Như đã phân tích, trong giai đoạn tăng trưởng của các quốc gia đang phát triển, khối lượng vận chuyển hàng hoá và hành khách có mức tăng trưởng gấp 1,3 lần đến 1,4 lần tăng trưởng GDP và tại Việt Nam cũng được chứng minh bằng số liệu thống kê chính thức.

Trong giai đoạn tới năm 2030, mục tiêu tăng trưởng GDP là 6,5% hoặc 7% thì tăng trưởng của tổng khối lượng vận chuyển hàng hoá, hành khách tương ứng sẽ ở mức trên dưới 9% thì mới đáp ứng được yêu cầu phát triển và tăng trưởng. Đó là xét trên tổng thể cả quốc gia, còn riêng từng ngành thì sẽ có sự khác biệt tùy theo các điều kiện phát triển và định hướng đầu tư của nhà nước.

Yêu cầu đặt ra với lĩnh vực giao thông vận tải là phải đầu tư, cung ứng đủ năng lực hạ tầng (và phương tiện) để đáp ứng được khối lượng vận chuyển có mức tăng trưởng khoảng 9%/năm. Đối với lĩnh vực đường sắt, hiện tại đang có tăng trưởng âm và để đóng góp được vào mức tăng trưởng chung của toàn ngành thì cần có sự đột phá nhất định về cả hạ tầng và dịch vụ.

Định hướng phát triển các khu vực kinh tế, phân bố không gian như sau:

- *Các vùng Đông Bắc và Tây Bắc:*

Khai thác tối ưu các lợi thế so sánh của mỗi địa phương như: văn hóa đặc sắc đa dạng, tài nguyên rừng, khoáng sản, các cửa khẩu với thị trường lớn... Tập trung khôi phục, trồng rừng, phát triển lâm nghiệp bền vững, cây công nghiệp, cây ăn quả, cây đặc sản, cây dược liệu, chăn nuôi đại gia súc; công nghiệp chế biến nông, lâm sản, khoáng sản; kinh tế cửa khẩu; du lịch. Giữ gìn, phát huy bản sắc văn hóa

¹ Nguồn: <https://www.ibm.com/cloud/learn/containerization>

các dân tộc, giá trị lịch sử, truyền thống. Chú trọng bảo vệ môi trường sinh thái, nhất là rừng phòng hộ đầu nguồn; bảo vệ và sử dụng có hiệu quả nguồn nước các hồ, đập để điều tiết nước sản xuất và sinh hoạt cho vùng Đồng bằng sông Hồng. Xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù chăm lo giáo dục đào tạo, y tế, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; tạo sinh kế, việc làm, định canh, định cư vững chắc cho đồng bào dân tộc thiểu số, nhất là ở vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới. Tăng cường liên kết nội vùng và với vùng Đồng bằng sông Hồng, thủ đô Hà Nội. Bảo vệ chủ quyền, ổn định an ninh biên giới.

- Vùng Đồng bằng sông Hồng:

Đi đầu trong phát triển khoa học, công nghệ đổi mới sáng tạo, kinh tế số và đô thị thông minh; là trung tâm hàng đầu cả nước về dịch vụ giáo dục - đào tạo, chăm sóc sức khỏe chất lượng cao. Phát triển một số ngành sản xuất và dịch vụ hiện đại: điện tử, sản xuất phần mềm, trí tuệ nhân tạo, sản xuất ô tô, các dịch vụ thương mại, logistics, tài chính, du lịch, viễn thông, an toàn thông tin... Hình thành các trung tâm đổi mới sáng tạo. Phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, kể cả hạ tầng cứng, mềm, hạ tầng số, đường bộ, đường sắt, hàng không và các đầu mối liên kết giao thông quan trọng. Phát triển hạ tầng và nâng cao hiệu quả kinh tế đô thị. Tiếp tục xây dựng khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh trở thành trung tâm kinh tế biển; là cửa ngõ, động lực phát triển vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ gắn với cảng quốc tế Lạch Huyện.

- Vùng Bắc Trung Bộ:

Đẩy mạnh phát triển một số ngành công nghiệp có lợi thế: công nghiệp lọc hóa dầu, luyện kim, phát triển kinh tế biển, du lịch, nông nghiệp công nghệ cao. Hạn chế tối đa ảnh hưởng của thiên tai lũ bão, hạn hán, bảo vệ môi trường sinh thái; ứng phó có hiệu quả với biến đổi khí hậu. Phát triển các cảng biển chuyên dụng gắn với các khu liên hợp công nghiệp; nuôi trồng, khai thác, chế biến hải sản, dịch vụ hậu cần và hạ tầng nghề cá.

- Vùng Nam Trung Bộ và Tây Nguyên:

Phát triển mạnh công nghiệp có lợi thế: công nghiệp chế biến nông lâm sản, khai thác, chế biến bô-xít, công nghiệp lọc hóa dầu, năng lượng sạch, năng lượng tái tạo; phát triển mạnh kinh tế biển, dịch vụ hậu cần và hạ tầng nghề cá; phát triển các trung tâm du lịch lớn, tăng cường kết nối giữa các địa phương để hình thành các chuỗi du lịch giữa các tỉnh ven biển và các tỉnh Tây Nguyên ... Nâng cấp các tuyến giao thông kết nối các tỉnh Tây Nguyên với các địa phương,

đô thị ven biển. Phát triển cảng biển nước sâu trung chuyên quốc tế. Cơ cấu lại ngành nông nghiệp, lâm nghiệp, du lịch, xây dựng chuỗi giá trị bền vững và hiệu quả cao; nâng cao năng suất, hiệu quả cây công nghiệp, chăn nuôi, khai thác, nuôi trồng thủy hải sản gắn với công nghiệp chế biến. Xây dựng thương hiệu những sản phẩm nông nghiệp, du lịch nổi tiếng. Hạn chế tối đa ảnh hưởng của thiên tai bão lũ, hạn hán, bảo vệ môi trường sinh thái; ứng phó có hiệu quả với biến đổi khí hậu. Khôi phục và phát triển kinh tế rừng, phát triển xanh, chống sa mạc hóa Tây Nguyên, sạt lở bờ sông, bờ biển miền Trung.

- Vùng Đông Nam Bộ:

Phát triển năng động, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, đầu tàu phát triển kinh tế của cả nước; tiếp tục là động lực liên kết, lan tỏa sang các vùng khác; đi đầu trong hội nhập, mở rộng giao thương. Phát triển khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, kinh tế số. Phát triển có hiệu quả các đô thị lớn và vùng Tp. Hồ Chí Minh; đi đầu phát triển trong một số ngành sản xuất và dịch vụ tiên tiến, nhất là công nghiệp điện tử, sản xuất phần mềm, khai thác, chế biến dầu khí, các dịch vụ thương mại, logistics, tài chính, du lịch, viễn thông, an toàn thông tin ...; phát triển mạnh cây công nghiệp, cây ăn quả, chăn nuôi, hình thành các vùng chuyên canh tập trung gắn với công nghiệp chế biến; nâng cấp và xây dựng mới một số cảng biển, sân bay, hệ thống hạ tầng giao thông đô thị hiện đại ... Phát triển cảng biển container quốc tế, dịch vụ hậu cần cảng biển, dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải.

- Vùng Đồng bằng sông Cửu Long:

Đẩy mạnh liên kết phát triển với vùng Đông Nam Bộ và Tp. Hồ Chí Minh. Khai thác lợi thế, phát triển có hiệu quả sản xuất lương thực, thủy sản, hoa quả gắn với công nghiệp chế biến, thị trường tiêu thụ, xây dựng thương hiệu sản phẩm. Xây dựng mạng đô thị tạo động lực cho phát triển. Chú trọng đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, nhất là giao thông kết nối với vùng Đông Nam Bộ và Tp. Hồ Chí Minh, thủy lợi phục vụ tái cơ cấu nông nghiệp. Phát triển du lịch sinh thái, du lịch biển và du lịch văn hóa lễ hội, dịch vụ và kinh tế biển, đảo. Phát triển năng lượng tái tạo. Chú trọng đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Tăng cường năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; giải quyết vấn đề sạt lở bờ sông, bờ biển. Tập trung xây dựng phát triển Phú Quốc thành trung tâm dịch vụ, du lịch sinh thái biển mạnh mang tầm quốc tế; kết nối với các trung tâm kinh tế lớn trong khu vực và thế giới.

- Phát triển kinh tế biển:

Phát triển bền vững kinh tế biển theo các chuẩn mực quốc tế, kiểm soát khai thác tài nguyên biển, phục hồi hệ sinh thái biển, gắn liền với bảo đảm quốc phòng, an ninh, giữ vững độc lập chủ quyền toàn vẹn lãnh thổ và nâng cao đời sống nhân dân vùng biển, đảo. Hoàn thiện cơ chế quản lý tổng hợp và thống nhất về biển, nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật trên biển. Ưu tiên phát triển các ngành kinh tế biển, nhất là du lịch, dịch vụ biển, kinh tế hàng hải, khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác, nuôi trồng và khai thác hải sản, công nghiệp ven biển, năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới. Tập trung xây dựng và nhân rộng các mô hình khu kinh tế, khu công nghiệp sinh thái ven biển gắn với hình thành phát triển đô thị và phát triển các trung tâm kinh tế biển mạnh. Tăng cường bảo vệ các hệ sinh thái, đa dạng sinh học biển; nâng cao hiệu quả khai thác tài nguyên biển. Thiết lập bộ cơ sở dữ liệu số hóa về biển, đảo, bảo đảm tính tích hợp, chia sẻ và cập nhật. Nâng cao năng lực dự báo, cảnh báo thiên tai, động đất, sóng thần, quan trắc, giám sát môi trường biển, biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Có biện pháp phòng, tránh, ngăn chặn, hạn chế tác động của triều cường, xâm nhập mặn, xói lở bờ biển. Đến năm 2030, quy mô kinh tế của 28 tỉnh, thành phố ven biển ước đạt 65 - 70% GDP cả nước. Các đảo có người dân sinh sống có hạ tầng kinh tế - xã hội cơ bản đầy đủ, đặc biệt là điện, nước ngọt, thông tin liên lạc, y tế, giáo dục...

Như vậy, từ định hướng phân bố không gian phát triển KT-XH của 6 vùng và khu vực kinh tế biển, yêu cầu đặt ra đối với quy hoạch mạng lưới đường sắt Việt Nam là: tập trung phát triển để phục vụ hiệu quả cho 2 trung tâm kinh tế là Đồng bằng Sông Hồng và Đông Nam Bộ, kết nối với quốc tế qua vùng Đông Bắc, Tây Bắc và ra biển; tăng cường kết nối các vùng còn lại đến 2 trung tâm kinh tế; phát triển kết nối đường sắt dọc và ngang cho khu vực Tây Nguyên - Miền Trung.

Xác định vai trò, chức năng của đường sắt:

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.

Yêu cầu về phân bố không gian của kết cấu hạ tầng đường sắt:

Trong số 4 vùng kinh tế đã có đường sắt kết nối, cần tăng cường các nhánh đường sắt kết nối đến các đầu mối vận tải là các cảng biển lớn, đô thị lớn, nâng cấp các ga lớn để nối đường sắt chuyên dùng đến các khu kinh tế, khu công nghiệp dọc tuyến đường sắt hiện có.

Đối với 2 vùng kinh tế còn lại là Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên chưa có đường sắt, cũng cần thiết có lộ trình phù hợp khả năng nguồn lực để quy hoạch đường sắt kết nối đến đáp ứng tiềm năng sản xuất lớn về nông nghiệp, thủy sản và lâm nghiệp.

Về các giải pháp phát triển vận tải, dịch vụ đường sắt:

Phát triển vận tải, dịch vụ đường sắt phải gắn với phát triển dịch vụ logistics cảng biển, cửa khẩu và dịch vụ du lịch, coi đó là đối tượng chính để liên kết phát triển cho đường sắt. Mô hình tổ chức quản lý, khai thác đường sắt có vai trò quan trọng nhất để đảm bảo phát triển tích cực vận tải và dịch vụ đường sắt sau khi thực hiện đầu tư hạ tầng.

Kết nối đường sắt với cảng biển, cảng hàng không cần được thực hiện từ cả 2 phía: ga đường sắt cần chuẩn bị sẵn sàng cho đường bộ và đường sắt chuyên dùng kết nối vào; cảng biển, cảng hàng không, cảng cạn, đường sắt đô thị phải được quy hoạch có bố trí không gian cho đường bộ, đường sắt chuyên dùng trên phạm vi ranh giới.

Yêu cầu giảm chi phí logistics đối với đường sắt Việt Nam:

Chi phí logistics tại Việt Nam đang được đánh giá là cao so với nhiều quốc gia khác (năm 2021 là 16,8% GDP so với mức của thế giới là 10,6%¹). Nguyên nhân được cho rằng giá cước vận tải cao (ngoài ra các chi phí khác cũng cao như lưu trữ hàng hóa, bao bì, đóng gói, kho bãi, luân chuyển hàng hóa, làm thủ tục hải quan...). Để giảm chi phí vận tải, cần phát triển hơn nữa các phương thức vận tải có chi phí rẻ hơn đường bộ như đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển.

Trong đó thì đường biển đang phát huy lợi thế ở các chặng quốc tế và nội địa ven biển (đối với hàng hóa có thể đi được bằng đường biển), đường thủy nội địa cũng phát triển ở khu vực ĐBSCL là khu vực có lợi thế tự nhiên. Để tiếp

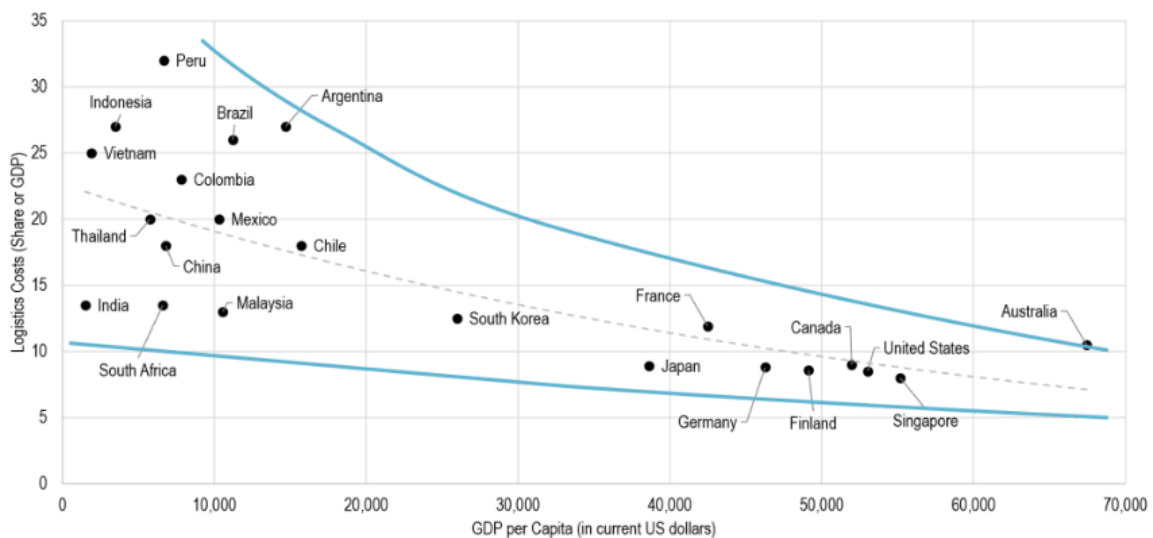
¹ Nguồn: <https://baochinhphu.vn/chi-phi-logistics-thach-thuc-xuat-nhap-khau-102220520195404604.htm>

tục phát huy lợi thế của đường biển, đường thủy nội địa thì cần tăng cường kết nối đường bộ, đường sắt đến cảng biển, cảng thủy nội địa.

Riêng đối với đường sắt, có thể trở thành phương thức vận tải độc lập, cũng có thể tham gia vào vận tải đa phương thức để tự nó hoặc góp phần giảm chi phí vận tải do đặc tính của vận tải đường sắt có chi phí rẻ hơn đường bộ nếu đáp ứng điều kiện cụ thể từ trung bình đến dài và khối lượng đủ lớn.

Trong bối cảnh đường biển, đường thủy phải phụ thuộc vị trí có điều kiện tự nhiên (khó can thiệp nhân tạo), đường bộ có chi phí vận tải cao và sẽ đến lúc chạm giới hạn quỹ đất (không thể mở rộng vô hạn) thì phát triển đường sắt là phương thức lâu dài, bền vững hơn cả để giảm chi phí vận tải trên phạm vi toàn mạng lưới.

Một nghiên cứu của Worldbank cho thấy các quốc gia có đường sắt phát triển (châu Âu, Mỹ) thường có chi phí logistics/GDP thấp hơn so với các quốc gia chưa phát triển đường sắt (châu Á, châu Phi).



Logistics Costs and Economic Development

Source: World Bank for GDP data. Various sources for logistics costs.

Nhận xét:

Tại Việt Nam, có thể thấy rõ nhất về chênh lệch chi phí vận tải hàng hóa giữa đường bộ với đường sắt trên chặng từ TP. Hồ Chí Minh đến Hà Nội/Hải Phòng.

Ngoài ra, 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.

Như vậy, áp lực giảm chi phí logistics về vận tải được đặt ra cho đường biển, đường thủy nội địa đối với các khu vực ven biển và ĐBSCL, còn lại các khu vực khác thì chỉ có thể trông cậy vào sự đột phá của đường sắt.

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

Hàng hóa truyền thống của đường sắt ổn định và giảm dần

Các mặt hàng truyền thống có khối lượng lớn được đường sắt đảm nhận vận chuyển từ trước tới nay gồm có quặng các loại, than đá, xăng dầu, xi măng, vật liệu xây dựng khác, ... đều thuộc nhóm hàng rời. Tới nay, mặt hàng quặng, than đã giảm đáng kể do chính sách hạn chế xuất khẩu quặng thô. Các mặt hàng vật liệu xây dựng như xi măng, sắt thép cũng không còn sử dụng đường sắt làm phương thức vận chuyển chính do sự dịch chuyển cung cầu của sản xuất – tiêu dùng, rất nhiều cơ sở sản xuất phân bố khắp cả nước nên cự ly vận chuyển ngắn và phù hợp với đường bộ hơn.

Mặt khác, do chất lượng đường bộ đã tốt hơn trước nhiều, tốc độ vận chuyển tăng lên đáng kể nên nhiều mặt hàng đi cự ly ngắn và trung bình cũng chuyển dịch sang đường bộ như nông sản xuất khẩu, máy móc thiết bị nhập khẩu, ...

Nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng công ten nơ đang tăng lên

Hiện tại, vận chuyển hàng hóa đường sắt bằng container đang được khai thác trên hành lang Bắc – Nam cho chặng nội địa và chặng liên vận quốc tế. Chặng nội địa giữa ga Sóng Thần và ga các Giáp Bát/Yên Viên/Đông Anh. Chặng quốc tế được gom từ ga Yên Viên đi qua ga Đồng Đăng.

Nhu cầu công ten nơ hóa đang tăng lên, nhiều thời điểm khi nhu cầu tăng cao thiếu cả toa xe chuyên dụng và vỏ công ten nơ

Theo dự thảo Báo cáo quy hoạch hệ thống cảng cạn (đang lập), nhu cầu vận tải container đường biển Việt Nam cũng như khối lượng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam tiếp tục có sự tăng trưởng mạnh, mặc dù ảnh hưởng của dịch bệnh Covid, nhưng sản lượng hàng container Xuất và Nhập năm 2020 vẫn tăng trưởng cao hơn so với năm 2019. Theo số liệu dự báo 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), trong đó hàng xuất nhập khẩu khoảng 309 – 355 triệu tấn (25,8 – 29,6 triệu TEU). Theo số liệu kim ngạch xuất nhập

khẩu theo phương thức vận tải, và số liệu khảo sát tại các cửa khẩu, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container qua các cửa khẩu đường bộ kết nối với Trung Quốc chiếm khoảng 67%, kết nối với Lào chiếm khoảng 55%, kết nối với Campuchia khoảng 89,5%.

Sản lượng hàng hóa liên vận quốc tế do Ratraco thực hiện liên tục tăng trong năm 2021, dự kiến đạt 946.000 tấn, tăng 300% so với cùng kỳ 2020. Trong đó, lượng container xuất nhập khẩu 11 tháng thực hiện được 11.247 container, tăng 137% so với cùng kỳ 2020.

Từ giữa năm 2021 đến 2022, lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu giữa Việt Nam - Trung Quốc qua cửa khẩu đường sắt ga Đồng Đăng tăng trưởng mạnh. Năm 2021 tăng trưởng 84% so với năm 2020; 3 tháng đầu năm 2022, sản lượng tăng gần gấp đôi cùng kỳ 2021. Xu hướng thời gian tới tiếp tục tăng cao.

Hàng xuất, nhập khẩu vận chuyển bằng đường sắt qua cửa khẩu ga Đồng Đăng thời gian qua tăng trưởng khoảng 200%. Hiện ngoài một số mặt hàng chính xuất đi Trung Quốc, châu Âu, có thêm các mặt hàng quá cảnh từ Lào, Thái Lan.

Nhu cầu về mở rộng quy mô, năng lực kho bãi hàng đường sắt

Hiện nay vẫn tồn tại các hạn chế về cơ sở hạ tầng đường sắt tại các khu vực trọng điểm (Đồng Đăng; Yên Viên - Đông Anh) khi Đường sắt Việt Nam gia tăng vận chuyển đường sắt liên vận quốc tế như năng lực đón, lập và giải thể tàu liên vận quốc tế; hệ thống kho bãi tại các khu vực quá tải gây tắc nghẽn vào một số thời điểm nhất định. Tại các KCN lớn phía Bắc như KCN Bắc Giang, Bắc Ninh, Thái Nguyên không có ga hàng hóa đường sắt hoặc không đủ điều kiện để tổ chức khai thác hàng xuất nhập khẩu dẫn đến việc khách hàng phải tổ chức đưa hàng về xếp dỡ tại bãi hàng ga Đồng Đăng, ga Yên Viên làm phát sinh thêm chi phí cũng như thời gian làm thủ tục xuất nhập hàng hóa. Ngoài ra, hệ thống đường sắt của Trung Quốc và các nước châu Âu được thiết kế theo khổ đường ray tiêu chuẩn 1.435 mm, trong khi đường sắt Việt Nam dùng khổ đường ray là 1.000 mm. Tuy nhiên, riêng đoạn từ Yên Viên đến ga Đồng Đăng là đường lồng, tức là gồm cả khổ đường ray 1.435 mm và 1.000 mm. Do đó, nếu hàng xuất khẩu từ phía Nam đưa về Yên Viên để chuyển sang toa tàu Trung Quốc thì không cần sang tải tại Đồng Đăng mà sẽ chạy thẳng qua Trung Quốc. Còn nếu tàu từ miền Nam chạy thẳng lên Đồng Đăng thì sang tải ở ga Đồng Đăng.

Dịp trước và sau Tết, hàng xuất, nhập khẩu về ga nhiều, nhất là hàng từ Trung Quốc, trong khi năng lực bãi hàng chỉ chứa được khoảng 400 container nên thường xuyên ùn ứ. Còn tại ga Đồng Đăng, ga chính cũng kín đầy các toa xe từ Trung Quốc sang chờ làm thủ tục hải quan, giải phóng hàng.

Tuy nhiên, khó khăn hiện nay là dung lượng đường để chứa toa xe và tổ chức xếp dỡ hàng hóa rất hạn chế. Một đường xếp dỡ chỉ chứa được 6 toa xe, ảnh hưởng đến tiến độ xếp - dỡ hàng, giải phóng hàng. Đường sắt trong ga chính cũng ngắn nên việc tổ chức vận tải giữa hai ga biên giới gặp nhiều khó khăn. Có thời điểm ga chỉ tiếp nhận được 3 - 4 đôi tàu/ngày do hết đường chứa toa xe, không có đường đón tàu.

Đường sắt đề xuất đầu tư đồng bộ, ngoài các ga liên vận quốc tế như Đồng Đăng, Lào Cai, cần đầu tư nâng cấp các ga để phát huy hiệu quả toàn mạng lưới như ga Vật Cách (thay thế ga Hải Phòng đã có kế hoạch di dời), Kép (Bắc Giang), Kim Liên (Đà Nẵng), Diêu Trì (Quy Nhơn), Sóng Thần (Bình Dương)... Các hạng mục chủ yếu là làm đường ga, bãi hàng container, mở rộng bãi hàng, nâng cấp kho...

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 (đang trình Quốc Hội) 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 (1) và đoạn Bắc Hồng – Văn Điển tránh về phía Tây trung tâm thủ đô Hà Nội.

(1) Tuyến Hà Nội -TP. Hồ Chí Minh: dài 1726 km, là tuyến đường đơn, khổ 1.000mm, chạy theo trục Bắc - Nam, nối liền các đô thị lớn và các khu công nghiệp, bao gồm Hà Nội, Nam Định, Thanh Hóa, Vinh, Huế, Đà Nẵng, Nha Trang, Quy Nhơn, Biên Hòa và thành phố Hồ Chí Minh. Tuyến đóng vai trò huyết mạch, chủ chốt trong phát triển kinh tế trên trục chính Bắc - Nam.

Tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh đã được lập quy hoạch chi tiết, phê duyệt tại quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 9/7/2015 với tên gọi “Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam”. Quy hoạch đặt mục tiêu “khai thác với vận tốc bình quân 80-90 km/h với tàu khách, 50-60 km/h với tàu hàng; năng lực vận tải đạt 15-16 triệu hành khách/năm, 5-6 triệu tấn hàng/năm; năng lực thông qua ≥ 25 đôi tàu/ngày.đêm”. Đối với phần ga đường sắt, có các hạng mục như: Kéo dài đường 18 ga đảm bảo chiều dài sử dụng của ga $L \geq 400$ m; Đặt thêm đường số 3 đối với các ga hiện tại chỉ có 2 đường tại 07 ga; Mở 8 ga mới tại các khu gian hạn chế năng lực thông qua; Nâng cấp, cải tạo ga khách, ga hàng hóa, bãi hàng, kết nối cảng biển phù hợp nhu cầu thực tế. Đến nay đang triển khai từng bước các dự án cải tạo nâng cấp các công trình trên tuyến.

- Trên tuyến có 171 ga (có 20 ga có hoạt động vận chuyển hành khách, hàng hóa thường xuyên), cự ly bình quân giữa các ga là 10,4 km; 1452 cầu lớn nhỏ, trong đó nhiều cầu có tuổi thọ trên 100 năm; 27 hầm đường sắt, hầu hết đã được xây dựng từ thời Pháp có khổ giới hạn hẹp nên tốc độ khai thác bị hạn chế; 1059 đường ngang và rất nhiều lối đi tự mở; một số nút thắt cổ chai như đèo Khe Nét, Hải Vân, khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyện... làm giảm khả năng khai thác vận tải.

- Về kỹ thuật: có nhiều đoạn tuyến đi qua các vùng địa hình, địa chất phức tạp, núi non hiểm trở nên có nhiều đường cong và bán kính đường cong nhỏ; độ dốc lớn (có nơi lên đến 18‰). Kiến trúc tầng trên: ray hổng, đặc biệt là ray mòn nhiều. Tà vẹt có nhiều chủng loại và số tà vẹt hổng nhiều. Hệ thống thông tin tín hiệu lạc hậu (trừ một số đoạn, ga trên tuyến đã được đầu tư hiện đại hóa), chưa đồng bộ.

(2) Tuyến Hà Nội - Đồng Đăng: dài 167 km, là tuyến đường lồng, tuyến đi qua 4 tỉnh thành Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang, Lạng Sơn. Tuyến kết nối với tuyến đường sắt Nam Ninh - Bằng Tường của Trung Quốc.

Tuyến Hà Nội – Đồng Đăng chưa có nghiên cứu quy hoạch chi tiết.

- Trên tuyến có: 21 ga, cự ly bình quân giữa các ga là 7,9 km, 45 cầu lớn nhỏ, 8 hầm đường sắt, 82 đường ngang và rất nhiều lối đi tự mở.

- Về kỹ thuật: tuyến chạy qua khu vực miền núi, nên có nhiều đường cong và đường cong có bán kính nhỏ; độ dốc lớn (có nơi lên đến 18‰).

Kiến trúc tầng trên: nhiều ray hổng, đặc biệt là ray mòn nhiều; Tà vẹt có nhiều chủng loại và số tà vẹt hổng nhiều, nền đá bản, chiều dày nền đá 15-20cm;

ghi mòn, lưỡi ghi sút mẻ nhiều Hệ thống thông tin tín hiệu lạc hậu, chưa đồng bộ.

(3) Tuyến Bắc Hồng - Văn Điển (thuộc đầu mối Hà Nội): dài 38,7 km, khổ đường 1000 mm. Tuyến có chức năng kết nối giữa tuyến Hà Nội - TP. HCM ở phía Nam sông Hồng với các tuyến ở phía Bắc sông Hồng để tránh đi xuyên tâm thủ đô nên không có ga nào trên tuyến này.

- Về kỹ thuật: tuyến chạy qua khu vực bằng phẳng ven đô, có nền móng tốt. Theo quy hoạch, tuyến sẽ được chuyển đổi thành đường sắt đô thị (tuyến số 6) sau khi đầu tư xây dựng tuyến đường sắt quốc gia mới tránh phía Tây thủ đô (Ngọc Hồi – Thạch Lỗi) thay cho tuyến Bắc Hồng – Văn Điển.

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

Cơ sở vật chất tại các khu ga phục vụ vận tải hàng hóa chủ yếu gồm đường đón gửi tàu, đường xếp dỡ, bãi hàng, kho hàng và thiết bị xếp dỡ. Trong đó, các hạng mục phụ thuộc diện tích khu ga và cách bố trí không gian khu ga là đường đón gửi tàu, đường xếp dỡ, kho hàng, bãi hàng. Hạng mục thiết bị xếp dỡ ít phụ thuộc vào không gian và cách bố trí mặt bằng ga vì có thể di động, điều động linh hoạt.

Giai đoạn từ 2018, nguồn vốn trung hạn có bố trí đầu tư cải tạo nâng cấp 30 nhà ga, mở mới 7 ga gồm có tuyến Bắc – Nam và các tuyến phía Bắc. Trong đó đến hết năm 2022 đã đầu tư một số hạng mục như nhà ga, ke ga, mái che, cầu vượt, khu vệ sinh, ... tại các ga trong đó có các ga lớn như ga Ninh Bình, Bỉm Sơn, Thanh Hóa, Vinh, Diêu Trì ... Từ năm 2023 sẽ tiếp tục đầu tư một số hạng mục phục vụ hàng hóa tại ga như đường xếp dỡ, bãi hàng, kho ga, ...¹

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

¹ Căn cứ các quyết định phê duyệt dự án đầu tư: 2878/QĐ-BGTVT năm 2018, 1976/QĐ-TTg năm 2019, 2114/QĐ-BGTVT năm 2019, 1225/QĐ-BGTVT năm 2021, 1241/QĐ-TTg năm 2021, 993/QĐ-BGTVT năm 2022, 1005/QĐ-TTg năm 2022, 1011/QĐ-BGTVT năm 2022.

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 và kho ga đường sắt: Kho hàng và bãi hàng do Tổng công ty ĐSVN trực tiếp quản lý, ký hợp đồng cho thuê với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

- 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 các tuyến đường sắt

TT	Tên tuyến	Diện tích kho (m ²)	Diện tích bãi (m ²)
1	Tuyến Hà Nội – Hải Phòng	612,5	18.084
2	Tuyến Yên Viên – Lào Cai	3.378	68.703
3	Tuyến Hà Nội – TP. Hồ Chí Minh	19.545,44	318.096,80
4	Tuyến Hà Nội – Đồng Đăng	8.600	157.173
5	Tuyến Kép – Hạ Long – Cái Lân	1.455	20.659
6	Tuyến Đông Anh – Quán Triều	679	12.000
7	Tuyến Bình Thuận – Phan Thiết	117	4.599
8	Tuyến Diêu Trì – Quy Nhơn	361	1.560
9	Tuyến Cầu Giát – Nghĩa Đàn	0	8.099
10	Tuyến Phó Lu – Xuân Giao A	0	300

11	Tuyến Mai Pha – Na Dương	0	850
Tổng:		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 sắt¹:

Thống kê đến cuối năm 2020, các tài sản là công trình, kiến trúc do Nhà

¹ 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

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 thác kinh doanh cần phải đầu tư sửa chữa, cải tạo và nâng cấp. Tuy vậy, trong nhiều năm qua, chi phí bảo trì, sửa 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 đỗ 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. Do đó, để đảm bảo thống nhất trong công tác quản lý, sử dụng và khai thác tài sản, giải pháp tốt nhất là giao các ga đường sắt cho Tổng công ty ĐSVN theo hình thức tính đầu tư vốn NN tại doanh nghiệp. Trường hợp giao cho đơn vị khác quản lý tài sản Nhóm 1, cần có các cơ chế, chính sách phù hợp để xử lý các tài sản Nhóm 2, đảm bảo quyền lợi và điều kiện để đầu tư, khai thác của Tổng công ty ĐSVN và các đơn vị được giao quản lý tài sản trên cùng mặt bằng ga.

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 8 ga

thuộc hành lang Bắc - Nam là: Đà Nẵng, Đồng Đăng, Giáp Bát, Yên Viên, Đà Nẵng, Sóng Thần (ngoài ra còn có ga Lào Cai, Hải Phòng, Hải Phòng cảng)¹. Hiện tại, 05 ga Đồng Đăng, Yên Viên, Lào Cai, Hải Phòng và Hải Phòng cảng có bộ phận Hải quan và cơ quan chức năng thường trực về thủ tục, còn lại 03 ga Giáp Bát, Đà Nẵng và Sóng Thần 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 chế² 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 lớn³ nhưng cũng hạn chế ở số lượng đường xếp dỡ tàu 1435mm⁴, 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.

- Ga Giáp Bát: kết nối đường bộ bị hạn chế do nằm trong khu vực đô thị, diện tích kho bãi cũng hạn chế⁵, 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 lớn⁶, 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, Ngọc Hồi, Kim Liên, Diêu Trì, Trảng Bom.

+ Ga Kép: vị trí ở ranh giới tỉnh Bắc Giang – Lạng Sơn, có 4 đường xếp dỡ

¹ Phụ lục 3 của hiệp định SMGS tại Website của OSJD (<https://osjd.org/ru/8974/page/106077?id=2227>)

² 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.

³ Có 2 bãi container 17.000 m² và 5.500 m².

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

⁵ 7.500 m² bãi, 3.700 m² kho.

⁶ Tổng diện tích 7 bãi chỉ là 15.145 m².

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 lớn¹, 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 hàng².

+ 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 dỡ³,... Do đó, dẫn đến khả năng khai thác gặp nhiều khó khăn chưa đáp ứng được nhu cầu hiện nay cũng như trong tương lai.

Bảng 2.2. Hệ thống kho, bãi tại các ga trên tuyến đường sắt Bắc – Nam

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
Đoạn Hà Nội – Vinh							

¹ Chỉ có 4 đường xếp dỡ, bãi hàng 9.000 m²

² Có 2 đường xếp dỡ, 10.000 m² bãi.

³ 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.

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
1	Ga Hà Nội	Ga hành khách (Lập tàu khách)	11	330	4864		Ga thành phố
2	Ga Giáp Bát	Ga hàng hóa (Lập tàu hàng)	14	3384	2768		Ga khu đầu mối Hà Nội
3	Ga Văn Điển	Ga hàng hóa	4	780	1180		Ga khu đầu mối Hà Nội
4	Ga Thường Tín	Ga kỹ thuật	3	247,5	900		
5	Ga Chợ Tía	Ga kỹ thuật	2				
6	Ga Phú Xuyên	Ga kỹ thuật	3				
7	Ga Đồng Văn	Ga kỹ thuật	3	33	1005	Bê tông	
8	Ga Phú Lý	Ga hỗn hợp (Trung gian)	4	246	2600	Bê tông nhựa	
9	Ga Bình Lục	Ga kỹ thuật	3		675	Đất	
10	Ga Cầu Hố	Ga kỹ thuật	3		1000	Đất	
11	Ga Đặng Xá	Ga kỹ thuật	3		800	Đất	
12	Ga Nam Định	Ga hành khách	6	327	1014	Bê tông	Ga thành phố
13	Ga Trình Xuyên	Ga kỹ thuật	4	720	6030	Bê tông nhựa	
14	Ga Núi Gôi	Ga kỹ thuật	3		150	Đất	
15	Ga Cát Đằng	Ga kỹ thuật	2				
16	Ga Ninh Bình	Ga hỗn hợp (Trung gian)	4	720	6089		
17	Ga Cầu Yên	Ga kỹ thuật	3		487	Đất	
18	Ga Ghềnh	Ga kỹ thuật	3		1500	Đất	
19	Ga Đồng Giao	Ga kỹ thuật + hàng hóa (Trung gian)	5		1718	Đất	Ga thị trấn
20	Ga Bím Sơn	Ga hỗn hợp	6		5027	Bê tông nhựa	Ga thị xã
21	Ga Đò Lèn	Ga kỹ thuật	3	15	600	Đất	
22	Ga Nghĩa Trang	Ga kỹ thuật	3		400	Đất	
23	Ga Thanh Hóa	Ga hỗn hợp (Trung gian)	6	872	4810	Bê tông nhựa	Ga thành phố
24	Ga Yên Thái	Ga kỹ thuật	3		1800	Cấp phối	
25	Ga Minh Khôi	Ga kỹ thuật	3		600		

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
26	Ga Thị Long	Ga kỹ thuật	3		400	Đất	
27	Ga Văn Trai	Ga kỹ thuật	3		400	Đất	
28	Ga Khoa Trường	Ga kỹ thuật	3		400	Đất	
29	Ga Trường Lâm	Ga kỹ thuật	4		7264	Bê tông nhựa	
30	Ga Hoàng Mai	Ga kỹ thuật	4				
31	Ga Cầu Giát	Ga kỹ thuật + hàng hóa (Trung gian)	7		4519,4		Ga thị trấn
32	Ga Yên Lý	Ga kỹ thuật	2				
33	Ga Chợ Sy	Ga kỹ thuật	3		6223,9		
34	Ga Mỹ Lý	Ga kỹ thuật	3		2820,5		
35	Ga Quán Hành	Ga kỹ thuật	5		315		
36	Ga Vinh	Ga hành khách + hàng hóa (Khu đoạn)	7	843.3	6633		Ga thành phố
Đoạn Vinh – Nha Trang							
37	Ga Yên Xuân	Ga kỹ thuật			750		
38	Ga Yên Trung	Ga kỹ thuật		466,5	3560		
39	Ga Đức Lạc	Ga kỹ thuật			7166		
40	Ga Yên Duệ	Ga kỹ thuật			5260		
41	Ga Hòa Duyệt	Ga kỹ thuật					
42	Ga Thanh Luyện	Ga kỹ thuật			3057		
43	Ga Chu Lễ	Ga kỹ thuật			5283		
44	Ga Hương Phố	Ga kỹ thuật			11079		
45	Ga Phúc Trạch	Ga kỹ thuật			5500		
46	Ga La Khê	Ga kỹ thuật			7500		
47	Ga Tân Ấp	Ga kỹ thuật			6000		
48	Ga Đông Chuối	Ga kỹ thuật					
49	Ga Kim Lũ	Ga kỹ thuật					
50	Ga Đông Lê	Ga kỹ thuật			4860		
51	Ga Ngọc Lâm	Ga kỹ thuật					
52	Ga Lạc Sơn	Ga kỹ thuật					
53	Ga Lệ Sơn	Ga kỹ thuật					
54	Ga Minh Lệ	Ga kỹ thuật			1362		
55	Ga Thọ Lộc	Ga kỹ thuật			2500		

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
56	Ga Hoàn Lão	Ga kỹ thuật			1200		
57	Ga Phúc Tự	Ga kỹ thuật			1877		
58	Ga Đồng Hới	Ga hành khách + hàng hóa (Khu đoạn)	4	78	4081		
59	Ga Lê Kỳ	Ga kỹ thuật					
60	Ga Long Đại	Ga kỹ thuật					
61	Ga Mỹ Đức	Ga kỹ thuật		26	1500		
62	Ga Phú Hòa	Ga kỹ thuật					
63	Ga Mỹ Trạch	Ga kỹ thuật		15			
64	Ga Thượng Lâm	Ga kỹ thuật					
65	Ga Sa Lung	Ga kỹ thuật			1800	Đất	
66	Ga Tiên An	Ga kỹ thuật		85,14			
67	Ga Hà Thanh	Ga kỹ thuật			2860	Cấp phối	
68	Ga Đông Hà	Ga hỗn hợp (Trung gian)	7	1107,5	9000	Cấp phối	
69	Ga Quảng Trị	Ga kỹ thuật		3,6	1154	Cấp phối	
70	Ga Diên Sanh	Ga kỹ thuật		22			
71	Ga Mỹ Chánh	Ga kỹ thuật		23,40			
72	Ga Phò Trạch	Ga kỹ thuật			2000	Cấp phối	
73	Ga Hiền Sỹ	Ga kỹ thuật		61			
74	Ga Văn Xá	Ga kỹ thuật			2560	Cấp phối	
75	Ga Huế	Ga hành khách	7	650	3278	Bê tông nhựa	
76	Ga Hương Thủy	Ga kỹ thuật		5,2	2860	Cấp phối	
77	Ga Truồi	Ga kỹ thuật		44			
78	Ga Cầu Hai	Ga kỹ thuật		78,4			
79	Ga Thừa Lư	Ga kỹ thuật		29,12			
80	Ga Lăng Cô	Ga kỹ thuật + hàng hóa (Trung gian)	7	7			Ga chân đèo
81	Ga Hải Vân Bắc	Ga kỹ thuật		167			
82	Ga Hải Vân	Ga kỹ thuật		2,6			
83	Ga Hải Vân Nam	Ga kỹ thuật		12			
84	Ga Kim Liên	Ga kỹ thuật + hàng hóa	4	176	6000	Cấp phối	Ga chân đèo

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
		(Trung gian)					
85	Ga Thanh Khê	Ga kỹ thuật + hàng hóa (Trung gian)	2				Ga khu đầu mối Đà Nẵng
86	Ga Đà Nẵng	Ga hành khách + hàng hóa (Lập tàu)	11	343	1014		
87	Ga Lê Trạch	Ga kỹ thuật		1500			
88	Ga Nông Sơn	Ga kỹ thuật		600			
89	Ga Trà Kiệu	Ga kỹ thuật			800		
90	Ga Phú Cang	Ga kỹ thuật			800		
91	Ga Tam Thành	Ga kỹ thuật					
92	Ga An Mỹ	Ga kỹ thuật			300		
93	Ga Tam Kỳ	Ga kỹ thuật			4800		
94	Ga Diêm Phô	Ga kỹ thuật			600		
95	Ga Núi Thành	Ga kỹ thuật			1080		
96	Ga Trị Bình	Ga kỹ thuật			240		
97	Ga Bình Sơn	Ga kỹ thuật					
98	Ga Đại Lộc	Ga kỹ thuật			200		
99	Ga Quảng Ngãi	Ga hành khách, hàng hóa (Trung gian)	4		2000		
100	Ga Hòa Vinh Tây	Ga kỹ thuật			340		
101	Ga Mộ Đức	Ga kỹ thuật			300		
102	Ga Thạch Trụ	Ga kỹ thuật			1117		
103	Ga Đức Phổ	Ga kỹ thuật			1000		
104	Ga Thủy Trạch	Ga kỹ thuật			300		
105	Ga Sa Huỳnh	Ga kỹ thuật			1200		
106	Ga Tam Quan	Ga kỹ thuật			1000		
107	Ga Bông Sơn	Ga kỹ thuật			1000		
108	Ga Vạn Phú	Ga kỹ thuật			500		
109	Ga Phù Mỹ	Ga kỹ thuật			1200		
110	Ga Khánh Phước	Ga kỹ thuật			1000		
111	Ga Phù Cát	Ga kỹ thuật			560		
112	Ga Bình Định	Ga kỹ thuật		105	600		
113	Ga Diêu Trì	Ga hành khách, hàng	8	361	3980		

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
		hóa (Khu đoạn)					
114	Ga Tân Vinh	Ga kỹ thuật					
115	Ga Vân Canh	Ga kỹ thuật					
116	Ga Phước Lãnh	Ga kỹ thuật					
117	Ga La Hai	Ga kỹ thuật					
118	Ga Xuân Sơn Nam	Ga kỹ thuật					
119	Ga Chí Thạnh	Ga kỹ thuật					
120	Ga Hòa Đa	Ga kỹ thuật			2220	Đất	
121	Ga Tuy Hòa	Ga kỹ thuật			2100	Đất	
122	Ga Đông Tác	Ga kỹ thuật			1440	Đất	
123	Ga Phú Hiệp	Ga kỹ thuật			600	Đất	
124	Ga Hảo Sơn	Ga kỹ thuật			700	Đất	
125	Ga Đại Lãnh	Ga kỹ thuật					
126	Ga Tu Bông	Ga kỹ thuật					
127	Ga Giã	Ga kỹ thuật			80	Đất	
128	Ga Hòa Huỳnh	Ga kỹ thuật			2200	Bê tông	
129	Ga Ninh Hòa	Ga kỹ thuật			5775	Đất	
130	Ga Phong Thạnh	Ga kỹ thuật					
131	Ga Lương Sơn	Ga kỹ thuật					
132	Ga Nha Trang	Ga hành khách, hàng hóa (Khu đoạn)	8		402	Bê tông	
Đoạn Nha Trang – Sài Gòn							
133	Ga Cây Cày	Ga kỹ thuật			1117	Đất, đá	
134	Ga Hòa Tân	Ga kỹ thuật			700	Đất	
135	Ga Suối Cát	Ga kỹ thuật					
136	Ga Ngã Ba	Ga kỹ thuật					
137	Ga Cam Thịnh Đông	Ga kỹ thuật					
138	Ga Cà Rôm	Ga kỹ thuật					
139	Ga Phước Nhon	Ga kỹ thuật					
140	Ga Tháp Chàm	Ga hành khách, hàng	6	518	4434		

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
		hóa (Trung gian)					
141	Ga Hòa Trinh	Ga kỹ thuật					
142	Ga Cà Ná	Ga kỹ thuật			2145		
143	Ga Vĩnh Tân	Ga kỹ thuật					
144	Ga Vĩnh Hảo	Ga kỹ thuật					
145	Ga Sông Lòng Sông	Ga kỹ thuật					
146	Ga Phong Phú	Ga kỹ thuật					
147	Ga Sông Mao	Ga kỹ thuật			3000		
148	Ga Châu Hanh	Ga kỹ thuật					
149	Ga Sông Lũy	Ga kỹ thuật					
150	Ga Long Thạnh	Ga kỹ thuật					
151	Ga Ma Lâm	Ga kỹ thuật			700		
152	Ga Bình Thuận (Mương Mán cũ)	Ga hành khách, hàng hóa (Trung gian)	7				
153	Ga Suối Vận	Ga kỹ thuật					
154	Ga Sông Phan	Ga kỹ thuật					
155	Ga Sông Dinh	Ga kỹ thuật					
156	Ga Suối Kiệt	Ga kỹ thuật			2800		
157	Ga Gia Huynh	Ga kỹ thuật			1000		
158	Ga Trần Táo	Ga kỹ thuật			200		
159	Ga Gia Ray	Ga kỹ thuật					
160	Ga Bảo Chánh	Ga kỹ thuật					
161	Ga Long Khánh	Ga kỹ thuật					
162	Ga Dầu Giây	Ga kỹ thuật					
163	Ga Trung Hoà	Ga kỹ thuật					
164	Ga Trảng Bom	Ga kỹ thuật			24900		
165	Ga Hồ Nai	Ga kỹ thuật			5100		
166	Ga Biên Hòa	Ga kỹ thuật			180		
167	Ga Dĩ An	Ga kỹ thuật					
168	Ga Sóng Thần	Ga hàng hóa (Lập tàu hàng)	11	3370	46597		
169	Ga Bình Triệu	Ga kỹ thuật		120			
170	Ga Gò Vấp	Ga kỹ thuật			651		
171	Ga Sài Gòn	Ga hành	6	1027	2002		

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
		khách (Lập tàu khách)					

Nguồn: Báo cáo số liệu nguồn lực KCHT đường sắt 2021 (Cục đường sắt Việt Nam)

Bảng 2.3. Hệ thống kho, bãi tại các ga trên tuyến đường sắt Hà Nội – Đồng Đăng

TT	Tên các ga	Chức năng ga	Số lượng đường ga	Diện tích (m ²)		Kết cấu bãi hàng	Vị trí ga
				Kho	Bãi		
1	Gia Lâm	Ga hỗn hợp	5		1.435	Đất, đá	
2	Yên Viên	Ga hỗn hợp	9	3.600	33.466	Bê tông	Ga đầu mối
3	Từ Sơn	Ga hỗn hợp	3		3.500	Đất, đá	
4	Lim	Ga kỹ thuật	2				
5	Bắc Ninh	Ga hỗn hợp	2		448		
6	Thị Cầu	Ga hỗn hợp	3		7.200	Đất, đá	
7	Sen Hồ	Ga kỹ thuật	3		4.000	Đất	
8	Bắc Giang	Ga hỗn hợp	4	1.000	8.664	Đất	
9	Phố Tráng	Ga kỹ thuật	3		4.660	Đất	
10	Kép	Ga hỗn hợp	9	1.500	34.820	Bê tông, đất	Ga chuyên tuyến
11	Voi Xô	Ga kỹ thuật	2		430		
12	Phố Vĩ	Ga kỹ thuật	2		2.600	Đất	
13	Bắc Lệ	Ga kỹ thuật	2		1.500	Đất	
14	Sông Hóa	Ga kỹ thuật	2		3.050	Đất	
15	Chi Lăng		2		2.000	Đất	
16	Đồng Mỏ		6		2.900	Đất	
17	Bắc Thủy	Ga kỹ thuật	2				
18	Bản Thí	Ga kỹ thuật	2		1.800	Đất	
19	Yên Trạch	Ga kỹ thuật	2		2.500	Đất	
20	Lạng Sơn	Ga hỗn hợp	4		36.200	Bê tông, đất	
21	Đồng Đăng	Ga hỗn hợp	4	2.500	6.000	Bê tông	Ga biên giới

Nguồn: Báo cáo số liệu nguồn lực KCHT đường sắt 2021 (Cục đường sắt Việt Nam)

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 2.4. 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)

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
10	Ga Sóng Thần (đã quá tải)	-	-	-	1,27 tr T
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).

Chi tiết thông tin về hiện trạng năng lực hạ tầng kho bãi hàng tại các ga chính xem tại Phụ lục 1.

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 biển¹.

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 đường sắt chính đều có vị trí gắn liền với những tuyến quốc lộ lớn tại thời điểm được xây dựng. Quá trình đô thị hoá mạnh mẽ tại 05 thành phố trực thuộc trung ương và nhiều thành phố thuộc tỉnh nhưng không kèm theo việc đầu tư bảo vệ không gian đường sắt hoặc di dời ga ra khỏi trung tâm, đồng thời nhiều quốc lộ trở thành đường đô thị đã khiến cho vị trí các ga lớn trở thành nằm giữa trung tâm đô thị đông đúc mà không có giải pháp tổ chức giao thông hiệu quả, đặc biệt là đường bộ kết nối cho xe container vào ga. Hầu hết các ga hàng hoá lớn đều có đường bộ kết nối là đường đô thị hoặc đoạn đường bị bao

¹ 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).

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 về hạ tầng

Trong vấn đề khai thác hiệu quả đường sắt mà cụ thể là khai thác vận tải đường sắt, các tồn tại bất cập về tuyến đường sắt là yếu tố quan trọng hơn cả vì nó mang tính hệ thống trên phạm vi toàn mạng lưới, không dễ khắc phục trong thời gian ngắn và đòi hỏi nguồn lực lớn. Trong khi đó, các tồn tại, bất cập về ga có thể khắc phục được nhanh, tuy nhiên vẫn phải phụ thuộc vào tuyến (ví dụ như tuyến đường sắt đó có sử dụng lâu dài nữa không, có thay đổi vị trí không, ...).

Vì vậy, trong nội dung này, các tồn tại, bất cập về tuyến được nêu ra để có cái nhìn tổng quan về năng lực mạng lưới đường sắt chứ không thuộc phạm vi nghiên cứu đề xuất. Các tồn tại, bất cập tại ga đường sắt mới là nội dung được nghiên cứu đề xuất của đề tài.

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 có những tồn tại, bất cập về hạ tầng, trong đó nổi bật lên là việc chưa khai thác hết năng lực đường đơn do không đồng đều về hạ tầng giữa các đoạn¹:

(1) Tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh:

Hướng tuyến đường sắt qua 21 tỉnh, thành phố và đi qua hầu hết các trung tâm tỉnh, thành phố, các địa phương có xu hướng muốn di dời đường sắt ra khỏi

¹ 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.

các trung tâm đô thị. Ngoài ra trên tuyến còn rất nhiều những nút thắt cổ chai cần được giải quyết như Khe Nét, Hải Vân... ảnh hưởng trực tiếp đến hướng tuyến, an toàn và thị phần vận tải.

Vấn đề kết nối đường sắt với các cảng biển, khu công nghiệp dọc tuyến cũng là vấn đề cần đặc biệt quan tâm khi tuyến đi qua rất nhiều địa phương dọc theo trục Bắc Nam có cảng biển, khu công nghiệp nhưng đến nay không còn duy trì được kết nối đến cảng biển.

(4) Tuyến Hà Nội - Đồng Đăng:

Là tuyến chạy tàu liên vận sang Trung Quốc tuy nhiên hiện nay thị phần vận tải hành khách và hàng hóa ngày càng có xu hướng sụt giảm.

Ngoài ra vấn đề bất cập về khổ đường cũng là rào cản về vận tải hàng hóa khi tuyến là đầu mối cho vận tải đường sắt trong cả nước.

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 đặc biệt phục vụ vận tải container. Hoạt động vận tải đường sắt chưa tương xứng với ưu thế, tiềm năng của mình trên từng hành lang vận tải. Mô hình quản lý, kinh doanh đường sắt chưa hiệu quả.

c. Nguyên nhân:

- Luật Đường sắt quy định “*Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước*” nhưng thực tế phân bổ nguồn vốn trong các kỳ kế hoạch 5 năm và hàng năm cho đường sắt đều chưa đảm bảo.

- Mặc dù Luật Đường sắt đã quy định các cơ chế, chính sách ưu đãi hỗ trợ trong hoạt động đường sắt, nhưng việc cụ thể hoá các cơ chế này 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 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.

- 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 (39,42/980 nghìn tỷ đồng), bình quân 3.942 tỷ đồng/năm; vốn bảo trì bình quân 2.257 tỷ đồng/năm.

- Do 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; để đạt hiệu quả đầu tư, dự án đường sắt đòi hỏi quy mô khá lớn, tuyến có chiều dài nhất định và phải kết nối với các chân khách, chân hàng nên tổng mức đầu tư lớn (cơ bản các dự án đều thuộc tiêu chí dự án quan trọng quốc gia), 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.

- 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 phương¹.

- Chưa có cơ chế để doanh nghiệp nhà nước (như Tổng công ty Đường sắt Việt Nam) sử dụng vốn để đầu tư cải tạo, mở rộng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, sau đó thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng để hoàn vốn².

- Năng lực của các tổ chức, cá nhân trong công tác lập quy hoạch còn yếu, số liệu dự báo không đầy đủ hoặc không chính xác, đặc biệt số liệu vận tải hành hóa. Số liệu dự báo của các chuyên ngành khác thực tế không bảo đảm (số liệu nhu cầu vận tải từ các khu công nghiệp, khu kinh tế, khu du lịch,...); nhiều mục tiêu thực hiện xuất phát từ mong muốn chủ quan dẫn đến các dự án ưu tiên đầu tư trong kỳ quy hoạch lớn không phù hợp với khả năng huy động nguồn lực.

- Thời gian gần đây việc phát triển các khu, cụm công nghiệp khá phân tán, chưa hình thành các đầu mối lớn về hàng hóa; quy hoạch, phát triển các đô thị chưa đồng bộ, mật độ phân tán, trải dài theo các tuyến đường bộ nên không thuận lợi cho việc tiếp cận hành khách, việc xác định luồng hành khách, hàng

¹ 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

² Do tài sản kết cấu hạ tầng quốc gia giao cho doanh nghiệp quản lý chi được tính hao, không được tính khấu hao

hóa gặp khó khăn, không phát huy được lợi thế về vận tải khối lượng lớn, đường dài của lĩnh vực đường sắt.

- 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 công kênh 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. Hoạt động kinh doanh vận tải thiếu đồng bộ, còn khép kín, chưa tiếp cận với mô hình vận tải logistics nên chưa phát huy hết lợi thế vận tải hàng hóa bằng đường sắt; chính sách giá chưa linh hoạt theo nhu cầu của thị trường. Việc chuyển các doanh nghiệp quản lý, kinh doanh kết cấu hạ tầng (Tổng công ty Đường sắt Việt Nam) sang Ủy ban quản lý vốn nhà nước dẫn đến những khó khăn trong quản lý, điều hành của Bộ GTVT do các quy định của pháp luật (như công tác quản lý tài sản, bảo trì KCHT đường sắt đang diễn ra như hiện nay) và có những vướng mắc nhất định trong quá trình thực hiện các dự án cải tạo, nâng cấp trên đường đang khai thác¹.

- Sự phối hợp trong công tác quản lý quy hoạch giữa các Bộ, ngành và địa phương trong việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt, dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển đường sắt chưa được chú trọng.

- Cơ sở đào tạo nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt chưa đầy đủ, toàn diện đáp ứng nhu cầu phát triển đường sắt trong tương lai gần như: đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị...

- Chưa có cơ sở nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ đường sắt để tiếp nhận chuyển giao công nghệ đường sắt tiên tiến khi nghiên cứu, xây dựng tại Việt Nam.

2.2.4. Thực trạng kinh doanh đường sắt và kinh doanh kho bãi hàng hoá

a. Thực trạng chung về kinh doanh đường sắt

Kinh doanh đường sắt theo Luật Đường sắt gồm có kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt, trong đó “*kinh doanh vận tải đường sắt là việc thực hiện vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa bằng đường sắt nhằm mục đích sinh lợi*”. Trên thực tế, thuật ngữ kinh doanh vận tải đường sắt được sử dụng để chỉ hoạt động của doanh nghiệp trực tiếp tổ chức chạy tàu, không bao gồm các đơn vị chỉ làm riêng các dịch vụ hỗ trợ vận tải như

¹ Phải phong tỏa, chạy chậm, ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp

môi giới, đại lý vận tải, giao nhận, ... Kinh doanh kho bãi hàng hóa đường sắt thuộc kinh doanh dịch vụ hỗ trợ vận tải gồm các dịch vụ chính là xếp dỡ, lưu kho bãi và các dịch vụ logistics khác như giao nhận, ... nhưng lại gắn liền với kinh doanh vận tải đường sắt nên thường do chính các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt cung cấp và thực hiện hoặc các đơn vị liên doanh, liên kết.

Theo phương thức quản lý hiện hành, nhà nước giao toàn bộ hạ tầng đường sắt để Tổng công ty đường sắt Việt Nam thực hiện tất cả các hoạt động sản xuất kinh doanh một cách khép kín (từ quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh vận tải).

Trên thực tế, Tổng công ty ĐSVN đang thực hiện các công việc liên quan đến sản xuất kinh doanh đường sắt như sau:

- + Cung cấp dịch vụ điều hành GTVT đường sắt và dịch vụ hỗ trợ
- + Cung cấp sức kéo
- + Kinh doanh KCHTĐS không liên quan đến chạy tàu
- + Quản lý nguồn vốn SHKT và tài sản KCHTĐS
- + Kinh doanh vận tải đường sắt (thông qua các công ty thành viên)
- + Quản lý, bảo trì KCHTĐS
- + Đầu tư phát triển công nghiệp và cơ khí đường sắt.

Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, cơ bản vẫn là những đơn vị “trong ngành” (công ty con hay công ty liên kết với Tổng công ty ĐSVN) có hợp đồng thuê kho bãi hàng và trả phí sử dụng hạ tầng đường sắt cho nhà nước thông qua Tổng công ty ĐSVN.

Đánh giá chung thực trạng kinh doanh đường sắt theo Tổng công ty ĐSVN tự đánh giá (Báo cáo Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2017-2020):

- + Trong 5 năm từ 2011-2015, toàn Tổng công ty duy trì được mức tăng trưởng, giá trị tổng sản lượng đạt 49.979 tỷ đồng bình quân tăng 1,2%/năm, tổng doanh thu đạt 49.687 tỷ đồng, bình quân tăng 2,5%/năm; lợi nhuận bình quân hàng năm tăng 8,5%; nộp Ngân sách Nhà nước (NSNN) năm sau cao hơn năm trước; thu nhập bình quân tăng 13,8%/năm.

- + Tổng số vốn từ NSNN và Tổng công ty tự huy động trong 5 năm là 20.772 tỷ đồng (vốn NSNN là 19.847 tỷ đồng, vốn Tổng công ty tự huy động là

925 tỷ đồng). Tổng công ty đã sử dụng hiệu quả các nguồn vốn bố trí từ năm 2011 đến 2015 đặc biệt là vốn trái phiếu Chính phủ (TPCP) và vốn sự nghiệp kinh tế (SNKT). Giai đoạn này đã tập trung đầu tư từng bước nâng cấp hệ thống KCHTĐS và phương tiện vận tải nhằm đáp ứng yêu cầu của thị trường về vận tải đường sắt và đảm ATGTĐS.

+ Nguồn vốn SNKT cấp cho giai đoạn này có tăng so với giai đoạn trước nhưng phần lớn chỉ đủ để đầu tư duy trì trạng thái kỹ thuật KCHTĐS hiện có, cân đối hàng năm đạt bình quân 1.753,0 tỷ đồng/năm, bằng 38,6% so với định mức kinh tế kỹ thuật và bằng 87,65% của kế hoạch được TTCP giao¹.

Bảng 2.5. Một số chỉ tiêu sản xuất kinh doanh của đường sắt Việt Nam

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Thực hiện			
			2016	2017	2018	2019
1	Sản phẩm chủ yếu					
a	Tấn xếp	Tấn	5.147.480	5.559.015	5.664.036	5.128.774
b	TKM	1000 TKm	3.198.180	3.574.704	3.989.675	3.742.287
c	HK	HK	9.827.299	9.518.374	8.687.402	8.082.276
d	HKKm	1000 HK Km	3.421.636	3.657.308	3.542.056	3.185.103
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	6.753,30	6.928,59	7.755.571	7.738.141
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	173,48	116,97	145,75	180,97
4	Nộp Ngân sách	Tỷ đồng	826	991	914	1.143
5	Kim ngạch XK	Tỷ đồng	-	-	-	-
6	Sản phẩm dịch vụ công ích	Tỷ đồng	2.166	2.185	2.565	2.740

Kết quả sản xuất kinh doanh của 03 doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:

- Công ty CP vận tải đường sắt Hà Nội (Haraco): đã tập trung hơn vào vận chuyển hàng container, chủ động tìm kiếm khách hàng, cập nhật giá cước các phương thức vận chuyển khác; giai đoạn trước khi có dịch bệnh Covid-19, công ty có doanh thu hàng năm về hàng hóa khoảng 900 tỷ đồng/ tổng doanh thu

¹ Quyết định 682/QĐ-TTg

khoảng 2.500 tỷ đồng và đều có lợi nhuận (trên dưới 10 tỷ đồng). Riêng 2 năm 2020-2021 bị lỗ do ảnh hưởng của dịch bệnh.

- Công ty CP vận tải đường sắt Sài Gòn (SRT): Doanh thu trên dưới 1.000 tỷ đồng, lợi nhuận sau thuế không ổn định, trên dưới 10 tỷ đồng (riêng năm 2020 và 2021 có lợi nhuận âm).

- Công ty CP vận tải và thương mại đường sắt (Ratraco): Doanh thu của công ty đã tăng từ 350 tỷ đồng năm 2018 lên 560 tỷ đồng năm 2021, trong đó doanh thu vận tải hàng hóa đạt 410 tỷ đồng, hàng năm đều có lợi nhuận (trên dưới 10 tỷ đồng), cổ tức chi trả 5% đến 10% trong 5 năm gần đây.

b. Thực trạng về kinh doanh vận tải và dịch vụ kho bãi hàng hóa

Kinh doanh dịch vụ kho bãi hàng hóa đường sắt về cơ bản cũng được thực hiện chủ yếu bởi các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt như Haraco, Satraco và Ratraco.

Bảng 2.6. Danh mục 9 ga đường sắt có khối lượng hàng hóa thông qua lớn

TT	Tên ga	Tấn xếp 2021	Tấn dỡ 2021	Tấn xếp dỡ TB 5 năm 2017-2021	Thông tin về cơ sở hạ tầng
1	Đồng Đăng	49.508	136.206	155.757	2 đường xếp dỡ/11 đường ga; bãi 6.000 m ² ; kho 2.500 m ²
2	Yên Viên	16.167	388.515	287.636	5 đường xếp dỡ/19 đường ga; bãi 33.466 m ² ; kho 3.500 m ²
3	Đông Anh	224.964	163.195	285.148	2 đường xếp dỡ/7 đường ga; bãi 9.576 m ² ; kho 610 m ²
4	Giáp Bát	370.299	365.106	557.792	5 đường xếp dỡ/18 đường ga; bãi 9.500 m ² ; kho 3.500 m ²
5	Văn Điển	12.368	116.784	148.052	3 đường xếp dỡ/7 đường ga; bãi 1.180 m ² ; kho 780 m ²
6	Trường Lâm	124.011	25.851	173.111	3 đường xếp dỡ/7 đường ga; bãi 7.264 m ² ; kho 500 m ²
7	Diêu Trì	73.185	85.591	153.091	3 đường xếp dỡ/11 đường ga; bãi 3.980 m ² ; kho 361 m ²
8	Trảng Bom	201.231	208.408	336.285	2 đường xếp dỡ/4 đường ga; bãi 24.900 m ² ;

9	Sóng Thần	543.813	558.056	881.043	6 đường xếp dỡ/11 đường ga; bãi 46.597 m ² ; kho 3.370 m ²
---	-----------	---------	---------	---------	--

Nguồn: Tổng công ty ĐSVN 2022

Về sản lượng hàng hóa vận chuyển qua các ga đường sắt:

Thời kỳ trước dịch covid-19, chỉ có 21 ga có khối lượng hàng hóa xếp, dỡ từ 100.000 tấn/năm, trong đó có 12 ga thuộc hành lang Bắc – Nam (từ Đồng Đăng đến TP. HCM). Trong thời gian bị ảnh hưởng bởi covid-19, luồng hàng hóa chỉ còn tập trung tại 10 ga lớn (có tổng tấn xếp dỡ trên 100.000 tấn/năm 2021).

Bảng 2.7. Danh mục ga đường sắt có khối lượng hàng hóa thông qua lớn năm 2019

TT	Tên ga	Tỉnh	Tấn xếp	Tấn dỡ	Cộng tấn xd
1	Giáp Bát	Hà Nội	405.418	413.404	818.822
2	Văn Điển	Hà Nội	27.383	124.371	151.754
3	Cầu Yên	Ninh Bình	35.011	67.503	102.514
4	Trường Lâm	Thanh Hóa	162.810	10.520	173.330
5	Đà Nẵng	Đà Nẵng	40.494	76.331	116.825
6	Diêu Trì	Bình Định	74.228	101.825	176.053
7	Trảng Bom	Đồng Nai	166.859	105.857	272.716
8	Sóng Thần	Bình Dương	568.762	563.601	1.132.363
10	Vật Cách	Hải Phòng	76.368	61.744	138.112
11	Cảng Hải Phòng	Hải Phòng	371.707	578.814	950.521
12	Yên Viên Nam	Hà Nội	82.911	214.407	297.318
13	Đồng Đăng	Lạng Sơn	90.125	166.656	256.781
14	Đồng Đăng BG	Lạng Sơn	160.523	24.420	184.943
15	Đông Anh	Hà Nội	112.056	144.502	256.558
16	Lào Cai	Lào Cai	110.675	377.076	487.751
17	Lào Cai BG	Lào Cai	256.305	344.242	600.547
18	Lâm Thao	Phú Thọ	187.610	335.209	522.819
19	Xuân Giao	Lào Cai	969.841	39.568	1.009.409
20	Mạo Khê	Quảng Ninh	163.939	550	164.489
21	Cổ Thành	Quảng Ninh	0	164.489	164.489

Nguồn: TDSI phân tích từ số liệu Tổng công ty ĐSVN 2019

Bảng 2.8. Danh mục ga đường sắt có khối lượng hàng hóa thông qua lớn trên hành lang Bắc-Nam năm 2021

TT	Tên ga	Tấn xếp	Tấn dỡ	Cộng tấn xd
1	Đồng Đăng	49.508	136.206	185.714
2	Yên Viên	16.167	388.515	550.185
3	Đồng Anh	224.964	163.195	388.159
4	Giáp Bát	370.299	365.106	735.405
5	Văn Điển	12.368	116.784	129.152
6	Cầu Yên	28.651	83.868	112.519
7	Trường Lâm	124.011	25.851	149.862
8	Diêu Trì	73.185	85.591	158.776
9	Trảng Bom	201.231	208.408	409.639
10	Sóng Thần	543.813	558.056	1.101.868

Nguồn: Tổng công ty ĐSVN 2022

Mặt hàng vận chuyển chủ yếu bằng đường sắt:

Các mặt hàng chính chiếm tỷ trọng lớn vận chuyển trên hệ thống đường sắt Việt Nam là mặt hàng quặng, hoá chất, phân bón, vật liệu xây dựng, xi măng, than đá Trong đó các mặt hàng chiếm tỷ trọng từ 2 con số % là: quặng 22,0%; hoá chất, phân bón 20,3%; vật liệu xây dựng và xi măng 12,5%. Giai đoạn 2010 đến 2019 mặt hàng Quặng vẫn đứng đầu về khối lượng vận tải cho dù tỷ trọng vận tải có giảm đi (năm 2010 tỷ trọng đạt tới 24,3%).

Bảng 2.9. Khối lượng các mặt hàng vận tải đường sắt giai đoạn 2010-2019

TT	Loại hàng	2010		2019		TĐTT 2011-2019
		Tấn xếp (Tấn)	Cơ cấu	Tấn xếp (Tấn)	Cơ cấu	
1	Than đá	1.153.149	14,8%	233.029	4,5%	-16,3%
2	Xăng dầu, mỡ	185.465	2,4%	141.456	2,8%	-3,0%
3	Quặng các loại	1.892.155	24,3%	1.128.666	22,0%	-5,6%
4	Sắt thép, kim loại màu	484.487	6,2%	165.198	3,2%	-11,3%
5	Máy móc, dụng cụ	88.527	1,1%	34.825	0,7%	-9,8%

TT	Loại hàng	2010		2019		TĐTT 2011-2019
6	Phương tiện vận tải và phụ tùng	61.526	0,8%	132.145	2.6%	8.9%
7	Hoá chất và phân bón	976.778	12,6%	1.043.197	20.3%	0.7%
8	Vật liệu xây dựng và xi măng	1.334.431	17,2%	640.546	12.5%	-7.8%
9	Gỗ và đồ dùng bằng gỗ	248.913	3,2%	6.755	0.1%	-33.0%
10	Nông, lâm sản	86.601	1,1%	236.633	4.6%	11.8%
11	Lương thực	448.514	5,8%	255.453	5.0%	-6.1%
12	Thực phẩm	118.614	1,5%	349.020	6.8%	12.7%
13	Đồ uống	190.115	2,4%	76.598	1.5%	-9.6%
14	Hàng may mặc và nguyên liệu dệt	19.242	0,2%	218.531	4.3%	31.0%
15	Giấy và đồ dùng văn phòng phẩm	51.149	0,7%	32.259	0.6%	-5.0%
16	Dược phẩm	5.772	0,1%	152.245	3.0%	43.9%
17	Hàng điện tử, điện lạnh	20.745	0,3%	56.144	1.1%	11.7%
18	Hàng khác	408.577	5,3%	226.074	4.4%	-6.4%
	Tổng cộng	7.774.760	100,0%	5.128.774	100.0%	-4.5%

Nguồn: Niên giám thống kê đường sắt - VNR

c. Thực trạng về phương tiện, nguồn nhân lực kinh doanh vận tải đường sắt

- Về phương tiện vận tải:

+ Đầu máy hiện do TCTĐSVN cung cấp toàn bộ cho toàn hệ thống, có 258 đầu máy các loại (đang vận doanh 237 cái tại tháng 12/2022), trong đó chủ yếu là đầu máy khổ đường 1000mm, chỗ có 10 đầu máy khổ đường 1435 phục vụ chạy tàu liên vận quốc tế trên đoạn Yên Viên - Đồng Đăng. Hiện tại, số lượng đầu máy tạm đáp ứng được sản lượng thực tế. Tuy nhiên nếu nhu cầu tăng lên thì sẽ phải đầu tư thêm đầu máy hoặc phải thuê nước ngoài.

+ Toa xe: TCTĐSVN có 4.174 toa xe hàng/tổng số 5.109 toa xe các loại, trong đó chỉ có 189 toa xe hàng khổ đường 1435mm. Riêng đối với toa xe chạy tàu liên vận quốc tế thì phải thuê của nước ngoài do toa xe trong nước không đảm bảo tiêu chuẩn quốc tế. Nếu tăng sản lượng vận chuyển cũng sẽ phải đầu tư bổ sung hoặc tiếp tục tăng thuê toa xe 1435mm.

- Về nguồn nhân lực của doanh nghiệp vận tải đường sắt:

+ CTCP VTĐS Hà Nội: Tổng số cán bộ, nhân viên công ty là 3.666 người, trong đó trình độ đại học và trên đại học là 25,5%. Báo cáo thường niên 2021 của công ty đã tự đánh giá ”trình độ của một bộ phận người lao động còn hạn chế, chưa phát huy được mọi nguồn lực, công tác phát triển thị trường còn hạn chế”. Tuy nhiên công ty cũng đã chú trọng nâng cao chất lượng đội ngũ Giám đốc các chi nhánh vận tải, Trung tâm kinh doanh VTĐS, Trạm trưởng trạm VTĐS về tư duy, kiến thức kinh doanh và gắn trách nhiệm của trưởng các bộ phận vào kết quả ¹.

+ CTCP VTĐS Sài Gòn: Tổng số cán bộ, nhân viên công ty khoảng 2.500 người, trong đó 484 có trình độ đại học và trên đại học. Lương bình quân 6,8 triệu đồng.

+ CTCP vận tải và thương mại đường sắt (Ratrac): Tổng số nhân viên năm 2021 là 235 người, thu nhập bình quân 11,6 triệu đồng. Công ty cũng có nhiều công ty con với các chức năng kinh doanh hỗ trợ cho nhau như giao nhận vận chuyển, thương mại, giải pháp, đại lý, kho bãi.

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

Theo các từ điển tiếng Việt, hiệu quả là khả năng tạo ra kết quả mong muốn. Trường hợp của kho bãi hàng đường sắt, được xem xét trên 2 góc độ: là tài sản nhà nước và là đối tượng kinh doanh của doanh nghiệp.

Với kết cấu hạ tầng là kho bãi hàng hóa tại ga đường sắt, hiệu quả khai thác là có lượng hàng thông qua lớn, đem lại doanh thu, góp phần giảm tải cho đường bộ, giảm chi phí vận tải và logistics. Khối lượng hàng hóa thông qua/sử dụng kho bãi hàng tăng lên, tương ứng với năng lực thông qua của tuyến đường sắt, đồng thời đem lại doanh thu cao hơn cho doanh nghiệp, có nguồn vốn để tái đầu tư.

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

Mô hình tổ chức quản lý đường sắt Việt Nam hiện nay đang ở trạng thái hỗn hợp (các nghiên cứu trên thế giới thường phân ra mô hình chia dọc², mô

¹ Trích Báo cáo thường niên 2018 của Công ty CP VTĐS Hà Nội.

² Không chia tách mạng lưới thành nhiều phần để giao quản lý riêng mà giao quản lý tập trung vào 1 đơn vị.

hình chia ngang¹ và mô hình hỗn hợp). Tại Việt Nam, trước đây và hiện tại thiên về mô hình chia dọc. Tuy nhiên, đã nhiều lần thay đổi, không ổn định và chưa tìm được mô hình hiệu quả (5 lần tách nhập trong 17 năm²).

Xuất phát từ thực trạng hệ thống hạ tầng đường sắt Việt Nam, đường đơn, kinh doanh chung vận tải hàng hóa, hành khách với hệ thống pháp lý khá phức tạp, nên việc đưa ra một mô hình chuẩn là việc không dễ. Trong khi chúng ta lại chưa thể áp dụng mô hình hoạt động của các nước khác trên thế giới khi đã vài lần tham khảo và không thành công. Khi không có phương án tuyệt đối tối ưu thì tìm ra một mô hình cấu trúc tốt nhất trong hàng loạt sự thay đổi tổ chức của Tổng công ty ĐSVN trong thời gian qua là không dễ.

Công tác quản lý nhà nước về đường sắt đã được chú trọng nâng cao, đã từng bước tách bạch vai trò quản lý nhà nước của cơ quan quản lý nhà nước với hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, giữa doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải trên đường sắt do nhà nước đầu tư tạo tiền đề thu hút các thành phần kinh tế tham gia vào kinh doanh vận tải đường sắt theo quy hoạch và quản lý của nhà nước. Cụ thể:

+ Cục Đường sắt Việt Nam: Là tổ chức trực thuộc Bộ GTVT, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quản lý nhà nước và tổ chức thực thi pháp luật đối với chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải theo phân cấp, ủy quyền của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

+ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam: Là Công ty TNHH một thành viên do Nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ, hiện đang thực hiện quản lý, khai thác và kinh doanh kết cấu hạ tầng hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư. Từ trước năm 2013, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trực thuộc Thủ tướng Chính phủ, từ năm 2013 đến tháng 9/2018 thuộc Bộ Giao thông vận tải, từ tháng 10/2018 đến nay được điều chuyển về Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp.

Thời gian vừa qua, thực hiện chủ trương cổ phần hoá và căn cứ Đề án tái cơ cấu, cổ phần hoá đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tiến hành cổ phần hoá 20 doanh nghiệp quản lý kết cấu

¹ Chia tách mạng lưới tuyến đường sắt thành nhiều phần để giao nhiều đơn vị quản lý riêng biệt.

² Tính từ tháng 7/2003 đến nay, Tổng công ty ĐSVN đã 5 lần tách-nhập các đơn vị thành viên. Ban đầu, ngoài khối 20 công ty hạ tầng không tách nhập thì khối vận tải (ga, tàu) và phương tiện (đầu máy, toa xe) liên tục bị xáo trộn, tách-nhập, nhập-tách.

hạ tầng (đây là các các doanh nghiệp quản lý, bảo trì dọc theo các tuyến đường sắt).

Mô hình này đã tách được chức năng quản lý nhà nước với kinh doanh đường sắt¹, song chưa triệt để. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đang trong lộ trình tách chức năng kinh doanh hạ tầng với kinh doanh vận tải. Trên thực tế Tổng công ty Đường sắt Việt Nam vẫn đảm nhận chức năng quản lý trực tiếp kết cấu hạ tầng, chủ động điều độ vận tải đường sắt, sở hữu toàn bộ sức kéo, đồng thời sở hữu cổ phần chi phối đối với 02 doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thành viên.

Như vậy, việc đổi mới tổ chức bộ máy quản lý vẫn còn chậm so với yêu cầu; chưa có cơ chế cụ thể và khả thi có thể thu hút mạnh mẽ các thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư phát triển đường sắt.

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).

Những khu ga lớn có nhiều bãi hàng thì có thể có nhiều hơn một doanh nghiệp kinh doanh VTĐS khai thác kho, bãi. Mô hình này đảm bảo nguyên tắc thị trường, tạo ra sự cạnh tranh để nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm giá thành. Tuy nhiên trong điều kiện quy mô diện tích bãi hàng, kho ga còn nhỏ thì việc chia nhỏ không gian kho bãi cho nhiều đơn vị cùng kinh doanh cũng khó tạo ra dịch vụ quy mô lớn, ổn định.

Phân tích sản lượng hàng hóa thông qua 18 ga có hoạt động hàng hóa

¹ Cục Đường sắt Việt Nam (VNRA) là tổ chức trực thuộc Bộ GTVT, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng Bộ GTVT quản lý nhà nước và tổ chức thực thi pháp luật đối với chuyên ngành GTVT đường sắt thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ GTVT theo phân cấp, ủy quyền của Bộ trưởng Bộ GTVT. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (VNR) là doanh nghiệp theo mô hình Công ty TNHH một thành viên do Nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ, hiện đang thực hiện quản lý, khai thác và kinh doanh kết cấu hạ tầng hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

thường xuyên (hoặc đã từng có sản lượng lớn, đang được quan tâm) trên hành lang Bắc – Nam (như bảng dưới đây) cho thấy hiệu suất khai thác kho bãi hàng (tính theo tỷ lệ giữa tổng tấn hàng hóa xếp dỡ với tổng diện tích kho bãi hàng) là rất chênh lệch, từ 3,7 tấn/m²/năm tại ga Đông Hà đến 75,5 tấn/m²/năm tại ga Văn Điển. Nếu chỉ xét riêng nhóm các ga có bãi container thì chỉ tiêu hiệu suất khai thác kho bãi là từ 7,8 tấn/m²/năm tại ga Yên Viên đến 28 tấn/m²/năm tại ga Đông Anh. Những con số này mới chỉ là phân tích sơ bộ để có cái nhìn tổng quan về hiệu suất khai thác, để đánh giá chính xác thì cần xét thêm nhiều yếu tố cụ thể theo từng ga như chức năng của ga, số lượng và chiều dài đường xếp dỡ, sự phù hợp về bố trí của kho bãi hàng, các yếu tố mềm khác như loại hàng, thời gian làm thủ tục, giải phóng đơn hàng, mùa vụ ...

Bảng 2.10. 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
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,	

TT	Tên ga	Tổng diện tích (m2)		Tán xếp dỡ TB 5 năm	Tỷ lệ tán xd/ diện tích kho bãi	Đơn vị khai thác kho bãi	Ghi chú
		Kho ga	Bãi hàng				
						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.

Về nguồn nhân lực và khoa học công nghệ:

Kinh doanh kho bãi hàng luôn gắn liền với kinh doanh vận tải đường sắt và khó tách rời các dịch vụ logistics khác như giao nhận, phân phối. Thời kỳ trước đây, gần như vận tải đường sắt chỉ nhận hàng và giao hàng tại ga và đến nay đã được cải thiện rất nhiều, dịch vụ “door to door” đối với hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt đã trở thành tiêu chuẩn được các doanh nghiệp, đại lý niêm yết chính thức. Điều này cho thấy các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đã chú trọng đầu tư cho phát triển nguồn nhân lực và áp dụng công nghệ quản lý vận tải vào kinh doanh. Điển hình như Ratraco đã phát triển riêng 2 doanh nghiệp về logistics (Ratraco logistics) và giải pháp công nghệ (Ratraco solution).

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. Cụ thể:

+ Giai đoạn 2000-2015: NSNN đầu tư vào kho, bãi hàng rất hạn chế; chưa huy động được ngoài ngân sách.

+ Giai đoạn 2015-2018: Một số bãi hàng, kho ga được DN kinh doanh VTĐS đầu tư theo hợp đồng hợp tác kinh doanh với TCTĐSVN (ga Yên Viên, Đông Anh, Kép).

+ Giai đoạn 2018-2020: không có thêm dự án đầu tư vào kho bãi đường sắt.

+ Giai đoạn 2021-2025: vốn đầu tư công trung hạn có bố trí cho một số hạng mục kho, bãi hàng, đường xếp dỡ, đường kết nối (ga Đồng Đăng, Kim Liên, Diêu Trì, Sóng Thần).

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.

Về nguồn gốc vốn đầu tư, vẫn xuất phát từ nguồn vốn của 03 doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trong ngành. Trường hợp Công ty CP giao nhận và vận chuyên Indo Trans Logistics - ITL đầu tư tại ga Yên Viên cũng có sự liên kết góp vốn của Ratraco.

Giai đoạn từ năm 2018 đến nay, từ khi có nghị định số 46/NĐ-CP quy định việc khai thác KCHTĐS trong đó có kho, bãi hàng phải trên cơ sở đề án khai thác tài sản KCHTĐS được phê duyệt. Tuy nhiên vướng mắc hiện tại là chưa có đề án được phê duyệt. Việc lập đề án theo quy định là do cơ quan được giao quản lý tài sản lập nhưng đến hiện tại thì TCTĐSVN đang trực tiếp quản lý tài sản KCHTĐS theo hiện trạng chứ không phải cơ quan thuộc Bộ GTVT quản lý. Vì vậy, các doanh nghiệp có nhu cầu hợp tác, đầu tư thuê khai thác kho bãi không có đủ cơ sở pháp lý để thực hiện đảm bảo đúng pháp luật.

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-TTg ngày 11/6/2007 về phương thức và mức thu phí, giá thuê sử dụng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư; Thông tư số 21/2008/TT-BTC hướng dẫn phương thức và mức thu phí, giá thuê sử dụng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư; Quyết định số 1129/QĐ - BTC ngày 27 tháng 5 năm 2014 của Bộ tài chính ban hành giá tối thiểu cho thuê sử dụng công trình KCHTĐS.

+ Theo đó, “Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm trích 20% tiền thu cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt tính theo mức giá quy định tại khoản 2 Điều này để nộp vào ngân sách nhà nước; phần còn lại hạch toán vào doanh thu của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt”.

+ Quyết định số 1129/QĐ - BTC quy định: giá tối thiểu cho thuê đối với kho, bãi, nhà xưởng theo đơn vị đồng/m²/tháng (và một số dịch vụ cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng khác); doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS ban hành mức giá cụ thể áp dụng đối với từng loại dịch vụ và phải niêm yết công khai ...

+ Thực hiện trên thực tế, Tổng công ty ĐSVN đóng vai trò là doanh nghiệp kinh doanh KCHT đường sắt, ký hợp đồng với các đơn vị khác để cho thuê kho, bãi, nhà xưởng theo giá tối thiểu tại Quyết định số 1129/QĐ-TTg. Quá trình thực hiện, về cơ bản là cho thuê các kho, bãi, nhà xưởng theo dạng giữ nguyên trạng (không có đầu tư làm tăng giá trị tài sản).

+ Tháng 9/2015, dự án thí điểm cho thuê có điều kiện kết cấu hạ tầng đường sắt bãi hàng Nam ga Yên Viên để nhà đầu tư xây dựng Trung tâm Logistics đường sắt ga Yên Viên được triển khai thực hiện thông qua hợp đồng¹ giữa Tổng công ty ĐSVN với Công ty Cổ phần giao nhận và vận chuyển Indo Trần (ITL). Đây là dự án đầu tiên bằng nguồn vốn ngoài ngân sách (xã hội hóa) có yếu tố đầu tư (làm tăng giá trị tài sản KCHTĐS). Hiện tại, dự án vẫn đang vận hành theo hợp đồng, doanh nghiệp kinh doanh vận tải ngoài việc đầu tư ban đầu, vẫn phải thực hiện nộp tiền thuê sử dụng KCHTĐS², Tổng công ty ĐSVN có nghĩa vụ trích nộp 20% tiền cho thuê sử dụng KCHTĐS.

- Thực hiện theo 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 tế đang gặp vướng mắc, chưa triển khai mới:

+ Theo Nghị định 46/2018/NĐ-CP, khai thác tài sản KCHTĐS (đường 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.

¹ Theo thỏa thuận, giai đoạn 1, Công ty CP Giao nhận và Vận chuyển INDO Trần (ITL) thực hiện đầu tư mới nhánh đường xếp, dỡ và hệ thống bãi hàng, đường đi nội bộ với diện tích 18.500m², được quyền sử dụng và khai thác Trung tâm logistics đường sắt Yên Viên với thời hạn 23 năm, sau đó chuyển giao toàn bộ cho ngành Đường sắt.

² Theo mức giá tối thiểu quy định tại quyết định số 1129/QĐ – BTC.

- + Phải có đề án khai thác tài sản KCHTĐS được phê duyệt.
- + Định giá đầu giá: chưa có quy định, hướng dẫn cụ thể việc xác định 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.
- + 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

a. Về tổ chức quản lý kho bãi hàng đường sắt

- 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.

Mô hình tổ chức quản lý khai thác đường sắt không ổn định từ việc nhà nước thay đổi cơ quan chủ quản: trước là Bộ GTVT, hiện tại là Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp.

- 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.

Một số chức năng quản lý nhà nước vẫn được giao toàn bộ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt như quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, điều độ chạy tàu, ...

- 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.

Hiện nay, công tác quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đang thực hiện theo hiện trạng quản lý (Tổng công ty đường sắt Việt Nam đã tiếp nhận từ chế độ cũ, trực tiếp quản lý, sử dụng, khai thác).

b. Về huy động, thu hút đầu tư vào kho bãi hàng đường sắt

- Đầu tư cho kho bãi đường sắt bằng nguồn vốn đầu tư công (sau đo giao TCTĐSVN quản lý, sử dụng) là phù hợp với quy định pháp luật nhưng nguồn lực ngân sách có hạn, chưa kịp thời và chưa đáp ứng được nhu cầu.

- Địa phương chưa tham gia đầu tư vào KCHT đường sắt, gồm cả kho bãi hàng do chưa có quy định về sử dụng ngân sách địa phương cho KCHT quốc gia.

- TCTĐSVN tự bỏ vốn đầu tư vào kho bãi đường sắt như trước đây là chưa phù hợp với quy định hiện hành về quản lý, sử dụng tài sản KCHT đường sắt do nhà nước đầu tư.

- Doanh nghiệp muốn bỏ vốn đầu tư để kinh doanh kho bãi hàng đường sắt chưa thể thực hiện được do chưa đủ các điều kiện theo quy định pháp luật, trong đó yêu cầu phải có đề án khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được phê duyệt.

c. Về hiệu quả khai thác kho bãi hàng đường sắt

- Hiệu quả khai thác dịch vụ hàng hóa tại ga tính theo lượng hàng hóa thông qua kho bãi hàng của ga có sự chênh lệch lớn, một số ga có thời điểm quá tải, phần lớn ga còn lại chưa khai thác hết năng lực bãi hàng, kho ga, một số kho ga, bãi hàng để trống nhiều năm.

- Không có số liệu thống kê bóc tách doanh thu riêng cho dịch vụ tại bãi hàng, kho ga nhưng doanh thu riêng của dịch vụ kho, bãi hàng được đánh giá là chiếm tỷ trọng không nhiều.

- Ngoài doanh nghiệp trong ngành đường sắt tham gia, chưa có cơ chế cho doanh nghiệp khác vào khai thác bãi hàng, kho ga.

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.

Điều này đã được Bộ Chính trị khẳng định tại Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023. Ngoài chủ trương của Đảng, các định hướng về phát triển giao thông đường sắt đã được thể hiện tại luật đường sắt. Tuy nhiên trên thực tế, để đi vào cuộc sống, kế hoạch và hành động thì chưa thực hiện được.

- 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.

Các quy định cụ thể để thực hiện các cơ chế chính sách ưu đãi phát triển đường sắt mới dừng ở mức định hướng, nguyên tắc, chưa thành cơ chế, quy trình thực tiễn để có thể áp dụng vào tình huống cụ thể trong dự án thu hút đầu tư ngoài ngân sách. Một số chính sách ưu đãi về đất đai sử dụng cho kết cấu hạ tầng, sản xuất công nghiệp đường sắt chưa được quy định cụ thể để nhà đầu tư yên tâm thực hiện đầu tư (mặc dù trên thực tế vẫn chưa thực hiện thu tiền sử dụng đất thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt).

Việc nghiên cứu mô hình quản lý, hoạt động, vận hành đường sắt được thực hiện nhiều lần nhưng chưa đủ sâu sắc, quyết tâm để phân tích, đánh giá đưa ra mô hình tốt.

- Chưa ưu tiên bố trí ngân sách nhà nước cho phát triển đường sắt, huy động nguồn lực ngoài ngân sách rất hạn chế.

Ngân sách nhà nước bố trí rất hạn chế, không đảm bảo được vai trò dẫn dắt, vốn môi đối với nhà đầu tư. Phần ngân sách bố trí cũng chưa đủ để đầu tư đồng bộ cho 1 tuyến và ga trên tuyến trong khi đường sắt có đặc thù là cần được đầu tư bài bản, đồng bộ cả tuyến.

Việc huy động vốn ngoài ngân sách lại chưa có cơ chế rõ ràng, ổn định để thu hút được dòng tiền từ nhà đầu tư.

- 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.

Nguồn nhân lực ngành đường sắt đang dần mai một là nhận định của các chuyên gia trong ngành. Đào tạo trong các trường là các kiến thức cũ trong khi các nghiên cứu mới gần như không có đối với cả kỹ thuật, công nghệ và quản lý. Năm học 2022-2023, trường đại học Giao thông vận tải Hà Nội không mở được lớp đường sắt nào.

- 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.

Quy hoạch đường sắt do Bộ GTVT lập chưa đủ chi tiết trong khi quy hoạch tỉnh không có thẩm quyền để cụ thể hóa tuyến và ga trên địa bàn tỉnh mình, phải

chờ quy hoạch tuyến và ga đường sắt (là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành theo Luật Quy hoạch).

2.3.4. Cơ hội, thách thức để khai thác hiệu quả kho bãi hàng tại ga đường sắt

a. Cơ hội về đầu tư phát triển kho bãi hàng tại ga đường sắt

- Chi phí đường bộ vẫn cao, xu thế vận chuyển container làm tăng khả năng cạnh tranh của đường sắt.

Giá cước vận chuyển container Bắc-Nam từ ga đến ga cho container loại 40” chỉ khoảng 17 triệu đồng, cộng chi phí vận chuyển đường ngắn 2 đầu khoảng 7 triệu, tổng chi phí là khoảng 24 triệu đồng, so với giá cước vận chuyển bằng đường bộ khoảng 30 triệu đồng.

- Nhu cầu vận chuyển hàng hóa liên vận quốc tế bằng đường sắt đang tăng.

+ Nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa Việt Nam – Trung Quốc: Các sản phẩm nông nghiệp của Việt Nam từ trái cây đến thực phẩm chế biến đang tạo ra chỗ đứng trên thị trường Trung Quốc, đã có 10 loại trái cây Việt Nam được xuất vào Trung Quốc; luồng hàng từ Yên Viên đến Nam Ninh, Trịnh Châu, Sơn Đông, Trùng Khánh.

+ Nhu cầu vận chuyển hàng hóa quá cảnh qua đường sắt Trung Quốc từ Việt Nam đi châu Á, châu Âu: thị trường bao gồm Mông Cổ, Kazakhstan, Nga, Bỉ, Hà Lan, ... với các mặt hàng chủ yếu gồm hàng điện tử, dệt may, đồ gỗ nội thất, trái cây.

- Áp lực giảm chi phí logistics làm thúc đẩy nhiều bên quan tâm đến vận tải hàng hóa đường sắt.

b. Thách thức trong đầu tư phát triển kho bãi hàng tại ga đường sắt

- Cần sự đầu tư đồng bộ cả hệ thống để tối ưu hiệu quả

- Rủi ro trong đầu tư khi cơ chế và phương thức đầu tư chưa rõ ràng

- Ngoài vốn đầu tư cải tạo kho bãi, DN kinh doanh VTĐS còn phải đầu tư cho phương tiện đạt chuẩn

- Ngoài các thách thức về đầu tư hạ tầng còn có các thách thức về cơ chế, chính sách. Đối với nguồn hàng hóa xuất nhập khẩu: Chính sách thông quan tại cửa khẩu đường sắt hai nước không ổn định; Việc tổ chức khai thác vận chuyển container lạnh tự hành giữa hai bên có rất nhiều khó khăn do thủ tục; Lượng

hàng hóa xuất nhập giữa hai bên mất cân đối dẫn đến chi phí giá thành vận chuyển trên tuyến còn cao;

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

a. Dự báo nhu cầu vận tải chung toàn ngành GTVT

Theo báo cáo Hợp phần số 12 thuộc Quy hoạch tổng thể quốc gia, kết quả dự báo nhu cầu vận tải được cập nhật theo kết quả nghiên cứu dự báo Quy hoạch 05 chuyên ngành. Theo đó, nội dung dự báo nhu cầu vận tải được thực hiện theo theo 2 kịch bản tăng trưởng kinh tế và dân số. Đến năm 2030, thị phần vận chuyển hàng hóa đường sắt trên toàn mạng lưới chưa có đột phá, vẫn chỉ dưới 1% toàn ngành.

Bảng 3.1. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa toàn quốc năm 2030

(Kịch bản tăng trưởng GDP 6,3%)

T T	Lĩnh vực	Tổng		Quốc tế		Nội địa			
		Khối lượng (TrT)	Thị phần	Khối lượng (TrT)	Thị Phần	Liên tỉnh (TrT)	Thị Phần	Nội tỉnh (TrT)	Thị Phần
1	Đường Bộ	2.763,80	62,80%	26,00	3,78%	1.340,30	59,32%	1.397,48	94,30%
2	Đường Sắt	11,77	0,27%	1,23	0,18%	9,95	0,44%	0,59	0,04%
3	Đường TNĐ	714,55	16,24%	2,13	0,30%	628,59	27,82%	83,85	5,66%
4	Đường biển	906,83	20,61%	656,73	95,35%	250,10	12,39%	-	-
	Hàng qua cảng Biển	1.131,91		656,73					
5	Hàng Không	3,32	0,08%	2,67	0,39%	0,65	0,03%	-	-
	Tổng số	4.400,27	100,0	688,76	100,0	2.229,59	100,0	1.481,92	100

Nguồn: Báo cáo Hợp phần số 12 thuộc Quy hoạch tổng thể quốc gia 2021-2030

(Kịch bản tăng trưởng GDP 7,05%)

	Lĩnh vực	Tổng		Quốc tế		Nội địa			
		Khối lượng (TrT)	Thị phần	Khối lượng (TrT)	Thị Phần	Liên tỉnh (TrT)	Thị Phần	Nội tỉnh (TrT)	Thị Phần
1	Đường Bộ	2.871,35	59,81%	31,01	3,52%	1.378,10	58,20%	1.466,21	94,23%
2	Đường Sắt	14,89	0,31%	2,50	0,28%	11,18	0,47%	1,25	0,08%
3	Đường TNĐ	744,79	15,51%	2,25	0,26%	654,02	27,62%	88,51	5,69%

	Lĩnh vực	Tổng		Quốc tế		Nội địa			
		Khối lượng (TrT)	Thị phần	Khối lượng (TrT)	Thị Phần	Liên tỉnh (TrT)	Thị Phần	Nội tỉnh (TrT)	Thị Phần
4	Đường biển	1.165,11	24,27%	841,11	95,45%	324,00	13,68%	-	-
	<i>Hàng qua cảng Biển</i>	<i>1.490,73</i>		<i>841,11</i>					
5	Hàng Không	5,03	0,10%	4,33	0,49%	0,71	0,03%	-	-
	Tổng số	4.801,13	100,0	881,02	100,0	2.368,01	100,0	1.555,97	100,0

Nguồn: Báo cáo Hợp phần số 12 thuộc Quy hoạch tổng thể quốc gia 2021-2030

Đến năm 2050, với định hướng tăng trưởng GDP tăng trưởng giai đoạn 2031-2050 từ 6,6% đến 7,3%/năm, dân số đạt khoảng 115 triệu người (trong đó dân số đô thị chiếm 70%-80%), mạng lưới đường sắt đã được đầu tư nhiều hơn, vận tải hàng hóa dự báo có tăng trưởng bình quân khoảng 4,5- 6,0%/năm, vận tải hành khách có tăng trưởng bình quân khoảng 4,0%- 5,5%/năm.

b. Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa trên hành lang Bắc-Nam

Trên hành lang Bắc – Nam phía Đông (là hành lang có đường sắt), đến năm 2030, sẽ có đủ 05 phương thức vận tải để phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Đường bộ sẽ vẫn là chủ yếu, tiếp đó là đường biển và đường thủy nội địa ven biển, cuối cùng là đường sắt và hàng không. Đường sắt vẫn chỉ đảm nhận được thị phần thấp, từ 1% đến 3%, tính theo lưu lượng hàng hóa bình quân qua mặt cắt. 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.

Bảng 3.2. Lưu lượng hàng hóa bình quân theo đoạn năm 2030 (GDP tăng 6,3%)

Khu đoạn	Đường bộ		Đường sắt		Đường TND		Hàng hải		Hàng không		Tổng Khối lượng (1000 tấn)
	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	
Lạng Sơn - Bắc Giang	26.975	96,81	890	3,19	-	-	-	-	-	-	27.865
Bắc Giang - Hà Nội	66.088	90,95	1.701	2,34	4.872	6,71	-	-	-	-	72.661
Hà Nội - Vinh	150.516	55,81	2.260	0,84	35.652	13,22	80.590	29,88	659	0,24	269.678
Vinh - Đà Nẵng	126.980	50,68	3.000	1,20	36.791	14,68	83.161	33,19	642	0,26	250.573
Đà Nẵng - Nha Trang	127.230	52,68	2.988	1,24	37.305	15,45	73.330	30,37	640	0,27	241.493
Nha Trang -	148.105	56,57	2.289	0,87	37.538	14,34	73.305	28,00	579	0,22	261.815

Khu đoạn	Đường bộ		Đường sắt		Đường TND		Hàng hải		Hàng không		Tổng Khối lượng (1000 tấn)
	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	
TP HCM											
TP Hồ Chí Minh - Cần Thơ	75.728	53,87	-	-	46.835	33,23	17.977	12,79	27,2	0,02	140.567
Cần Thơ - Cà Mau	35.098	71,09	-	-	7.160	14,50	7.107	14,40	5,3	0,01	49.370

Bảng 3.3. Lưu lượng hàng hóa bình quân theo đoạn năm 2030 (GDP tăng 7,05%)

Khu đoạn	Đường bộ		Đường sắt		Đường TND		Hàng hải		Hàng không		Tổng Khối lượng (1000 tấn)
	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	
Lạng Sơn - Bắc Giang	27.334	95,99	1.142	4,01	-	-	-	-	-	-	28.476
Bắc Giang - Hà Nội	66.968	90,90	1.805	2,45	4.901	6,65	4.901	6,66	-	-	73.674
Hà Nội - Vinh	155.937	53,42	2.666	0,91	40.669	13,93	91.929	31,49	701	0,24	291.902
Vinh - Đà Nẵng	131.493	48,25	3.538	1,30	41.968	15,40	94.862	34,81	682	0,25	272.543
Đà Nẵng - Nha Trang	131.752	50,27	3.524	1,34	42.526	16,23	83.591	31,90	681	0,26	262.073
Nha Trang - TP HCM	153.510	54,22	2.699	0,95	42.780	15,11	83.541	29,50	615	0,22	283.145
TP Hồ Chí Minh - Cần Thơ	77.049	53,14	-	-	47.111	32,49	20.809	14,35	28,94	0,02	144.999
Cần Thơ - Cà Mau	35.710	69,82	-	-	7.202	14,08	8.227	16,09	5,62	0,01	51.145

c. Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa trên hành lang Bắc-Nam phía Tây

Trên hành lang Bắc-Nam phía Tây đến năm 2030, chưa có phương thức vận tải đường sắt nên nhu cầu vận tải hàng hóa chủ yếu được đảm nhận bởi đường bộ.

Bảng 3.4. Lưu lượng hàng hóa bình quân theo đoạn năm 2030 (GDP tăng 6,3%)

Khu đoạn	Đường bộ		Hàng không		Tổng Khối lượng (1000 tấn)
	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	
Cao Bằng – Hòa Bình	37.389	100,00	-	-	37.389

Khu đoạn	Đường bộ		Hàng không		Tổng
	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)
Hòa Bình-Đô Lương	11.556	99,88	13	0,12	11.569
Đô Lương-Quảng Nam	11.458	99,89	13	0,11	11.471
Quảng Nam-Đắc Lắc	12.329	99,88	15	0,12	12.345
Đắc Lắc- TP Hồ Chí Minh	12.935	99,89	14	0,11	12.949
Hồ Chí Minh – Rạch Giá	5.179	100,00	-	-	5.179

Bảng 3.5. Lưu lượng hàng hóa bình quân theo đoạn năm 2030 (GDP tăng 7,05%)

Khu đoạn	Đường bộ		Hàng không		Tổng
	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)	Thị phần (%)	Khối lượng (1000 tấn)
Cao Bằng – Hòa Bình	38.387	100,00	-	-	37.389
Hòa Bình-Đô Lương	12.387	99,88	14	0,12	11.569
Đô Lương-Quảng Nam	12.286	99,89	14	0,11	11.471
Quảng Nam-Đắc Lắc	13.191	99,88	16	0,12	12.345
Đắc Lắc- TP Hồ Chí Minh	13.743	99,89	14	0,11	12.949
Hồ Chí Minh – Rạch Giá	5.965	100,00	-	-	5.965

d. Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa trên liên vận quốc tế

Căn cứ vào mạng lưới đường sắt liên vận quốc tế và số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan về hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam, có thể nhận thấy thị trường vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt của Việt Nam hiện tại và trong tương lai chủ yếu là thị trường Trung Quốc, châu Âu (phần là EU) và một phần nhỏ hơn là Nga, Mông Cổ.

Đối với Trung Quốc: Đường sắt liên vận quốc tế của Việt Nam cơ bản có thể cạnh tranh trực tiếp với vận tải đường bộ và vận tải biển đến Trung Quốc đối với phần lớn nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu giữa hai nước (Đặc biệt là khu vực Đông Nam Trung Quốc) tùy thuộc vào năng lực của đường sắt.

Đối với châu Âu (EU và Nga): Đường sắt liên vận quốc tế của Việt Nam cơ bản có thể cạnh tranh trực tiếp với vận tải biển đến châu Âu đối với phần lớn nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Nga, các nước Đông Âu, Đức, Pháp...tùy thuộc vào năng lực của đường sắt.

Các mặt hàng đường sắt có khả năng cạnh tranh cao không bao gồm các mặt hàng có giá trị cao nhưng khối lượng vận tải thấp như: điện tử, vi tính... mà vận tải hàng không và vận tải đường bộ có ưu thế.

Hàng hóa liên vận giữa Việt Nam đến Trung Quốc hoặc quá cảnh Trung Quốc đi các nước khác có thể đi theo 2 tuyến đường sắt qua tỉnh Lạng Sơn đi Nam Ninh (đã kết nối khổ đường tiêu chuẩn 1435mm) và qua tỉnh Lào Cai đi Côn Minh (chưa kết nối khổ đường 1435mm). Do chưa kết nối khổ đường tiêu chuẩn phía Lào Cai nên chưa có tàu liên vận chạy qua cửa khẩu Lào Cai, hàng hóa liên vận sẽ hạn chế hơn cửa khẩu phía Lạng Sơn.

Dự báo nhu cầu vận chuyển bằng đường sắt liên vận quốc tế đến năm 2030 là rất lớn, khoảng 8 ÷ 9 triệu tấn hàng hóa/năm. Tuy nhiên, do hạ tầng đường sắt chưa đáp ứng được, vì vậy, lựa chọn kịch bản dự báo khối lượng vận chuyển đường sắt liên vận quốc tế đến năm 2030 đạt tối đa khoảng 4 ÷ 5 triệu tấn/năm.

Các kịch bản dự báo về khối lượng và thị phần vận tải hàng hóa quốc tế của từng phương thức vận tải được xác định và có kết quả tính toán như bảng dưới đây:

Bảng 3.6. Kết quả dự báo khối lượng vận tải hàng hóa quốc tế theo phương thức vận tải đến năm 2030

Đơn vị: (triệu tấn)

Phương thức vận tải	KB thấp		KB trung bình		KB cao	
	Khối lượng	Thị Phần	Khối lượng	Thị Phần	Khối lượng	Thị Phần
Đường Bộ	26,0	3,76%	24,9	3,61%	24,4	3,53%
Đường Sắt	2,13	0,18%	3,13	0,45%	4,55	0,66%
Đường TND	1,33	0,31%	2,13	0,31%	2,13	0,31%
Hàng Hải	658,73	95,37%	656,73	95,08%	655,83	94,95%
Hàng Không	2,67	0,39%	3,81	0,55%	3,81	0,55%
Tổng số	690,7	100%	690,7	100%	690,7	100%

Ghi chú: Các kịch bản tương ứng với năng lực đáp ứng của ngành đường sắt, trong đó Kịch bản cao là năng lực tối đa đường sắt Việt Nam có thể đạt được tại thời điểm dự báo.

Bảng 3.7. Phân bổ khối lượng vận tải các mặt hàng xuất nhập khẩu chính có khối lượng lớn đi thị trường Trung Quốc, EU và Nga thể vận chuyển liên vận quốc tế theo khu vực trên cả nước năm 2030

Đơn vị: (triệu tấn)

TT	Khu vực	Nhu cầu vận tải các mặt hàng XNK chính	Khối lượng do đường sắt đảm nhận			Mặt hàng chính có khối lượng lớn	
			KB thấp	KB trung bình	KB cao	Xuất khẩu	Nhập khẩu
1	Khu vực phía Bắc	35	0,7	1,1	1,5	Khoáng sản, VLXD, rau quả, may mặc, da giày	Máy móc, thiết bị; Vải các loại và nguyên liệu dệt; Sắt thép các loại; Lúa mì, Sản phẩm từ chất dẻo; Sản phẩm từ sắt thép; Hóa chất;
2	Khu vực Bắc Trung Bộ	14	0,1	0,1	0,1	Sắt thép, xi măng, VLXD, may mặc, thịt động vật	Máy móc, thiết bị; Vải các loại và nguyên liệu dệt; Sản phẩm hóa chất; Dây điện và dây cáp điện;
3	Khu vực Nam Trung Bộ + Tây Nguyên	21	0,4	0,7	0,9	Rau quả, cà phê, sắn, gỗ và sản phẩm gỗ, rau quả	Máy móc, thiết bị, phân bón, nguyên phụ liệu dệt may, giày da
4	Khu vực Đông Nam Bộ	52	0,9	1,4	2,0	Máy móc thiết bị phụ tùng, cao su, rau quả, sản phẩm may mặc, da giày	Máy móc, thiết bị; Phân bón, Lúa mì, Vải các loại và nguyên liệu dệt; Sắt thép các loại; Sản phẩm từ chất dẻo; Sản phẩm từ sắt thép; Sản phẩm hóa chất;
5	Khu vực ĐBSCL	22	0	0	0	Gạo, Rau quả, thủy sản	Máy móc, thiết bị; Phân bón, Vải các loại và nguyên liệu dệt; Sắt thép các loại;
	Tổng	144	2,1	3,3	4,5		

Nguồn: Báo cáo phương án nâng cao năng lực sản lượng vận tải đường sắt liên vận quốc tế - Viện Chiến lược và phát triển GTVT tháng 8/2022.

Như vậy, trên tuyến Bắc - Nam, sản lượng dự kiến 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 điếm đi/đến tại các khu công nghiệp dọc theo hành lang Bắc - Nam, các mặt hàng nông sản sẽ cần có các điếm 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 là quy hoạch ngành quốc gia, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021. Nội dung quy hoạch mạng lưới đường sắt tóm tắt như sau:

Thời kỳ 2021-2030, Mạng lưới đường sắt quốc gia cơ bản dựa trên việc cải tạo, nâng cấp, xây dựng một số đoạn để hoàn thiện mạng lưới đường sắt hiện có, gồm 2 trục chính là trục Bắc - Nam (tuyến Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh) và trục Đông - Tây (tuyến Yên Viên - Lào Cai và tuyến Gia Lâm - Hải Phòng), khu đầu mối Hà Nội (đoạn vành đai phía Tây hiện tại và vành đai phía Đông xây dựng mới) và một số tuyến, đoạn tuyến và nhánh ở phía Bắc (kết nối với thủ đô Hà Nội và với cảng biển Hải Phòng, Cái Lân - Quảng Ninh). Trục Bắc - Nam từ Hà Nội đến thành phố Hồ Chí Minh, trục Đông - Tây từ cửa khẩu quốc tế Lào Cai đến cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng và một số tuyến khác ở miền Bắc kết nối thông qua khu đầu mối đường sắt Hà Nội, Hải Phòng, một số nhánh nối cảng biển. Mạng lưới đường sắt quốc gia kết nối 34 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, tham gia vào mạng lưới đường sắt Xuyên Á với các kết nối với đường sắt Trung Quốc tại Lào Cai và Lạng Sơn, có bố trí các ga kết nối với đường sắt đô thị, cảng biển và đường sắt chuyên dùng khác.

Quy hoạch tổng số 16 tuyến với chiều dài 4.802 km, bao gồm có 07 tuyến đường sắt hiện hữu với chiều dài 2.440 km; 09 tuyến đường sắt xây dựng mới với chiều dài 2.417 km có lộ trình đầu tư đến 2030 gồm: Tuyến đường sắt tốc độ

cao Bắc - Nam dài 1.545 km và các tuyến kết nối cảng biển lớn, cảng hàng không quốc tế quan trọng: Yên Viên - Lim - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân dài 129 km, đoạn tuyến Hà Nội - Hải Phòng kết nối cảng Lạch Huyện dài 102 km (thuộc tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng), đoạn tuyến đường sắt kết nối ga Lào Cai (Việt Nam) với ga Hà Khẩu (Trung Quốc), tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu nối cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải dài 84 km, tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ dài 174 km, TP. Hồ Chí Minh - Lộc Ninh dài 128 km, tuyến đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ kết nối với Lào dài khoảng 103 km, đường sắt vành đai phía Đông khu đầu mối Hà Nội dài 59 km, đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành kết nối TP. Hồ Chí Minh với CHK quốc tế Long Thành dài 38 km.

Đối với các tuyến hiện có: Cơ bản giữ nguyên quy mô mạng lưới, hướng tuyến như hiện nay. Tập trung đầu tư cải tạo, nâng cấp, đảm bảo an toàn chạy tàu, từng bước đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến đường sắt hiện có, trong đó ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh, tuyến Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lào Cai và Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Thái Nguyên để đáp ứng nhu cầu vận tải trên từng hành lang.

Với đặc thù luồng hàng các tuyến phía Bắc đi qua khu đầu mối Hà Nội, và các tuyến mới khu vực phía Nam đi qua khu đầu mối TP. Hồ Chí Minh, song song với quá trình nâng cấp cải tạo tuyến cũ và xây dựng các tuyến mới cần đồng thời điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung quy hoạch chi tiết (quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành) đối với 2 khu đầu mối đường sắt Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh cho phù hợp với quy hoạch địa phương và kết nối các tuyến đường sắt.

Triển khai xây dựng đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam tạo bước đột phá, động lực thúc đẩy phát triển cả vận tải hành khách và vận tải hàng hoá trên hành lang Bắc - Nam.

Đối với các tuyến xây dựng mới khác: Đối với hành lang Hà Nội - Quảng Ninh và Hà Nội - Hải Phòng hoàn thành và đưa vào khai thác, sử dụng toàn tuyến đường sắt Yên Viên - Lim - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân (Quảng Ninh), xây dựng tuyến đường sắt mới Hà Nội - Hải Phòng kết nối tới cảng Lạch Huyện (Hải Phòng). Đối với hành lang TP. Hồ Chí Minh - Vũng Tàu, triển khai xây dựng tuyến Biên Hòa - Vũng Tàu nối cảng Cái Mép - Thị Vải và đường tránh Biên Hòa. Chuẩn bị đầu tư và triển khai xây dựng khi đủ điều kiện đối với tuyến

TP. Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ, Vũng Áng - Cha Lo (nối Thà Khế - Lào), đường sắt nối TP. Hồ Chí Minh - Phnompenh (Campuchia).

Như vậy, 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. Khối lượng vận tải đường sắt sẽ không có tăng trưởng đột biến nhưng sẽ có cải thiện nhất định bởi việc đầu tư cải tạo, nâng cấp các hạng mục tuyến, ga đường sắt, tăng cường kết nối cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa sẽ làm tăng năng lực thông qua, giảm chi phí vận tải.

Năm 2022, Bộ GTVT đang trình Kế hoạch thực hiện Quy hoạch mạng lưới đường sắt đến năm 2030. Đồng thời Bộ GTVT cũng giao lập nhiệm vụ quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành về đường sắt, trước mắt trong các năm 2023-2024 sẽ ưu tiên các quy hoạch sau:

+ Quy hoạch các tuyến, ga đường sắt khu vực đầu mối thành phố Hà Nội (bao gồm các tuyến đường sắt; các ga đường sắt quốc gia trong đô thị, các ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế).

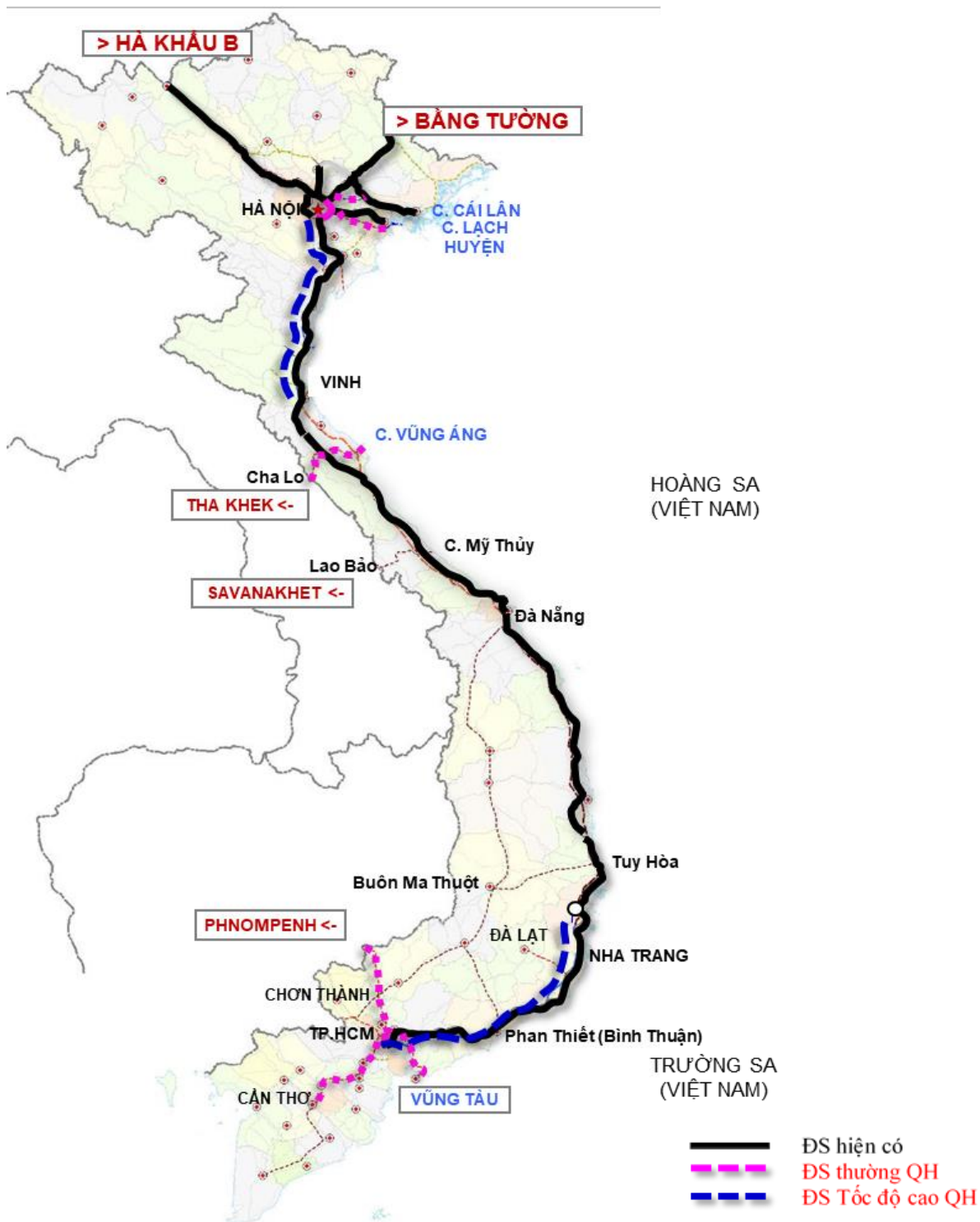
+ Quy hoạch các tuyến, ga đường sắt khu vực đầu mối thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm các tuyến đường sắt; các ga đường sắt quốc gia trong đô thị, các ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế).

+ Quy hoạch các ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế (trừ các ga thuộc khu đầu mối thành phố Hà Nội, khu đầu mối thành phố Hồ Chí Minh).

+ Quy hoạch tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Trong số các quy hoạch trên, quy hoạch chi tiết các ga sẽ có ý nghĩa quan trọng trong việc thu hút đầu tư vào hạ tầng ga, trong đó có kho bãi hàng và đường kết nối, là điều kiện để tăng năng lực thông qua hàng hóa tại ga.

Hình 3-1. Sơ đồ mạng lưới đường sắt thời kỳ 2030



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 đã xây dựng mới tuyến đường sắt kết nối 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.

Định hướng kết nối mạng lưới đường sắt với các đầu mối, phương thức vận tải khác trên hành lang Bắc-Nam (theo quyết định 1769/QĐ-TTg) như sau:

TT	Dự kiến các ga đường sắt kết nối khi có nhu cầu	Đầu mối kết nối	Tuyến đường sắt kết nối
I Kết nối cảng biển			
1	Ga Nam Hải Phòng (ga xây dựng mới)	Cảng Đình Vũ, Lạch Huyện, Nam Đồ Sơn (Hải Phòng)	Hà Nội - Hải Phòng
2	Ga Cái Lân	Cảng Cái Lân (Quảng Ninh)	Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân
3	Ga Nam Định	Cảng Thịnh Long và Khu kinh tế Ninh Cơ (Nam Định)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
4	Ga Khoa Trường	Cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
5	Ga Quán Hành, Ga Nghi Long	Cảng Cửa Lò (Nghệ An)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
6	Ga Tân Ấp	Cảng Vũng Áng (Hà Tĩnh)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
7	Ga Đông Hà	Cảng Mỹ Thủy	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
8	Ga Thừa Lưu	Cảng Chân Mây (Thừa Thiên Huế)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
9	Ga Kim Liên	Cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
10	Ga An Tân (khu gian Diêm Phở - Trị Bình)	Cảng Dung Quất (Quảng Ngãi)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
11	Ga Tu Bông	Cảng Vân Phong (Khánh Hòa)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
12	Ga Ngã Ba	Cảng Ba Ngòi (Khánh Hòa)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
13	Ga Cà Ná	Cảng Cà Ná (Ninh Thuận)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
14	Ga Phan Thiết	Cảng Phan Thiết (Bình Thuận)	Bình Thuận - Phan Thiết
15	Ga Thị Vải	Cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu)	Biên Hòa - Vũng Tàu
16	Ga Long Định	Cảng Hiệp Phước (Thành phố Hồ Chí Minh)	Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ
II Kết nối cảng hàng không			
1	Ga Long Thành	Cảng hàng không quốc tế Long Thành (Đồng Nai)	Đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam
2	Các ga thuộc khu đầu mối thành phố Hà Nội	Cảng hàng không quốc tế Nội Bài (Hà Nội)	Tuyến đường sắt đô thị số 1, số 2, số 6
3	Ga Bình Triệu, ga Thủ	Cảng hàng không quốc tế Tân	Tuyến 4B

TT	Dự kiến các ga đường sắt kết nối khi có nhu cầu	Đầu mối kết nối	Tuyến đường sắt kết nối
	Thêm	Sơn Nhất (Thành phố Hồ Chí Minh)	
4	Ga Hải Phòng	Cảng hàng không quốc tế Cát Bi (Hải Phòng)	Đường sắt đô thị
5	Ga Đà Nẵng mới	Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	Đường sắt đô thị
III Kết nối cảng thủy nội địa			
1	Ga Việt Trì	Cảng Việt Trì (tuyến sông Hồng)	Yên Viên - Lào Cai (duy trì)
2	Ga Ninh Bình	Cụm cảng Ninh Bình - Ninh Phúc (tuyến sông Đáy)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
IV Kết nối cảng cạn, trung tâm logistics			
1	Ga Lào Cai	Cảng cạn Lào Cai	Hà Nội - Lào Cai
2	Ga Hương Canh mới	Cảng cạn Hương Canh (Bình Xuyên, Vĩnh Phúc)	Hà Nội - Lào Cai
3	Ga Lạc Đạo mới	Cảng cạn Văn Lâm (Hưng Yên)	Vành đai phía Đông
4	Ga Yên Viên	Cảng cạn Tiên Sơn (Bắc Ninh)	Hà Nội - Đồng Đăng
5	Ga Kép, ga Sen Hồ	Cảng cạn Bắc Giang (Đồng Sơn, Hương Sơn)	Hà Nội - Đồng Đăng
6	Ga Yên Trạch	Cảng cạn Lạng Sơn	Hà Nội - Đồng Đăng
7	Ga Đồng Đăng	Khu trung chuyển hàng hóa và logistics cửa khẩu Hữu Nghị	Hà Nội - Đồng Đăng
8	Ga mới tại khu vực phường Nam Hòa Khánh	Cảng cạn Hòa Nhơn (Hòa Vang, Đà Nẵng)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
9	Ga Diêu Trì, ga Phước Lộc, ga Canh Vinh	Cảng cạn Quy Nhơn (tại Phước Lộc, Canh Vinh, tỉnh Bình Định)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
10	Ga Trảng Bom	Các cảng cạn, trung tâm logistics khu vực Đông Nam Bộ	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
V Kết nối với đường sắt chuyên dùng			
1	Ga Phố Lu, ga Xuân Giao A	Khu mỏ Apatit Lào Cai	Yên Viên - Lào Cai
2	Ga Uông Bí, ga Chí Linh, ga Mạo Khê	Khu mỏ than khu vực Quảng Ninh	Kép - Hạ Long
3	Ga Yên Trạch	Nhánh Mai Pha - Na Dương	Hà Nội - Đồng Đăng

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:

Vào những năm 1980, đường sắt chiếm tới 29,2% tổng lượng luân chuyển hành khách và 7,5% tổng lượng luân chuyển hàng hoá toàn ngành giao thông vận tải, có thể nói đã có vai trò chủ đạo. Tuy nhiên, 30 năm trở lại đây, thị phần vận tải đường sắt đã sụt giảm đáng kể. Tính đến năm 2019, đường sắt chỉ còn giữ 1,37% lượng luân chuyển hành khách và 1,17% lượng luân chuyển hàng hoá toàn ngành²⁷, đến năm 2020-2021, do ảnh hưởng của dịch bệnh nên lượng hành khách có giảm đi nhưng lượng hàng hoá vận chuyển có tăng lên.

- Hoạt động vận tải đường sắt chủ yếu trên hành lang Bắc-Nam:

Về vận tải hiện nay, đường sắt có ưu thế cự ly trong khoảng 350 - 800 km, thực tế thống kê cho thấy cự ly vận chuyển bình quân của đường sắt tại Việt Nam đang tăng dần lên mức gần 400 km. Hoạt động vận tải đường sắt tập trung chủ yếu trên 02 hành lang: Bắc - Nam (78% về khách, 44% về hàng) và Hải Phòng - Lào Cai (20% về khách, 40% về hàng). Trong thời kỳ chống dịch Covid-19, nhu cầu vận tải hàng hóa đường sắt có thời điểm đã tăng thêm tới 30% so với trước đó.

- Đường sắt vẫn là đối tác của những mặt hàng truyền thống, nhất là trên hành lang Bắc-Nam:

Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt các năm qua khoảng 5 ÷ 6 triệu tấn/năm (so với mức cao nhất 8 ÷ 9 triệu tấn/năm giai đoạn 2005 - 2010). Trong khi đó, tổng khối lượng vận chuyển hành khách đường sắt là 8 ÷ 10 triệu HK/năm (so với mức cao nhất khoảng 12 triệu HK thuộc giai đoạn 2005 - 2015). Hiện nay, một số mặt hàng đạt khối lượng vận chuyển lớn của ngành đường sắt gồm có quặng các loại, hoá chất và phân bón, vật liệu xây dựng và xi măng, lương thực, thực phẩm... Tỷ trọng hàng hoá vận chuyển truyền thống của đường sắt là: quặng (22%); than (4,5%); vật liệu xây dựng (12,5%); phân bón, hoá chất (20,3%); thực phẩm (6,8%); lương thực (5%); nông lâm sản (4,6%).

- Hoạt động vận tải đường sắt liên vận quốc tế còn khiêm tốn nhưng đã có

²⁷ Nguồn Niên giám thống kê

dấu hiệu tăng trưởng tốt:

Hiện nay, đường sắt vận chuyển liên vận quốc tế (LVQT) qua hai cửa khẩu đường sắt Đồng Đăng và Lào Cai. Tuyến đường sắt khổ 1435mm qua cặp cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường, có cả tàu hàng và tàu khách (tàu khách đang tạm dừng từ khi có dịch Covid-19). Tuyến đường sắt khổ 1000mm qua cặp cửa khẩu Lào Cai - Sơn Yêu²⁸, hiện chỉ có tàu hàng. Hàng hoá vận chuyển liên vận quốc tế có phát triển về cự ly nhưng còn khiêm tốn về khối lượng, tuy nhiên đã vươn tới Châu Âu (liên bang Nga, Bỉ, Đức).

Trong 05 năm vừa qua (2017 - 2021), tốc độ tăng trưởng về sản lượng vận tải hàng hóa vận tải LVQT bằng đường sắt tăng trung bình 6%/năm, trong đó năm 2017 tăng 26% so với năm 2016, năm 2018 có xu hướng giảm (-7%), tuy nhiên từ năm 2019 đã tăng trở lại, đặc biệt năm 2021 tăng 31% so với năm 2020, đạt 1,13 triệu tấn, chiếm gần 20% tổng sản lượng vận chuyển hàng hóa đường sắt cả nước. Tỷ trọng vận chuyển LVQT giữa 2 cửa khẩu đường sắt hiện tại là tương đương nhau, khoảng trên dưới 50% cho mỗi hướng. Tuy nhiên, xu hướng cho thấy sản lượng vận chuyển trên hướng Đồng Đăng đang tăng dần, trong khi trên hướng Lào Cai đang giảm dần.

Bảng 3.8. Khối lượng vận tải hàng hóa liên vận quốc tế các năm 2017-2021

Khối lượng	Năm 2017		Năm 2018		Năm 2019		Năm 2020		Năm 2021	
	Tấn	Tăng trưởng %	Tấn	Tăng trưởng %	Tấn	Tăng trưởng %	Tấn	Tăng trưởng %	Tấn	Tăng trưởng %
1. Qua cặp cửa khẩu Đồng Đăng – Bằng Tường:										
1.1. Nhập:	183014	-40%	153294	-16%	169999	11%	202843	19%	409339	102%
1.2. Xuất:	7671	281%	18182	137%	60942	235%	92704	52%	156264	69%
Tổng cộng	190685	-37%	171476	-10%	230941	35%	295547	28%	565603	91%
2. Qua cặp cửa khẩu Lào Cai – Sơn Yêu:										
2.1. Nhập:	287952	27%	390588	36%	256284	-34%	257182	0%	266986	4%
2.2. Xuất:	394483	148%	228625	-38%	341056	49%	311083	-9%	304542	-2%
Tổng cộng	682435	77%	619213	-7%	597340	-4%	568265	-5%	571528	0%
3. Cả hai cửa khẩu:										
3.1. Nhập:	470966	-11%	543882	15%	426283	-22%	460025	8%	676325	47%
3.2. Xuất:	402154	150%	246807	-35%	401998	63%	403787	0%	460806	14%
Tổng cộng	873120	26%	790689	-7%	828281	5%	863812	4%	1137131	31%

(Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)

²⁸ Sau đó chuyển sang tàu khổ 1435 mm qua ga Hà Khẩu Bắc

Trước đây, 100% hàng hóa vận chuyển bằng toa xe thường, đến tháng 10/2017 bắt đầu khai thác toa xe container (toa Mc). Đến năm 2022 khoảng 50% khối lượng hàng hóa liên vận đã sử dụng toa xe container, trong đó tuyến qua ga Đồng Đăng đạt tới 70%-80% và tiếp tục xu hướng tăng.

Về các doanh nghiệp khai thác: Hiện tại, có 3 đơn vị thành viên Tổng công ty ĐSVN đều tham gia kinh doanh dịch vụ vận chuyển liên vận quốc tế (Công ty CP Vận tải đường sắt Hà Nội (HARACO), Công ty CP Vận tải và thương mại Đường sắt (RATRACO), Công ty CP Vận tải đường sắt Sài Gòn (SRT). Hỗ trợ dịch vụ cho các công ty kinh doanh vận tải đường sắt còn có các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ dưới dạng đại lý vận tải, giao nhận, xếp dỡ và dịch vụ logistics khác ngoài vận chuyển đường sắt đang phối hợp và hợp tác với 03 Công ty.

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

Theo số liệu thống kê, trong 30 năm trở lại đây, luồng hàng hóa đường sắt chủ yếu đi trên tuyến Hà Nội – TP. HCM, Hà Nội – Đồng Đăng và tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng. Đây là các tuyến đường sắt có hoạt động vận tải liên vận quốc tế với sự đóng góp tỷ trọng khoảng 20% sản lượng của toàn bộ đường sắt.

a. Luồng hàng hóa vận chuyển nội địa trên tuyến đường sắt Hà Nội – TP.HCM và Hà Nội - Đồng Đăng

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, Đồng 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 - Đồng Đăng, 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 trên tuyến đường sắt Hà Nội – TP.HCM và Hà Nội - Đồng Đăng

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. Do tuyến đường sắt kết nối với Trung Quốc qua cửa khẩu Đồng Đăng là khổ đường 1.435mm nên hàng hóa từ phía Nam ra là toa xe khổ 1.000mm được tổ chức chuyển tải sang tàu 1435mm tại các ga Yên Viên, Đông Anh hoặc tại ga Đồng Đăng. Hiện nay các doanh nghiệp vận tải sử dụng 100% toa xe và hầu hết container thuê của ĐSTQ vận chuyển hàng LVQT trên tuyến. Lập tàu khu đoạn từ Đồng Đăng đến Yên Viên khổ 1435mm. Sử dụng toa xe 1000mm, lập vào các đoàn tàu chuyên tuyến Bắc-Nam, tiếp chuyển các container hàng đi vào phía Nam.

+ 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, Hàng Gỗ mỹ nghệ, Giày da, may mặc, thuốc bắc; Gỗ ván bóc), lập tàu từ phía Nam bằng các đoàn tàu chuyên tuyến nội địa đến Đông Anh, Yên Viên bằng toa xe khổ 1000mm, tại Yên Viên, Đông Anh tiếp chuyển sang toa xe ĐSTQ khổ 1435mm; hoặc xếp trên các toa xe ĐSVN khổ đường 1000mm vận chuyển đến các ga Đồng Đăng, Lạng Sơn,... chuyển tải sang các toa xe ĐSTQ làm thủ tục Hải quan tại ga Đồng Đăng và xuất qua cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường sang ĐSTQ.

+ Hàng quá cảnh Trung Quốc sang các nước thứ 3 (Nga, Mông Cổ, EU, Trung Á,...): với các mặt hàng chủ yếu (Đồ Gỗ nội thất, Điện tử điện lạnh, Da Giày, thực phẩm,...) theo phương thức nối toa xe xếp các container hàng LVQT tếp vào đoàn tàu nội địa, lập tàu từ phía Nam bằng các đoàn tàu chuyên tuyến đến Đông Anh/Yên Viên bằng toa xe khổ 1000mm, sau đó tại Yên Viên tiếp chuyển sang toa xe của đường sắt Trung Quốc (ĐSTQ) khổ 1435mm quá cảnh ĐSTQ đi Châu Âu và các nước thứ 3.

c. Các ga có hoạt động xếp dỡ chủ yếu

- Trên tuyến Hà Nội - Đồng Đăng: 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

Trên cơ sở xem xét tổng thể về hiệu quả của nền kinh tế, hiệu quả sản xuất kinh doanh, nhóm nghiên cứu sử dụng 3 tiêu chí sau để sàng lọc, lựa chọn các ga trong việc nghiên cứu đưa ra các đề xuất giải pháp phát triển:

- + 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 3.3: 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

TT	Ga hàng hóa	Sản lượng (1000 tấn/năm)	Vị trí, chức năng	Khả năng nâng cấp
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
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, Bỉm 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

Nhóm giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước có tính chất vĩ mô, tác động đến hiệu quả khai thác toàn bộ mạng lưới đường sắt quốc gia và hoạt động vận tải đa phương thức trong cả nước. Giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước có tác dụng lâu dài, cần được nghiên cứu, đánh giá kỹ lưỡng trước khi ban hành. Nhóm nghiên cứu tổng hợp đề xuất vào 02 loại gồm: Các giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước chung cho đường sắt; Các giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước cụ thể đối với kho, bãi hàng.

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. Nội dung này thuộc trách nhiệm trực tiếp của Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp, cơ quan chủ quản của Tổng công ty đường sắt Việt Nam. Cơ quan đơn vị liên quan là Bộ GTVT, Bộ

Tài chính. Cấp quyết định là Thủ tướng Chính phủ.

- 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. Nhiệm vụ lập đề án này do Bộ GTVT chủ trì (quy định tại Nghị định số 46/2018/NĐ-CP). Cơ quan phối hợp chính gồm Bộ Tài Chính, UBQLVNN tại doanh nghiệp. Cấp quyết định là Thủ tướng Chính phủ.

- 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, ... Nhiệm vụ này do Bộ GTVT và các bộ, ngành liên quan cùng thực hiện trong các dự án sửa đổi luật, nghị định, thông tư.

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. Nhiệm vụ này thuộc trách nhiệm tham mưu của Bộ GTVT, cơ quan phối hợp là Hải quan, Quốc phòng, Công an. Cấp quyết định là Thủ tướng Chính phủ hoặc Bộ GTVT nếu được Thủ tướng Chính phủ ủy quyền.

- 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. Nhiệm vụ này thuộc trách nhiệm chủ trì của UBQLVNN tại doanh nghiệp, cơ quan phối hợp và tham mưu là Bộ Tài Chính. Cấp quyết định là Thủ tướng Chính phủ.

- 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. Bộ GTVT đã lập Đề án quản lý, sử dụng, khai thác KCHT đường sắt quốc gia do

nhà nước đầu tư, trong đó đề xuất Thủ tướng Chính phủ giao cho Tổng công ty ĐSVN lập Đề án Khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia để cụ thể hóa đối với từng tài sản KCHT đường sắt đang do TCTĐSVN trực tiếp quản lý. Tổng công ty ĐSVN đang trực tiếp quản lý và có đủ điều kiện, nguồn lực để lập đề án Khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia với sự phối hợp của Bộ GTVT và các bộ, ngành liên quan.

- 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. Nhiệm vụ này đang được Bộ GTVT giao cho Cục ĐSVN triển khai với tư cách cơ quan lập quy hoạch, tiến độ phê duyệt cuối năm 2023.

- 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. Nhiệm vụ này do UBQLVNN tại doanh nghiệp cân đối phần vốn nhà nước tại TCTĐSVN hoặc chỉ đạo TCTĐSVN huy động vốn hợp pháp khác.

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

Giải pháp tăng năng lực hạ tầng tại ga hàng hóa có tác động trực tiếp đến năng lực tác nghiệp của ga, tăng được khả năng thông qua hàng hóa. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng việc đầu tư tăng năng lực của ga không nên vượt quá nhiều lần năng lực của tuyến đường sắt, đồng thời cũng cần thực hiện các giải pháp về cơ chế, chính sách, tổ chức vận tải, mô hình khai thác kho bãi mới đảm bảo được hiệu quả khai thác.

Các giải pháp đề xuất sau đây được nghiên cứu rút ra từ thực trạng và nhu cầu tại các ga được nghiên cứu nhưng hoàn toàn có thể vận dụng cho các ga khác trong mạng lưới có tình trạng tương tự.

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

kê 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.

Hạng mục này do Bộ GTVT quyết định, sử dụng vốn ngân sách hoặc vốn doanh nghiệp khai thác bãi hàng.

- 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.

Hạng mục này do Bộ GTVT quyết định, có thể sử dụng vốn doanh nghiệp khai thác bãi hàng hoặc vốn ngân sách.

- 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.

Hạng mục này do Bộ GTVT quyết định, có thể sử dụng vốn doanh nghiệp khai thác bãi hàng hoặc vốn ngân sách.

- 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.

Hạng mục này do Bộ GTVT quyết định, sử dụng vốn ngân sách hoặc vốn doanh nghiệp khai thác bãi hàng.

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.

- Tiếp tục kiến nghị để sử dụng vốn doanh nghiệp tham gia đầu tư vào một số hạng mục bãi hàng, kho ga đã ổn định hoặc đã có quy hoạch theo phương thức hợp tác kinh doanh có điều kiện với TCTĐSVN. Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ tiếp tục cho thực hiện hợp tác đầu tư kinh doanh có điều kiện đối với kho ga, bãi hàng trong bối cảnh chưa có đề án Khai thác tài sản KCHTĐS đối với những ga có hoạt động ổn định.

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 tài sản 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 đầu 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 sắt²⁹. 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.

Các giải pháp sau sẽ thúc đẩy việc khai thác hiệu quả đối với kho bãi hàng

²⁹ 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.

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, ...

Các giải pháp được tóm lược trình bày thành bảng tại phụ lục 3.

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, cho

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.

Đề án Quản lý, sử dụng, khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư là điều kiện cần để có thể thực hiện đầu tư vào bãi hàng, kho ga nói riêng và kết cấu hạ tầng đường sắt nói chung theo quy định tại nghị định số 46/2018/NĐ-CP. Nếu đề án chưa được phê duyệt thì các chủ trương, định hướng chưa thể thực hiện được.

Đề án khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư gồm các nội dung cụ thể cho từng kết cấu hạ tầng đường sắt có khối lượng rất lớn. Nếu để hoàn thiện và phê duyệt đề án gồm toàn bộ hệ thống đường sắt quốc gia thì sẽ mất nhiều thời gian, thậm chí khó kiểm soát đảm bảo đầy đủ không có sai sót. Nếu tách ra thành 2 nhóm đề án để lập và trình phê duyệt riêng gồm đề án khung cho các hạng mục, sau đó phê duyệt đề án cho từng hạng mục riêng lẻ thì sẽ dễ dàng và kịp thời hơn.

- 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.

Trong bối cảnh có vướng mắc về cơ chế thu hút đầu tư vốn ngoài ngân sách, giải pháp bố trí bổ sung vốn đầu tư công để cải tạo nâng cấp hạ tầng tại các ga sẽ kịp thời tháo gỡ điểm nghẽn, đồng thời là vốn môi để khuyến khích vốn tư nhân đầu tư vào bãi hàng, kho ga, thiết bị, phương tiện đường sắt.

- 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.

Tổng công ty ĐSVN hiện là doanh nghiệp lớn, cùng với các thành viên khác có kinh nghiệm tổ chức khai thác đường sắt nên nếu được tự đầu tư sẽ thuận lợi hơn, kịp thời hơn việc tìm kiếm nhà đầu tư mới trong bối cảnh chưa có quy hoạch chi tiết ga, chưa có đề án khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt được phê duyệt.

- 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.

Quy hoạch chi tiết ga đường sắt là công cụ để quản lý, điều tiết đầu tư vào hạ tầng ga đường sắt, quy định chức năng của ga và các dịch vụ khác có liên quan để làm cơ sở thu hút đầu tư từ xã hội vào ga đường sắt. Quy hoạch chi tiết một số ga có tiềm năng lợi thế thương mại nên được lập và phê duyệt sớm.

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

Phụ lục 1 - Hiện trạng năng lực hạ tầng các khu ga chính

(1) Ga Đồng Đăng:

Là ga biên giới trên tuyến đường sắt Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng, đảm nhận việc giao tiếp hàng hóa, phương tiện vận tải đường sắt khổ đường 1435mm với ĐSTQ qua cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường và ngược lại, là cửa khẩu đường sắt thực hiện xuất hàng hóa LVQT từ Việt Nam quá cảnh ĐSTQ đi các nước thứ 3 và ngược lại thực hiện nhập hàng hóa LVQT từ các nước thứ 3 quá cảnh ĐSTQ đến ĐSVN. Làm các thủ tục xuất nhập cảnh phương tiện vận tải, hàng hóa; Giám sát Hải quan.



Sơ đồ hiện trạng ga Đồng Đăng

Hiện tại năng lực đón gửi tàu của ga Đồng Đăng là 15,6 đôi/ngày đêm chung cho cả hai khổ đường. Hệ thống các đường xếp dỡ, kho bãi hàng và trang thiết bị phục vụ xếp dỡ ở ga hạn chế (5.500 m² bãi, 1300 m² kho), năng lực xếp dỡ 72 xe khổ đường 1000mm hoặc 62 xe khổ đường 1435mm; Do năng lực xếp dỡ hạn chế lên hầu hết hàng hóa LVQT đến ga làm thủ tục sau đó trung chuyển về ga Yên Viên thực hiện khai báo, thông quan hoặc về các ga nội địa khác tổ chức xếp dỡ.

Để đảm bảo hạn chế ách tắc, bình hành tổ chức chạy tàu Tổng công ty ĐSVN hạn chế các doanh nghiệp vận tải xếp dỡ nội địa tại ga theo đúng năng lực.

(2) Ga Yên Viên:

Là ga LVQT đầu mối quan trọng phía Bắc, kết nối các tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai, Yên Viên - Đồng Đăng, Yên Viên - Hải Phòng, tuyến vành đai Yên Viên - Bắc Hồng - Giáp Bát. Đảm bảo cơ sở vật chất lập, giải thể, trung chuyển, đón gửi các đoàn tàu bao gồm khổ đường 1000mm và 1435mm; Giám sát Hải quan đối với phương tiện vận tải và làm thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.



Sơ đồ hiện trạng ga Yên Viên.

Khu vực bãi hàng ITL có diện tích khoảng 17.000m² chủ yếu phục vụ xếp dỡ container, khu vực khai báo làm thủ tục Hải quan hàng LVQT xuất nhập; diện tích khu vực bãi hàng đường 15, 16 và phía Bắc khoảng 5.500m² và khu kho ga có diện tích khoảng 3.500m². Năng lực xếp dỡ 292 xe khổ đường 1000mm hoặc 264 xe khổ đường 1435mm trong một ngày đêm. Ga Yên Viên hiện nay có thể tổ chức xếp dỡ 4 đôi/ngày (tương đương 200 toa xe) tàu hàng chuyên tuyến chở CTN. Năng lực đáp ứng tổ chức xếp dỡ hàng LVQT 92 toa xe/ngày. Năng lực đón gửi tàu tối đa tính 25,2 đôi/ngày đêm. Trong đó, chỉ có 4 đường để đón gửi tàu khổ đường 1435mm (2 đường chính tuyến, 2 đường tập kết toa xe để giải, lập tàu với sức chứa là 60 toa) tối đa đón gửi được 2 đôi tàu/ngày đêm khổ 1435 mm giải thể và lập tại ga.

(3) Ga Giáp Bát:

Là ga hạng I, ga hàng hóa lớn tại lý trình km 5+117, nằm trong khu đầu mối đường sắt Hà Nội. Đảm nhận tác nghiệp kỹ thuật giải thể, lập các đoàn tàu hàng không chỉ cho tuyến Hà Nội - Vinh - Sài Gòn mà gồm các đoàn tàu hàng đi các tuyến phía Bắc. Là ga kết nối trung chuyển hàng hóa giữa tuyến đường sắt Bắc Nam và các tuyến đường sắt phía Bắc. Có trạm đầu máy phục vụ tác nghiệp đầu máy tại ga xuất phát. Có trạm khám chữa toa đảm nhận tác nghiệp kỹ thuật tàu đi đến đối với các đoàn tàu hàng.



Sơ đồ hiện trạng ga Giáp Bát

Ga hiện nay sử dụng đường 3, đường 17, đường 18, đường bãi gỗ và một phần đường số 2; diện tích bãi hàng 7500m² và hệ thống kho Bắc, Nam diện tích khoảng 3.700m² phục vụ xếp dỡ hàng hóa.

Việc kết nối với phương thức vận tải đường bộ hạn chế do Thành phố Hà Nội cấm xe tải trên 10 tấn vào ga ban ngày, chỉ được vào ga sau 21h đêm.

(4) Ga Sóng Thần:

Ga Sóng Thần tại Lý trình Km 1710 + 560 thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh. Là ga hạng 1, ga hàng hóa lớn nhất phía Nam và là ga LVQT hàng hóa. Là ga hàng hóa cuối cùng trên tuyến đường sắt Bắc - Nam, thực hiện giải thể, lập tàu và các tác nghiệp kỹ thuật với các đoàn tàu hàng chuyên tuyến, tàu hàng khu đoạn.



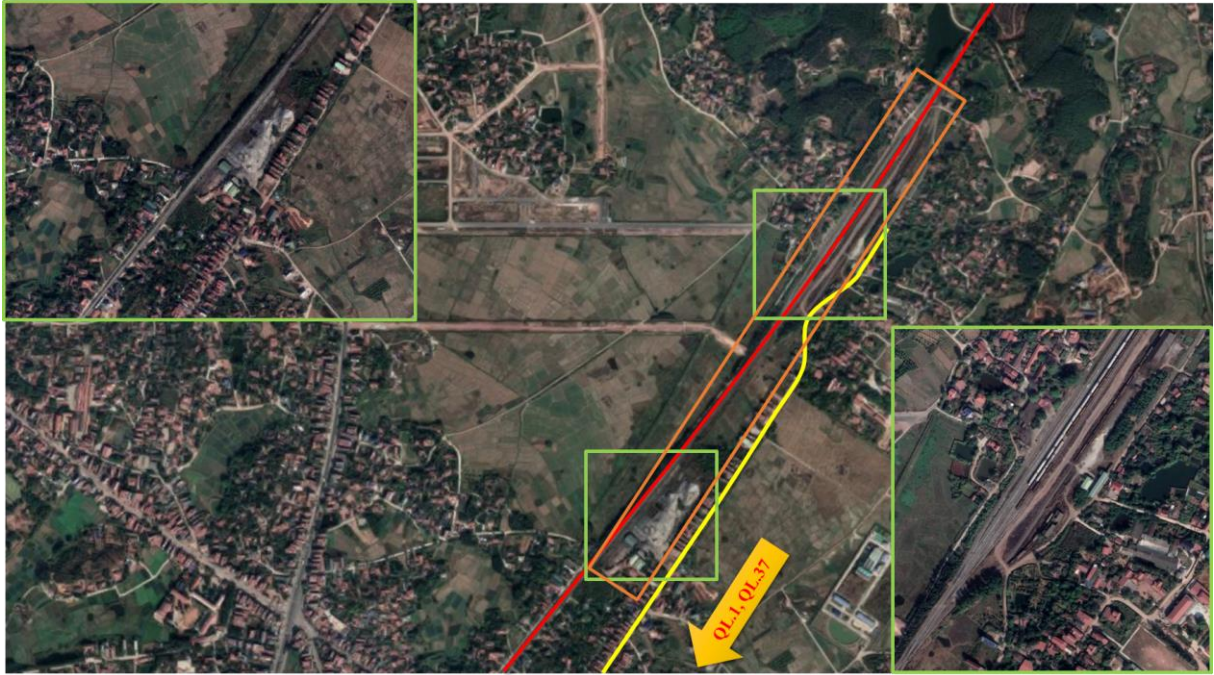
Sơ đồ hiện trạng ga Sóng Thần

Hiện nay ga Sóng Thần đang sử dụng 13 đường ray để phục vụ công tác xếp dỡ hàng hóa, đó là đường số: 1, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 80, 81, 82, 83, 84, 85. Ga đang có 07 bãi hàng với tổng diện tích 15.145m² (bao gồm bãi hàng rời S = 2220m²; Bãi hàng bao kiện S = 1880m²; 02 Bãi thiết bị sắt thép S = 1335m²; Bãi AB1 xếp dỡ container 4.370m²; Bãi AB2 xếp dỡ container và hàng nguy hiểm 2.670m² và bãi AB3 xếp dỡ gỗ S = 2.670m²)

(5) Ga Kép:

Ga Kép là ga hạng 2, nằm tại thị trấn Kép, huyện Lạng Giang, tỉnh Bắc Giang, lý trình tại Km 68+700 thuộc tuyến đường sắt Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng, là điểm bắt đầu của 02 tuyến đường Kép-Hạ Long-Cái Lân và tuyến đường Kép - Lưu Xá.

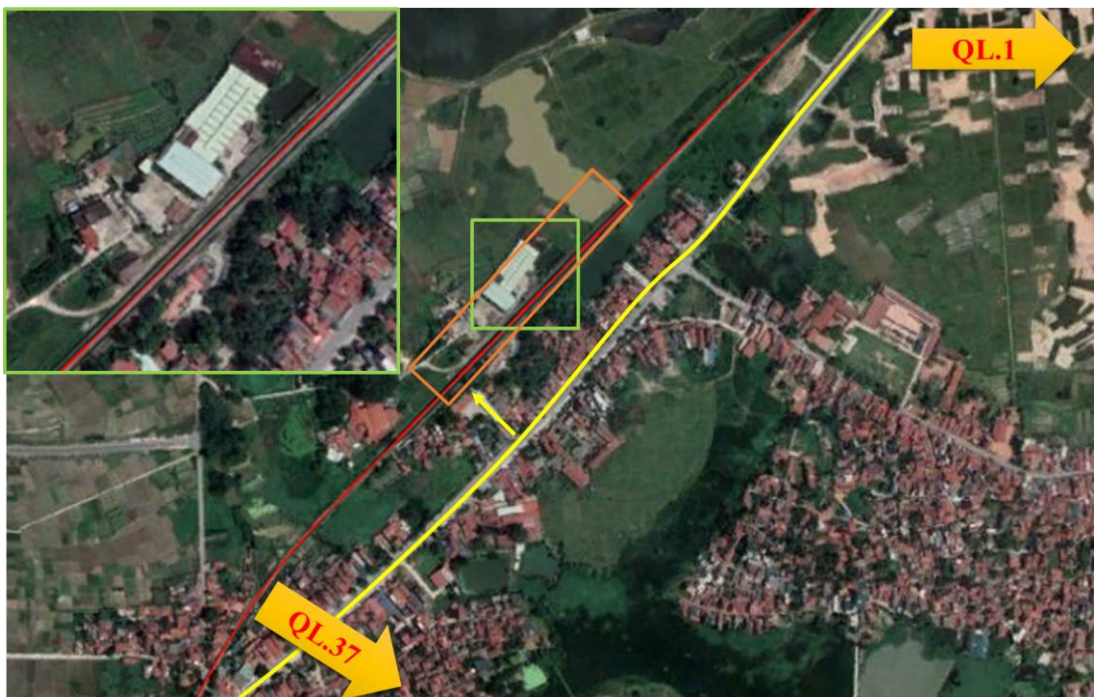
Ga có 9 đường, trong đó các đường 1, II, III, 4 là đường đón gửi, các đường 6,7,8,9 là đường xếp dỡ. Thiết bị phục vụ hàng hóa có 02 kho diện tích 1200m²; 02 bãi xếp dỡ nền đất diện tích 4.300m²; 01 bãi hàng bê tông diện tích 26.000 m².



Sơ đồ hiện trạng ga Kép

(6) Ga Sen Hồ:

Là ga hành khách hạng 4, lý trình hiện tại tại Km39+260, vị trí tại xã Hoàng Ninh, huyện Việt Yên, tỉnh Bắc Giang. Vị trí của ga Sen Hồ gần kề chuỗi khu công nghiệp phía Nam thành phố Bắc Giang, theo quy hoạch mạng lưới đường sắt đã được phê duyệt, quy hoạch tỉnh Bắc Giang đã được phê duyệt, ga Sen Hồ có kết nối với cảng cạn Bắc Giang (đang được triển khai xây dựng).



Sơ đồ hiện trạng ga Sen Hồ.

Hiện nay tại ga có 03 đường có nhiệm vụ đón gửi, tránh vượt, dồn dịch, cắt lấy xe, tổ chức xếp dỡ hàng, vận chuyển khách, hành lý.

(7) Ga Đông Anh:

Là ga hạng 2, lý trình km 21+400 thuộc tuyến đường sắt Hà Nội-Lào Cai; Đông Anh - Thái Nguyên và cũng là ga nằm trong khu đầu mối đường sắt Hà Nội. Hiện tại, ga Đông Anh đang có vai trò hỗ trợ ga Yên Viên trong vận tải liên vận quốc tế.



Sơ đồ hiện trạng ga Đông Anh.

Ga hiện có 07 đường, trong đó đường số 1, 6 và 7 phục vụ dồn đưa lấy tập kết xe, tổ chức chuyển tải, xếp dỡ hàng hóa. Diện tích kho khoảng 520m², diện tích bãi container 8000m² đang do công ty vận tải Ratraco khai thác.

(8) Ga Vinh:

Là ga hạng 1 được xây dựng tại lý trình km 319+000 trên tuyến đường sắt Hà Nội- Thành phố Hồ Chí Minh, nhiệm vụ chủ yếu là đón gửi tàu, vận chuyển hàng hoá, hành khách, là ga khu đoạn dồn lập tàu, tác nghiệp đầu máy toa xe. Thực hiện tác nghiệp kỹ thuật các đoàn tàu khách, tàu hàng,... phục vụ thay máy các đoàn tàu hàng, thay lái máy các đoàn tàu khách. Giải thể lập tàu các đoàn tàu hàng khu đoạn

Hiện nay, ga Vinh sử dụng 02 đường xếp dỡ tổng dung lượng 14 xe, 01 bãi hàng diện tích 6600m², 01 kho hàng diện tích 840m² với trang thiết bị phục vụ xếp dỡ hàng hóa hạn chế.



Sơ đồ hiện trạng ga Vinh.

(9) Ga Kim Liên:

Là ga hàng hóa quan trọng, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật các đoàn tàu hàng trên tuyến đường sắt Bắc - Nam. Thực hiện dồn đưa lầy xe xếp dỡ hàng hóa; dồn giải thể lập các đoàn tàu hàng chuyên tuyến, tàu khu đoạn. Có trạm khám chữa toa xe phục vụ công tác sửa chữa, cắt móc toa xe. Có trạm đầu máy phục vụ thay máy các đoàn tàu hàng, thay ban lái máy.



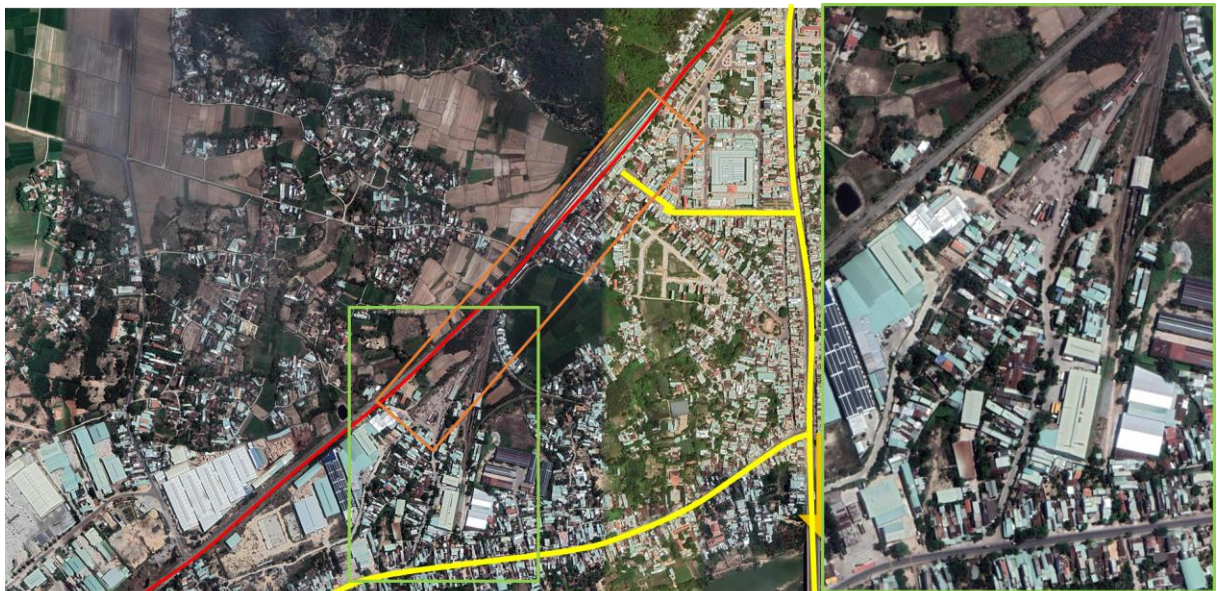
Sơ đồ hiện trạng ga Kim Liên.

Hiện nay, ga có 04 đường (số 5, số 8, số 60 và 61) sử dụng phục vụ công tác xếp dỡ hàng hóa, bãi hàng diện tích 9000m². Năng lực xếp dỡ 90 xe/ngày đêm.

Việc kết nối với phương thức vận tải đường bộ hạn chế do hạn chế tải trọng xe và công hạn chế chiều cao xe tải trên đường vào bãi hàng ga.

(10) Ga Diêu Trì:

Là ga hạng 1, lý trình Km 1095 + 540, thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - Sài Gòn. Thực hiện tác nghiệp kỹ thuật các đoàn tàu hàng, tàu khách. Có trạm khám chữa toa xe phục vụ công tác sửa chữa cắt móc toa xe, có trạm đầu máy phục vụ thay máy các đoàn tàu hàng, tàu khách, thay ban lái máy. Giải thể, lập tàu các đoàn tàu hàng khu đoạn.

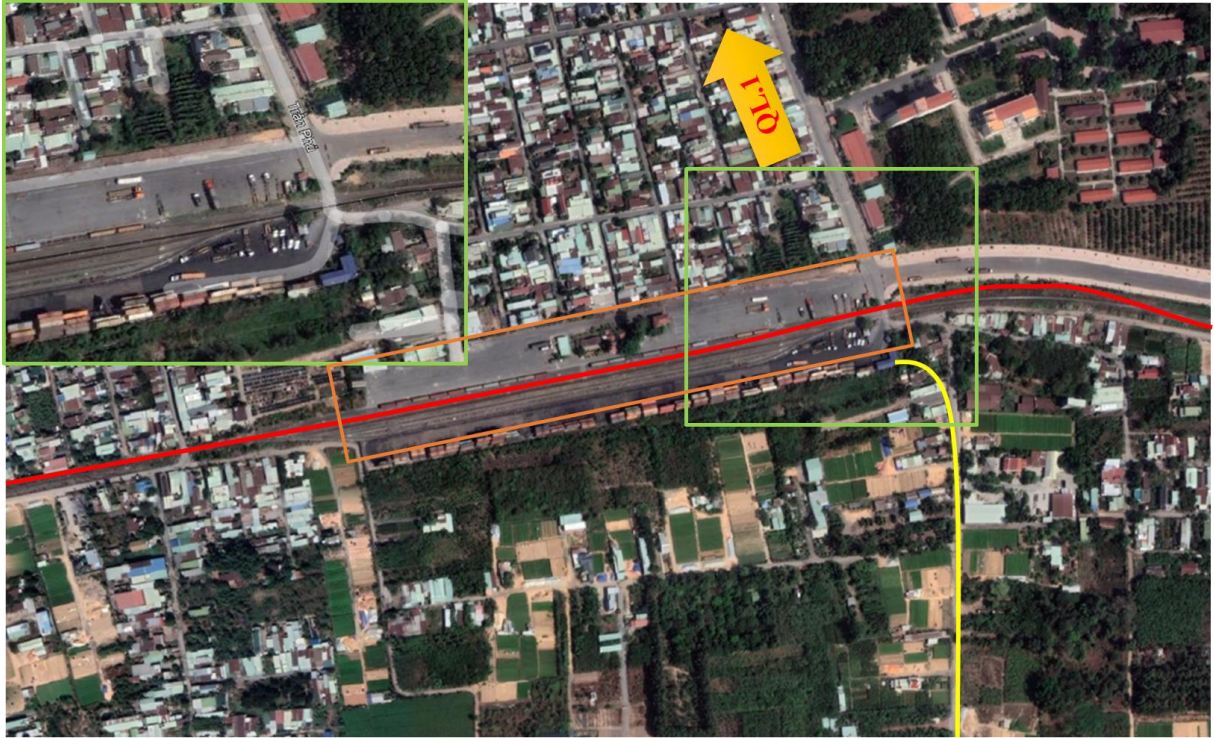


Sơ đồ hiện trạng ga Diêu Trì.

Sử dụng 02 đường 60 và 61 để tổ chức xếp dỡ hàng hóa. Bãi hàng diện tích 10.000m², kho diện tích 250m².

(11) Ga Trắng Bom:

Lý trình km 1677+510, thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - Sài Gòn. Thực hiện tác nghiệp kỹ thuật các đoàn tàu hàng. Giải thể, lập tàu các đoàn tàu hàng suốt, container.



Sơ đồ hiện trạng ga Trảng Bom.

Ga sử dụng 02 đường để tổ chức xếp dỡ hàng hóa. Bãi hàng diện tích 20.000m².

Phụ lục 2 - Tổng hợp thông tin cải tạo, nâng cấp hạ tầng các ga trên tuyến Hà Nội - Đồng Đăng và tuyến Bắc – Nam

(1) Ga Đồng Đăng (ga LVQT)

Mục đích: cải tạo, nâng cấp, mở rộng bãi hàng, kho và hạ tầng khác, năng lực đáp ứng 2,5 triệu tấn hàng hóa/năm. **Nối vào TT Logistics sẽ tăng NLTQ hơn nữa.**

Đầu tư:

- Về bãi hàng:
 - + *Cải tạo nâng cấp bãi hàng đường H4 hiện có bị xuống cấp;*
 - + *Làm mới bãi chứa container diện tích 10.000 m²;*
- Về kho:
 - + *Sửa chữa hệ thống kho hiện tại 1.300 m²;*
 - + *Xây dựng mới kho chứa 10.000 m²;*
- Về đường xếp dỡ:
 - + *Sửa chữa nâng cấp đường H3, H4 đã xuống cấp;*
 - + *Xây dựng mới 2 đường xếp dỡ với tổng chiều dài chứa xe 1.500 m;*
- Đường kết nối: Cải tạo đường bộ vào ga và đường nội bộ trong bãi hàng.
- Làm mới hệ thống rào ngăn cách giữa bãi tác nghiệp hàng hải quan và hàng nội địa, kho tạm lưu giữ hàng xuất nhập khẩu, trang bị hệ thống camera giám sát, ... đủ tiêu chuẩn ga Liên vận Quốc tế theo yêu cầu của Hải quan.

(2) Ga Kép (đề nghị công bố ga LVQT); San tải cho ga Yên Viên, Đồng Đăng.

Mục đích: bổ sung ga liên vận quốc tế, san tải cho ga Yên Viên, Đồng Đăng, vùng phục vụ chính là các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh Bắc Giang và lân cận.

Đầu tư:

- Về bãi hàng:
 - + *Đổ bê tông bãi xếp dỡ đường 6-7, diện tích 2.300m².*
 - + *Mở rộng bãi xếp dỡ đường 7-9 và đổ BTXM (khoảng 3.000m²).*
- Về kho: Sửa chữa cải tạo lại 02 kho chứa hàng để phục vụ công tác bảo quản, luân chuyển hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt.
- Ke hàng: cải tạo ke hàng đường 3A để cầu container trên bãi hàng bê tông có sẵn.

- Đường kết nối:

+ Đề xuất đầu tư: đường kết nối ra QL.37 dài 1,5 km, ra đến cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn dài 3,5 km.

+ Đổ bê tông đường vào bãi xếp dỡ đường 7-9 với chiều dài khoảng 400m, rộng 6m (thuộc phạm vi đất đã cấp cho đường sắt).

(3) Ga Sen Hồ (đề nghị công bố ga LVQT sau khi đầu tư)

Mục đích: kết nối cảng cạn Bắc Giang, phục vụ chuỗi khu công nghiệp tỉnh Bắc Giang (gần hơn ga Kép), Bắc Ninh và các tỉnh phía Bắc.

Đầu tư: thêm đường ga; bãi hàng mới cách ga hiện tại khoảng 800m và đường kết nối (đồng bộ với dự án cảng cạn Bắc Giang).

(4) Ga Đông Anh: dự kiến ga LVQT); chủ yếu khai thác tàu nội địa,

Hiện nay: Là ga hạng 2, lý trình km 21+400 thuộc tuyến đường sắt Hà Nội-Lào Cai; Đông Anh - Thái Nguyên và cũng là ga nằm trong khu đầu mối đường sắt Hà Nội. Hiện tại, ga Đông Anh đang có vai trò hỗ trợ ga Yên Viên trong vận tải liên vận quốc tế.

Ga hiện có 07 đường, trong đó đường số 1, 6 và 7 phục vụ đón đưa lấy tập kết xe, tổ chức chuyển tải, xếp dỡ hàng hóa. Diện tích kho khoảng 520m², diện tích bãi container 8000m² đang do công ty vận tải Ratraco khai thác.

Hạn chế: Đường vào ga đi qua khu đông dân cư; diện tích kho khoảng 520m² rất cũ, xuống cấp. Chủ yếu khai thác tàu nội địa, có hỗ trợ ga Yên Viên

Đề xuất đầu tư: sửa chữa kho hàng, diện tích kho khoảng 520m²

(5) Ga Kim Liên (Dự kiến ga LVQT)

Mục đích: bổ sung ga liên vận quốc tế, thay thế ga Đà Nẵng. Phục vụ luồng hàng đi/đến cảng Liên Chiểu, các tỉnh trọng điểm miền Trung

Đầu tư:

- Bãi hàng: Xây dựng 02 bãi hàng gồm bãi hàng phía Bắc, diện tích khoảng 8000m²; bãi hàng sau ga, diện tích khoảng 9200m²;

- Đường xếp dỡ hàng hóa: xây mới;

- Đường bộ kết nối: dài khoảng 500m;

- Nhà ga: xây lại nhà ga mới.

(6) Ga Diêu Trì (Dự kiến ga LVQT)

Mục đích: mở rộng bãi hàng, nâng cấp đường kết nối đáp ứng nhu cầu luồng hàng hóa đi/đến các tỉnh Tây Nguyên.

Đầu tư:

- Bãi hàng: Cải tạo, nâng cấp bãi hàng hiện tại và xây dựng bãi hàng bổ sung phía sau ga diện tích khoảng 31.500m²;

- Đường bộ kết nối: dài khoảng 600m; đổ mặt đường BTXM vào bãi hàng (hiện rộng 7m).

- Đặt thêm đường xếp, dỡ hàng hóa.

(7) Ga Trảng Bom (dự kiến ga LVQT) : Hỗ trợ ga Sóng Thần.

Hiện trạng: Lý trình km 1677+510, thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - Sài Gòn. Thực hiện tác nghiệp kỹ thuật các đoàn tàu hàng. Giải thể, lập tàu các đoàn tàu hàng suốt, container.

Ga sử dụng 02 đường để tổ chức xếp dỡ hàng hóa. Bãi hàng diện tích 20.000m².

Có khả năng mở rộng được. Cần lập quy hoạch chi tiết ga và đầu tư theo quy hoạch.

(8) Ga Sóng Thần (ga LVQT); hiện đang quá tải

Mục đích: cải tạo, cơ cấu lại các phân khu chức năng, giảm thiểu ùn tắc, đảm bảo an ninh, an toàn, tăng năng lực lên tối thiểu 2,5 triệu tấn/năm.

Đầu tư: Tập trung vào bãi An Bình; sắp xếp lại các khu tác nghiệp để tăng NLTQ lên 2,5 tr T.

Căn cứ chủng loại, mặt hàng chính vận chuyển bằng đường sắt xếp dỡ tại ga Sóng Thần, cần quy hoạch lại tổng thể, phân khu chức năng tác nghiệp giữa các khu vực trong ga (khu ga, khu bãi An Bình, khu vực tác nghiệp hàng Container, hàng bao kiện, máy, thiết bị, ...) trên cơ sở đó tính toán đầu tư cho phù hợp.

Thiết kế bãi hàng đảm bảo tải trọng để xe cầu container hoạt động (trọng tải trên 100 tấn), đồng thời có bãi chuyên phục vụ vận chuyển Container lạnh (có hệ thống cấp điện);

- Tại khu vực bãi An Bình cần nghiên cứu đầu tư bãi hàng và kho chứa ngoài ra bổ sung thêm các đường xếp dỡ, đường tập kết toa xe;

- Quy hoạch lại đường nội bộ, đầu tư nâng cấp đảm bảo cho xe tải lớn chở Container và luồng xe ô tô ra vào ga không bị chông chéo gây ách tắc;

- Hàng rào, công bảo vệ, hệ thống rãnh thoát nước, hệ thống điện chiếu sáng: sửa chữa, thay thế đồng bộ đảm bảo an toàn cho khai thác sử dụng.

Phụ lục 3 - Giải pháp quản lý, đầu tư, khai thác hiệu quả các kho, bãi hàng tại các ga đường sắt

TT	Giải pháp	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Cấp phê duyệt	Lộ trình thực hiện
I	Nhóm giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước				
A	<i>Các giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước chung cho quản lý, sử dụng, khai thác đường sắt</i>				
1	Kiến toàn mô hình tổ chức quản lý, kinh doanh của các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.	Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp	Bộ Giao thông vận tải; Bộ Tài chính	Thủ tướng Chính phủ	2023-2025
2	Hoàn thiện, phê duyệt Đề án quản lý, sử dụng, khai thác KCHT đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư.	Bộ Giao thông vận tải	Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp; Bộ Tài Chính	Thủ tướng Chính phủ	2023-2025
3	Xây dựng cơ chế phân cấp, phân quyền đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.	Bộ Giao thông vận tải	Các bộ, ngành liên quan	Chính phủ	2023-2030
B	<i>Các giải pháp về tổ chức quản lý nhà nước cụ thể để khai thác hiệu quả kho, bãi hàng</i>				
1	Công bố thêm các ga đường sắt liên vận quốc tế khi đủ điều kiện (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).	Bộ Giao thông vận tải	Tổng cục Hải quan; Bộ Quốc phòng; Bộ Công an	Thủ tướng Chính phủ	2023-2030
2	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 kho ga, bãi hàng tại một số khu ga theo	Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp	Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải	Thủ tướng Chính phủ	2023-2030

TT	Giải pháp	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Cấp phê duyệt	Lộ trình thực hiện
	hình thức giao bổ sung vốn Nhà nước tại doanh nghiệp.				
3	Lập và phê duyệt quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành đối với tuyến và ga đường sắt.	Bộ Giao thông vận tải	Các bộ, ngành, địa phương liên quan	Thủ tướng Chính phủ	2023-2024
4	Lập Đề án Khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia gồm gồm đề án khung và các đề án hạng mục.	Tổng công ty ĐSVN	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính	Thủ tướng Chính phủ	2023-2030
5	Thu hút nguồn hàng cho đường sắt thông qua tăng cường liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS, dịch vụ VTĐS, dịch vụ logistics.	Tổng công ty ĐSVN	Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa, logistics		2023-2030
6	Đầu tư phương tiện, bố trí chạy tàu phù hợp, hoàn thiện dịch vụ khách hàng.	Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp, Tổng công ty ĐSVN	Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt		2023-2030
II	Nhóm giải pháp về đầu tư tăng năng lực hạ tầng tại ga hàng hóa				
1	Tiếp tục thực hiện đầu tư các dự án cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng khu ga Đồng Đăng, Đông Anh, Kép, Sen Hồ, Kim Liên, Diêu Trì, Sóng Thần gồm các nhóm: mở thêm đường xếp dỡ; bổ	Bộ Giao thông vận tải	Tổng công ty ĐSVN, Địa phương liên quan		2021-2030

TT	Giải pháp	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Cấp phê duyệt	Lộ trình thực hiện
	sung mặt bê tông xi măng các bãi hàng; cải tạo kho ga; đường bộ kết nối thuộc phạm vi khu ga đường sắt.				
2	Đầu tư các dự án cải tạo nâng cấp mở rộng đường bộ kết nối vào bãi hàng, kho ga không thuộc phạm vi khu ga đường sắt (ga Kép, Kim Liên).	Địa phương liên quan	Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty ĐSVN		2023-2030
3	Đầu tư hệ thống hạ tầng đáp ứng yêu cầu tác nghiệp hải quan tại các ga có hoạt động liên vận quốc tế Đồng Đăng, Đông Anh, Kép, Sen Hồ, Sóng Thần.	Bộ Giao thông vận tải	Tổng công ty ĐSVN, Địa phương liên quan	Thủ tướng Chính phủ	2023-2030
4	Ưu tiên bố trí các nguồn ngân sách nhà nước để điều chỉnh, bổ sung dự án đầu tư vào các hạng mục tăng năng lực thông qua hàng hóa tại ga đường sắt (Chương trình phục hồi và phát triển KT-XH, nguồn tăng thu ngân sách nếu có).	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính	Thủ tướng Chính phủ	2023-2030
III	Nhóm giải pháp về khai thác kinh doanh kho bãi hàng				
1	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	Bộ Tài chính	Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp	Chính phủ	2023-2024

TT	Giải pháp	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Cấp phê duyệt	Lộ trình thực hiện
	kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trực tiếp tổ chức khai thác tài sản”).				
2	Tổ chức tổng kết 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.	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Tài chính, Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp		2025-2026
3	Đẩy mạnh hoạt động nghiên cứu, đào tạo nhân lực phục vụ công tác quản lý, xây dựng, vận hành đường sắt.	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Giáo dục và đào tạo	Các cơ sở đào tạo, nghiên cứu		2023-2030
4	Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý khai thác vận tải dịch vụ hàng hóa đường sắt.	Tổng công ty ĐSVN	Doanh nghiệp		2023-2030
5	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.	Bộ Tài chính, Tổng cục Hải quan	Bộ Giao thông vận tải		2023-2030
6	Sửa đổi Hiệp định đường sắt biên giới Việt - Trung	Bộ Giao thông vận tải	Bộ, ngành, địa phương liên quan		2023-2025