


TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM  
TRƯỜNG CAO ĐẲNG ĐƯỜNG SẮT

PHIẾU XỬ LÝ VĂN BẢN ĐẾN

(Số đến: 384.)

- Số và ký hiệu văn bản đến số: 2831/ĐS-BT.XD ngày 31 tháng 8 năm 2023

- Tên cơ quan ban hành văn bản: TCT ĐS M/

- Nơi xử lý văn bản: Hiệu trưởng Ngày trình: 12/9 Người trình (ký): 

NỘI DUNG XỬ LÝ:

- k/c
- Danh GHI
  - Cơ' Khoa chuyên môn
  - Phụ Đạo tạo, Trợ tâm KHCN

KẾT QUẢ XỬ LÝ:

12/9 2023 

ỦY BAN QUẢN LÝ VỐN  
NHÀ NƯỚC TẠI DOANH NGHIỆP  
**TỔNG CÔNG TY**  
**ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: /ĐS-ĐTXD

Hà Nội, ngày tháng 8 năm 2023

V/v chuẩn bị báo cáo Quốc hội về thực hiện chính sách phát triển GTVT đường sắt và việc sử dụng NSNN đầu tư cho GTVT đường sắt.

Kính gửi: Cục Đường sắt Việt Nam.

Thực hiện văn bản số 1877/CĐSVN-KHTC ngày 22/8/2023 của Cục Đường sắt Việt Nam về việc chuẩn bị báo cáo Quốc hội về thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách Nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt;

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam báo cáo về việc thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách Nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt quốc gia thuộc trách nhiệm quản lý với các nội dung cụ thể như trong Phụ lục đính kèm văn bản này.

Kính đề nghị Cục Đường sắt Việt Nam xem xét, tổng hợp.

Trân trọng./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Các ban: KTKT, TCCB, KHKD, QLHT, ĐMTX, VT, TCKT, QTCN, ANAT;
- Trung tâm Điều hành VTĐS;
- Trường Cao đẳng ĐS;
- Lưu: VT, ĐTXD (02b).

**KT. TỔNG GIÁM ĐỐC**  
**PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC**

**Hoàng Gia Khánh**

**PHỤ LỤC**  
**BÁO CÁO TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN**  
**GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT VÀ SỬ DỤNG NGÂN SÁCH**  
**NHÀ NƯỚC ĐẦU TƯ CHO GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

*(Kèm theo Văn bản số: /ĐS-ĐTXD ngày 31/8/2023 của TCT ĐSVN)*

## **I. KHÁI QUÁT HIỆN TRẠNG**

### **1. Khái quát hiện trạng đường sắt:**

*1.1. Khái quát các tuyến, đoạn tuyến đường sắt quốc gia, chiều dài tuyến, số lượng các ga trên tuyến:*

- Hệ thống tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (sau đây viết tắt là KCHTĐS) gồm 15 tuyến đường sắt đi qua 34 tỉnh, thành phố từ Bắc đến Nam, trong đó có 5 tuyến chính là: Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Gia Lâm - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Yên Viên - Lào Cai, Đông Anh - Quán Triều, trong đó có 2 tuyến liên vận quốc tế kết nối với đường sắt Trung Quốc là: đường lồng 1435mm lồng 1000mm qua cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường và khổ đường 1000mm qua cửa khẩu Lào Cai – Sơn Yên. Tổng chiều dài là 3.315 km và có 301 ga; bao gồm 02 loại khổ đường: khổ đường 1.000 mm (chiếm 85%), khổ đường 1.435 mm (chiếm 6%) và đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm (chiếm 9%). Mật độ đường sắt đạt khoảng 7,9 km/1000 km<sup>2</sup>.

Trong đó: đường chính tuyến là 2.533 Km, đường ga và đường nhánh 511,435 Km, 2.271 bộ ghi; 554,949 Km cầu các loại; 372,9m Cầu Việt Trì; và 5.515m cầu Thăng Long; 2.607,69 Km/trục đường truyền tải; 6.451 hệ tín hiệu ra vào ga; 2.264 bộ thiết bị khống chế; 1.368 đài điều khiển; 366 trạm tổng đài; 7.449 km/s cấp tín hiệu; 28 cung thiết bị nguồn.

*1.2. Thực trạng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia hiện nay, tình hình kết nối các tuyến nhánh với đường sắt quốc gia hiện nay.*

a. Thực trạng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia hiện nay:

Đa số tài sản KCHTĐS đã được xây dựng, đưa vào sử dụng từ 50 đến trên 140 năm nhưng do hạn chế về vốn đầu tư nên suốt hơn 30 năm qua mới chỉ đạt được mục đích duy trì củng cố đảm bảo an toàn là chính, kinh phí bảo trì nâng cấp, cải tạo để phát triển đường sắt chưa được đầu tư đúng mức nên so với ngành vận tải khác, đường sắt phát triển chậm và chưa tương xứng với nhu cầu xã hội, chưa đáp ứng đủ cho mục tiêu xây dựng và phát triển KCHT theo Chiến lược, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Thời gian qua, một số dự án đầu tư cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt được hoàn thành đưa vào sử dụng đã từng bước nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng; tốc độ chạy tàu và an toàn đường sắt được cải thiện. Tuy nhiên, do xây dựng từ lâu, khổ đường đơn với tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (kể cả hai tuyến chủ đạo có lượng vận tải lớn là tuyến Hà Nội - TP Hồ Chí Minh và tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai cũng có tiêu chuẩn kỹ thuật hạn chế về bình diện và trắc dọc), hạ tầng tuyến chưa đồng bộ (còn nhiều cầu yếu, hầm yếu, độ dốc cao, bán kính nhỏ; ray, tà

vet nhiều chủng loại; hệ thống thông tin tín hiệu lạc hậu; còn nhiều điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt...) nên hạn chế tốc độ chạy tàu, năng lực thông qua thấp, tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông.

- Về đường: mạng đường sắt Quốc gia còn tồn tại ba loại đường: đường đơn khổ 1000mm, đường đơn lồng (khổ đường 1000mm và khổ đường 1435mm), đường đơn khổ 1435mm.

- Về bình diện, trắc dọc: trên các tuyến đường sắt còn nhiều đường cong bán kính nhỏ (cá biệt có  $R_{\min} = 97m$ ), đường cong trái chiều liên tục, chiều dài đoạn thẳng nối 2 đường cong ngắn, nhiều vị trí khu vực ven biển, ven sông địa hình khó khăn hiểm trở, hạn chế lớn đến tốc độ chạy tàu. Rất nhiều vị trí đi qua vùng đèo, núi... có độ dốc cao  $> 9\%$ , ảnh hưởng lớn đến hao mòn ray, tiêu hao vật tư, nhân công, tốc độ và mật độ chạy tàu.

- Về kiến trúc tầng trên:

+ Ray: chủ yếu là ray có trọng lượng nhỏ, chiều dài ngắn (loại 43kg/m, chiều dài 12,5m/thanh). Sau thời gian dài khai thác nhiều thanh bị mòn, tật, rỗ mặt lăn và mối gục nặng...; cá biệt vẫn còn hơn 23km đường đặt ray loại 38kg/m; cần thiết thay thế các loại ray này bằng loại ray 50kg/m, chiều dài 25m/thanh thông dụng.

+ Về tà vet: còn nhiều chủng loại tà vet đặt trên một tuyến đường và trong một khu gian, bao gồm tà vet bê tông cốt thép thường 2 khối (K1, K2, K2A, K3, K3A), tà vet sắt đã khai thác lâu năm nên đã bị nứt vỡ, gãy thanh giằng, mục, rỉ... ảnh hưởng nhiều đến chất lượng, mức độ ổn định của kết cấu tầng trên đường sắt; cần thay thế bằng tà vet bê tông dự ứng lực liên khối liên kết đàn hồi.

+ Về phụ kiện nối giữ ray với tà vet: hầu hết đang sử dụng loại liên kết cứng. Loại liên kết này có nhược điểm là kết cấu tầng trên kém ổn định và hạn chế tốc độ chạy tàu  $< 70km/h$ .

+ Về nền đá ba lát: bình quân đạt  $0,7m^3/m$  (bằng 60% so với yêu cầu), bề rộng nền đường hẹp không giữ được đá; theo đó, từng bước mở rộng nền đường đủ 5m theo quy định để phù hợp chiều dài tà vet bê tông dự ứng lực liên khối liên kết đàn hồi và chiều rộng vai đá đầu tà vet.

+ Về ghi: chủ yếu sử dụng loại ghi có Tg1/10, ray 43kg/m; loại ghi này chỉ cho phép tốc độ chạy tàu thông qua theo hướng thẳng  $60km/h$  đã ảnh hưởng lớn đến tốc độ chạy tàu thông qua ga, cần thiết phải thay thế các loại ghi này bằng loại ghi có tốc độ chạy tàu thông qua theo hướng thẳng  $\geq 80km/h$ .

Các công trình cầu đường sắt, cầu dầm thép với nhiều chủng loại khác nhau từ nhiều nước như Bỉ, Pháp, Mỹ, Đức, Liên Xô cũ, Trung Quốc... với tiêu chuẩn kỹ thuật khác nhau gây khó khăn, thiếu đồng bộ cho công tác quản lý, bảo dưỡng và khai thác. Các dầm bê tông đa số được thiết kế với tải trọng nhỏ tốc độ thấp, chất lượng bê tông thấp qua thời gian khai thác phát sinh nứt vỡ, hư hỏng và phong hóa vật liệu. Mố trụ bằng vật liệu đá xây hoặc bê tông bị phong hóa nặng. Một số dầm thép rỉ nặng, mặt cầu yếu, các tiếp điểm đọng nước rỉ, liên kết lỏng, tà vet lỏng, ray treo. Trong những năm gần đây nhiều cầu yếu đã được đầu tư cải tạo nâng cấp bằng nhiều nguồn vốn như nguồn SNKT, vốn vay ODA, vốn đầu tư phát triển để sửa chữa, thay thế các cầu yếu, xuống cấp, hư hỏng nặng góp phần từng

bước nâng cao an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt, đảm bảo an toàn chạy tàu, phục vụ ngày càng tốt hơn nhu cầu vận tải đường sắt. Tuy nhiên vẫn còn khá nhiều công trình cầu quá niên hạn sử dụng hoặc có dấu hiệu nguy hiểm cần theo dõi, xử lý.

Công trình hầm: các hầm thường xuyên bị thấm, vỡ hầm bị phong hóa, hệ thống thu gom nước đỉnh hầm xuống rãnh dọc không có hoặc mất tác dụng, nước chảy vào nền đường sắt trong hầm, một số hầm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc không đảm bảo. Hiện nay đang tổ chức thực hiện sửa chữa 10 hầm trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh thuộc Dự án 7000 tỷ và dự án khác, hoàn thành công tác sửa chữa 01/10 hầm. Còn lại 12 hầm cần được sớm sửa chữa, thay thế vỏ hầm kết hợp mở rộng để phù hợp Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về khai thác đường sắt QCVN 08:2018/BGTVT.

Hệ thống thông tin tín hiệu trên các tuyến không đồng bộ về công nghệ, kỹ thuật. Trong một tuyến, mỗi khu đoạn lại sử dụng một công nghệ khác nhau. Một số khu đoạn các tuyến phía bắc sông Hồng và một số tuyến nhánh vẫn công nghệ cũ, dây thông tin là dây trần, tín hiệu đèn màu, tín hiệu cánh. Tổng đài và thiết bị thông tin đa số lạc hậu. Một số tuyến được đầu tư dự án cáp quang, ghi điện khí tập trung nhưng thuộc nhiều chủng loại của các nước khác nhau (Pháp, Đức, Trung Quốc...) nên không có sự kết nối liên thông.

Hệ thống ga đường sắt gồm 301 ga, phần lớn có quy mô nhỏ, hạ tầng cũ, từ 2 đường đến 3 đường, chiều dài đường ga ngắn, 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. Phần lớn nhà ga, kho ga là cấp IV, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, trang bị nội thất sơ sài (hiện chỉ có ga Ninh Bình, ga Hạ Long, ga Cam Thịnh Đông, ga Vĩnh Tân, ga Phong Phú, ga Hàm Liên mới được xây dựng theo quy chuẩn hiện hành). Tổng số các công trình kiến trúc đã quá niên hạn sử dụng hoặc mất an toàn sử dụng là: 220 công trình (45.124 m<sup>2</sup>), trong đó có 25 công trình được xây dựng từ thời Pháp thuộc. Có 35 ga chỉ có 2 đường đón gửi tàu, trong đó tuyến đường sắt Hà Nội - Tp. Hồ Chí Minh có 15 ga.

Hệ thống kho ga, bãi hàng: Hiện có khoảng 38.533,94 m<sup>2</sup> kho ga, 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. Chỉ có 4 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 120.000 TEU/năm) các bãi hàng còn lại không đủ tiêu chuẩn để lưu giữ, bảo quản container.

Đến 31/7/2023, trên hệ thống đường sắt quốc gia có tổng số 1.508 đường ngang hợp pháp gồm: 678 đường ngang có người gác; 745 đường ngang cảnh báo tự động (736 đường ngang cảnh báo tự động có cần chắn tự động, 9 đường ngang cảnh báo tự động chưa có cần chắn tự động) và 86 đường ngang biển báo. Đặc biệt, hiện vẫn còn tồn tại 3.431 lối đi tự mở. Hầu hết tầm nhìn cả đường sắt và đường bộ khu vực đường ngang đều bị vi phạm do việc xây dựng công trình tràn lan... Tốc độ đô thị hoá cao, nhiều nơi hành lang an toàn giao thông đường sắt bị

xâm phạm làm nhà ở, lều quán, hạp chợ, tập kết vật liệu... gây mất an toàn cho giao thông đường sắt.

b. Tình hình kết nối các tuyến nhánh với đường sắt quốc gia hiện nay:

- Các tuyến nhánh đường sắt đang kết nối giữa đường sắt quốc gia với các cảng, nhà máy, khu công nghiệp, mỏ... hiện nay bao gồm có 02 loại tài sản là tài sản KCHTĐS quốc gia và tài sản của chủ sở hữu là các Doanh nghiệp ngoài ngành có kết nối với đường sắt quốc gia;

- Trạng thái kỹ thuật của các đoạn này hầu hết xuống cấp, chất lượng thấp, ray  $\leq$  P43 bị mòn tật, tà vẹt bê tông hai khối K1, K2..., tà vẹt gỗ mục, tà vẹt sắt đã sử dụng lâu năm bị hỏng, khuyết tật ..., tốc độ chạy tàu thấp  $< 50$  Km/h;

- Các đường này hiện nay hầu như nhu cầu sử dụng thấp, không còn sử dụng, tạm dừng hoạt động; chủ yếu chỉ còn một số ít đường vào các mỏ vật liệu phục vụ cho KCHTĐS hoặc vào các Nhà máy là còn hoạt động vận tải trong đó:

+ Số đường còn có hoạt động vận tải có: 28 đường, tổng chiều dài khoảng 69,434 Km trong đó của Nhà nước đầu tư 11 đường, dài 13,02 Km;

+ Số đường hiện tạm dừng hoạt động, không có hoạt động vận tải: 22 đường, tổng chiều dài 115,442 Km, trong đó tuyến đường sắt Cầu Giát – Nghĩa Đàn: 30,5 Km; Đoạn đường sắt Kép – Khúc Ròng (thuộc tuyến đường sắt Kép – Lưu Xá): 44,57 Km là tài sản của Nhà nước đầu tư hiện đang dừng khai thác chạy tàu, đang thực hiện trông coi bảo quản; còn lại là các đoạn, nhánh đường sắt là tài sản của các Doanh nghiệp ngoài ngành;

**2. Về tình hình khai thác vận tải đường sắt trên đường sắt quốc gia hiện nay:**

*2.1. Sản lượng vận tải đường sắt trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023:*

Năm	Vận tải hành khách		Vận tải hàng hóa	
	Lượt HK (triệu HK)	Nghìn HK.Km	Tấn xếp (nghìn tấn)	Tấn.Km
2022	4,49	1.617,20	5.683,50	4.498,5
8 tháng đầu năm 2023	4,45	1.699,9	2.995,9	2.371

*2.2. Thị phần vận tải đường sắt (hành khách, hàng hóa) trong tổng thị phần giao thông vận tải trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023:*

- Thị phần vận tải hành khách trong tổng thị phần giao thông vận tải trong năm 2022: 0,12%

- Thị phần vận tải hàng hóa trong tổng thị phần giao thông vận tải trong năm 2022:

- Thị phần vận tải hành khách trong tổng thị phần giao thông vận tải trong 08 tháng đầu năm 2023: 0,15%

- Thị phần vận tải hàng hóa trong tổng thị phần giao thông vận tải trong 08 tháng đầu năm 2023: 0,20%

2.3. *Hiện trạng kết nối phương thức vận tải đường sắt quốc gia với các phương thức vận tải khác, phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistic trong vận tải hàng hóa trong đó có vận tải đường sắt:*

- Hiện trạng kết nối phương thức vận tải đường sắt quốc gia với các phương thức vận tải khác:

Về tổng quan, một trong những hạn chế chính của đường sắt quốc gia hiện nay là tính kết nối yếu và thiếu giữa đường sắt-đường sắt; đường sắt-phương thức vận tải khác (chưa kết nối với cảng hàng không, sân bay, cảng biển lớn); kết nối vùng (chưa kết nối vùng ĐBSCL và Tây Nguyên); kết nối quốc tế (kết nối Trung Quốc hạn chế, chưa kết nối Lào, Campuchia). Mạng lưới đường sắt hiện nay chưa có sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác như cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không, nhất là việc kết nối vào các cảng biển còn hạn chế. Trước năm 1990, hệ thống đường sắt quốc gia có nhiều đường nhánh nối vào các cảng như: Cảng Sài Gòn, Ba Ngòi, Quy Nhơn, Tiên Sa, Bến Thủy, Cửa Lò, cảng Đò Chè Nam Định,...và một số đường dùng riêng như: K2 ga Vinh; Bãi Than, Sông Hồng, đường Quang Trung, Bãi gỗ, bãi đá ga Giáp Bát; Sao Vàng ga Thanh Hoá, cảng Á Lữ Bắc Giang.v.v, v.v. nhưng hiện tại một số nhánh đường sắt kết nối với các cảng biển, cảng sông trước đây đã bị tháo dỡ và chưa được khôi phục lại như cảng: Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Sài Gòn...); một số khu vực kinh tế quan trọng như Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên chưa có đường sắt. Một số tuyến đường bộ kết nối với ga đường sắt chính có tải trọng đường nhỏ không phù hợp với tải trọng hàng hóa trung chuyển từ phương tiện đường sắt, ngoài ra còn bị hạn chế về mật độ giao thông đường bộ tại khu vực trung tâm đô thị, đông dân cư. Vì vậy, thiếu sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác, làm tăng giá thành tổng hợp của vận tải đường sắt, giảm sức cạnh tranh của vận tải đường sắt.

- Phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistic trong vận tải hàng hóa trong đó có vận tải đường sắt: Trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng và kinh tế số đang là xu hướng chủ đạo, các hoạt động logistics xuyên suốt từ sản xuất tới tiêu dùng ngày càng giữ vai trò đặc biệt quan trọng đối với năng lực cạnh tranh của các ngành sản xuất, dịch vụ nói riêng và của toàn nền kinh tế nói chung. Hạ tầng giao thông, hạ tầng kho bãi, hạ tầng công nghệ tuy đã được quan tâm đầu tư tuy nhiên chưa bắt kịp với nhu cầu phát triển của thị trường. Đường sắt Việt Nam với kết cấu hạ tầng đường sắt lạc hậu dẫn tới năng lực vận chuyển còn thấp cũng là một hạn chế lớn đối với sự phát triển của logistics, đến nay thị phần dịch vụ logistics đường sắt nhỏ, khối lượng hàng hóa tập trung vào tuyến Nam –Bắc và Lào Cai –Hải Phòng. Thêm vào đó, nhiều đường xếp dỡ, đường nhánh dùng riêng ở nhiều ga bị bóc dỡ, đường sắt chưa được quan tâm tương xứng với sự phát triển của xã hội. Mặt khác, năng lực xếp dỡ và trung chuyển container tại các ga đường sắt cũng là thách thức lớn vì chỉ một số ga có kho bãi cho doanh nghiệp tập kết container. Số lượng các toa chuyên chở container trên đường sắt còn thấp và các trang thiết bị chuyên dụng cho việc xếp dỡ container lên xuống tàu còn thiếu, chưa đồng bộ do chưa được đầu tư nên đã phần nào hạn chế các doanh nghiệp logistics trong việc tiếp cận loại hình vận tải này.

### 3. Về công nghiệp đường sắt:

3.1. Hiện trạng các cơ sở công nghiệp đường sắt và dự kiến lộ trình phát triển các cơ sở công nghiệp này.

a. Các cơ sở công nghiệp đầu máy toa xe: Các cơ sở sản xuất công nghiệp Đầu máy toa xe hiện nay gồm có:

- Nhóm cơ sở công nghiệp chuyên sửa chữa, bảo dưỡng Đầu máy, gồm 03 Chi nhánh XNĐM: Hà Nội, Vinh, Sài Gòn.

- Nhóm cơ sở công nghiệp bảo dưỡng, sửa chữa Toa xe gồm 04 đơn vị: Chi nhánh Toa xe hàng Hà Nội, Chi nhánh Xí nghiệp Toa xe Vinh, Chi nhánh Xí nghiệp Toa xe Đà Nẵng và Chi nhánh Xí nghiệp Toa xe Sài Gòn.

- Nhóm cơ sở công nghiệp thiết kế, chế tạo, đóng mới đầu máy toa xe gồm 02 đơn vị: Công ty CP Xe lửa Gia Lâm và Công ty CP Xe lửa Dĩ An.

b. Hiện trạng các cơ sở công nghiệp đầu máy toa xe hiện nay:

- Cơ sở vật chất, máy móc thiết bị:

+ Phần lớn các nhà xưởng, nhà kho phục vụ sản xuất được đầu tư đã lâu nên đã xuống cấp, không được duy tu sửa chữa thường xuyên và sửa chữa lớn. Kết cấu nhà xưởng chập vá và không đồng bộ, một số nhà xưởng đã bị xuống cấp và hư hỏng nhiều. Số nhà xưởng được xây mới còn ít nên không đáp ứng được năng lực đóng mới, sửa chữa và sản xuất phụ tùng đầu máy toa xe hàng năm còn thấp.

+ Thiết bị công nghệ chủ yếu là máy móc cũ kỹ lạc hậu (có nhiều thiết bị từ thời thực dân Pháp), công nghệ lạc hậu, độ chính xác không cao ít được đầu tư đổi mới, chi phí sửa chữa bảo dưỡng cao nên ảnh hưởng đến năng suất và chất lượng sản phẩm, thiếu các máy móc hiện đại tiên tiến và độ chính xác cao.

- Nguồn nhân lực tại các đơn vị:

+ Đã chú trọng đào tạo nguồn nhân lực về số lượng và chất lượng để phát triển công nghiệp đường sắt. Tuy nhiên do không đủ công việc thường xuyên, không được đầu tư... nên chưa thu hút được nhân sự kỹ thuật lành nghề ở các cơ sở công nghiệp đường sắt, vì vậy nguồn nhân lực chất lượng cao ngày càng thiếu hụt và dẫn tới ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng sản phẩm truyền thống.

+ Trình độ công nhân kỹ thuật mới qua đào tạo sơ cấp và công nhân kỹ thuật ít được tiếp cận những kiến thức, thiết bị mới nên trình độ còn nhiều hạn chế.

+ Do mức lương, sức hút ngành nghề còn thấp nên nguồn nhân lực ngày càng thiếu, tình trạng chám dứt HĐLĐ vẫn tiếp diễn, công tác tuyển dụng rất khó khăn nên các cơ sở công nghiệp đang thiếu hụt trầm trọng lao động.

c. Lộ trình phát triển các cơ sở công nghiệp: Mục tiêu và định hướng phát triển công nghiệp đường sắt giai đoạn 2016-2025, tầm nhìn 2035

- Mục tiêu chung

+ Phát triển các sản phẩm công nghiệp mới.

+ Tăng tỷ trọng công nghiệp.

+ Tăng tỷ lệ nội địa hóa.



+ Đầu tư xây dựng các cơ sở công nghiệp đầu máy toa xe hiện đại: Dây chuyền đại tu đầu máy, dây chuyền sản xuất các cấu kiện, phụ tùng đầu máy toa xe.

- Về khoa học công nghệ

+ Nghiên cứu, áp dụng chuyển giao công nghệ mới để sản xuất một số cấu kiện, phụ tùng quan trọng của đầu máy, toa xe có yêu cầu kỹ thuật công nghệ cao.

+ Xây dựng trung tâm nghiên cứu phát triển công nghiệp đường sắt.

- Về phát triển công nghiệp đầu máy toa xe:

+ Cải tạo, xây dựng cơ sở chế tạo, lắp ráp đầu máy, toa xe, sản xuất phụ tùng thay thế với tỷ lệ nội địa hóa cao; đổi mới công nghệ, mở rộng quy mô sản xuất để đáp ứng về cơ bản nhu cầu bảo trì, cải tạo, sửa chữa, nâng cấp mạng đường sắt hiện có và từng bước xuất khẩu cụ thể:

+ Xây dựng 2 Công ty Cổ phần Xe lửa Gia Lâm và Dĩ An thành 2 nhà máy chế tạo, sửa chữa đầu máy toa xe tâm cơ khu vực và đầu tư dây chuyền chế tạo, sửa chữa đại tu đầu máy toa xe hiện đại.

- Đầu máy: Định hướng phát triển công nghiệp lắp ráp, chế tạo đầu máy Diesel cho các tuyến cũ và sức kéo điện cho các tuyến mới điện khí hóa; đồng thời phát triển mạnh các đoàn tàu tự hành (EMU) để vận tải hành khách nội đô kết nối với đường sắt quốc gia;

- Toa xe:

+ Tập trung phát triển công nghiệp đóng mới toa xe cung cấp cho sử dụng trong nước, hướng tới xuất khẩu sang các nước trong khu vực; Đóng mới toa xe ghế ngồi mềm có vận tốc đạt 120 km/h.

+ Nghiên cứu phát triển các loại toa xe khách có kết cấu tiên tiến, hiện đại với mức tỷ lệ nội địa hóa trên 70% đối với toa xe hàng và trên 50% đối với toa xe khách. Tự chủ về sản xuất cung cấp đáp ứng các loại toa xe cho ngành.

+ Hoàn thiện về công nghệ cách âm, cách nhiệt, điều hòa không khí.

+ Phát triển các loại vật liệu mới cho toa xe.

+ Nghiên cứu phát triển các loại hình toa xe phục vụ đường sắt đô thị (DMU, EMU) và toa xe trên đường sắt quốc gia có tốc độ chạy tàu trên 100 km/h.

*3.2. Những khó khăn vướng mắc mà công nghiệp đường sắt đang gặp phải:*

- Nhu cầu đầu tư phát triển phương tiện mới của Tổng công ty ĐSVN hàng năm không lớn một mặt hạn chế do nguồn vốn mặt khác năng lực vận tải bị giới hạn bởi năng lực của cơ sở hạ tầng.

- Các cơ sở công nghiệp của đường sắt là những đơn vị kinh doanh độc lập đã tiến hành cổ phần hóa. Phần lớn các cơ sở công nghiệp hoạt động cầm chừng mà sản phẩm chủ yếu phải trông chờ vào yêu cầu sản xuất của Tổng công ty ĐSVN, khả năng đa dạng hóa sản phẩm để tham gia vào thị trường cơ khí của nền kinh tế còn khiêm tốn. Trong khi đó chi phí phụ tùng cho chế tạo và sửa chữa đầu máy toa xe cao, hàng năm phải nhập khẩu khoảng 80% nhu cầu trong khi các cơ sở công nghiệp chỉ đáp ứng được một tỷ lệ nhỏ do máy móc, thiết bị lạc hậu.

- Do nhu cầu tiêu thụ sản phẩm từ Tổng công ty ĐSVN không đủ lớn vì vậy các cơ sở công nghiệp không có điều kiện đầu tư đổi mới công nghệ để sản xuất các sản phẩm đòi hỏi yêu cầu công nghệ cao. Mặt khác từng cơ sở cũng không đủ tiềm lực tài chính để đầu tư và nếu có đầu tư được thì khó thu hồi vốn đầu tư. Đây chính là một vòng luẩn quẩn mà các cơ sở công nghiệp không thể tự mình giải quyết được. Đây cũng là vấn đề của ngành Đường sắt và của Chính phủ nếu muốn vực dậy và phát triển một ngành công nghiệp có nhiều tính chất đặc thù.

- Do không được đầu tư đổi mới công nghệ, nên các phụ tùng vật tư, các cấu kiện chuyên dùng đòi hỏi hàm lượng công nghệ cao vẫn phải mua của nước ngoài vì vậy không thể tăng tỷ lệ nội địa hóa của các dự án đóng mới đầu máy xe theo yêu cầu của chương trình cơ khí trọng điểm của Chính phủ

#### **4. Về vốn đầu tư phát triển, vốn bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia:**

TT	Nội dung thực hiện	Kinh phí xây dựng tính đủ định mức (Nghìn đồng)	Kinh phí xây dựng cần thiết, tối thiểu (Nghìn đồng)	Kinh phí thực hiện theo Quyết định giao dự toán của Bộ GTVT (Tỷ đồng)	Tỷ lệ so với kinh phí xây dựng cần thiết, tối thiểu (%)
1	Năm 2022	7.458.569.000	3.988.111.324	3.000.000.000	75,22%
2	Năm 2023	7.644.564.804	4.237.477.173	3.450.000.000	81,42%

#### **5. Về công tác bảo đảm an toàn giao thông đường sắt quốc gia:**

*5.1. Tình hình tai nạn giao thông trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023; tồn tại, bất cập trong công tác bảo đảm an toàn giao thông hiện nay.*

- Năm 2022 (số liệu tính từ 16/12/2021 đến 15/12/2022 so cùng kỳ năm 2021): Số vụ tai nạn GTĐS 213 vụ, tăng 52,1%, trong đó: do khách quan 206 vụ, tăng 54,9 %, do chủ quan 07 vụ, bằng cùng kỳ; số người chết 83 người, tăng 18,6%; số người bị thương 129 người, tăng 81,7%.

- Tình hình ATGTĐS năm 2022 tăng cao (cả 3 tiêu chí), do năm 2022 là thời điểm cả nước đã trở lại trạng thái hoạt động bình thường mới sau dịch Covid-19, nên mật độ người và phương tiện tham gia giao thông tăng cao, do đó tình hình TTATGTĐS đã có diễn biến phức tạp và đã tăng cao so với năm 2021 ở cả 3 tiêu chí (số vụ tai nạn, số người chết và số người bị thương). Mặt khác, nếu so sánh với năm 2019 (năm chưa có dịch) cả 3 tiêu chí đã được kéo giảm sâu (số vụ tai nạn giảm 16%, số người chết giảm 22,7%, số người bị thương giảm 30%).

- 8 tháng đầu năm 2023 (số liệu tính từ 16/12/2022 đến 15/8/2023 so với cùng kỳ năm 2022): Số vụ tai nạn GTĐS 125 vụ, giảm 11,3%, trong đó: do khách quan 119 vụ, giảm 13,1%, do chủ quan 06 vụ, tăng 50%; số người chết 65 người, tăng 16%; số người bị thương 61 người, giảm 30%.

\* Tồn tại, bất cập:

- Về khách quan:

+ Ý thức tự giác chấp hành các quy định về bảo đảm TTATGTĐS của người điều khiển phương tiện GTĐB, người tham gia giao thông đường bộ và người dân sinh sống cạnh đường sắt còn nhiều hạn chế. Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về TTATGTĐS chưa được thường xuyên, liên tục, hiệu quả chưa cao. Các hành vi vi phạm chưa được phát hiện và xử lý kịp thời, sự phối giữa các cơ quan liên quan đến công tác bảo đảm TTATGTĐS chưa được chặt chẽ, thường xuyên, liên tục.

+ Tại một số địa phương, người dân chưa đồng tình ủng hộ việc xóa bỏ LĐTĐM, cho rằng bị ảnh hưởng đến quyền lợi cá nhân từ hoạt động kinh doanh buôn bán, không thuận tiện cho việc đi lại. Chính quyền địa phương cấp phường, xã không có kinh phí để thực hiện việc tuyên truyền về TTATGTĐS và tổ chức cảnh giới đảm bảo ATGT tại LĐTĐM.

+ Tình trạng hành lang ATGT đường sắt luôn bị lấn chiếm, tái lấn chiếm do dân cư sống dọc hai bên đường sắt (đến 28/8/2023 vi phạm phạm vi kết cấu hạ tầng ĐS: 11.517 vị trí; vi phạm phạm vi bảo vệ công trình thông tin tín hiệu: 5.833 vị trí). Giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ còn quá nhiều, đặc biệt là lối đi tự mở (hiện còn tồn tại 3.431 lối đi). Trong quá trình đô thị hóa, một số địa phương khi giao đất cho các doanh nghiệp xây dựng các khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư tại các thành phố thị xã, thị trấn..., thiếu sự phối hợp chặt chẽ với đường sắt trong khi quy hoạch, nên chưa tuân thủ các quy định về giao cắt và chỉ giới hành lang, dẫn đến vi phạm hành lang ATGT đường sắt. Mặt khác, sự hình thành mới, phát triển nhiều khu công nghiệp, khu kinh tế, khu đô thị bám theo các trục ĐS ngày một nhiều, khiến cho các đường ngang quá tải và xuống cấp nhanh chóng. Nhiều vị trí lối đi mở mặc dù đã được rào kín hoặc rào thu hẹp, nhưng vẫn bị người dân tự ý tháo dỡ để đi qua, do vậy, tình hình TNGTĐS xảy ra ngày càng phức tạp, nghiêm trọng và có chiều hướng gia tăng tại các vị trí này.

- Về chủ quan: Một bộ phận người lao động năng lực còn hạn chế; ý thức tự giác chấp hành các quy định của pháp luật về TTATGTĐS và quy trình tác nghiệp chưa cao nên dễ xảy ra tai nạn, sự cố uy hiếp ATCT.

*5.2. Thống kê vốn bố trí cho công tác bảo đảm an toàn giao thông đường sắt quốc gia trong các năm 2022 và 2023.*

Ngày 27/01/2018, Thủ tướng Chính phủ có Văn bản số 1024/VPCP-CN chấp thuận bổ sung 452 đường ngang vào Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường bộ, đường sắt theo Quyết định 994/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Đến hết năm 2019 đã thực hiện được 370/452 đường ngang. Số còn lại 82/452 đường ngang không được bố trí vốn để thi công trong năm tiếp theo.

Ngày 04/2/2021, Thủ tướng Chính phủ có Văn bản số 907/VPCP-CN về nâng cấp, cải tạo, sửa chữa đường ngang theo QĐ số 994/QĐ-TTg trong đó chấp thuận giao Tổng công ty ĐSVN tiếp tục thực hiện đầu tư 82 đường ngang thực hiện dở dang năm 2020, đồng thời chấp thuận cho sửa chữa bổ sung đầy đủ hệ thống tín hiệu theo quy định đối với 566 đường ngang có người gác với thời hạn hoàn thành toàn bộ là năm 2023.

Trong năm 2022, Tổng công ty đã thực hiện 17 công trình (tương đương 82

ĐN) chuyển tiếp từ năm 2020 và 25 công trình (tương đương 113 đường ngang) thực hiện mới thuộc danh mục 566 đường ngang với số vốn là 304 tỷ đồng. Năm 2023, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiếp tục thực hiện 65 công trình (tương đương 270 đường ngang) với số vốn 400 tỷ đồng.

## **II. THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

### **1. Về xây dựng, ban hành các đề án trong lĩnh vực đường sắt**

Đề án “Quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư” theo yêu cầu của Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 chưa được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, dẫn tới việc Tổng công ty ĐSVN chưa chính thức được giao quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS. Nghị định 46/2018/NĐ-CP chỉ quy định đối tượng khai thác tài sản là “*Cơ quan được giao quản lý tài sản*”, chưa có hướng dẫn đối với doanh nghiệp 100% vốn nhà nước được khai thác tài sản; trong khi các quy định pháp lý hiện hành về khai thác tài sản KCHTĐS chỉ có hướng dẫn dành cho đối tượng được giao tài sản. Do vậy, phát sinh nhiều vướng mắc trong việc giao dự toán công tác quản lý, bảo trì KCHTĐS, cơ chế quản lý, sử dụng tiền thu cho thuê KCHTĐS...

Hiện nay, nguồn đầu tư cho KCHTĐS còn hạn chế, cụ thể: Nguồn kinh phí sự nghiệp doanh nghiệp cho công tác bảo trì KCHTĐS hàng năm đáp ứng từ 35% đến 40% so với phương án tính đủ theo định mức. Kinh phí nâng cấp, cải tạo tài sản KCHTĐS khoảng 2,34% tổng nguồn vốn đầu tư phát triển toàn ngành giao thông vận tải (bình quân 2011-2021).

Mặt khác, việc thiếu cơ chế ưu đãi hấp dẫn nên khó thu hút nguồn vốn đầu tư vào lĩnh vực đường sắt từ xã hội hóa. Các dự án kêu gọi đầu tư vào ngành đường sắt cho đến nay chủ yếu là quy mô nhỏ, vốn đầu tư thấp (nâng cấp, cải tạo kho, bãi hàng phục vụ vận tải hàng hóa bằng đường sắt) thông qua hình thức Tổng công ty cho thuê có điều kiện KCHTĐS. Một số dự án có quy mô được các nhà đầu tư đề xuất tại các ga lớn không triển khai thực hiện được do vướng mắc các cơ chế, chính sách, trong bối cảnh cơ chế giao tài sản KCHTĐS chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Do chưa được giao tài sản KCHTĐS, hoạt động đầu tư của Tổng công ty chủ yếu dùng cho ĐMTX. Tổng công ty lựa chọn ra các khu ga hàng hóa, bãi hàng có vị trí chiến lược phục vụ cho hoạt động vận chuyển liên vận quốc tế; đồng thời ần xây dựng bãi hàng đủ tiêu chuẩn vận hành container, nhà kho đủ tiêu chuẩn cho hàng hóa xuất nhập khẩu... Tuy nhiên, hiện tài sản KCHTĐS đều là tài sản công do Bộ GTVT thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của cơ quan đại diện chủ sở hữu dẫn đến việc đầu tư đều từ nguồn ngân sách nhà nước.

Như vậy, trong bối cảnh nguồn NSNN phân bổ đầu tư KCHTĐS là hạn chế, cơ chế thu hút xã hội hóa chưa hấp dẫn, việc mở rộng phạm vi đầu tư cho Tổng công ty là cần thiết, tránh lãng phí lợi thế, cơ hội cạnh tranh.

Căn cứ Điều 99 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và Điều 66 Luật Đường sắt, đề nghị sửa đổi, bổ sung Nghị định số 46/2018/NĐ-CP và hướng dẫn Nghị định này về việc khai thác tài sản KCHTĐS như sau:

- Trước khi Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia (Nghị định số 46) có hiệu lực:

+ Đơn giá cho thuê tài sản KCHTĐS áp dụng theo Quyết định số 1129/QĐ-BTC ngày 27/5/2014 của Bộ Tài Chính về việc ban hành giá tối thiểu cho thuê sử dụng công trình KCHTĐS (Quyết định 1129).

+ Việc quản lý, sử dụng nguồn thu từ cho thuê tài sản KCHTĐS hàng năm thực hiện theo Quyết định số 84/2007/QĐ-TTg ngày 11/6/2007 của Thủ tướng Chính phủ và Thông tư 21/2008/TT-BTC ngày 04/3/2008 của Bộ Tài chính về phương thức và mức thu phí, giá thuê sử dụng KCHTĐS (Quyết định 84, Thông tư 21) và Thông tư số 295/2016/TT-BTC ngày 15/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp phí sử dụng KCHTĐS. Theo đó:

+ Về danh mục dịch vụ cho thuê và giá dịch vụ cho thuê: *“Căn cứ giá tối thiểu cho thuê sử dụng KCHTĐS..., doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS ban hành mức giá cụ thể áp dụng đối với từng loại dịch vụ”* (Điều 2, Quyết định 1129).

+ Về phí sử dụng KCHTĐS: *“Mức phí sử dụng KCHTĐS được xác định là 8% trên doanh thu kinh doanh vận tải đường sắt”; “Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thực hiện kê khai, nộp phí theo tháng, quyết toán năm theo hướng dẫn tại...; nộp 100% số tiền phí vào ngân sách nhà nước (ngân sách trung ương) theo chương, mục, ...”* (Điều 3, 4 Thông tư số 295/2016/TT-BTC).

+ Về giá thuê sử dụng KCHTĐS: *“3. Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS có trách nhiệm trích 20% tiền thu cho thuê sử dụng KCHTĐS 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 KCHTĐS”* (Điều 3 Quyết định 84/2007/QĐ-TTg).

Trong các cơ chế nói trên, “Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS”, chủ thể cho thuê, thu, nộp, giữ lại sử dụng các khoản tiền thuê sử dụng KCHTĐS quốc gia được xác định là Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

- Khi Nghị định số 46 có hiệu lực thi hành đến nay, một loạt vướng mắc, tồn tại liên quan đến việc cung cấp dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS xuất hiện do hành lang pháp lý mới chưa đủ để thay thế các hành lang pháp lý cũ được xem là hết hiệu lực. Cụ thể:

+ Đối với các Hợp đồng cho thuê tài sản KCHTĐS đã được ký trước ngày Nghị định 46 có hiệu lực thi hành thì tiếp tục thực hiện theo quy định đến hết thời hạn của Hợp đồng ký kết. Nhóm hợp đồng này được thực hiện bình hành theo khoản 2 Điều 30 Nghị định 46, nhưng thiếu quy định về quản lý nguồn thu.

+ Đối với các Hợp đồng cho thuê tài sản KCHTĐS ký mới hoặc sửa đổi, bổ sung sau ngày Nghị định 46 có hiệu lực thi hành thì gặp vướng mắc cả về phương thức thực hiện và quản lý nguồn thu.

- Các vướng mắc, tồn tại:

+ Về danh mục dịch vụ, giá dịch vụ cho thuê và phương thức thực hiện: Do chưa được chính thức giao tài sản nên Tổng công ty ĐSVN hiện chỉ thực hiện việc cung cấp các dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS quốc gia theo hiện trạng. Phương thức thực hiện tương tự “trực tiếp tổ chức khai thác tài sản”. Tuy nhiên, cơ sở pháp lý để thực hiện hoạt động khai thác nói trên còn nhiều bất cập. Cụ thể như sau:

(i) Nghị định 46 chưa có quy định về khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia trong trường hợp đối tượng được giao quản lý tài sản là *Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ* trực tiếp tổ chức khai thác tài sản.

(ii) Tổng công ty ĐSVN cũng không thuộc phạm vi đối tượng áp dụng Thông tư số 47/2018/TT-BTC ngày 15/5/2018 của Bộ Tài chính 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: Theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 1 Thông tư 47 thì Thông tư này hướng dẫn cơ quan quản lý nhà nước xác định giá cho thuê, giá khởi điểm để đấu giá cho *Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ* thuê hoặc tổ chức, cá nhân thuê quyền khai thác hoặc nhận chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản KCHTĐS. Thông tư 47 không áp dụng cho trường hợp Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ trực tiếp tổ chức khai thác tài sản KCHTĐS.

(iii) Ngày 31/05/2021, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư 38/2021/TT-BTC bãi bỏ Thông tư 21/2008/TT-BTC hướng dẫn về phương thức thu phí và mức thu phí, giá thuê sử dụng KCHTĐS quốc gia (Thông tư 38). Theo đó, toàn bộ các nội dung về giá sử dụng KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư (bao gồm cả Quyết định 1129) sẽ không còn quy định điều chỉnh và cần có văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn về nguyên tắc, phương pháp xây dựng, trình tự phê duyệt, thẩm quyền xác định đơn giá dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS quốc gia thay thế Thông tư 21. Tuy nhiên đến nay vẫn chưa có văn bản thay thế Thông tư 21. Đây là lý do Tổng công ty ĐSVN vẫn đang tiếp tục cung cấp các dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS theo giá tối thiểu theo Quyết định 1129 nhằm đảm bảo hoạt động vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn và duy trì nguồn thu cho NSNN.

+ Về quản lý nguồn thu từ dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS quốc gia:

(i) Hiện nay Thông tư 38 đã bãi bỏ Thông tư 21. Do đó, phương thức thu và mức giá thuê sử dụng KCHTĐS quốc gia đang thiếu cơ chế pháp lý để triển khai.

(ii) Điều 18 Nghị định 46 quy định về quản lý, sử dụng số tiền thu được từ khai thác tài sản KCHTĐS: “1. Số tiền thu được từ cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản KCHTĐS... được nộp vào tài khoản tạm giữ tại Kho bạc Nhà nước”; “2. Chi phí có liên quan đến việc khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia và khai thác quỹ đất phải được lập dự toán và được Bộ GTVT phê duyệt”; “3. Việc lập dự toán chi phí; trình tự, thủ tục thanh toán chi phí có liên quan đến việc khai thác tài sản KCHTĐS... được thực hiện theo quy định tại Điều 26 Nghị định này”. Như vậy, Tổng công ty ĐSVN phải nộp toàn bộ tiền

thu cho thuê tài sản vào tài khoản tạm giữ của Sở Tài chính Hà Nội tại KBNN, lập dự toán chi phí trình Bộ GTVT phê duyệt và gửi hồ sơ thanh toán cho Sở Tài chính Hà Nội trích chuyển nguồn thu để được thanh toán. Quy định này là chưa thống nhất và chưa phù hợp với quy định tại điểm d khoản 1 Điều 99 Luật quản lý, sử dụng tài sản công: “*d) Số tiền thu được từ khai thác tài sản công được sử dụng để chi trả các chi phí có liên quan, trả nợ vốn vay, vốn huy động (nếu có), thực hiện nghĩa vụ tài chính với Nhà nước theo quy định của pháp luật, phần còn lại được nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước*”.

+ Việc thiếu quy định về quản lý, sử dụng nguồn thu là nguyên nhân từ năm 2020 đến nay, Tổng công ty ĐSVN chưa có nguồn thanh toán toàn bộ các chi phí liên quan đến việc khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư, đồng thời cũng gây khó khăn trong việc dự toán số tiền nộp NSNN năm 2022 đạt tiến độ yêu cầu.

+ Về việc phân loại tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu:

Thực hiện Thông tư số 295/TT-BTC ngày 15/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp phí sử dụng KCHTĐS (thay thế các quy định liên quan tại Thông tư số 21/2008/TT-BTC) là 8% trên doanh thu kinh doanh vận tải đường sắt. Tuy nhiên, hiện nay chưa phân loại rõ ràng danh mục tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu áp dụng tính phí sử dụng KCHTĐS hay giá cho thuê sử dụng KCHTĐS, dẫn đến việc xác định chưa chính xác đối tượng tính phí sử dụng KCHTĐS hay giá sử dụng KCHTĐS theo quy định tại Điều 66 Luật Đường sắt số 06/2017/QH14.

Trên thực tế, việc phân loại tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu theo quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 4 Nghị định 46 gặp một số vướng mắc như: Không có cơ sở để phân biệt một số tài sản (như đường bộ trong ga, kho và bãi chứa hàng) là trực tiếp hay không trực tiếp liên quan chạy tàu); Thiếu quy định phân loại cho nhiều tài sản KCHTĐS như: Văn phòng, nhà làm, nhà lưu trú của các đơn vị không phải là cơ quan nhà nước; khu vực điều hành và khu vực công cộng, các phòng bán vé, phòng khách, hóa vận, ... tại các ga.

## **2. Về công tác tái cơ cấu, đổi mới doanh nghiệp:**

*2.1. Tình hình thực hiện cơ cấu lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, doanh nghiệp có phần đường sắt.*

a) Tình hình thực hiện Triển khai thực hiện Văn bản số 303/TTg-ĐMDN ngày 07/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phương án cơ cấu lại doanh nghiệp, đơn vị thuộc Tổng công ty ĐSVN

Văn bản số 303/TTg-ĐMDN ngày 07/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ đồng ý chủ trương để Tổng công ty thực hiện các nội dung cơ cấu lại như sau:

"- Thực hiện thu gọn đầu mối Chi nhánh XNĐM từ 05 Chi nhánh XNĐM thành 03 Chi nhánh XNĐM;

- Chuyển nguyên trạng toàn bộ hoạt động, tài sản, con người đang có tại các

Ban Quản lý dự án đường sắt khu vực 1, 2, 3 về một Ban Quản lý dự án đường sắt có các điều kiện tốt nhất về quy mô, kinh nghiệm, thực tế... để thực hiện chức năng đại diện chủ đầu tư quản lý các dự án đường sắt do TCT ĐSVN làm chủ đầu tư. Chấm dứt hoạt động của hai Ban Quản lý dự án đường sắt còn lại

- Hợp nhất Công ty CP Vận tải Đường sắt Hà Nội và Công ty CP Vận tải Đường sắt Sài Gòn thành 01 Công ty CP Vận tải đường sắt (VTĐS)".

Trên cơ sở đó, Tổng công ty đã khẩn trương triển khai tổ chức thực hiện. Theo đó, Ban Thường vụ Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN ban hành Nghị quyết số 13-NQ/ĐU ngày 18/11/2022 về việc thực hiện phương án cơ cấu lại doanh nghiệp, đơn vị trực thuộc Tổng công ty ĐSVN; Hội đồng thành viên Tổng công ty ĐSVN ban hành: Nghị quyết số 19-22/NQ-HĐTV ngày 18/11/2022 về phương án thực hiện cơ cấu lại và chủ trương công tác nhân sự sau khi cơ cấu lại các đơn vị trực thuộc Tổng công ty ĐSVN; Quyết định số 1428/QĐ-ĐS ngày 24/11/2022 về phê duyệt phương án cơ cấu lại các Chi nhánh Xí nghiệp đầu và Quyết định số 1430/QĐ-ĐS ngày 24/11/2022 về phê duyệt phương án cơ cấu lại các Ban Quản lý dự án đường sắt Khu vực 1, 2, 3 thuộc Tổng công ty ĐSVN.

- Ngày 25/11/2022, Hội đồng thành viên Tổng công ty đã ban hành các quyết định về sáp nhập và chấm dứt hoạt động đối với các Chi nhánh XNĐM, gồm có: (i) Quyết định số 1437/QĐ-ĐS về việc sáp nhập nguyên trạng Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp Đầu máy Yên Viên vào Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp Đầu máy Hà Nội; Quyết định số 1438/QĐ-ĐS về việc sáp nhập nguyên trạng Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp Đầu máy Đà Nẵng vào Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn; Quyết định số 1439/QĐ-ĐS về việc chấm dứt hoạt động của Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp đầu máy Yên Viên; Quyết định số 1440/QĐ-ĐS về việc chấm dứt hoạt động của Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp đầu máy Đà Nẵng; (ii) sáp nhập và chấm dứt hoạt động đối với các Ban QLDA ĐS gồm có: Quyết định số 1441/QĐ-ĐS về việc sáp nhập nguyên trạng Ban QLDA ĐS KV 2 vào Ban QLDA ĐS KV1, Quyết định số 1442/QĐ-ĐS về việc sáp nhập nguyên trạng Ban QLDA ĐS KV 3 vào Ban QLDA ĐS KV1; Quyết định số 1443/QĐ-ĐS về việc chấm dứt hoạt động Ban QLDA ĐS KV2, Quyết định số 1444/QĐ-ĐS về việc chấm dứt hoạt động Ban QLDA ĐS KV3.

- Ngày 30/11/2022, Ban Thường vụ Đảng ủy TCT ĐSVN đã tổ chức Lễ bàn giao công tác chuyên môn, Đảng, Công đoàn đối với các Ban QLDA ĐS KV 1, 2, 3. Từ ngày 01/12/2022, Ban QLDA ĐS KV 1 chính thức tiếp nhận nguyên trạng các Ban QLDA ĐS KV 2, 3 và đi vào hoạt động theo mô hình mới.

- Ngày 28/12/2022, Ban Thường vụ Đảng ủy TCT ĐSVN đã tổ chức Lễ bàn giao chuyên môn, Đảng, Công đoàn đối với các Chi nhánh XNĐM. Từ ngày 01/01/2023, chỉ còn 03 Chi nhánh XNĐM hoạt động.

Như vậy đến ngày 01/01/2023, Tổng công ty đã thực hiện được 2/3 công việc được Thủ tướng Chính phủ giao tại Văn bản 303/TTg-ĐMDN ngày 07/04/2023, riêng nội dung về việc hợp nhất Công ty CP Vận tải Đường sắt Hà Nội và Công ty CP Vận tải Đường sắt Sài Gòn thành 01 Công ty CP Vận tải đường sắt (VTĐS),



Tổng công ty xác định đây là công việc khó, chưa có tiền lệ, có nhiều điểm mới, cần phối hợp, tập trung nhân lực, vật lực để thực hiện khẩn trương nhằm tiết kiệm chi phí, kịp thời, đúng yêu cầu chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ. Công tác chỉ đạo, tổ chức thực hiện như sau:

- Ban Chỉ đạo đã có các thông báo số 180/TB-ĐS ngày 22/07/2022, số 291/TB-ĐS ngày 22/11/2022; số 129/TB-ĐS ngày 26/05/2023 để yêu cầu các Ban, Người đại diện phần vốn của 02 Công ty CP VTĐS Hà Nội và Sài Gòn triển khai các công việc để thực hiện hợp nhất.

- Đến nay, Công ty CP VTĐS HN đã lựa chọn và tiến hành ký hợp đồng dịch vụ tư vấn cung cấp dịch vụ thẩm định giá trị doanh nghiệp số 061001/2022/HĐTĐG-AASCN với Công ty TNHH Dịch vụ tư vấn tài chính kế toán và kiểm toán Nam Việt; Hợp đồng cung cấp dịch vụ xây dựng phương án và thực hiện thủ tục hợp nhất doanh nghiệp số 76/2022/BVSC-HRT/PTV-TVM&A với Công ty CP Chứng khoán Bảo Việt (BVSC); Công ty CP VTĐS Sài Gòn đã ký hợp đồng cung cấp dịch vụ xây dựng phương án và thực hiện thủ tục hợp nhất doanh nghiệp số 92/2022/BVSC-SRT/PTV-TVM&A với Công ty CP Chứng khoán Bảo Việt (BVSC).

- Hội đồng thành viên, Ban Chỉ đạo đã chỉ đạo người đại diện phần vốn của Tổng công ty tại 02 Công ty CP VTĐS Hà Nội và Sài Gòn và các ban liên quan của Tổng công ty tích cực làm việc với Bộ Tài chính, Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp (Ủy ban), Ủy ban chứng khoán nhà nước, đến nay đã thực hiện xong các công việc:

+ Thực hiện thẩm định giá trị tài sản của 02 Công ty CP VTĐS Hà Nội và Sài Gòn tại thời điểm 31/12/2023 (số liệu đã được kiểm toán) để phục vụ cho việc xác định tỷ lệ hoán đổi cổ phiếu. Chứng thư thẩm định giá trị tài sản của 02 CTCP VTĐS đã được phát hành ngày 28/06/2023.

+ Xây dựng xong mô hình hoạt động SXKD của Công ty CP VTĐS sau hợp nhất (tại thời điểm 31/12/2023 số liệu đã được kiểm toán). Theo đó, Hội đồng thành viên TCT ĐSVN đã có Văn bản số 2212/ĐS-TCCB ngày 07/07/2023 giao nhiệm vụ cho Người đại diện phần vốn của 02 Công ty CP VTĐS xây dựng phương án hợp nhất.

+ 02 Công ty CP VTĐS đã phối hợp với Đơn vị tư vấn xây dựng xong Phương án hợp nhất 02 Công ty (lần 4), dự kiến sẽ ký biên bản đơn vị tư vấn xây dựng phương án hợp nhất trong ngày 05/09/2023.

+ Tổng công ty đã dự thảo xong văn bản đề Tổng công ty ĐSVN báo cáo Ủy ban trên cơ sở số liệu đến thời điểm 31/12/2023 (số liệu được kiểm toán).

b) Xây dựng Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2021 - 2025 theo Quyết định số 360/QĐ-TTg ngày 17/03/2022 của Thủ tướng Chính phủ.

Ngày 17/03/2022, Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 360/QĐ-TTg về việc phê duyệt Đề án “Cơ cấu lại doanh nghiệp nhà nước, trọng tâm là tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước giai đoạn 2021 - 2025”; Ủy ban có văn bản số 501/UBQLV-TH ngày 21/04/2022 về việc triển khai Quyết định số 360/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án “Cơ cấu lại doanh nghiệp

nhà nước, trọng tâm là tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước giai đoạn 2021 - 2025”.

Ngày 22/08/2022 HĐQT Tổng công ty đã có Tờ trình số 2572/TTr-ĐS; ngày 17/01/2023 HĐQT Tổng công ty có Tờ trình số 136/TTr-ĐS xin phê duyệt Đề án cơ cấu lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025 gửi Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp.

Trên cơ sở ý kiến góp ý của các Bộ và của Đảng ủy Khối doanh nghiệp Trung ương, Ủy ban có Văn bản số 1003/UBQLV-CNHT ngày 02/06/2023 gửi Tổng công ty ĐSVN về việc tiếp thu, giải trình tại dự thảo Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2021 - 2025; Tổng công ty đã rất khẩn trương và có các Tờ trình số 1711/TTr-ĐS ngày 05/06/2023, số 2331/TTr-ĐS ngày 18/07/2023 để giải trình, làm rõ các nội dung về Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2021 - 2025.

Ngày 10/08/2023, Ủy ban có Tờ trình số 1648/TTr-UBQLV và ngày 14/08/2023 có Tờ trình tóm tắt số 1679/TTr-UBQLV về việc phê duyệt Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN đến năm 2025 trình Thủ tướng Chính phủ. Dự kiến, trong năm 2023 Thủ tướng Chính phủ sẽ phê duyệt Đề án.

Việc cơ cấu lại các doanh nghiệp cổ phần là một nội dung thuộc Đề án cơ cấu lại Tổng công ty giai đoạn 2021 - 2025 đã được trình Thủ tướng chính phủ, trong đó, Tổng công ty tập trung vào:

(1) Giữ nguyên tỷ lệ phần vốn nhà nước nắm giữ trên vốn điều lệ của Công ty CP Xe lửa Dĩ An là 86,85% và Công ty CP Xe lửa Gia Lâm là 77,37%.

(2) Giữ nguyên mô hình tổ chức và duy trì tỷ lệ phần vốn góp của Tổng công ty nắm giữ mức cổ phần chi phối trên 51% vốn điều lệ đối với 15 Công ty CP đường sắt và 5 Công ty CP Thông tin tin hiệu Đường sắt.

(3) Không thoái vốn và giữ nguyên tỷ lệ phần vốn nhà nước nắm giữ trên vốn điều lệ của Công ty CP Đá Đồng Mỏ là 51%, Công ty CP Đá Mỹ Trang là 44,44% và Công ty CP Vận tải và thương mại đường sắt là 18,45%.

(4) Thoái toàn bộ vốn nhà nước tại 13 Công ty cổ phần theo Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2012-2015 ban hành kèm theo Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 21/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ. Trong quá trình thực hiện Tổng công ty sẽ báo cáo cụ thể việc lựa chọn phương án, thời điểm để triển khai thoái vốn trên cơ sở tư vấn khả năng chuyển nhượng cổ phiếu, tư vấn định giá cổ phiếu của các công ty tư vấn bán đấu giá và tuân thủ theo quy định tại Nghị định số 32/2018/NĐ-CP, ngày 08/3/2018 của Chính phủ, không để tổn thất vốn nhà nước và đảm bảo đem lại lợi ích cao nhất cho Nhà nước.

(5) Chưa thực hiện thoái vốn đối với các công ty liên kết: Công ty TNHH hai thành viên Khách sạn thương mại Sài Gòn và Công ty CP Mặt trời - Đường sắt Việt Nam.

*2.2. Kế hoạch, tiến độ thực hiện cơ cấu lại Tổng công ty, dự kiến thời gian hoàn thành.*

a) Đối với việc hợp nhất 02 CTCP VTĐS: Hà Nội và Sài Gòn

Tổng công ty rất khẩn trương, dự kiến trong tháng 9/2023 sẽ có văn bản xin ý kiến Ủy ban, sau khi có ý kiến chỉ đạo của Ủy ban sẽ thực hiện trình tự các bước theo quy định của pháp luật về việc hợp nhất doanh nghiệp. Phần đầu đầu năm 2024 sẽ thực hiện xong.

b) Đối với thực hiện Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2021 - 2025

Sau khi Thủ tướng Chính phủ có quyết định phê duyệt Đề án, Tổng công ty sẽ thực hiện ngay các công việc:

(1) Thoái toàn bộ vốn nhà nước tại 13 Công ty cổ phần theo Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2012-2015 ban hành kèm theo Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 21/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ.

(2) Thành lập Trung tâm Khoa học công nghệ và Dịch vụ, là đơn vị trực thuộc Tổng công ty (sau khi Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia theo Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ được phê duyệt).

### **3. Về phát triển công nghiệp đường sắt:**

*3.1. Tình hình phát triển phát triển công nghiệp lắp ráp đầu máy, đóng mới toa xe tại các cơ sở công nghiệp.*

- Chế tạo, sản xuất lắp ráp đầu máy, sửa chữa đầu máy:

+ Liên kết với Công ty hữu hạn đầu máy Tư Dương Trung Quốc chế tạo, lắp ráp đầu máy tại Xe lửa Gia Lâm từ năm 2002 đến nay đã chế tạo lắp ráp được 42 đầu máy gồm 02 đầu máy kéo đẩy năm 2002, 20 đầu máy D19E vào những năm 2007-2008 và 20 đầu máy D19E vào những năm 2010-2011 với tỷ lệ nội địa hóa ở mức khoảng 10÷12% trên tổng giá thành đầu máy;

+ Việc sản xuất phụ tùng chủ yếu là các phụ tùng nhỏ lẻ, phụ tùng có cấu tạo đơn giản, đối với các phụ tùng quan trọng như xi lanh, piston ... thường phải nhập khẩu;

+ Thực hiện sửa chữa đầu máy các cấp đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận dụng.

- Chế tạo, sản xuất lắp ráp, sửa chữa toa xe:

+ Từ năm 2002 đến nay đã đóng mới được 462 toa xe khách, 1115 toa xe hàng;

+ Toa xe khách, toa xe hàng sản xuất, chế tạo mới trong nước với tỷ lệ nội địa hóa cao, hoàn toàn làm chủ công nghệ và chất lượng toa xe đóng mới đạt yêu cầu theo các tiêu chuẩn quy định của nhà nước;

- Thực hiện sửa chữa toa xe đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận dụng.

*3.2. Khả năng hợp tác liên danh, liên kết với các tổ chức trong và ngoài nước để huy động vốn, chuyển giao công nghệ, trao đổi kinh nghiệm quản lý, điều hành để thực hiện tỷ lệ nội địa hóa trong công tác lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe theo mục tiêu chiến lược phát triển GTVT đường sắt.*

- Hợp tác trong nước:

+ Chủ động liên kết liên doanh với các Trường đại học trong nước như: Đại

học Giao thông vận tải trong việc chế tạo các thiết bị linh kiện điện tử: Các bộ điều tiết đầu máy D10H, D11H, sửa chữa phục hồi modul pha và bộ nạp bình đầu máy D20E, các vi mạch máy tính đầu máy D19E, chế tạo thành công máy tính điều khiển đầu máy công suất 1900 Hp trở lên, chế tạo bộ nguồn điều hòa đầu máy D19E; Đại học Bách khoa Hà Nội trong việc nghiên cứu chế tạo các bánh răng trong bộ thủy lực đầu máy D11H, bánh răng motor điện kéo đầu máy D12E, D19E giảm chấn thủy lực trên đầu máy D18E, D19E, hộp đầu đằm,...

+ Phối hợp với các đơn vị ngoài ngành nghiên cứu chế tạo thành công nhiều chủng loại phụ tùng, cụm chi tiết, tổng thành,... cho chế tạo, sửa chữa đầu máy, tăng tỷ lệ nội địa hóa, giảm nhập ngoại như guốc hãm composit, kết làm mát nước đầu máy...

+ Hợp tác với các đơn vị có truyền thống về cơ khí chế tạo như công ty đóng tàu Sông Cấm để đóng mới các toa xe chất lượng cao.

- Hợp tác với nước ngoài: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã làm việc với rất nhiều đơn vị có kinh nghiệm trong lĩnh vực chế tạo, đóng mới và sửa chữa đầu máy toa xe; tuy nhiên kết quả hợp tác rất hạn chế. Cụ thể:

+ Hợp tác với công ty hữu hạn đầu máy Tư Dương đóng mới đầu máy D8E và D19E;

+ Hợp tác với Nhật Bản trong việc chế tạo giá chuyên hướng toa xe.

#### **4. Về phát triển nguồn nhân lực:**

Tổng công ty ĐSVN đã chú trọng đào tạo cả về số lượng và chất lượng nguồn nhân lực kỹ thuật cao để phát triển công nghiệp đường sắt. Hằng năm, Tổng công ty ĐSVN đều xây dựng kế hoạch đào tạo và phối hợp với Trường Cao đẳng Đường sắt và các cơ sở đào tạo tổ chức các lớp đào tạo chuyên môn, nghiệp vụ, lý luận chính trị, ngoại ngữ để bồi dưỡng, nâng cao trình độ cho CBCNV nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển ngành đường sắt trong từng giai đoạn.

Trường Cao đẳng Đường sắt đã và đang xúc tiến các dự án đầu tư tăng cường cơ sở vật chất và tiếp tục triển khai các giải pháp nâng cao hiệu quả đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội ngũ lao động đường sắt, đã tổ chức nhiều khóa bồi dưỡng nhân lực chuẩn bị cho các dự án lớn của ngành. Nhà trường đã khai thác cơ sở vật chất hiện có để tổ chức đào tạo phục vụ nhu cầu của xã hội, nhất là dự án đào tạo nguồn nhân lực chuẩn bị cho đường sắt đô thị cho thời gian sắp tới.

Kết quả đào tạo, phát triển nguồn nhân lực cho đường sắt quốc gia trong năm 2022 và 8 tháng đầu năm 2023.

- Về công tác tuyển sinh, tổ chức đào tạo: Về đào tạo mới, trong năm 2022 và 8 tháng đầu năm 2023 Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tổ chức tuyển sinh, đào tạo được số lượng người học cung cấp nguồn nhân lực cho các đơn vị thuộc Công ty mẹ - Tổng công ty ĐSVN như sau:

+ Lưu lại từ năm 2021 sang 2022: trung cấp 199 học sinh; sơ cấp 70 học sinh;

+ Đào tạo mới năm 2022: trung cấp 39 học sinh; sơ cấp 116 học sinh; bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ 1603 học viên; huấn luyện an toàn vệ sinh lao động 5011 học viên.

+ Trong 8 tháng đầu năm 2023: trung cấp 121 học sinh; sơ cấp 195 học sinh; bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ 520 học viên; huấn luyện an toàn vệ sinh lao động 2455 học viên.

- Về việc học tập nâng cao trình độ cho đội ngũ giảng viên, cán bộ quản lý đào tạo:

Đội ngũ giảng viên, cán bộ quản lý đào tạo luôn được quan tâm xây dựng và chuẩn hóa cả về số lượng và chất lượng. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam khuyến khích, tạo điều kiện, động viên cán bộ, người lao động thường xuyên học tập nâng cao trình độ nghiệp vụ.

- Về Đào tạo nước ngoài:

Tổng công ty đã triển khai hợp tác đào tạo với Công ty Đường sắt Đông Nhật Bản (các chương trình Internship 2023, Fellowship 2023, Follow-up 2023), Viện Phát triển Giao thông Châu Á (Vận tải linh hoạt và toàn diện, Chuyển đổi lĩnh vực Logistics - Vai trò của các ĐS, Hiệu quả Năng lượng - Yếu tố then chốt trong phát triển giao thông bền vững), Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc (đào tạo theo Dự án Nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt tại Việt Nam), UIC-KORAIL (Vai trò của ĐS và hỗ trợ của nhà nước trong phòng chống dịch bệnh Covid 19, An toàn Đường sắt với Công nghệ thông minh, Dịch vụ hành khách đường sắt dựa trên công nghệ thông tin). Theo đó, đã hoàn thiện thủ tục cho tổng số 44 học viên của Tổng công ty tham dự các Khóa đào tạo do các đối tác nước ngoài tổ chức; trong đó 36 học viên học trực tiếp tại Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Cộng hòa Áo và 08 học viên học trực tuyến.

## **5. Về khoa học, công nghệ:**

Tổng công ty ĐSVN luôn coi hoạt động nghiên cứu, ứng dụng KHCN là điều kiện tiên quyết để thực hiện mục tiêu nâng cao chất lượng và năng lực tự sản xuất vật tư phụ tùng trong nước, giảm nhập ngoại. Các đề tài nghiên cứu và hoạt động đào tạo KHCN của Tổng công ty không chỉ giải quyết các nội dung cụ thể về chuyên ngành như đầu máy toa xe, thông tin tín hiệu, cơ sở hạ tầng, vận tải, vật liệu mới, thiết bị thay thế... mà còn chú trọng vào các giải pháp trong quản lý như quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn, nâng cao năng lực chạy tàu, mô hình tổ chức, cải cách hành chính v.v. Tuy gặp nhiều khó khăn về nguồn lực đặc biệt sau tác động của đại dịch Covid-19 nhưng công tác ứng dụng khoa học công nghệ tại Tổng công ty ĐSVN trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023 đã được triển khai như sau:

- Tiếp tục thực hiện các Nghị quyết, Quy chế, Quy định như: Nghị quyết số 08-NQ/ĐU ngày 26/7/2018 về “Đẩy mạnh hoạt động khoa học và công nghệ trong tình hình mới” của Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN; “Quy định quản lý nhiệm vụ khoa học và công nghệ của Tổng công ty”, “Quy chế tổ chức, quản lý và sử dụng Quỹ phát triển khoa học và công nghệ của Tổng công ty ĐSVN” do Tổng công ty ĐSVN ban hành nhằm tạo nguồn tài chính dành riêng cho hoạt động KHCN tại Tổng công ty ĐSVN.

- Tiếp tục triển khai Đề án “Ứng dụng KHCN trong Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2019 -2030” gồm danh mục 184 chương trình, dự án cho từng giai đoạn cụ thể nhằm đẩy mạnh hoạt động ứng dụng KHCN trong mọi mặt hoạt động.

- Trong giai đoạn trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023, Tổng công ty ĐSVN đã sử dụng 2.708 triệu đồng để thực hiện 05 nhiệm vụ KHCN và 03 hoạt động KHCN khác trong Kế hoạch KHCN hằng năm. Các đề tài nghiên cứu KHCN tập trung vào những mục tiêu, định hướng trọng tâm tăng cường nghiên cứu ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới đáp ứng yêu cầu của công tác bảo trì KCHT, sửa chữa đầu máy, toa xe, giảm dần việc nhập vật tư, phụ tùng của nước ngoài; làm chủ công nghệ tiên tiến trong sản xuất, lắp ráp các sản phẩm đầu máy toa xe trong nước, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa dụng công nghệ thông tin vào phục vụ điều hành sản xuất kinh doanh, xây dựng hệ thống thông tin phục vụ khách hàng; cơ giới hóa việc xây dựng, duy tu sửa chữa cơ sở hạ tầng đường sắt, áp dụng đại trà công nghệ hàn liền ray, phụ kiện liên kết đoàn hồi kiểu mới và tà vẹt bê tông dự ứng lực trên các tuyến; ứng dụng nhiên liệu sạch, năng lượng tái tạo trong hoạt động GTVT đường sắt nhằm từng bước kiểm soát và hạn chế ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

- Tăng cường hợp tác, liên kết, liên doanh với các Trường đại học trong nước như: Viện Khoa học công nghệ & Giao thông vận tải, Đại học Giao thông vận tải, Đại học Công nghệ Giao thông vận tải, Trường Đại học Giao thông Tây Nam, Trung Quốc; Công ty TNHH Tập đoàn Công trình Viện 2 Đường sắt, Trung Quốc ... và các đơn vị ngoài ngành (Công ty CP Đóng tàu Sông Cấm, Tổng công ty Viễn thông Mobiphone, Tổng công ty Viễn thông quân đội Viettel...) nghiên cứu chế tạo nhiều chủng loại phụ tùng, cụm thiết bị tổng thành,... phục vụ công tác sửa chữa, đóng mới phương tiện, hạ tầng, tăng tỷ lệ nội địa hóa, giảm nhập ngoại và phát huy nguồn lực, bí quyết KHCN của các đối tác phục vụ sự phát triển chung.

- Tích cực triển khai Giải thưởng sáng tạo Tổng công ty ĐSVN và các hoạt động hưởng ứng Ngày KHCN Việt Nam 18/5 nhằm nâng cao nhận thức, thúc đẩy nghiên cứu, sáng tạo, ứng dụng KHCN trong mọi mặt hoạt động của Tổng công ty.

Mặc dù đã có rất nhiều cố gắng trong công tác đầu tư, triển khai áp dụng KHCN mới để cải thiện được phần nào chất lượng KCHTĐS và phương tiện vận tải nhưng nhìn chung trên toàn mạng lưới đường sắt vẫn chưa tạo ra được những thay đổi chuyển biến mang tính đột phá. Ứng dụng KHCN trong các lĩnh vực còn hạn chế, bộc lộ nhiều tồn tại như:

- Các nhiệm vụ KHCN chủ yếu tập trung giải quyết những khó khăn cụ thể trong sản xuất, còn thiếu những đề tài hoặc hệ thống các đề tài nòng cốt, xuyên suốt và làm thay đổi nền tảng KHCN của ĐSVN do hạn chế về nguồn lực tài chính.

- Các cơ sở công nghiệp cơ khí lắp ráp, đại tu, sửa chữa đầu máy, toa xe, cơ sở cơ khí chuyên ngành kết cấu hạ tầng đường sắt nhìn chung còn thô sơ, lạc hậu, công suất hạn chế. Sản phẩm chủ yếu chỉ là các loại vật tư, phụ kiện đơn giản, vật tư, thiết bị công nghệ cao hầu hết đều phải nhập từ nước ngoài.

- Kết cấu hạ tầng, phương tiện đường sắt, công nghệ điều hành vận tải trong thời gian dài chưa được đầu tư đúng mức, hiện còn rất lạc lậu, toàn mạng đều là đường đơn, chưa được điện khí hóa, chưa được vào cấp kỹ thuật và hiện nay đang xuống cấp (đặc biệt là các hầm trên tuyến và các cầu yếu). Tải trọng cho phép khai thác trên tuyến đường không thống nhất, hạn chế năng lực vận chuyển. Tiêu chuẩn

kỹ thuật kết cấu hạ tầng thấp, ảnh hưởng đến tốc độ, an toàn chạy tàu, chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt và sức cạnh tranh với các phương thức vận tải khác cũng như làm hạn chế khả năng tiếp cận và ứng dụng KHCN vào các hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.

- Nguồn vốn đầu tư là yếu tố rất quan trọng để cải tạo, nâng cấp, phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, ứng dụng KHCN nhằm bắt kịp với các loại hình vận tải khác, tuy nhiên nguồn vốn đầu tư cho đường sắt từ ngân sách nhà nước rất hạn hẹp. Nguồn vốn đầu tư, nâng cấp hiện đại hóa đường sắt còn rất hạn chế, chủ yếu phụ thuộc vào nguồn hỗ trợ ODA từ các nước.

- Tăng cường đầu tư cho KHCN là yêu cầu đặc biệt đối với Tổng công ty ĐSVN trong bối cảnh cần đổi mới mạnh mẽ về KHCN để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng không ngừng về khối lượng, chất lượng vận tải. Tuy nhiên theo Thông tư số 12/2016/TTLT-BKHCN-BTC của Liên Bộ KHCN - Bộ Tài chính và các quy định hiện hành thì Tổng công ty được phép trích lập Quỹ phát triển KHCN với mức tối đa không quá 10% thu nhập tính thuế. Là một doanh nghiệp hoạt động mang tính công ích phục vụ xã hội, lợi nhuận và doanh thu thấp là đặc điểm chung của ngành đường sắt không chỉ ở Việt Nam mà với cả phần lớn các nước trên thế giới. Ngoài ra, do tác động của đại dịch Covid-19, doanh thu của Tổng công ty ĐSVN giảm mạnh từ năm 2020, mặc dù có phục hồi trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023, Tổng công ty ĐSVN vẫn gặp nhiều khó khăn dẫn đến không thể trích lập Quỹ phát triển KHCN; phải sử dụng nguồn SXKD để chỉ thực hiện các nhiệm vụ KHCN thực sự cần thiết. Do vậy, Quỹ phát triển KHCN được phép trích lập của Tổng công ty không thể đáp ứng đủ yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa theo các chiến lược và kế hoạch đề ra cho tương lai.

### **6. Hợp tác và hội nhập quốc tế:**

Trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023, Tổng công ty ĐSVN đã tích cực, chủ động mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế góp phần thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh của Tổng công ty cũng như góp phần thúc đẩy công cuộc công nghiệp hóa và hội nhập quốc tế của Ngành đường sắt, cụ thể như sau:

Về Dự án, Tổng công ty đã phối hợp với đối tác nước ngoài triển khai Dự án nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt tại Việt Nam bằng nguồn vốn của Chính phủ Hàn Quốc, Dự án Nâng cao năng lực đường sắt đô thị cho Trường Cao đẳng Đường sắt bằng nguồn vốn của Chính phủ Nhật Bản, Nghiên cứu tuyến Đường sắt Bắc - Nam của Đại Sứ quán Nhật Bản và các đối tác Nhật Bản, triển khai dịch vụ tàu du lịch hạng sang của Belmond (Anh), nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng của Công ty Nippon Koei (Nhật Bản).

Về Đào tạo, Tổng công ty đã triển khai hợp tác đào tạo với Công ty Đường sắt Đông Nhật Bản (các chương trình Internship 2023, Fellowship 2023, Follow-up 2023), Viện Phát triển Giao thông Châu Á (Vận tải linh hoạt và toàn diện, Chuyển đổi lĩnh vực Logistics -Vai trò của các ĐS, Hiệu quả Năng lượng - Yếu tố then chốt trong phát triển giao thông bền vững), Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc (đào tạo theo Dự án Nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt tại Việt Nam), UIC-KORAIL (Vai trò của ĐS và hỗ trợ của nhà nước trong phòng chống dịch

bệnh Covid 19, An toàn Đường sắt với Công nghệ thông minh, Dịch vụ hành khách đường sắt dựa trên công nghệ thông tin). Theo đó, đã hoàn thiện thủ tục cho tổng số 44 học viên của Tổng công ty tham dự các Khóa đào tạo do các đối tác nước ngoài tổ chức; trong đó 36 học viên học trực tiếp tại Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Cộng hòa Áo và 08 học viên học trực tuyến.

Về đoàn công tác và đoàn vào, Tổng công ty đã hoàn thành thủ tục cho 11 đoàn gồm 25 lượt cán bộ đi công tác nước ngoài và tổ chức đón tiếp 63 đoàn gồm 373 lượt khách nước ngoài đến làm việc với Tổng công ty đảm bảo hiệu quả, đúng quy định.

Về Hội nghị, Hội thảo và Tọa đàm quốc tế, Tổng công ty đã chuẩn bị nội dung, tham dự các hội nghị trực tuyến trong khuôn khổ hợp tác với OSJD như Hội nghị Hàng ngoại thương, Hội nghị giờ tàu khách liên vận quốc tế, Hội nghị Tổng Giám đốc Đường sắt OSJD lần thứ 37; các Hội thảo trực tuyến của Ủy ban Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương của Liên hợp quốc (ESCAP), 05 cuộc họp trực tuyến của Hiệp hội Đường sắt Quốc tế (UIC), họp Nhóm công tác đặc biệt ĐS Singapore - Côn Minh cũng như cử nhân sự tham dự Triển lãm ELECRAMA 2023 tại Ấn Độ, Hội nghị Giải pháp Đường sắt Châu Á tại Malaysia. Ngoài ra, Tổng công ty đã phối hợp với Thương vụ Đại Sứ quán Áo tổ chức Hội thảo các Nhà cung cấp và đặc biệt là tổ chức thành công Hội nghị Tổng Giám đốc ĐS ASEAN lần thứ 42 nâng cao vị thế, thúc đẩy hợp tác quốc tế của Tổng công ty.

Về liên vận quốc tế (LVQT), Tổng công ty hiện đang tổ chức khai thác các đoàn tàu khách LVQT qua cửa khẩu Đồng Đăng và các đoàn tàu hàng LVQT với Trung Quốc qua các cửa khẩu Đồng Đăng và Lào Cai. Đầu năm 2020, do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19, tàu khách liên vận quốc tế đã phải tạm dừng chạy từ ngày 04/2/2020 đến nay. Khối lượng hàng hóa vận chuyển qua 2 cửa khẩu Lào Cai - Sơn Yêu và Đồng Đăng - Bằng Tường trong năm 2022 đạt 1,257 triệu tấn, bằng 114% so với năm 2021; 8 tháng đầu năm 2023 đạt 378,9 ngàn tấn, bằng 41,5% so với cùng kỳ. Sự liên kết giữa Tổ chức Hợp tác Đường sắt (OSJD) và Hiệp hội Đường sắt Quốc tế (UIC), cùng với vai trò ảnh hưởng của Liên hợp quốc trong việc phát triển hệ thống vận tải đường sắt đã tạo ra khả năng rất lớn của loại hình vận tải đường sắt trong việc cạnh tranh với các phương tiện vận tải khác trong liên vận Âu - Á. Do đó, liên vận đường sắt quốc tế vẫn còn dư địa rất lớn để tiếp tục phát triển nếu được nhà nước đầu tư nâng cấp kết cấu hạ tầng và có các cơ chế chính sách phù hợp.

### **7. Về bảo đảm an toàn giao thông đường sắt:**

- Các giải pháp đã thực hiện để bảo đảm an toàn giao thông trên đường sắt quốc gia.

+ Luôn đảm bảo phương châm “Chủ động phòng ngừa, kịp thời ứng phó” trong chỉ đạo, thực hiện nhiệm vụ công tác đảm bảo trật tự ATGTĐS. Tiếp tục, tập trung siết chặt kỷ luật, kỷ cương, Chính quy - Văn hóa - An toàn từ Tổng công ty đến các đơn vị. Kiểm chế và giảm dần tai nạn GTĐS, phấn đấu giảm hàng năm ít nhất là 5% cả 3 tiêu chí: số vụ tai nạn, số người chết và số người bị thương.

+ Tiếp tục rà soát các văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản liên quan



báo cáo, đề xuất Chính phủ, Bộ GTVT, Cục ĐSVN bổ sung, sửa đổi, ban hành mới đảm bảo các yếu tố phù hợp, thống nhất, khả thi và phù hợp với trang thiết bị, phương tiện phục vụ công tác tổ chức chạy tàu, đảm bảo ATGTĐS.

+ Đổi mới, linh hoạt trong công tác kiểm tra ATGTĐS. Chú trọng kiểm tra đột xuất, đảm bảo kiểm tra có trọng tâm, đúng trọng điểm; đặc biệt là đội ngũ trực tiếp làm công tác phục vụ chạy tàu. Gắn trách nhiệm của cán bộ kiểm tra, đơn vị được kiểm tra với kết quả kiểm tra và xử lý sau kiểm tra.

+ Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong thực hiện các giải pháp đảm bảo ATGTĐS, trong quản lý và kiểm soát về ATGTĐS. Tổ chức đào tạo, đào tạo lại để lực lượng lao động nhanh chóng tiếp cận, làm chủ các công nghệ, thiết bị mới khi đưa vào sử dụng.

+ Nâng cao chất lượng công tác tại các lĩnh vực: chế tạo, sửa chữa, chỉnh bị đầu máy, toa xe; duy tu, bảo trì kết cấu hạ tầng và xây dựng công trình đường sắt; điều hành, tổ chức chạy tàu. Tiếp tục kiểm tra, rà soát lại hệ thống KCHTĐS, trang thiết bị liên quan đến công tác tổ chức chạy tàu để bổ sung, cải tạo kịp thời, phù hợp.

+ Tập trung phối hợp với cấp có thẩm quyền để triển khai thực hiện các dự án, công trình nâng cấp, cải tạo KCHTĐS, đặc biệt là các dự án theo Quyết định 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ và các dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu tuyến đường sắt Hà Nội- TP. Hồ Chí Minh.

+ Đổi mới và tăng cường phối hợp với các cơ quan truyền thông, cơ quan chức năng để tuyên truyền về các quy định của pháp luật về đảm bảo TTATGTĐS. Chủ động nghiên cứu, khai thác, sử dụng có hiệu quả mạng xã hội để tuyên truyền về TTATGTĐS.

+ Chủ động, đề xuất với các cơ quan quản lý nhà nước, chính quyền địa phương các cấp để phối hợp triển khai thực hiện có hiệu quả các nội dung tại Nghị định 56, 65/2018/NĐ-CP, Quy chế phối hợp và Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ. Duy trì, đảm bảo hoạt động hiệu quả của các điểm cảnh giới tại các vị trí giao cắt hiện có; rà soát, tổ chức cảnh giới đảm bảo ATGT tại các vị trí có nguy cơ cao xảy ra tai nạn GTĐS trong các đợt vận tải cao điểm.

- Kế hoạch thực hiện các giải pháp để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt trong những năm tiếp theo.

+ Chỉ đạo các địa phương tiếp tục phối hợp, hỗ trợ các đơn vị đường sắt tổ chức thực hiện tốt Quy chế phối hợp giữa UBND các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua với Bộ GTVT trong việc đảm bảo TTATGT tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt. Phối hợp chặt chẽ với các đơn vị đường sắt để triển khai thực hiện kế hoạch, lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở theo Nghị định 65/2018 và Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ mà các địa phương đã xây dựng theo đúng tiến độ, lộ trình đề ra.

+ Chỉ đạo các địa phương phối hợp cùng với Ngành đường sắt để tiếp tục triển khai các quy định tại Điều 48 - Luật đường sắt 06/2017/QH14 ngày 16 tháng 6 năm 2017 “Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường

sắt của Ủy ban nhân dân nơi có đường sắt đi qua”.

+ Chỉ đạo UBATGT QG phối hợp các cơ quan truyền thông; chỉ đạo Ban ATGT các tỉnh, thành phố phối hợp với Đài phát thanh và truyền hình địa phương để đổi mới, tăng cường thời lượng tuyên truyền về an toàn giao thông nói chung và an toàn giao thông đường sắt nói riêng.

+ Tiếp tục xem xét bố trí nguồn kinh phí để tiếp tục thực hiện kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2014 - 2020 theo Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 và Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt của Thủ tướng Chính phủ.

+ Chỉ đạo các cơ quan pháp luật tăng cường tuần tra, kiểm soát và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm TTATGTĐS: xâm phạm kết cấu hạ tầng ĐS, vi phạm hành lang ATGTĐS, phá dỡ hàng rào thu hẹp LĐTĐM, cố tình điều khiển phương tiện giao thông đường bộ qua ĐS gây tai nạn, đâm va làm hỏng cản chắn tự động...

### **8. Về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững:**

Tổng công ty ĐSVN tiếp tục triển khai thực hiện các quy định pháp luật liên quan đến công tác bảo vệ môi trường tới các đơn vị thành viên để thực hiện các biện pháp kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt gây ra, nhất là xử lý rác thải, cụ thể:

- Thường xuyên tổ chức, xây dựng kế hoạch hành động để hưởng ứng các hoạt động theo các chủ đề bảo vệ môi trường, khắc phục tình trạng vứt, xả rác thải trên tàu xuống đường sắt; Phổ biến thông tin, kiến thức về bảo vệ môi trường và sử dụng năng lượng tiết kiệm trong toàn Tổng công ty nhằm từng bước kiểm soát và hạn chế ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt; Thường xuyên đôn đốc, kiểm tra công tác bảo vệ môi trường tại các đơn vị thành viên.

Tuy nhiên, với hiện trạng cơ sở vật chất còn cũ kỹ, lạc hậu, nguồn vốn rất hạn hẹp, việc đầu tư dự án hay tập trung nguồn lực khoa học công nghệ để nghiên cứu ứng dụng các giải pháp mới trong công tác xử lý chất thải đường sắt còn hạn chế.

## **III. VỀ SỬ DỤNG NGÂN SÁCH NHÀ NƯỚC ĐẦU TƯ CHO GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

### **1. Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia:**

Năm 2022 và 2023, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam không được giao vốn đầu tư phát triển nguồn NSNN, chỉ được giao thu hồi vốn ứng

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã hoàn thành giải ngân 100% vốn hoàn ứng theo kế hoạch được Bộ Giao thông vận tải giao với tổng giá trị giải ngân là 1.884.199 triệu đồng cho tổng số 22 dự án.

### **2. Về công tác huy động các nguồn vốn đầu tư vào lĩnh vực đường sắt**

#### **2.1. Nguồn vốn của doanh nghiệp:**

Nguồn vốn tự huy động trong giai đoạn 2016-2020 là 1.989,8 tỷ đồng, chủ yếu dùng cho đầu tư phương tiện, thiết bị vận tải (đầu máy, toa xe...). Từ năm

2016 đến nay đã hoàn thành đóng mới và đưa vào khai thác 150 toa xe khách chất lượng cao với tổng mức đầu tư 1.552,3 tỷ đồng; 300 toa xe Mc với tổng mức đầu tư 347 tỷ đồng và nâng cấp 37 toa xe khách với tổng mức đầu tư 90,5 tỷ đồng.

## *2.2. Nguồn vốn thu hút từ xã hội hóa:*

Nguồn vốn tự huy động trong giai đoạn 2016-2020 là 1.989,8 tỷ đồng, chủ yếu dùng cho đầu tư phương tiện, thiết bị vận tải (đầu máy, toa xe...). Từ năm 2016 đến nay đã hoàn thành đóng mới và đưa vào khai thác 150 toa xe khách chất lượng cao với tổng mức đầu tư 1.552,3 tỷ đồng; 300 toa xe Mc với tổng mức đầu tư 347 tỷ đồng và nâng cấp 37 toa xe khách với tổng mức đầu tư 90,5 tỷ đồng.

Cuối năm 2014, Bộ GTVT đã phê duyệt Đề án “Huy động vốn xã hội hóa để đầu tư kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường sắt,” với mục tiêu huy động tối đa và hiệu quả mọi nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. Theo đó, Nhà nước tập trung đầu tư xây dựng các hạng mục kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, còn các hạng mục khác có khả năng thu hồi vốn nhanh như: nhà ga, kho ga, ke ga, bãi hàng, các khu dịch vụ hỗ trợ khác... sẽ huy động xã hội hóa để đầu tư và kinh doanh, khai thác.

Sau 7 năm kêu gọi đầu tư vào ngành đường sắt, cho đến nay vẫn chưa dự án nào đủ điều kiện để thực hiện theo hình thức đối tác công - tư (PPP). Các dự án đã thực hiện chủ yếu là quy mô nhỏ, vốn đầu tư thấp (nâng cấp, cải tạo kho, bãi hàng phục vụ vận tải hàng hóa bằng đường sắt) thông qua hình thức Tổng công ty ĐSVN cho thuê có điều kiện KCHTĐS. Một số dự án có quy mô được các nhà đầu tư đề xuất tại các ga lớn đã không triển khai thực hiện được do vướng mắc các cơ chế, chính sách do cơ chế về tự đầu tư, khai thác, giao tài sản KCHTĐS đến nay vẫn chưa được xem xét, ban hành.

## **IV. KIẾN NGHỊ:**

### **1. Về công nghiệp đường sắt:**

*1.1. Tiếp tục ghi danh mục các sản phẩm lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe vào Chương trình cơ khí trọng điểm:*

- Hỗ trợ vốn (cấp vốn) đầu tư cơ sở vật chất, đổi mới công nghệ.
- Được sử dụng các nguồn vốn ưu đãi cho phát triển sản phẩm cơ khí đường sắt.
- Giảm bớt thủ tục trong quá trình vay vốn từ Ngân hàng phát triển Việt Nam; quy định lãi suất cạnh tranh với lãi suất ngân hàng thương mại.

*1.2. Có chính sách về ưu tiên phát triển và tiêu thụ sản phẩm trong ngành sản xuất:*

- Ban hành Nghị định về thuê, mua, bán, đóng mới phương tiện đường sắt và động cơ, phụ tùng vật tư của phương tiện đường sắt để hỗ trợ bao tiêu sản phẩm do các đơn vị trong ngành đường sắt sản xuất trong nước đạt yêu cầu chất lượng.
- Quy định cho phép lựa chọn chỉ định thầu với nhà thầu tư vấn thiết kế, lập dự án và nhà thầu đóng mới đầu máy toa xe.
- Quy định hỗ trợ sản phẩm do các đơn vị trong Tổng công ty ĐSVN tự sản xuất.

### *1.3. Về khoa học công nghệ:*

Có chính sách ưu tiên phát triển khoa học công nghệ cho công nghiệp đường sắt; ưu tiên sử dụng vốn hỗ trợ phát triển và chuyên giao công nghệ cho các sản phẩm công nghiệp mới.

### *1.4. Quy hoạch công nghiệp đường sắt:*

- Chính phủ cần phải xem xét việc đầu tư tập trung cho các cơ sở công nghiệp đầu máy toa xe không chỉ cho đường sắt quốc gia mà còn bao gồm cho các hệ thống đường sắt đô thị ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh

- Cấp vốn để xây dựng cơ sở công nghiệp chuyên lắp ráp chế tạo đầu máy toa xe, đại tu đầu máy toa xe, sản xuất phụ tùng.

### *1.5. Chính sách khác:*

- Chính phủ có chính sách thuế đất phù hợp để hỗ trợ doanh nghiệp công nghiệp đường sắt đủ sức cạnh tranh thị trường trong và ngoài nước.

- Quy định cơ cấu, tỷ lệ vốn nhà nước hợp lý tại các công ty cổ phần sản xuất công nghiệp đường sắt để thu hút vốn đầu tư.

## **2. Về công tác quản lý, sử dụng đất:**

Do tính phức tạp của công tác quản lý đất đai nói chung và đặc thù về đất đai ngành đường sắt nói riêng nên Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chưa thể giải quyết được ngay, triệt để theo đúng quy định của Luật Đất đai mà cần có thời gian, lộ trình phù hợp; Hiện nay, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam vẫn đang tích cực giải quyết những tồn tại để đảm bảo quản lý, sử dụng có hiệu quả, tạo nguồn lực phát triển.

### *2.1. Về chính sách pháp luật của Nhà nước:*

Trong thời gian chờ Luật Đất đai (sửa đổi) được Quốc hội thông qua, để đảm bảo quyền và lợi ích của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, giải quyết như sau:

- Báo cáo Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua áp dụng quy định tại Khoản 3, Điều 156, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật để giải quyết thủ tục gia hạn thời gian thuê đất; miễn, giảm tiền thuê đất đối với đất đường sắt được quy định cụ thể ở Luật chuyên ngành (Luật Đường sắt 2017).

- Tiếp tục có ý kiến với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua giải quyết thủ tục gia hạn thời gian thuê đất; miễn, giảm tiền thuê đất đối với đất kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và công trình công nghiệp đường sắt theo các văn bản đã được Bộ Giao thông vận tải gửi cho các địa phương

- Chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam trực tiếp kiểm tra hiện trạng, cùng Tổng công ty Đường sắt Việt Nam rà soát, phân tách, xác nhận diện tích đất kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và công trình công nghiệp đường sắt; báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định công bố hệ thống đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia đối với các khu đất đường sắt theo quy định tại Mục a, Khoản 2, Điều 10 Luật Đường sắt 2017 (đặc biệt là cơ sở nhà,

đất số 551 Nguyễn Văn Cừ, quận Long Biên, thành phố Hà Nội và các cơ sở nhà, đất tại thành phố Đà Nẵng).

- Giao đơn vị có chức năng, đủ năng lực triển khai các quy hoạch chi tiết theo từng chuyên ngành, từng giai đoạn theo “Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 để ngành đường sắt có cơ sở đề nghị Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố dự trữ quỹ đất, giao đất cho phát triển giao thông vận tải đường sắt.

## 2.2. Về quản lý, sử dụng đất:

- Đề nghị cấp thẩm quyền bố trí kinh phí thực hiện cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt; tập trung hoàn thành việc đo đạc, lập bản đồ địa chính, xin cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất.

- Kiến nghị Chính phủ có văn bản chỉ đạo Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố tạo mọi điều kiện thuận lợi về mặt pháp lý trong việc giải quyết thủ tục đất đai, xin cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất đối với những khu đất chưa có hồ sơ pháp lý (cho cấp nguyên trạng những phần diện tích đất ngành đường sắt đang sử dụng làm bãi hàng, quảng trường ga, là những công trình không thể thiếu để phục vụ khai thác vận tải đường sắt nhưng chưa có điều kiện đầu tư theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật) làm cơ sở cho công tác quản lý theo quy định của Luật Đất đai, Luật Đường sắt.

## 2.3. Về nhà ở CBCNV trong các khu đất đường sắt:

- Có ý kiến đề Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố không thu tiền thuê đất các khu nhà ở CBCNV đường sắt trong khi chờ giải quyết thủ tục bàn giao về địa phương quản lý.

- Trong khi chưa đủ điều kiện để triển khai thực hiện “Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021, đề nghị Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố không cấp đất, giao đất cho các tổ chức, cá nhân xây dựng các công trình kiên cố trên các khu đất nằm dọc hai bên lộ giới các tuyến, các công trình đường sắt khi chưa có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

## 3. Về thực hiện các công trình sửa chữa định kỳ, kiểm định và công tác khác, khắc phục hậu quả bão lũ bước 2 và đột xuất:

- Xem xét hướng dẫn việc xác định các công trình sửa chữa khu ga đường sắt thuộc loại công trình nào (giao thông, dân dụng, công nghiệp, hạ tầng kỹ thuật) để có cơ sở triển khai thực hiện.

- Hướng dẫn trình tự thủ tục tổ chức thực hiện các công trình sửa chữa đột xuất, bão lũ bước 2 và sửa chữa định kỳ có chi phí <500 triệu đồng.

- Sửa đổi bổ sung thông tư về quản lý bảo trì đường sắt về sửa chữa bảo trì công trình phù hợp với quy định của Nghị định 06/2021/NĐ-CP ngày 16/01/2021 và thực tiễn công tác bảo trì công trình thông tin tín hiệu đường sắt hiện nay.

- Có chính sách hỗ trợ phát triển công nghiệp và khoa học kỹ thuật thông tin

tín hiệu đường sắt để làm chủ kỹ thuật cũng như cung cấp vật tư, thiết bị, linh kiện cho công tác bảo trì công trình.

#### **4. Về đầu tư công:**

- Kiến nghị Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan ưu tiên bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp pháp khác để đầu tư cải tạo, nâng cấp các đoạn tuyến, tuyến huyết mạch (có dự địa khai thác, phát triển, có khả năng cạnh tranh với các phương thức vận tải khác) như: Yên Viên - Lào Cai; Gia Lâm - Hải Phòng; Hà Nội - Đồng Đăng; Hà Nội - Vinh; Sài Gòn - Nha Trang; chú trọng kết nối với các cảng biển, cảng sông, cảng ICD, vận tải đa phương thức. Bố trí đủ kinh phí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

#### **5. Về thực hiện quản lý đầu tư nâng cấp cải tạo KCHTĐS:**

- Giao Tổng công ty ĐSVN trực tiếp làm Chủ đầu tư tổ chức quản lý và tổ chức triển khai chuẩn bị và thực hiện đầu tư tất cả các dự án nâng cấp, cải tạo KCHTĐS.

#### **6. Về kết nối đường bộ vào bãi hàng ga đường sắt:**

Kiến nghị Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan sửa Luật Đường sắt theo hướng quy định đường bộ vào ga là kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia, dùng chung cho cả người dân, doanh nghiệp và không quy định hạn chế tải trọng; được nhà nước cấp kinh phí bảo trì, sửa chữa, cải tạo, nâng cấp.

#### **7. Về Chi phí liên quan tài sản KCHTĐS:**

Bộ GTVT và Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung và hướng dẫn thực hiện các chi phí liên quan tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

#### **8. Về ray hàn liền, tà vẹt K3A, ghi và các phụ kiện liên kết:**

Căn cứ vào trạng thái kỹ thuật hiện tại, những khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện bảo trì và khi có sự cố công trình xảy ra Tổng công ty Đường sắt Việt Nam báo cáo và kiến nghị Bộ Giao thông vận tải:

- Đề nghị đầu tư thay thế toàn bộ TVBT K3A chôn vữa lưu huỳnh bằng TVBT DUL đồng bộ phụ kiện.

- Lập dự án để thay thế các bộ ghi tg 1/9 P50 L=25,012m đã hết thời gian sử dụng hoặc hư hỏng gây mất an toàn chạy tàu.

- Bố trí kinh phí dự phòng mua sắm vật tư nhập khẩu và phụ kiện pandrol và sản xuất TVBT DUL (dự phòng) cho các bộ ghi tốc độ cao để kịp thời có vật tư thay thế đảm bảo an toàn và phục vụ kịp thời cho khai thác vận tải.

- Bổ sung định mức bảo dưỡng đối với công trình có ray hàn liền, ghi tốc độ cao

- Xây dựng bổ sung quy trình bảo trì với ghi tốc độ cao.

#### **9. Về vật tư thu hồi từ bảo trì KCHTĐS:**

- Xây dựng và quy định cụ thể, hướng dẫn về công tác kiểm tra, đánh giá chất lượng vật tư thu hồi; cơ chế, phương thức thanh toán, quyết toán công tác trông coi, bảo quản hàng năm.

#### **10. Về tình trạng KCHTĐS quốc gia hiện nay:**

Để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, nâng cao chất lượng KCHTĐS Tổng công ty Đường sắt Việt Nam kính đề nghị Bộ GTVT xem xét bố trí kinh phí để thực hiện sửa chữa, khắc phục kịp thời các tồn tại nêu trên đảm bảo theo đúng các tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành.

### **11. Về máy móc, thiết bị thi công:**

*\* Các máy, thiết bị sử dụng nguồn vốn vay ODA:*

- Kiến nghị cấp có thẩm quyền xin cơ chế để bố trí mỗi năm sử dụng 3% đến 5% (trong 03 năm) nguồn Sự nghiệp kinh tế để đầu tư mua sắm các loại máy thi công chuyên dùng công suất lớn trong công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

*\* Các máy thuộc dự án 44 cầu:*

- Xây dựng định mức, đơn giá máy, giá ca máy với các thiết bị sử dụng, khai thác được làm cơ sở xây dựng phương án giá sử dụng trong bảo trì KCHTĐS, đồng thời cho phép thanh lý các máy, thiết bị chưa phù hợp với công tác sửa chữa KCHTĐS hiện nay của dự án 44 cầu nêu trên hoặc Bộ Giao thông vận tải chuyển sang hình thức giao tài sản cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quản lý, sử dụng không tính thành phần vốn Nhà nước tại doanh nghiệp (tài sản nhà nước giao Tổng công ty quản lý, sử dụng). Tổng công ty Đường sắt Việt Nam sẽ tổ chức trông coi, bảo quản. Khi các đơn vị có nhu cầu sử dụng, Tổng công ty sẽ chỉ tính chi phí nhân công, chi phí bảo dưỡng sửa chữa máy và chi phí khác trong phương án giá để hợp đồng đặt hàng với đơn vị (không tính chi phí khấu hao máy).

- Xây dựng giá ca máy và chi phí trông coi, bảo quản cho các loại máy, thiết bị này để có cơ sở xây dựng chi phí trong phương án giá hàng năm.

### **12. Về công tác phòng chống lụt, bão:**

- Hướng dẫn áp dụng đơn giá vật tư, vật liệu, ca máy cho các đơn vị cứu chữa theo phương châm 4 tại chỗ.

- Giải quyết chế độ cho người lao động tham gia cứu chữa trong cả quá trình thực hiện bước 1 (tính từ thời điểm phong tỏa khu gian, cấm tàu đến khi trả tốc độ  $\geq 15$  km/h): “Đối với lao động phổ thông, mức trợ cấp ngày công thấp nhất bằng 0,1 lần mức lương cơ sở; nếu làm nhiệm vụ từ 22h hôm trước đến 06h sáng ngày hôm sau được tính gấp đôi...”

Áp dụng đơn giá nhân công bảo dưỡng thường xuyên KCHT đường sắt vào tất cả các công việc thực hiện trong thời gian cứu chữa, khắc phục bước 1 hậu quả thiệt hại do bão lũ gây ra (tính từ thời điểm phong tỏa khu gian, cấm tàu đến khi trả tốc độ  $\geq 15$  km/h).

*(Tổng công ty đã có văn bản số 3366/ĐS-QLHT ngày 26/10/2022 kính gửi Bộ Giao thông vận tải về Một số bất cập trong khi phê duyệt hồ sơ công trình cứu chữa, khắc phục bước 1 hậu quả thiệt hại do bão lụt gây ra)*

### **13. Về các công trình thông tin tín hiệu đường sắt:**

- Đối với các tuyến đường sắt Hà Nội – TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội – Lào Cai, Hà Nội – Đồng Đăng, Hà Nội – Thái Nguyên, và Khu đầu mối Hà Nội: Kiến nghị Bộ GTVT cho phép đầu tư mới 01 sợi cáp quang 48FO treo dọc trên các cột thông tin đường sắt hiện có để nâng cao năng lực truyền dẫn và xem xét đầu tư các khối

lượng thuộc giai đoạn 2 của dự án Hiện đại hóa thông tin tín hiệu đường sắt đoạn Vinh – TP. Hồ Chí Minh và các tuyến phía Bắc và Khu đầu mối Hà Nội để nâng cấp các hạng mục đã bị xuống cấp, công nghệ lạc hậu bằng nguồn vốn đầu tư trung hạn.

- Đối với tuyến Hà Nội – Hải Phòng và các tuyến khác chưa được đầu tư nâng cấp hoàn chỉnh: Kiến nghị Bộ GTVT cho phép đầu tư dự án nâng cấp hiện đại hóa hệ thống thông tin tín hiệu đường sắt bằng nguồn vốn đầu tư trung hạn.

- Đối với các công trình quá niên hạn sử dụng đề nghị Bộ Giao thông vận tải cho thực hiện các dự án đầu tư mới để sửa chữa, cải tạo, nâng cấp. (Ví dụ: thực hiện các công trình sửa chữa cải tạo tín hiệu cánh thành tín hiệu đèn màu, sửa chữa hệ thống cấp quang thông tin tín hiệu,...)

#### **14. Về quá trình triển khai thực hiện Quyết định 358/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ:**

- Bộ GTVT bố trí nguồn kinh phí để triển khai thực hiện Quyết định số 358/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ và Kế hoạch của địa phương đã ban hành.

#### **15. Về Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS**

- Cho phép Tổng công ty ĐSVN áp dụng các quy định pháp lý trước Nghị định 46 để thực hiện hoạt động cho thuê tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư (Quyết định 1129; Quyết định 84) trong thời gian chuyển tiếp từ ngày Nghị định 46 có hiệu lực đến khi Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia được phê duyệt và có hiệu lực thi hành.

- Phê duyệt Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS, trong nội dung Đề án có giao nhiệm vụ cho các cơ quan chức năng bổ sung, hoàn thiện các văn bản pháp luật hướng dẫn để doanh nghiệp thực hiện được việc khai thác tài sản theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và Nghị định 46 khi doanh nghiệp được giao quản lý tài sản.

- Bổ sung, sửa đổi Điều 4 của Nghị định 46 để phù hợp với thực tế triển khai phân loại tài sản KCHTĐS trực tiếp và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu làm cơ sở để xác định phí và giá sử dụng KCHTĐS phù hợp với quy định của Luật đường sắt 2017.

- Bổ sung, sửa đổi Điều 18 Nghị định 46/2018/NĐ-CP để phù hợp với quy định tại điểm d khoản 1 Điều 99 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công theo hướng: *“Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS quản lý số tiền thu được từ khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia, chi trả các chi phí có liên quan, trả nợ vốn vay, vốn huy động (nếu có), thực hiện nghĩa vụ tài chính với Nhà nước theo quy định của pháp luật, phần còn lại được nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước”*.

- Bổ sung, sửa đổi Điều 26 Nghị định 46/2018/NĐ-CP để phù hợp với quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 99 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công theo hướng: *“Cơ quan được giao quản lý tài sản quản lý số tiền thu được từ xử tài sản KCHTĐS quốc gia, chi trả các chi phí có liên quan, trả nợ vốn vay, vốn huy động (nếu có), phần còn lại được nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước”*.



**PHỤ LỤC**  
**BÁO CÁO TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN**  
**GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT VÀ SỬ DỤNG NGÂN SÁCH**  
**NHÀ NƯỚC ĐẦU TƯ CHO GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

*(Kèm theo Văn bản số: /ĐS-ĐTĐD ngày 31/8/2023 của TCT ĐSVN)*

**I. KHÁI QUÁT HIỆN TRẠNG**

**1. Khái quát hiện trạng đường sắt:**

*1.1. Khái quát các tuyến, đoạn tuyến đường sắt quốc gia, chiều dài tuyến, số lượng các ga trên tuyến:*

- Hệ thống tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (sau đây viết tắt là KCHTĐS) gồm 15 tuyến đường sắt đi qua 34 tỉnh, thành phố từ Bắc đến Nam, trong đó có 5 tuyến chính là: Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Gia Lâm - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Yên Viên - Lào Cai, Đông Anh - Quán Triều, trong đó có 2 tuyến liên vận quốc tế kết nối với đường sắt Trung Quốc là: đường lồng 1435mm lồng 1000mm qua cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường và khổ đường 1000mm qua cửa khẩu Lào Cai – Sơn Yêu. Tổng chiều dài là 3.315 km và có 301 ga; bao gồm 02 loại khổ đường: khổ đường 1.000 mm (chiếm 85%), khổ đường 1.435 mm (chiếm 6%) và đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm (chiếm 9%). Mật độ đường sắt đạt khoảng 7,9 km/1000 km<sup>2</sup>.

Trong đó: đường chính tuyến là 2.533 Km, đường ga và đường nhánh 511,435 Km, 2.271 bộ ghi; 554,949 Km cầu các loại; 372,9m Cầu Việt Trì; và 5.515m cầu Thăng Long; 2.607,69 Km/trục đường truyền tải; 6.451 hệ tín hiệu ra vào ga; 2.264 bộ thiết bị khống chế; 1.368 đài điều khiển; 366 trạm tổng đài; 7.449 km/s cấp tín hiệu; 28 cung thiết bị nguồn.

*1.2. Thực trạng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia hiện nay, tình hình kết nối các tuyến nhánh với đường sắt quốc gia hiện nay.*

a. Thực trạng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia hiện nay:

Đa số tài sản KCHTĐS đã được xây dựng, đưa vào sử dụng từ 50 đến trên 140 năm nhưng do hạn chế về vốn đầu tư nên suốt hơn 30 năm qua mới chỉ đạt được mục đích duy trì củng cố đảm bảo an toàn là chính, kinh phí bảo trì nâng cấp, cải tạo để phát triển đường sắt chưa được đầu tư đúng mức nên so với ngành vận tải khác, đường sắt phát triển chậm và chưa tương xứng với nhu cầu xã hội, chưa đáp ứng đủ cho mục tiêu xây dựng và phát triển KCHT theo Chiến lược, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Thời gian qua, một số dự án đầu tư cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt được hoàn thành đưa vào sử dụng đã từng bước nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng; tốc độ chạy tàu và an toàn đường sắt được cải thiện. Tuy nhiên, do xây dựng từ lâu, khổ đường đơn với tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (kể cả hai tuyến chủ đạo có lượng vận tải lớn là tuyến Hà Nội - TP Hồ Chí Minh và tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai cũng có tiêu chuẩn kỹ thuật hạn chế về bình diện và trắc dọc), hạ tầng tuyến chưa đồng bộ (còn nhiều cầu yếu, hầm yếu, độ dốc cao, bán kính nhỏ; ray, tà vẹt nhiều chủng loại; hệ thống thông tin tín hiệu lạc hậu; còn nhiều điểm giao cắt

đồng mức giữa đường bộ và đường sắt...) nên hạn chế tốc độ chạy tàu, năng lực thông qua thấp, tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông.

- Về đường: mạng đường sắt Quốc gia còn tồn tại ba loại đường: đường đơn khổ 1000mm, đường đơn lồng (khổ đường 1000mm và khổ đường 1435mm), đường đơn khổ 1435mm.

- Về bình diện, trắc dọc: trên các tuyến đường sắt còn nhiều đường cong bán kính nhỏ (cá biệt có  $R_{\min} = 97m$ ), đường cong trái chiều liên tục, chiều dài đoạn thẳng nối 2 đường cong ngắn, nhiều vị trí khu vực ven biển, ven sông địa hình khó khăn hiểm trở, hạn chế lớn đến tốc độ chạy tàu. Rất nhiều vị trí đi qua vùng đèo, núi... có độ dốc cao  $> 9\%$ , ảnh hưởng lớn đến hao mòn ray, tiêu hao vật tư, nhân công, tốc độ và mật độ chạy tàu.

- Về kiến trúc tầng trên:

+ Ray: chủ yếu là ray có trọng lượng nhỏ, chiều dài ngắn (loại 43kg/m, chiều dài 12,5m/thanh). Sau thời gian dài khai thác nhiều thanh bị mòn, tật, rỉ mặt lăn và mối gục nặng...; cá biệt vẫn còn hơn 23km đường đặt ray loại 38kg/m; cần thiết thay thế các loại ray này bằng loại ray 50kg/m, chiều dài 25m/thanh thông dụng.

+ Về tà vẹt: còn nhiều chủng loại tà vẹt đặt trên một tuyến đường và trong một khu gian, bao gồm tà vẹt bê tông cốt thép thường 2 khối (K1, K2, K2A, K3, K3A), tà vẹt sắt đã khai thác lâu năm nên đã bị nứt vỡ, gãy thanh giằng, mục, rỉ... ảnh hưởng nhiều đến chất lượng, mức độ ổn định của kết cấu tầng trên đường sắt; cần thay thế bằng tà vẹt bê tông dự ứng lực liên khối liên kết đàn hồi.

+ Về phụ kiện nối giữ ray với tà vẹt: hầu hết đang sử dụng loại liên kết cứng. Loại liên kết này có nhược điểm là kết cấu tầng trên kém ổn định và hạn chế tốc độ chạy tàu  $< 70km/h$ .

+ Về nền đá ba lát: bình quân đạt  $0,7m^3/m$  (bằng 60% so với yêu cầu), bề rộng nền đường hẹp không giữ được đá; theo đó, từng bước mở rộng nền đường đủ 5m theo quy định để phù hợp chiều dài tà vẹt bê tông dự ứng lực liên khối liên kết đàn hồi và chiều rộng vai đá đầu tà vẹt.

+ Về ghi: chủ yếu sử dụng loại ghi có Tg1/10, ray 43kg/m; loại ghi này chỉ cho phép tốc độ chạy tàu thông qua theo hướng thẳng  $60km/h$  đã ảnh hưởng lớn đến tốc độ chạy tàu thông qua ga, cần thiết phải thay thế các loại ghi này bằng loại ghi có tốc độ chạy tàu thông qua theo hướng thẳng  $\geq 80km/h$ .

Các công trình cầu đường sắt, cầu dầm thép với nhiều chủng loại khác nhau từ nhiều nước như Bỉ, Pháp, Mỹ, Đức, Liên Xô cũ, Trung Quốc... với tiêu chuẩn kỹ thuật khác nhau gây khó khăn, thiếu đồng bộ cho công tác quản lý, bảo dưỡng và khai thác. Các dầm bê tông đa số được thiết kế với tải trọng nhỏ tốc độ thấp, chất lượng bê tông thấp qua thời gian khai thác phát sinh nứt vỡ, hư hỏng và phong hóa vật liệu. Mố trụ bằng vật liệu đá xây hoặc bê tông bị phong hóa nặng. Một số dầm thép rỉ nặng, mặt cầu yếu, các tiếp điểm đọng nước rỉ, liên kết lồng, tà vẹt lồng, ray treo. Trong những năm gần đây nhiều cầu yếu đã được đầu tư cải tạo nâng cấp bằng nhiều nguồn vốn như nguồn SNKT, vốn vay ODA, vốn đầu tư phát triển để sửa chữa, thay thế các cầu yếu, xuống cấp, hư hỏng nặng góp phần từng bước nâng cao an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt, đảm bảo an toàn chạy tàu, phục

vụ ngày càng tốt hơn nhu cầu vận tải đường sắt. Tuy nhiên vẫn còn khá nhiều công trình cầu quá niên hạn sử dụng hoặc có dấu hiệu nguy hiểm cần theo dõi, xử lý.

Công trình hầm: các hầm thường xuyên bị thấm, vỏ hầm bị phong hóa, hệ thống thu gom nước đỉnh hầm xuống rãnh dọc không có hoặc mất tác dụng, nước chảy vào nền đường sắt trong hầm, một số hầm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc không đảm bảo. Hiện nay đang tổ chức thực hiện sửa chữa 10 hầm trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh thuộc Dự án 7000 tỷ và dự án khác, hoàn thành công tác sửa chữa 01/10 hầm. Còn lại 12 hầm cần được sớm sửa chữa, thay thế vỏ hầm kết hợp mở rộng để phù hợp Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về khai thác đường sắt QCVN 08:2018/BGTVT.

Hệ thống thông tin tín hiệu trên các tuyến không đồng bộ về công nghệ, kỹ thuật. Trong một tuyến, mỗi khu đoạn lại sử dụng một công nghệ khác nhau. Một số khu đoạn các tuyến phía bắc sông Hồng và một số tuyến nhánh vẫn công nghệ cũ, dây thông tin là dây trần, tín hiệu đèn màu, tín hiệu cánh. Tổng đài và thiết bị thông tin đa số lạc hậu. Một số tuyến được đầu tư dự án cáp quang, ghi điện khí tập trung nhưng thuộc nhiều chủng loại của các nước khác nhau (Pháp, Đức, Trung Quốc...) nên không có sự kết nối liên thông.

Hệ thống ga đường sắt gồm 301 ga, phần lớn có quy mô nhỏ, hạ tầng cũ, từ 2 đường đến 3 đường, chiều dài đường ga ngắn, 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. Phần lớn nhà ga, kho ga là cấp IV, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, trang bị nội thất sơ sài (hiện chỉ có ga Ninh Bình, ga Hạ Long, ga Cam Thịnh Đông, ga Vĩnh Tân, ga Phong Phú, ga Hàm Liên mới được xây dựng theo quy chuẩn hiện hành). Tổng số các công trình kiến trúc đã quá niên hạn sử dụng hoặc mất an toàn sử dụng là: 220 công trình (45.124 m<sup>2</sup>), trong đó có 25 công trình được xây dựng từ thời Pháp thuộc. Có 35 ga chỉ có 2 đường đón gửi tàu, trong đó tuyến đường sắt Hà Nội - Tp. Hồ Chí Minh có 15 ga.

Hệ thống kho ga, bãi hàng: Hiện có khoảng 38.533,94 m<sup>2</sup> kho ga, 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. Chỉ có 4 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 120.000 TEU/năm) các bãi hàng còn lại không đủ tiêu chuẩn để lưu giữ, bảo quản container.

Đến 31/7/2023, trên hệ thống đường sắt quốc gia có tổng số 1.508 đường ngang hợp pháp gồm: 678 đường ngang có người gác; 745 đường ngang cảnh báo tự động (736 đường ngang cảnh báo tự động có cần chắn tự động, 9 đường ngang cảnh báo tự động chưa có cần chắn tự động) và 86 đường ngang biển báo. Đặc biệt, hiện vẫn còn tồn tại 3.431 lối đi tự mở. Hầu hết tầm nhìn cả đường sắt và đường bộ khu vực đường ngang đều bị vi phạm do việc xây dựng công trình tràn lan... Tốc độ đô thị hoá cao, nhiều nơi hành lang an toàn giao thông đường sắt bị xâm phạm làm nhà ở, lều quán, hạp chợ, tập kết vật liệu... gây mất an toàn cho giao thông đường sắt.

b. Tình hình kết nối các tuyến nhánh với đường sắt quốc gia hiện nay:

- Các tuyến nhánh đường sắt đang kết nối giữa đường sắt quốc gia với các cảng, nhà máy, khu công nghiệp, mỏ... hiện nay bao gồm có 02 loại tài sản là tài sản KCHTĐS quốc gia và tài sản của chủ sở hữu là các Doanh nghiệp ngoài ngành có kết nối với đường sắt quốc gia;

- Trạng thái kỹ thuật của các đoạn này hầu hết xuống cấp, chất lượng thấp, ray  $\leq$  P43 bị mòn tẹt, tà vẹt bê tông hai khối K1, K2..., tà vẹt gỗ mục, tà vẹt sắt đã sử dụng lâu năm bị hỏng, khuyết tật ..., tốc độ chạy tàu thấp < 50 Km/h;

- Các đường này hiện nay hầu như nhu cầu sử dụng thấp, không còn sử dụng, tạm dừng hoạt động; chủ yếu chỉ còn một số ít đường vào các mỏ vật liệu phục vụ cho KCHTĐS hoặc vào các Nhà máy là còn hoạt động vận tải trong đó:

+ Số đường còn có hoạt động vận tải có: 28 đường, tổng chiều dài khoảng 69,434 Km trong đó của Nhà nước đầu tư 11 đường, dài 13,02 Km;

+ Số đường hiện tạm dừng hoạt động, không có hoạt động vận tải: 22 đường, tổng chiều dài 115,442 Km, trong đó tuyến đường sắt Cầu Giát – Nghĩa Đàn: 30,5 Km; Đoạn đường sắt Kép – Khúc Ròng (thuộc tuyến đường sắt Kép – Lưu Xá): 44,57 Km là tài sản của Nhà nước đầu tư hiện đang dừng khai thác chạy tàu, đang thực hiện trông coi bảo quản; còn lại là các đoạn, nhánh đường sắt là tài sản của các Doanh nghiệp ngoài ngành;

## **2. Về tình hình khai thác vận tải đường sắt trên đường sắt quốc gia hiện nay:**

### *2.1. Sản lượng vận tải đường sắt trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023:*

Năm	Vận tải hành khách		Vận tải hàng hóa	
	Lượt HK (triệu HK)	Nghìn HK.Km	Tấn xếp (nghìn tấn)	Tấn.Km
2022	4,49	1.617,20	5.683,50	4.498,5
8 tháng đầu năm 2023	4,45	1.699,9	2.995,9	2.371

### *2.2. Thị phần vận tải đường sắt (hành khách, hàng hóa) trong tổng thị phần giao thông vận tải trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023:*

- Thị phần vận tải hành khách trong tổng thị phần giao thông vận tải trong năm 2022: 0,12%

- Thị phần vận tải hàng hóa trong tổng thị phần giao thông vận tải trong năm 2022:

- Thị phần vận tải hành khách trong tổng thị phần giao thông vận tải trong 08 tháng đầu năm 2023: 0,15%

- Thị phần vận tải hàng hóa trong tổng thị phần giao thông vận tải trong 08 tháng đầu năm 2023: 0,20%

### *2.3. Hiện trạng kết nối phương thức vận tải đường sắt quốc gia với các phương thức vận tải khác, phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistic trong vận tải hàng hóa trong đó có vận tải đường sắt:*

- Hiện trạng kết nối phương thức vận tải đường sắt quốc gia với các phương thức vận tải khác:

Về tổng quan, một trong những hạn chế chính của đường sắt quốc gia hiện nay là tính kết nối yếu và thiếu giữa đường sắt-đường sắt; đường sắt-phương thức vận tải khác (chưa kết nối với cảng hàng không, sân bay, cảng biển lớn); kết nối vùng (chưa kết nối vùng ĐBSCL và Tây Nguyên); kết nối quốc tế (kết nối Trung Quốc hạn chế, chưa kết nối Lào, Campuchia). Mạng lưới đường sắt hiện nay chưa có sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác như cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không, nhất là việc kết nối vào các cảng biển còn hạn chế. Trước năm 1990, hệ thống đường sắt quốc gia có nhiều đường nhánh nối vào các cảng như: Cảng Sài Gòn, Ba Ngòi, Quy Nhơn, Tiên Sa, Bến Thủy, Cửa Lò, cảng Đò Chè Nam Định,...và một số đường dùng riêng như: K2 ga Vinh; Bãi Than, Sông Hồng, đường Quang Trung, Bãi gỗ, bãi đá ga Giáp Bát; Sao Vàng ga Thanh Hoá, cảng Á Lữ Bắc Giang.v.v, v.v. nhưng hiện tại một số nhánh đường sắt kết nối với các cảng biển, cảng sông trước đây đã bị tháo dỡ và chưa được khôi phục lại như cảng: Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Sài Gòn...); một số khu vực kinh tế quan trọng như Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên chưa có đường sắt. Một số tuyến đường bộ kết nối với ga đường sắt chính có tải trọng đường nhỏ không phù hợp với tải trọng hàng hóa trung chuyển từ phương tiện đường sắt, ngoài ra còn bị hạn chế về mật độ giao thông đường bộ tại khu vực trung tâm đô thị, đông dân cư. Vì vậy, thiếu sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác, làm tăng giá thành tổng hợp của vận tải đường sắt, giảm sức cạnh tranh của vận tải đường sắt.

- Phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistic trong vận tải hàng hóa trong đó có vận tải đường sắt: Trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng và kinh tế số đang là xu hướng chủ đạo, các hoạt động logistics xuyên suốt từ sản xuất tới tiêu dùng ngày càng giữ vai trò đặc biệt quan trọng đối với năng lực cạnh tranh của các ngành sản xuất, dịch vụ nói riêng và của toàn nền kinh tế nói chung. Hạ tầng giao thông, hạ tầng kho bãi, hạ tầng công nghệ tuy đã được quan tâm đầu tư tuy nhiên chưa bắt kịp với nhu cầu phát triển của thị trường. Đường sắt Việt Nam với kết cấu hạ tầng đường sắt lạc hậu dẫn tới năng lực vận chuyển còn thấp cũng là một hạn chế lớn đối với sự phát triển của logistics, đến nay thị phần dịch vụ logistics đường sắt nhỏ, khối lượng hàng hóa tập trung vào tuyến Nam –Bắc và Lào Cai –Hải Phòng. Thêm vào đó, nhiều đường xếp dỡ, đường nhánh dùng riêng ở nhiều ga bị bóc dỡ, đường sắt chưa được quan tâm tương xứng với sự phát triển của xã hội. Mặt khác, năng lực xếp dỡ và trung chuyển container tại các ga đường sắt cũng là thách thức lớn vì chỉ một số ga có kho bãi cho doanh nghiệp tập kết container. Số lượng các toa chuyên chở container trên đường sắt còn thấp và các trang thiết bị chuyên dụng cho việc xếp dỡ container lên xuống tàu còn thiếu, chưa đồng bộ do chưa được đầu tư nên đã phần nào hạn chế các doanh nghiệp logistics trong việc tiếp cận loại hình vận tải này.

### **3. Về công nghiệp đường sắt:**

*3.1. Hiện trạng các cơ sở công nghiệp đường sắt và dự kiến lộ trình phát triển các cơ sở công nghiệp này.*

a. Các cơ sở công nghiệp đầu máy toa xe: Các cơ sở sản xuất công nghiệp Đầu máy toa xe hiện nay gồm có:

- Nhóm cơ sở công nghiệp chuyên sửa chữa, bảo dưỡng Đầu máy, gồm 03 Chi nhánh XNĐM: Hà Nội, Vinh, Sài Gòn.

- Nhóm cơ sở công nghiệp bảo dưỡng, sửa chữa Toa xe gồm 04 đơn vị: Chi nhánh Toa xe hàng Hà Nội, Chi nhánh Xí nghiệp Toa xe Vinh, Chi nhánh Xí nghiệp Toa xe Đà Nẵng và Chi nhánh Xí nghiệp Toa xe Sài Gòn.

- Nhóm cơ sở công nghiệp thiết kế, chế tạo, đóng mới đầu máy toa xe gồm 02 đơn vị: Công ty CP Xe lửa Gia Lâm và Công ty CP Xe lửa Dĩ An.

b. Hiện trạng các cơ sở công nghiệp đầu máy toa xe hiện nay:

- Cơ sở vật chất, máy móc thiết bị:

+ Phần lớn các nhà xưởng, nhà kho phục vụ sản xuất được đầu tư đã lâu nên đã xuống cấp, không được duy tu sửa chữa thường xuyên và sửa chữa lớn. Kết cấu nhà xưởng chập vá và không đồng bộ, một số nhà xưởng đã bị xuống cấp và hư hỏng nhiều. Số nhà xưởng được xây mới còn ít nên không đáp ứng được năng lực đóng mới, sửa chữa và sản xuất phụ tùng đầu máy toa xe hàng năm còn thấp.

+ Thiết bị công nghệ chủ yếu là máy móc cũ kỹ lạc hậu (có nhiều thiết bị từ thời thực dân Pháp), công nghệ lạc hậu, độ chính xác không cao ít được đầu tư đổi mới, chi phí sửa chữa bảo dưỡng cao nên ảnh hưởng đến năng suất và chất lượng sản phẩm, thiếu các máy móc hiện đại tiên tiến và độ chính xác cao.

- Nguồn nhân lực tại các đơn vị:

+ Đã chú trọng đào tạo nguồn nhân lực về số lượng và chất lượng để phát triển công nghiệp đường sắt. Tuy nhiên do không đủ công việc thường xuyên, không được đầu tư... nên chưa thu hút được nhân sự kỹ thuật lành nghề ở các cơ sở công nghiệp đường sắt, vì vậy nguồn nhân lực chất lượng cao ngày càng thiếu hụt và dẫn tới ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng sản phẩm truyền thống.

+ Trình độ công nhân kỹ thuật mới qua đào tạo sơ cấp và công nhân kỹ thuật ít được tiếp cận những kiến thức, thiết bị mới nên trình độ còn nhiều hạn chế.

+ Do mức lương, sức hút ngành nghề còn thấp nên nguồn nhân lực ngày càng thiếu, tình trạng chàm dứt HĐLĐ vẫn tiếp diễn, công tác tuyển dụng rất khó khăn nên các cơ sở công nghiệp đang thiếu hụt trầm trọng lao động.

c. Lộ trình phát triển các cơ sở công nghiệp: Mục tiêu và định hướng phát triển công nghiệp đường sắt giai đoạn 2016-2025, tầm nhìn 2035

- Mục tiêu chung

+ Phát triển các sản phẩm công nghiệp mới.

+ Tăng tỷ trọng công nghiệp.

+ Tăng tỷ lệ nội địa hóa.

+ Đầu tư xây dựng các cơ sở công nghiệp đầu máy toa xe hiện đại: Dây chuyền đại tu đầu máy, dây chuyền sản xuất các cấu kiện, phụ tùng đầu máy toa xe.

- Về khoa học công nghệ

+ Nghiên cứu, áp dụng chuyển giao công nghệ mới để sản xuất một số cấu kiện, phụ tùng quan trọng của đầu máy, toa xe có yêu cầu kỹ thuật công nghệ cao.

+ Xây dựng trung tâm nghiên cứu phát triển công nghiệp đường sắt.

- Về phát triển công nghiệp đầu máy toa xe:

+ Cải tạo, xây dựng cơ sở chế tạo, lắp ráp đầu máy, toa xe, sản xuất phụ tùng thay thế với tỷ lệ nội địa hóa cao; đổi mới công nghệ, mở rộng quy mô sản xuất để đáp ứng về cơ bản nhu cầu bảo trì, cải tạo, sửa chữa, nâng cấp mạng đường sắt hiện có và từng bước xuất khẩu cụ thể:

+ Xây dựng 2 Công ty Cổ phần Xe lửa Gia Lâm và Dĩ An thành 2 nhà máy chế tạo, sửa chữa đầu máy toa xe tầm cơ khu vực và đầu tư dây chuyền chế tạo, sửa chữa đại tu đầu máy toa xe hiện đại.

- Đầu máy: Định hướng phát triển công nghiệp lắp ráp, chế tạo đầu máy Diesel cho các tuyến cũ và sức kéo điện cho các tuyến mới điện khí hóa; đồng thời phát triển mạnh các đoàn tàu tự hành (EMU) để vận tải hành khách nội đô kết nối với đường sắt quốc gia;

- Toa xe:

+ Tập trung phát triển công nghiệp đóng mới toa xe cung cấp cho sử dụng trong nước, hướng tới xuất khẩu sang các nước trong khu vực; Đóng mới toa xe ghế ngồi mềm có vận tốc đạt 120 km/h.

+ Nghiên cứu phát triển các loại toa xe khách có kết cấu tiên tiến, hiện đại với mức tỷ lệ nội địa hóa trên 70% đối với toa xe hàng và trên 50% đối với toa xe khách. Tự chủ về sản xuất cung cấp đáp ứng các loại toa xe cho ngành.

+ Hoàn thiện về công nghệ cách âm, cách nhiệt, điều hòa không khí.

+ Phát triển các loại vật liệu mới cho toa xe.

+ Nghiên cứu phát triển các loại hình toa xe phục vụ đường sắt đô thị (DMU, EMU) và toa xe trên đường sắt quốc gia có tốc độ chạy tàu trên 100 km/h.

*3.2. Những khó khăn vướng mắc mà công nghiệp đường sắt đang gặp phải:*

- Nhu cầu đầu tư phát triển phương tiện mới của Tổng công ty ĐSVN hàng năm không lớn một mặt hạn chế do nguồn vốn mặt khác năng lực vận tải bị giới hạn bởi năng lực của cơ sở hạ tầng.

- Các cơ sở công nghiệp của đường sắt là những đơn vị kinh doanh độc lập đã tiến hành cổ phần hóa. Phần lớn các cơ sở công nghiệp hoạt động cầm chừng mà sản phẩm chủ yếu phải trông chờ vào yêu cầu sản xuất của Tổng công ty ĐSVN, khả năng đa dạng hóa sản phẩm để tham gia vào thị trường cơ khí của nền kinh tế còn khiêm tốn. Trong khi đó chi phí phụ tùng cho chế tạo và sửa chữa đầu máy toa xe cao, hàng năm phải nhập khẩu khoảng 80% nhu cầu trong khi các cơ sở công nghiệp chỉ đáp ứng được một tỷ lệ nhỏ do máy móc, thiết bị lạc hậu.

- Do nhu cầu tiêu thụ sản phẩm từ Tổng công ty ĐSVN không đủ lớn vì vậy các cơ sở công nghiệp không có điều kiện đầu tư đổi mới công nghệ để sản xuất các sản phẩm đòi hỏi yêu cầu công nghệ cao. Mặt khác từng cơ sở cũng không đủ tiềm lực tài chính để đầu tư và nếu có đầu tư được thì khó thu hồi vốn đầu tư. Đây chính là một vòng luẩn quẩn mà các cơ sở công nghiệp không thể tự mình giải

quyết được. Đây cũng là vấn đề của ngành Đường sắt và của Chính phủ nếu muốn vực dậy và phát triển một ngành công nghiệp có nhiều tính chất đặc thù.

- Do không được đầu tư đổi mới công nghệ, nên các phụ tùng vật tư, các cấu kiện chuyên dùng đòi hỏi hàm lượng công nghệ cao vẫn phải mua của nước ngoài vì vậy không thể tăng tỷ lệ nội địa hóa của các dự án đóng mới đầu máy xe theo yêu cầu của chương trình cơ khí trọng điểm của Chính phủ

#### 4. Về vốn đầu tư phát triển, vốn bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia:

TT	Nội dung thực hiện	Kinh phí xây dựng tính đủ định mức (Nghìn đồng)	Kinh phí xây dựng cần thiết, tối thiểu (Nghìn đồng)	Kinh phí thực hiện theo Quyết định giao dự toán của Bộ GTVT (Tỷ đồng)	Tỷ lệ so với kinh phí xây dựng cần thiết, tối thiểu (%)
1	Năm 2022	7.458.569.000	3.988.111.324	3.000.000.000	75,22%
2	Năm 2023	7.644.564.804	4.237.477.173	3.450.000.000	81,42%

#### 5. Về công tác bảo đảm an toàn giao thông đường sắt quốc gia:

5.1. Tình hình tai nạn giao thông trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023; tồn tại, bất cập trong công tác bảo đảm an toàn giao thông hiện nay.

- Năm 2022 (số liệu tính từ 16/12/2021 đến 15/12/2022 so cùng kỳ năm 2021): Số vụ tai nạn GTĐS 213 vụ, tăng 52,1%, trong đó: do khách quan 206 vụ, tăng 54,9 %, do chủ quan 07 vụ, bằng cùng kỳ; số người chết 83 người, tăng 18,6%; số người bị thương 129 người, tăng 81,7%.

- Tình hình ATGTĐS năm 2022 tăng cao (cả 3 tiêu chí), do năm 2022 là thời điểm cả nước đã trở lại trạng thái hoạt động bình thường mới sau dịch Covid-19, nên mật độ người và phương tiện tham gia giao thông tăng cao, do đó tình hình TTATGTĐS đã có diễn biến phức tạp và đã tăng cao so với năm 2021 ở cả 3 tiêu chí (số vụ tai nạn, số người chết và số người bị thương). Mặt khác, nếu so sánh với năm 2019 (năm chưa có dịch) cả 3 tiêu chí đã được kéo giảm sâu (số vụ tai nạn giảm 16%, số người chết giảm 22,7%, số người bị thương giảm 30%).

- 8 tháng đầu năm 2023 (số liệu tính từ 16/12/2022 đến 15/8/2023 so với cùng kỳ năm 2022): Số vụ tai nạn GTĐS 125 vụ, giảm 11,3%, trong đó: do khách quan 119 vụ, giảm 13,1%, do chủ quan 06 vụ, tăng 50%; số người chết 65 người, tăng 16%; số người bị thương 61 người, giảm 30%.

\* Tồn tại, bất cập:

- Về khách quan:

+ Ý thức tự giác chấp hành các quy định về bảo đảm TTATGTĐS của người điều khiển phương tiện GTĐB, người tham gia giao thông đường bộ và người dân sinh sống cạnh đường sắt còn nhiều hạn chế. Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về TTATGTĐS chưa được thường xuyên, liên tục, hiệu quả chưa cao. Các hành vi vi phạm chưa được phát hiện và xử lý kịp thời, sự phối giữa các cơ quan liên quan đến công tác bảo đảm TTATGTĐS chưa được chặt chẽ, thường xuyên,



liên tục.

+ Tại một số địa phương, người dân chưa đồng tình ủng hộ việc xóa bỏ LĐTMT, cho rằng bị ảnh hưởng đến quyền lợi cá nhân từ hoạt động kinh doanh buôn bán, không thuận tiện cho việc đi lại. Chính quyền địa phương cấp phường, xã không có kinh phí để thực hiện việc tuyên truyền về TTATGTĐS và tổ chức cảnh giới đảm bảo ATGT tại LĐTMT.

+ Tình trạng hành lang ATGT đường sắt luôn bị lấn chiếm, tái lấn chiếm do dân cư sống dọc hai bên đường sắt (đến 28/8/2023 vi phạm phạm vi kết cấu hạ tầng ĐS: 11.517 vị trí; vi phạm phạm vi bảo vệ công trình thông tin tín hiệu: 5.833 vị trí). Giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ còn quá nhiều, đặc biệt là lối đi tự mở (hiện còn tồn tại 3.431 *lối đi*). Trong quá trình đô thị hóa, một số địa phương khi giao đất cho các doanh nghiệp xây dựng các khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư tại các thành phố thị xã, thị trấn..., thiếu sự phối hợp chặt chẽ với đường sắt trong khi quy hoạch, nên chưa tuân thủ các quy định về giao cắt và chỉ giới hành lang, dẫn đến vi phạm hành lang ATGT đường sắt. Mặt khác, sự hình thành mới, phát triển nhiều khu công nghiệp, khu kinh tế, khu đô thị bám theo các trục ĐS ngày một nhiều, khiến cho các đường ngang quá tải và xuống cấp nhanh chóng. Nhiều vị trí lối đi mở mặc dù đã được rào kín hoặc rào thu hẹp, nhưng vẫn bị người dân tự ý tháo dỡ để đi qua, do vậy, tình hình TNGTĐS xảy ra ngày càng phức tạp, nghiêm trọng và có chiều hướng gia tăng tại các vị trí này.

- Về chủ quan: Một bộ phận người lao động năng lực còn hạn chế; ý thức tự giác chấp hành các quy định của pháp luật về TTATGTĐS và quy trình tác nghiệp chưa cao nên dễ xảy ra tai nạn, sự cố uy hiếp ATCT.

*5.2. Thống kê vốn bố trí cho công tác bảo đảm an toàn giao thông đường sắt quốc gia trong các năm 2022 và 2023.*

Ngày 27/01/2018, Thủ tướng Chính phủ có Văn bản số 1024/VPCP-CN chấp thuận bổ sung 452 đường ngang vào Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường bộ, đường sắt theo Quyết định 994/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Đến hết năm 2019 đã thực hiện được 370/452 đường ngang. Số còn lại 82/452 đường ngang không được bố trí vốn để thi công trong năm tiếp theo.

Ngày 04/2/2021, Thủ tướng Chính phủ có Văn bản số 907/VPCP-CN về nâng cấp, cải tạo, sửa chữa đường ngang theo QĐ số 994/QĐ-TTg trong đó chấp thuận giao Tổng công ty ĐSVN tiếp tục thực hiện đầu tư 82 đường ngang thực hiện dở dang năm 2020, đồng thời chấp thuận cho sửa chữa bổ sung đầy đủ hệ thống tín hiệu theo quy định đối với 566 đường ngang có người gác với thời hạn hoàn thành toàn bộ là năm 2023.

Trong năm 2022, Tổng công ty đã thực hiện 17 công trình (tương đương 82 ĐN) chuyển tiếp từ năm 2020 và 25 công trình (tương đương 113 đường ngang) thực hiện mới thuộc danh mục 566 đường ngang với số vốn là 304 tỷ đồng. Năm 2023, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiếp tục thực hiện 65 công trình (tương đương 270 đường ngang) với số vốn 400 tỷ đồng.

## **II. THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

### **1. Về xây dựng, ban hành các đề án trong lĩnh vực đường sắt**

Đề án “Quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư” theo yêu cầu của Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 chưa được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, dẫn tới việc Tổng công ty ĐSVN chưa chính thức được giao quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS. Nghị định 46/2018/NĐ-CP chỉ quy định đối tượng khai thác tài sản là “*Cơ quan được giao quản lý tài sản*”, chưa có hướng dẫn đối với doanh nghiệp 100% vốn nhà nước được khai thác tài sản; trong khi các quy định pháp lý hiện hành về khai thác tài sản KCHTĐS chỉ có hướng dẫn dành cho đối tượng được giao tài sản. Do vậy, phát sinh nhiều vướng mắc trong việc giao dự toán công tác quản lý, bảo trì KCHTĐS, cơ chế quản lý, sử dụng tiền thu cho thuê KCHTĐS...

Hiện nay, nguồn đầu tư cho KCHTĐS còn hạn chế, cụ thể: Nguồn kinh phí sự nghiệp doanh nghiệp cho công tác bảo trì KCHTĐS hàng năm đáp ứng từ 35% đến 40% so với phương án tính đủ theo định mức. Kinh phí nâng cấp, cải tạo tài sản KCHTĐS khoảng 2,34% tổng nguồn vốn đầu tư phát triển toàn ngành giao thông vận tải (bình quân 2011-2021).

Mặt khác, việc thiếu cơ chế ưu đãi hấp dẫn nên khó thu hút nguồn vốn đầu tư vào lĩnh vực đường sắt từ xã hội hóa. Các dự án kêu gọi đầu tư vào ngành đường sắt cho đến nay chủ yếu là quy mô nhỏ, vốn đầu tư thấp (nâng cấp, cải tạo kho, bãi hàng phục vụ vận tải hàng hóa bằng đường sắt) thông qua hình thức Tổng công ty cho thuê có điều kiện KCHTĐS. Một số dự án có quy mô được các nhà đầu tư đề xuất tại các ga lớn không triển khai thực hiện được do vướng mắc các cơ chế, chính sách, trong bối cảnh cơ chế giao tài sản KCHTĐS chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Do chưa được giao tài sản KCHTĐS, hoạt động đầu tư của Tổng công ty chủ yếu dùng cho ĐMTX. Tổng công ty lựa chọn ra các khu ga hàng hóa, bãi hàng có vị trí chiến lược phục vụ cho hoạt động vận chuyển liên vận quốc tế; đồng thời ân xây dựng bãi hàng đủ tiêu chuẩn vận hành container, nhà kho đủ tiêu chuẩn cho hàng hóa xuất nhập khẩu... Tuy nhiên, hiện tài sản KCHTĐS đều là tài sản công do Bộ GTVT thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của cơ quan đại diện chủ sở hữu dẫn đến việc đầu tư đều từ nguồn ngân sách nhà nước.

Như vậy, trong bối cảnh nguồn NSNN phân bổ đầu tư KCHTĐS là hạn chế, cơ chế thu hút xã hội hóa chưa hấp dẫn, việc mở rộng phạm vi đầu tư cho Tổng công ty là cần thiết, tránh lãng phí lợi thế, cơ hội cạnh tranh.

Căn cứ Điều 99 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và Điều 66 Luật Đường sắt, đề nghị sửa đổi, bổ sung Nghị định số 46/2018/NĐ-CP và hướng dẫn Nghị định này về việc khai thác tài sản KCHTĐS như sau:

- Trước khi Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia (Nghị định số 46) có hiệu lực:

+ Đơn giá cho thuê tài sản KCHTĐS áp dụng theo Quyết định số 1129/QĐ-

BTC ngày 27/5/2014 của Bộ Tài Chính về việc ban hành giá tối thiểu cho thuê sử dụng công trình KCHTĐS (Quyết định 1129).

+ Việc quản lý, sử dụng nguồn thu từ cho thuê tài sản KCHTĐS hàng năm thực hiện theo Quyết định số 84/2007/QĐ-TTg ngày 11/6/2007 của Thủ tướng Chính phủ và Thông tư 21/2008/TT-BTC ngày 04/3/2008 của Bộ Tài chính về phương thức và mức thu phí, giá thuê sử dụng KCHTĐS (Quyết định 84, Thông tư 21) và Thông tư số 295/2016/TT-BTC ngày 15/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp phí sử dụng KCHTĐS. Theo đó:

+ Về danh mục dịch vụ cho thuê và giá dịch vụ cho thuê: “*Căn cứ giá tối thiểu cho thuê sử dụng KCHTĐS..., doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS ban hành mức giá cụ thể áp dụng đối với từng loại dịch vụ*” (Điều 2, Quyết định 1129).

+ Về phí sử dụng KCHTĐS: “*Mức phí sử dụng KCHTĐS được xác định là 8% trên doanh thu kinh doanh vận tải đường sắt*”; “*Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thực hiện kê khai, nộp phí theo tháng, quyết toán năm theo hướng dẫn tại...; nộp 100% số tiền phí vào ngân sách nhà nước (ngân sách trung ương) theo chương, mục, ...*” (Điều 3, 4 Thông tư số 295/2016/TT-BTC).

+ Về giá thuê sử dụng KCHTĐS: “*3. Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS có trách nhiệm trích 20% tiền thu cho thuê sử dụng KCHTĐS 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 KCHTĐS*” (Điều 3 Quyết định 84/2007/QĐ-TTg).

Trong các cơ chế nói trên, “Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS”, chủ thể cho thuê, thu, nộp, giữ lại sử dụng các khoản tiền thuê sử dụng KCHTĐS quốc gia được xác định là Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

- Khi Nghị định số 46 có hiệu lực thi hành đến nay, một loạt vướng mắc, tồn tại liên quan đến việc cung cấp dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS xuất hiện do hành lang pháp lý mới chưa đủ để thay thế các hành lang pháp lý cũ được xem là hết hiệu lực. Cụ thể:

+ Đối với các Hợp đồng cho thuê tài sản KCHTĐS đã được ký trước ngày Nghị định 46 có hiệu lực thi hành thì tiếp tục thực hiện theo quy định đến hết thời hạn của Hợp đồng ký kết. Nhóm hợp đồng này được thực hiện bình hành theo khoản 2 Điều 30 Nghị định 46, nhưng thiếu quy định về quản lý nguồn thu.

+ Đối với các Hợp đồng cho thuê tài sản KCHTĐS ký mới hoặc sửa đổi, bổ sung sau ngày Nghị định 46 có hiệu lực thi hành thì gặp vướng mắc cả về phương thức thực hiện và quản lý nguồn thu.

- Các vướng mắc, tồn tại:

+ Về danh mục dịch vụ, giá dịch vụ cho thuê và phương thức thực hiện: Do chưa được chính thức giao tài sản nên Tổng công ty ĐSVN hiện chỉ thực hiện việc cung cấp các dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS quốc gia theo hiện trạng. Phương thức thực hiện tương tự “trực tiếp tổ chức khai thác tài sản”. Tuy nhiên, cơ sở pháp lý để thực hiện hoạt động khai thác nói trên còn nhiều bất cập. Cụ thể như sau:

(i) Nghị định 46 chưa có quy định về khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia trong trường hợp đối tượng được giao quản lý tài sản là *Doanh nghiệp kinh doanh*

KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ trực tiếp tổ chức khai thác tài sản.

(ii) Tổng công ty ĐSVN cũng không thuộc phạm vi đối tượng áp dụng Thông tư số 47/2018/TT-BTC ngày 15/5/2018 của Bộ Tài chính 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: Theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 1 Thông tư 47 thì Thông tư này hướng dẫn cơ quan quản lý nhà nước xác định giá cho thuê, giá khởi điểm để đấu giá cho *Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ* thuê hoặc tổ chức, cá nhân thuê quyền khai thác hoặc nhận chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản KCHTĐS. Thông tư 47 không áp dụng cho trường hợp Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ trực tiếp tổ chức khai thác tài sản KCHTĐS.

(iii) Ngày 31/05/2021, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư 38/2021/TT-BTC bãi bỏ Thông tư 21/2008/TT-BTC hướng dẫn về phương thức thu phí và mức thu phí, giá thuê sử dụng KCHTĐS quốc gia (Thông tư 38). Theo đó, toàn bộ các nội dung về giá sử dụng KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư (bao gồm cả Quyết định 1129) sẽ không còn quy định điều chỉnh và cần có văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn về nguyên tắc, phương pháp xây dựng, trình tự phê duyệt, thẩm quyền xác định đơn giá dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS quốc gia thay thế Thông tư 21. Tuy nhiên đến nay vẫn chưa có văn bản thay thế Thông tư 21. Đây là lý do Tổng công ty ĐSVN vẫn đang tiếp tục cung cấp các dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS theo giá tối thiểu theo Quyết định 1129 nhằm đảm bảo hoạt động vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn và duy trì nguồn thu cho NSNN.

+ Về quản lý nguồn thu từ dịch vụ cho thuê tài sản KCHTĐS quốc gia:

(i) Hiện nay Thông tư 38 đã bãi bỏ Thông tư 21. Do đó, phương thức thu và mức giá thuê sử dụng KCHTĐS quốc gia đang thiếu cơ chế pháp lý để triển khai.

(ii) Điều 18 Nghị định 46 quy định về quản lý, sử dụng số tiền thu được từ khai thác tài sản KCHTĐS: “1. Số tiền thu được từ cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản KCHTĐS... được nộp vào tài khoản tạm giữ tại Kho bạc Nhà nước”; “2. Chi phí có liên quan đến việc khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia và khai thác quỹ đất phải được lập dự toán và được Bộ GTVT phê duyệt”; “3. Việc lập dự toán chi phí; trình tự, thủ tục thanh toán chi phí có liên quan đến việc khai thác tài sản KCHTĐS... được thực hiện theo quy định tại Điều 26 Nghị định này”. Như vậy, Tổng công ty ĐSVN phải nộp toàn bộ tiền thu cho thuê tài sản vào tài khoản tạm giữ của Sở Tài chính Hà Nội tại KBNN, lập dự toán chi phí trình Bộ GTVT phê duyệt và gửi hồ sơ thanh toán cho Sở Tài chính Hà Nội trích chuyển nguồn thu để được thanh toán. Quy định này là chưa thống nhất và chưa phù hợp với quy định tại điểm d khoản 1 Điều 99 Luật quản lý, sử dụng tài sản công: “d) Số tiền thu được từ khai thác tài sản công được sử dụng để chi trả các chi phí có liên quan, trả nợ vốn vay, vốn huy động (nếu có), thực hiện nghĩa vụ tài chính với Nhà nước theo quy định của pháp luật, phần còn lại được nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước”.

+ Việc thiếu quy định về quản lý, sử dụng nguồn thu là nguyên nhân từ năm

2020 đến nay, Tổng công ty ĐSVN chưa có nguồn thanh toán toàn bộ các chi phí liên quan đến việc khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư, đồng thời cũng gây khó khăn trong việc dự toán số tiền nộp NSNN năm 2022 đạt tiến độ yêu cầu.

+ Về việc phân loại tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu:

Thực hiện Thông tư số 295/TT-BTC ngày 15/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp phí sử dụng KCHTĐS (thay thế các quy định liên quan tại Thông tư số 21/2008/TT-BTC) là 8% trên doanh thu kinh doanh vận tải đường sắt. Tuy nhiên, hiện nay chưa phân loại rõ ràng danh mục tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu áp dụng tính phí sử dụng KCHTĐS hay giá cho thuê sử dụng KCHTĐS, dẫn đến việc xác định chưa chính xác đối tượng tính phí sử dụng KCHTĐS hay giá sử dụng KCHTĐS theo quy định tại Điều 66 Luật Đường sắt số 06/2017/QH14.

Trên thực tế, việc phân loại tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu theo quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 4 Nghị định 46 gặp một số vướng mắc như: Không có cơ sở để phân biệt một số tài sản (như đường bộ trong ga, kho và bãi chứa hàng) là trực tiếp hay không trực tiếp liên quan chạy tàu); Thiếu quy định phân loại cho nhiều tài sản KCHTĐS như: Văn phòng, nhà làm, nhà lưu trú của các đơn vị không phải là cơ quan nhà nước; khu vực điều hành và khu vực công cộng, các phòng bán vé, phòng khách, hóa vận, ... tại các ga.

## **2. Về công tác tái cơ cấu, đổi mới doanh nghiệp:**

*2.1. Tình hình thực hiện cơ cấu lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, doanh nghiệp có phần đường sắt.*

a) Tình hình thực hiện Triển khai thực hiện Văn bản số 303/TTg-ĐMDN ngày 07/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phương án cơ cấu lại doanh nghiệp, đơn vị thuộc Tổng công ty ĐSVN

Văn bản số 303/TTg-ĐMDN ngày 07/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ đồng ý chủ trương để Tổng công ty thực hiện các nội dung cơ cấu lại như sau:

"- Thực hiện thu gọn đầu mối Chi nhánh XNĐM từ 05 Chi nhánh XNĐM thành 03 Chi nhánh XNĐM;

- Chuyển nguyên trạng toàn bộ hoạt động, tài sản, con người đang có tại các Ban Quản lý dự án đường sắt khu vực 1, 2, 3 về một Ban Quản lý dự án đường sắt có các điều kiện tốt nhất về quy mô, kinh nghiệm, thực tế... để thực hiện chức năng đại diện chủ đầu tư quản lý các dự án đường sắt do TCT ĐSVN làm chủ đầu tư. Chấm dứt hoạt động của hai Ban Quản lý dự án đường sắt còn lại

- Hợp nhất Công ty CP Vận tải Đường sắt Hà Nội và Công ty CP Vận tải Đường sắt Sài Gòn thành 01 Công ty CP Vận tải đường sắt (VTĐS)".

Trên cơ sở đó, Tổng công ty đã khẩn trương triển khai tổ chức thực hiện. Theo đó, Ban Thường vụ Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN ban hành Nghị quyết số 13-NQ/ĐU ngày 18/11/2022 về việc thực hiện phương án cơ cấu lại doanh nghiệp, đơn vị trực thuộc Tổng công ty ĐSVN; Hội đồng thành viên Tổng công ty ĐSVN

ban hành: Nghị quyết số 19-22/NQ-HĐTV ngày 18/11/2022 về phương án thực hiện cơ cấu lại và chủ trương công tác nhân sự sau khi cơ cấu lại các đơn vị trực thuộc Tổng công ty ĐSVN; Quyết định số 1428/QĐ-ĐS ngày 24/11/2022 về phê duyệt phương án cơ cấu lại các Chi nhánh Xí nghiệp đầu và Quyết định số 1430/QĐ-ĐS ngày 24/11/2022 về phê duyệt phương án cơ cấu lại các Ban Quản lý dự án đường sắt Khu vực 1, 2, 3 thuộc Tổng công ty ĐSVN.

- Ngày 25/11/2022, Hội đồng thành viên Tổng công ty đã ban hành các quyết định về sáp nhập và chấm dứt hoạt động đối với các Chi nhánh XNĐM, gồm có: (i) Quyết định số 1437/QĐ-ĐS về việc sáp nhập nguyên trạng Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp Đầu máy Yên Viên vào Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp Đầu máy Hà Nội; Quyết định số 1438/QĐ-ĐS về việc sáp nhập nguyên trạng Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp Đầu máy Đà Nẵng vào Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn; Quyết định số 1439/QĐ-ĐS về việc chấm dứt hoạt động của Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp đầu máy Yên Viên; Quyết định số 1440/QĐ-ĐS về việc chấm dứt hoạt động của Chi nhánh Tổng công ty ĐSVN - Xí nghiệp đầu máy Đà Nẵng; (ii) sáp nhập và chấm dứt hoạt động đối với các Ban QLDA ĐS gồm có: Quyết định số 1441/QĐ-ĐS về việc sáp nhập nguyên trạng Ban QLDA ĐS KV 2 vào Ban QLDA ĐS KV1, Quyết định số 1442/QĐ-ĐS về việc sáp nhập nguyên trạng Ban QLDA ĐS KV 3 vào Ban QLDA ĐS KV1; Quyết định số 1443/QĐ-ĐS về việc chấm dứt hoạt động Ban QLDA ĐS KV2, Quyết định số 1444/QĐ-ĐS về việc chấm dứt hoạt động Ban QLDA ĐS KV3.

- Ngày 30/11/2022, Ban Thường vụ Đảng ủy TCT ĐSVN đã tổ chức Lễ bàn giao công tác chuyên môn, Đảng, Công đoàn đối với các Ban QLDA ĐS KV 1, 2, 3. Từ ngày 01/12/2022, Ban QLDA ĐS KV 1 chính thức tiếp nhận nguyên trạng các Ban QLDA ĐS KV 2, 3 và đi vào hoạt động theo mô hình mới.

- Ngày 28/12/2022, Ban Thường vụ Đảng ủy TCT ĐSVN đã tổ chức Lễ bàn giao chuyên môn, Đảng, Công đoàn đối với các Chi nhánh XNĐM. Từ ngày 01/01/2023, chỉ còn 03 Chi nhánh XNĐM hoạt động.

Như vậy đến ngày 01/01/2023, Tổng công ty đã thực hiện được 2/3 công việc được Thủ tướng Chính phủ giao tại Văn bản 303/TTg-ĐMDN ngày 07/04/2023, riêng nội dung về việc hợp nhất Công ty CP Vận tải Đường sắt Hà Nội và Công ty CP Vận tải Đường sắt Sài Gòn thành 01 Công ty CP Vận tải đường sắt (VTĐS), Tổng công ty xác định đây là công việc khó, chưa có tiền lệ, có nhiều điểm mới, cần phối hợp, tập trung nhân lực, vật lực để thực hiện khẩn trương nhằm tiết kiệm chi phí, kịp thời, đúng yêu cầu chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ. Công tác chỉ đạo, tổ chức thực hiện như sau:

- Ban Chỉ đạo đã có các thông báo số 180/TB-ĐS ngày 22/07/2022, số 291/TB-ĐS ngày 22/11/2022; số 129/TB-ĐS ngày 26/05/2023 để yêu cầu các Ban, Người đại diện phần vốn của 02 Công ty CP VTĐS Hà Nội và Sài Gòn triển khai các công việc để thực hiện hợp nhất.

- Đến nay, Công ty CP VTĐS HN đã lựa chọn và tiến hành ký hợp đồng dịch vụ tư vấn cung cấp dịch vụ thẩm định giá trị doanh nghiệp số 061001/2022/HĐTĐG-AASCN với Công ty TNHH Dịch vụ tư vấn tài chính kế

toán và kiểm toán Nam Việt; Hợp đồng cung cấp dịch vụ xây dựng phương án và thực hiện thủ tục hợp nhất doanh nghiệp số 76/2022/BVSC-HRT/PTV-TVM&A với Công ty CP Chứng khoán Bảo Việt (BVSC); Công ty CP VTĐS Sài Gòn đã ký hợp đồng cung cấp dịch vụ xây dựng phương án và thực hiện thủ tục hợp nhất doanh nghiệp số 92/2022/BVSC-SRT/PTV-TVM&A với Công ty CP Chứng khoán Bảo Việt (BVSC).

- Hội đồng thành viên, Ban Chỉ đạo đã chỉ đạo người đại diện phần vốn của Tổng công ty tại 02 Công ty CP VTĐS Hà Nội và Sài Gòn và các ban liên quan của Tổng công ty tích cực làm việc với Bộ Tài chính, Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp (Ủy ban), Ủy ban chứng khoán nhà nước, đến nay đã thực hiện xong các công việc:

+ Thực hiện thẩm định giá trị tài sản của 02 Công ty CP VTĐS Hà Nội và Sài Gòn tại thời điểm 31/12/2023 (số liệu đã được kiểm toán) để phục vụ cho việc xác định tỷ lệ hoán đổi cổ phiếu. Chứng thư thẩm định giá trị tài sản của 02 CTCP VTĐS đã được phát hành ngày 28/06/2023.

+ Xây dựng xong mô hình hoạt động SXKD của Công ty CP VTĐS sau hợp nhất (tại thời điểm 31/12/2023 số liệu đã được kiểm toán). Theo đó, Hội đồng thành viên TCT ĐSVN đã có Văn bản số 2212/ĐS-TCCB ngày 07/07/2023 giao nhiệm vụ cho Người đại diện phần vốn của 02 Công ty CP VTĐS xây dựng phương án hợp nhất.

+ 02 Công ty CP VTĐS đã phối hợp với Đơn vị tư vấn xây dựng xong Phương án hợp nhất 02 Công ty (lần 4), dự kiến sẽ ký biên bản đơn vị tư vấn xây dựng phương án hợp nhất trong ngày 05/09/2023.

+ Tổng công ty đã dự thảo xong văn bản đề Tổng công ty ĐSVN báo cáo Ủy ban trên cơ sở số liệu đến thời điểm 31/12/2023 (số liệu được kiểm toán).

b) Xây dựng Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2021 - 2025 theo Quyết định số 360/QĐ-TTg ngày 17/03/2022 của Thủ tướng Chính phủ.

Ngày 17/03/2022, Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 360/QĐ-TTg về việc phê duyệt Đề án “Cơ cấu lại doanh nghiệp nhà nước, trọng tâm là tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước giai đoạn 2021 - 2025”; Ủy ban có văn bản số 501/UBQLV-TH ngày 21/04/2022 về việc triển khai Quyết định số 360/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án “Cơ cấu lại doanh nghiệp nhà nước, trọng tâm là tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước giai đoạn 2021 - 2025”.

Ngày 22/08/2022 HĐTV Tổng công ty đã có Tờ trình số 2572/TTr-ĐS; ngày 17/01/2023 HĐTV Tổng công ty có Tờ trình số 136/TTr-ĐS xin phê duyệt Đề án cơ cấu lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025 gửi Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp.

Trên cơ sở ý kiến góp ý của các Bộ và của Đảng ủy Khối doanh nghiệp Trung ương, Ủy ban có Văn bản số 1003/UBQLV-CNHT ngày 02/06/2023 gửi Tổng công ty ĐSVN về việc tiếp thu, giải trình tại dự thảo Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2021 - 2025; Tổng công ty đã rất khẩn trương và có các Tờ trình số 1711/TTr-ĐS ngày 05/06/2023, số 2331/TTr-ĐS ngày 18/07/2023 để giải trình,

làm rõ các nội dung về Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2021 - 2025.

Ngày 10/08/2023, Ủy ban có Tờ trình số 1648/TTr-UBQLV và ngày 14/08/2023 có Tờ trình tóm tắt số 1679/TTr-UBQLV về việc phê duyệt Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN đến năm 2025 trình Thủ tướng Chính phủ. Dự kiến, trong năm 2023 Thủ tướng Chính phủ sẽ phê duyệt Đề án.

Việc cơ cấu lại các doanh nghiệp cổ phần là một nội dung thuộc Đề án cơ cấu lại Tổng công ty giai đoạn 2021 - 2025 đã được trình Thủ tướng chính phủ, trong đó, Tổng công ty tập trung vào:

(1) Giữ nguyên tỷ lệ phần vốn nhà nước nắm giữ trên vốn điều lệ của Công ty CP Xe lửa Dĩ An là 86,85% và Công ty CP Xe lửa Gia Lâm là 77,37%.

(2) Giữ nguyên mô hình tổ chức và duy trì tỷ lệ phần vốn góp của Tổng công ty nắm giữ mức cổ phần chi phối trên 51% vốn điều lệ đối với 15 Công ty CP đường sắt và 5 Công ty CP Thông tin tin hiệu Đường sắt.

(3) Không thoái vốn và giữ nguyên tỷ lệ phần vốn nhà nước nắm giữ trên vốn điều lệ của Công ty CP Đá Đồng Mỏ là 51%, Công ty CP Đá Mỹ Trang là 44,44% và Công ty CP Vận tải và thương mại đường sắt là 18,45%.

(4) Thoái toàn bộ vốn nhà nước tại 13 Công ty cổ phần theo Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2012-2015 ban hành kèm theo Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 21/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ. Trong quá trình thực hiện Tổng công ty sẽ báo cáo cụ thể việc lựa chọn phương án, thời điểm để triển khai thoái vốn trên cơ sở tư vấn khả năng chuyển nhượng cổ phiếu, tư vấn định giá cổ phiếu của các công ty tư vấn bán đấu giá và tuân thủ theo quy định tại Nghị định số 32/2018/NĐ-CP, ngày 08/3/2018 của Chính phủ, không để tổn thất vốn nhà nước và đảm bảo đem lại lợi ích cao nhất cho Nhà nước.

(5) Chưa thực hiện thoái vốn đối với các công ty liên kết: Công ty TNHH hai thành viên Khách sạn thương mại Sài Gòn và Công ty CP Mặt trời - Đường sắt Việt Nam.

*2.2. Kế hoạch, tiến độ thực hiện cơ cấu lại Tổng công ty, dự kiến thời gian hoàn thành.*

a) Đối với việc hợp nhất 02 CTCP VTĐS: Hà Nội và Sài Gòn

Tổng công ty rất khẩn trương, dự kiến trong tháng 9/2023 sẽ có văn bản xin ý kiến Ủy ban, sau khi có ý kiến chỉ đạo của Ủy ban sẽ thực hiện trình tự các bước theo quy định của pháp luật về việc hợp nhất doanh nghiệp. Phấn đấu đầu năm 2024 sẽ thực hiện xong.

b) Đối với thực hiện Đề án cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2021 - 2025

Sau khi Thủ tướng Chính phủ có quyết định phê duyệt Đề án, Tổng công ty sẽ thực hiện ngay các công việc:

(1) Thoái toàn bộ vốn nhà nước tại 13 Công ty cổ phần theo Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2012-2015 ban hành kèm theo Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 21/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ.



(2) Thành lập Trung tâm Khoa học công nghệ và Dịch vụ, là đơn vị trực thuộc Tổng công ty (sau khi Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia theo Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ được phê duyệt).

### **3. Về phát triển công nghiệp đường sắt:**

*3.1. Tình hình phát triển phát triển công nghiệp lắp ráp đầu máy, đóng mới toa xe tại các cơ sở công nghiệp.*

- Chế tạo, sản xuất lắp ráp đầu máy, sửa chữa đầu máy:

+ Liên kết với Công ty hữu hạn đầu máy Tư Dương Trung Quốc chế tạo, lắp ráp đầu máy tại Xe lửa Gia Lâm từ năm 2002 đến nay đã chế tạo lắp ráp được 42 đầu máy gồm 02 đầu máy kéo đẩy năm 2002, 20 đầu máy D19E vào những năm 2007-2008 và 20 đầu máy D19E vào những năm 2010-2011 với tỷ lệ nội địa hóa ở mức khoảng 10÷12% trên tổng giá thành đầu máy;

+ Việc sản xuất phụ tùng chủ yếu là các phụ tùng nhỏ lẻ, phụ tùng có cấu tạo đơn giản, đối với các phụ tùng quan trọng như xi lanh, piston ... thường phải nhập khẩu;

+ Thực hiện sửa chữa đầu máy các cấp đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận dụng.

- Chế tạo, sản xuất lắp ráp, sửa chữa toa xe:

+ Từ năm 2002 đến nay đã đóng mới được 462 toa xe khách, 1115 toa xe hàng;

+ Toa xe khách, toa xe hàng sản xuất, chế tạo mới trong nước với tỷ lệ nội địa hóa cao, hoàn toàn làm chủ công nghệ và chất lượng toa xe đóng mới đạt yêu cầu theo các tiêu chuẩn quy định của nhà nước;

- Thực hiện sửa chữa toa xe đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận dụng.

*3.2. Khả năng hợp tác liên danh, liên kết với các tổ chức trong và ngoài nước để huy động vốn, chuyển giao công nghệ, trao đổi kinh nghiệm quản lý, điều hành để thực hiện tỷ lệ nội địa hóa trong công tác lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe theo mục tiêu chiến lược phát triển GTVT đường sắt.*

- Hợp tác trong nước:

+ Chủ động liên kết liên doanh với các Trường đại học trong nước như: Đại học Giao thông vận tải trong việc chế tạo các thiết bị linh kiện điện tử: Các bộ điều tiết đầu máy D10H, D11H, sửa chữa phục hồi modul pha và bộ nạp bình đầu máy D20E, các vi mạch máy tính đầu máy D19E, chế tạo thành công máy tính điều khiển đầu máy công suất 1900 Hp trở lên, chế tạo bộ nguồn điều hòa đầu máy D19E; Đại học Bách khoa Hà Nội trong việc nghiên cứu chế tạo các bánh răng trong bộ thủy lực đầu máy D11H, bánh răng motor điện kéo đầu máy D12E, D19E giảm chấn thủy lực trên đầu máy D18E, D19E, hộp đầu đấm,...

+ Phối hợp với các đơn vị ngoài ngành nghiên cứu chế tạo thành công nhiều chủng loại phụ tùng, cụm chi tiết, tổng thành,... cho chế tạo, sửa chữa đầu máy, tăng tỷ lệ nội địa hóa, giảm nhập ngoại như guốc hãm composit, kết làm mát nước đầu máy...

+ Hợp tác với các đơn vị có truyền thống về cơ khí chế tạo như công ty đóng

tàu Sông Cẩm để đóng mới các toa xe chất lượng cao.

- Hợp tác với nước ngoài: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã làm việc với rất nhiều đơn vị có kinh nghiệm trong lĩnh vực chế tạo, đóng mới và sửa chữa đầu máy toa xe; tuy nhiên kết quả hợp tác rất hạn chế. Cụ thể:

+ Hợp tác với công ty hữu hạn đầu máy Tư Dương đóng mới đầu máy D8E và D19E;

+ Hợp tác với Nhật Bản trong việc chế tạo giá chuyển hướng toa xe.

#### **4. Về phát triển nguồn nhân lực:**

Tổng công ty ĐSVN đã chú trọng đào tạo cả về số lượng và chất lượng nguồn nhân lực kỹ thuật cao để phát triển công nghiệp đường sắt. Hằng năm, Tổng công ty ĐSVN đều xây dựng kế hoạch đào tạo và phối hợp với Trường Cao đẳng Đường sắt và các cơ sở đào tạo tổ chức các lớp đào tạo chuyên môn, nghiệp vụ, lý luận chính trị, ngoại ngữ để bồi dưỡng, nâng cao trình độ cho CBCNV nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển ngành đường sắt trong từng giai đoạn.

Trường Cao đẳng Đường sắt đã và đang xúc tiến các dự án đầu tư tăng cường cơ sở vật chất và tiếp tục triển khai các giải pháp nâng cao hiệu quả đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội ngũ lao động đường sắt, đã tổ chức nhiều khóa bồi dưỡng nhân lực chuẩn bị cho các dự án lớn của ngành. Nhà trường đã khai thác cơ sở vật chất hiện có để tổ chức đào tạo phục vụ nhu cầu của xã hội, nhất là dự án đào tạo nguồn nhân lực chuẩn bị cho đường sắt đô thị cho thời gian sắp tới.

Kết quả đào tạo, phát triển nguồn nhân lực cho đường sắt quốc gia trong năm 2022 và 8 tháng đầu năm 2023.

- Về công tác tuyển sinh, tổ chức đào tạo: Về đào tạo mới, trong năm 2022 và 8 tháng đầu năm 2023 Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tổ chức tuyển sinh, đào tạo được số lượng người học cung cấp nguồn nhân lực cho các đơn vị thuộc Công ty mẹ - Tổng công ty ĐSVN như sau:

+ Lưu lại từ năm 2021 sang 2022: trung cấp 199 học sinh; sơ cấp 70 học sinh;

+ Đào tạo mới năm 2022: trung cấp 39 học sinh; sơ cấp 116 học sinh; bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ 1603 học viên; huấn luyện an toàn vệ sinh lao động 5011 học viên.

+ Trong 8 tháng đầu năm 2023: trung cấp 121 học sinh; sơ cấp 195 học sinh; bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ 520 học viên; huấn luyện an toàn vệ sinh lao động 2455 học viên.

- Về việc học tập nâng cao trình độ cho đội ngũ giảng viên, cán bộ quản lý đào tạo:

Đội ngũ giảng viên, cán bộ quản lý đào tạo luôn được quan tâm xây dựng và chuẩn hóa cả về số lượng và chất lượng. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam khuyến khích, tạo điều kiện, động viên cán bộ, người lao động thường xuyên học tập nâng cao trình độ nghiệp vụ.

- Về Đào tạo nước ngoài:

Tổng công ty đã triển khai hợp tác đào tạo với Công ty Đường sắt Đông Nhật Bản (các chương trình Internship 2023, Fellowship 2023, Follow-up 2023), Viện

Phát triển Giao thông Châu Á (Vận tải linh hoạt và toàn diện, Chuyển đổi lĩnh vực Logistics - Vai trò của các ĐS, Hiệu quả Năng lượng - Yếu tố then chốt trong phát triển giao thông bền vững), Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc (đào tạo theo Dự án Nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt tại Việt Nam), UIC-KORAIL (Vai trò của ĐS và hỗ trợ của nhà nước trong phòng chống dịch bệnh Covid 19, An toàn Đường sắt với Công nghệ thông minh, Dịch vụ hành khách đường sắt dựa trên công nghệ thông tin). Theo đó, đã hoàn thiện thủ tục cho tổng số 44 học viên của Tổng công ty tham dự các Khóa đào tạo do các đối tác nước ngoài tổ chức; trong đó 36 học viên học trực tiếp tại Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Cộng hòa Áo và 08 học viên học trực tuyến.

## **5. Về khoa học, công nghệ:**

Tổng công ty ĐSVN luôn coi hoạt động nghiên cứu, ứng dụng KHCN là điều kiện tiên quyết để thực hiện mục tiêu nâng cao chất lượng và năng lực tự sản xuất vật tư phụ tùng trong nước, giảm nhập ngoại. Các đề tài nghiên cứu và hoạt động đào tạo KHCN của Tổng công ty không chỉ giải quyết các nội dung cụ thể về chuyên ngành như đầu máy toa xe, thông tin tín hiệu, cơ sở hạ tầng, vận tải, vật liệu mới, thiết bị thay thế... mà còn chú trọng vào các giải pháp trong quản lý như quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn, nâng cao năng lực chạy tàu, mô hình tổ chức, cải cách hành chính v.v. Tuy gặp nhiều khó khăn về nguồn lực đặc biệt sau tác động của đại dịch Covid-19 nhưng công tác ứng dụng khoa học công nghệ tại Tổng công ty ĐSVN trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023 đã được triển khai như sau:

- Tiếp tục thực hiện các Nghị quyết, Quy chế, Quy định như: Nghị quyết số 08-NQ/ĐU ngày 26/7/2018 về “Đẩy mạnh hoạt động khoa học và công nghệ trong tình hình mới” của Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN; “Quy định quản lý nhiệm vụ khoa học và công nghệ của Tổng công ty”, “Quy chế tổ chức, quản lý và sử dụng Quỹ phát triển khoa học và công nghệ của Tổng công ty ĐSVN” do Tổng công ty ĐSVN ban hành nhằm tạo nguồn tài chính dành riêng cho hoạt động KHCN tại Tổng công ty ĐSVN.

- Tiếp tục triển khai Đề án “Ứng dụng KHCN trong Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2019 -2030” gồm danh mục 184 chương trình, dự án cho từng giai đoạn cụ thể nhằm đẩy mạnh hoạt động ứng dụng KHCN trong mọi mặt hoạt động.

- Trong giai đoạn trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023, Tổng công ty ĐSVN đã sử dụng 2.708 triệu đồng để thực hiện 05 nhiệm vụ KHCN và 03 hoạt động KHCN khác trong Kế hoạch KHCN hằng năm. Các đề tài nghiên cứu KHCN tập trung vào những mục tiêu, định hướng trọng tâm tăng cường nghiên cứu ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới đáp ứng yêu cầu của công tác bảo trì KCHT, sửa chữa đầu máy, toa xe, giảm dần việc nhập vật tư, phụ tùng của nước ngoài; làm chủ công nghệ tiên tiến trong sản xuất, lắp ráp các sản phẩm đầu máy toa xe trong nước, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa dụng công nghệ thông tin vào phục vụ điều hành sản xuất kinh doanh, xây dựng hệ thống thông tin phục vụ khách hàng; cơ giới hóa việc xây dựng, duy tu sửa chữa cơ sở hạ tầng đường sắt, áp dụng đại trà công nghệ hàn liền ray, phụ kiện liên kết đàn hồi kiểu mới và tà vẹt bê tông dự ứng lực trên các tuyến; ứng dụng nhiên liệu sạch, năng lượng tái tạo trong hoạt động GTVT

đường sắt nhằm từng bước kiểm soát và hạn chế ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

- Tăng cường hợp tác, liên kết, liên doanh với các Trường đại học trong nước như: Viện Khoa học công nghệ & Giao thông vận tải, Đại học Giao thông vận tải, Đại học Công nghệ Giao thông vận tải, Trường Đại học Giao thông Tây Nam, Trung Quốc; Công ty TNHH Tập đoàn Công trình Viện 2 Đường sắt, Trung Quốc ... và các đơn vị ngoài ngành (Công ty CP Đóng tàu Sông Cấm, Tổng công ty Viễn thông Mobiphone, Tổng công ty Viễn thông quân đội Viettel...) nghiên cứu chế tạo nhiều chủng loại phụ tùng, cụm thiết bị tổng thành,... phục vụ công tác sửa chữa, đóng mới phương tiện, hạ tầng, tăng tỷ lệ nội địa hóa, giảm nhập ngoại và phát huy nguồn lực, bí quyết KHCN của các đối tác phục vụ sự phát triển chung.

- Tích cực triển khai Giải thưởng sáng tạo Tổng công ty ĐSVN và các hoạt động hưởng ứng Ngày KHCN Việt Nam 18/5 nhằm nâng cao nhận thức, thúc đẩy nghiên cứu, sáng tạo, ứng dụng KHCN trong mọi mặt hoạt động của Tổng công ty.

Mặc dù đã có rất nhiều cố gắng trong công tác đầu tư, triển khai áp dụng KHCN mới để cải thiện được phần nào chất lượng KCHTĐS và phương tiện vận tải nhưng nhìn chung trên toàn mạng lưới đường sắt vẫn chưa tạo ra được những thay đổi chuyển biến mang tính đột phá. Ứng dụng KHCN trong các lĩnh vực còn hạn chế, bộc lộ nhiều tồn tại như:

- Các nhiệm vụ KHCN chủ yếu tập trung giải quyết những khó khăn cụ thể trong sản xuất, còn thiếu những đề tài hoặc hệ thống các đề tài nòng cốt, xuyên suốt và làm thay đổi nền tảng KHCN của ĐSVN do hạn chế về nguồn lực tài chính.

- Các cơ sở công nghiệp cơ khí lắp ráp, đại tu, sửa chữa đầu máy, toa xe, cơ sở cơ khí chuyên ngành kết cấu hạ tầng đường sắt nhìn chung còn thô sơ, lạc hậu, công suất hạn chế. Sản phẩm chủ yếu chỉ là các loại vật tư, phụ kiện đơn giản, vật tư, thiết bị công nghệ cao hầu hết đều phải nhập từ nước ngoài.

- Kết cấu hạ tầng, phương tiện đường sắt, công nghệ điều hành vận tải trong thời gian dài chưa được đầu tư đúng mức, hiện còn rất lạc hậu, toàn mạng đều là đường đơn, chưa được điện khí hóa, chưa được vào cấp kỹ thuật và hiện nay đang xuống cấp (đặc biệt là các hầm trên tuyến và các cầu yếu). Tải trọng cho phép khai thác trên tuyến đường không thống nhất, hạn chế năng lực vận chuyển. Tiêu chuẩn kỹ thuật kết cấu hạ tầng thấp, ảnh hưởng đến tốc độ, an toàn chạy tàu, chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt và sức cạnh tranh với các phương thức vận tải khác cũng như làm hạn chế khả năng tiếp cận và ứng dụng KHCN vào các hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.

- Nguồn vốn đầu tư là yếu tố rất quan trọng để cải tạo, nâng cấp, phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, ứng dụng KHCN nhằm bắt kịp với các loại hình vận tải khác, tuy nhiên nguồn vốn đầu tư cho đường sắt từ ngân sách nhà nước rất hạn hẹp. Nguồn vốn đầu tư, nâng cấp hiện đại hóa đường sắt còn rất hạn chế, chủ yếu phụ thuộc vào nguồn hỗ trợ ODA từ các nước.

- Tăng cường đầu tư cho KHCN là yêu cầu đặc biệt đối với Tổng công ty ĐSVN trong bối cảnh cạnh tranh mới mạnh mẽ về KHCN để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng không ngừng về khối lượng, chất lượng vận tải. Tuy nhiên theo Thông tư số

12/2016/TTLT-BKHCN-BTC của Liên Bộ KHCN - Bộ Tài chính và các quy định hiện hành thì Tổng công ty được phép trích lập Quỹ phát triển KHCN với mức tối đa không quá 10% thu nhập tính thuế. Là một doanh nghiệp hoạt động mang tính công ích phục vụ xã hội, lợi nhuận và doanh thu thấp là đặc điểm chung của ngành đường sắt không chỉ ở Việt Nam mà với cả phần lớn các nước trên thế giới. Ngoài ra, do tác động của đại dịch Covid-19, doanh thu của Tổng công ty ĐSVN giảm mạnh từ năm 2020, mặc dù có phục hồi trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023, Tổng công ty ĐSVN vẫn gặp nhiều khó khăn dẫn đến không thể trích lập Quỹ phát triển KHCN; phải sử dụng nguồn SXKD để chỉ thực hiện các nhiệm vụ KHCN thực sự cần thiết. Do vậy, Quỹ phát triển KHCN được phép trích lập của Tổng công ty không thể đáp ứng đủ yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa theo các chiến lược và kế hoạch đề ra cho tương lai.

## **6. Hợp tác và hội nhập quốc tế:**

Trong năm 2022 và 08 tháng đầu năm 2023, Tổng công ty ĐSVN đã tích cực, chủ động mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế góp phần thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh của Tổng công ty cũng như góp phần thúc đẩy công cuộc công nghiệp hóa và hội nhập quốc tế của Ngành đường sắt, cụ thể như sau:

Về Dự án, Tổng công ty đã phối hợp với đối tác nước ngoài triển khai Dự án nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt tại Việt Nam bằng nguồn vốn của Chính phủ Hàn Quốc, Dự án Nâng cao năng lực đường sắt đô thị cho Trường Cao đẳng Đường sắt bằng nguồn vốn của Chính phủ Nhật Bản, Nghiên cứu tuyến Đường sắt Bắc - Nam của Đại Sứ quán Nhật Bản và các đối tác Nhật Bản, triển khai dịch vụ tàu du lịch hạng sang của Belmond (Anh), nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng của Công ty Nippon Koei (Nhật Bản).

Về Đào tạo, Tổng công ty đã triển khai hợp tác đào tạo với Công ty Đường sắt Đông Nhật Bản (các chương trình Internship 2023, Fellowship 2023, Follow-up 2023), Viện Phát triển Giao thông Châu Á (Vận tải linh hoạt và toàn diện, Chuyên đổi lĩnh vực Logistics - Vai trò của các ĐS, Hiệu quả Năng lượng - Yếu tố then chốt trong phát triển giao thông bền vững), Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc (đào tạo theo Dự án Nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt tại Việt Nam), UIC-KORAIL (Vai trò của ĐS và hỗ trợ của nhà nước trong phòng chống dịch bệnh Covid 19, An toàn Đường sắt với Công nghệ thông minh, Dịch vụ hành khách đường sắt dựa trên công nghệ thông tin). Theo đó, đã hoàn thiện thủ tục cho tổng số 44 học viên của Tổng công ty tham dự các Khóa đào tạo do các đối tác nước ngoài tổ chức; trong đó 36 học viên học trực tiếp tại Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Cộng hòa Áo và 08 học viên học trực tuyến.

Về đoàn công tác và đoàn vào, Tổng công ty đã hoàn thành thủ tục cho 11 đoàn gồm 25 lượt cán bộ đi công tác nước ngoài và tổ chức đón tiếp 63 đoàn gồm 373 lượt khách nước ngoài đến làm việc với Tổng công ty đảm bảo hiệu quả, đúng quy định.

Về Hội nghị, Hội thảo và Tọa đàm quốc tế, Tổng công ty đã chuẩn bị nội dung, tham dự các hội nghị trực tuyến trong khuôn khổ hợp tác với OSJD như Hội nghị Hàng ngoại thương, Hội nghị giờ tàu khách liên vận quốc tế, Hội nghị Tổng Giám đốc Đường sắt OSJD lần thứ 37; các Hội thảo trực tuyến của Ủy ban Kinh tế

Châu Á - Thái Bình Dương của Liên hợp quốc (ESCAP), 05 cuộc họp trực tuyến của Hiệp hội Đường sắt Quốc tế (UIC), họp Nhóm công tác đặc biệt ĐS Singapore - Côn Minh cũng như cử nhân sự tham dự Triển lãm ELECRAMA 2023 tại Ấn Độ, Hội nghị Giải pháp Đường sắt Châu Á tại Malaysia. Ngoài ra, Tổng công ty đã phối hợp với Thương vụ Đại Sứ quán Áo tổ chức Hội thảo các Nhà cung cấp và đặc biệt là tổ chức thành công Hội nghị Tổng Giám đốc ĐS ASEAN lần thứ 42 nâng cao vị thế, thúc đẩy hợp tác quốc tế của Tổng công ty.

Về liên vận quốc tế (LVQT), Tổng công ty hiện đang tổ chức khai thác các đoàn tàu khách LVQT qua cửa khẩu Đồng Đăng và các đoàn tàu hàng LVQT với Trung Quốc qua các cửa khẩu Đồng Đăng và Lào Cai. Đầu năm 2020, do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19, tàu khách liên vận quốc tế đã phải tạm dừng chạy từ ngày 04/2/2020 đến nay. Khối lượng hàng hóa vận chuyên qua 2 cửa khẩu Lào Cai - Sơn Yêu và Đồng Đăng - Bằng Tường trong năm 2022 đạt 1,257 triệu tấn, bằng 114% so với năm 2021; 8 tháng đầu năm 2023 đạt 378,9 ngàn tấn, bằng 41,5% so với cùng kỳ. Sự liên kết giữa Tổ chức Hợp tác Đường sắt (OSJD) và Hiệp hội Đường sắt Quốc tế (UIC), cùng với vai trò ảnh hưởng của Liên hợp quốc trong việc phát triển hệ thống vận tải đường sắt đã tạo ra khả năng rất lớn của loại hình vận tải đường sắt trong việc cạnh tranh với các phương tiện vận tải khác trong liên vận Âu - Á. Do đó, liên vận đường sắt quốc tế vẫn còn dư địa rất lớn để tiếp tục phát triển nếu được nhà nước đầu tư nâng cấp kết cấu hạ tầng và có các cơ chế chính sách phù hợp.

## **7. Về bảo đảm an toàn giao thông đường sắt:**

- Các giải pháp đã thực hiện để bảo đảm an toàn giao thông trên đường sắt quốc gia.

+ Luôn đảm bảo phương châm “Chủ động phòng ngừa, kịp thời ứng phó” trong chỉ đạo, thực hiện nhiệm vụ công tác đảm bảo trật tự ATGTĐS. Tiếp tục, tập trung siết chặt kỷ luật, kỷ cương, Chính quy - Văn hóa - An toàn từ Tổng công ty đến các đơn vị. Kiểm chế và giảm dần tai nạn GTĐS, phấn đấu giảm hàng năm ít nhất là 5% cả 3 tiêu chí: số vụ tai nạn, số người chết và số người bị thương.

+ Tiếp tục rà soát các văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản liên quan báo cáo, đề xuất Chính phủ, Bộ GTVT, Cục ĐSVN bổ sung, sửa đổi, ban hành mới đảm bảo các yếu tố phù hợp, thống nhất, khả thi và phù hợp với trang thiết bị, phương tiện phục vụ công tác tổ chức chạy tàu, đảm bảo ATGTĐS.

+ Đổi mới, linh hoạt trong công tác kiểm tra ATGTĐS. Chú trọng kiểm tra đột xuất, đảm bảo kiểm tra có trọng tâm, đúng trọng điểm; đặc biệt là đội ngũ trực tiếp làm công tác phục vụ chạy tàu. Gắn trách nhiệm của cán bộ kiểm tra, đơn vị được kiểm tra với kết quả kiểm tra và xử lý sau kiểm tra.

+ Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong thực hiện các giải pháp đảm bảo ATGTĐS, trong quản lý và kiểm soát về ATGTĐS. Tổ chức đào tạo, đào tạo lại để lực lượng lao động nhanh chóng tiếp cận, làm chủ các công nghệ, thiết bị mới khi đưa vào sử dụng.

+ Nâng cao chất lượng công tác tại các lĩnh vực: chế tạo, sửa chữa, chỉnh bị đầu máy, toa xe; duy tu, bảo trì kết cấu hạ tầng và xây dựng công trình đường sắt;

điều hành, tổ chức chạy tàu. Tiếp tục kiểm tra, rà soát lại hệ thống KCHTĐS, trang thiết bị liên quan đến công tác tổ chức chạy tàu để bổ sung, cải tạo kịp thời, phù hợp.

+ Tập trung phối hợp với cấp có thẩm quyền để triển khai thực hiện các dự án, công trình nâng cấp, cải tạo KCHTĐS, đặc biệt là các dự án theo Quyết định 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ và các dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu tuyến đường sắt Hà Nội- TP. Hồ Chí Minh.

+ Đổi mới và tăng cường phối hợp với các cơ quan truyền thông, cơ quan chức năng để tuyên truyền về các quy định của pháp luật về đảm bảo TTATGTĐS. Chủ động nghiên cứu, khai thác, sử dụng có hiệu quả mạng xã hội để tuyên truyền về TTATGTĐS.

+ Chủ động, đề xuất với các cơ quan quản lý nhà nước, chính quyền địa phương các cấp để phối hợp triển khai thực hiện có hiệu quả các nội dung tại Nghị định 56, 65/2018/NĐ-CP, Quy chế phối hợp và Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ. Duy trì, đảm bảo hoạt động hiệu quả của các điểm cảnh giới tại các vị trí giao cắt hiện có; rà soát, tổ chức cảnh giới đảm bảo ATGT tại các vị trí có nguy cơ cao xảy ra tai nạn GTĐS trong các đợt vận tải cao điểm.

- Kế hoạch thực hiện các giải pháp để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt trong những năm tiếp theo.

+ Chỉ đạo các địa phương tiếp tục phối hợp, hỗ trợ các đơn vị đường sắt tổ chức thực hiện tốt Quy chế phối hợp giữa UBND các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua với Bộ GTVT trong việc đảm bảo TTATGT tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt. Phối hợp chặt chẽ với các đơn vị đường sắt để triển khai thực hiện kế hoạch, lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở theo Nghị định 65/2018 và Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ mà các địa phương đã xây dựng theo đúng tiến độ, lộ trình đề ra.

+ Chỉ đạo các địa phương phối hợp cùng với Ngành đường sắt để tiếp tục triển khai các quy định tại Điều 48 - Luật đường sắt 06/2017/QH14 ngày 16 tháng 6 năm 2017 “Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân nơi có đường sắt đi qua”.

+ Chỉ đạo UBATGT QG phối hợp các cơ quan truyền thông; chỉ đạo Ban ATGT các tỉnh, thành phố phối hợp với Đài phát thanh và truyền hình địa phương để đổi mới, tăng cường thời lượng tuyên truyền về an toàn giao thông nói chung và an toàn giao thông đường sắt nói riêng.

+ Tiếp tục xem xét bố trí nguồn kinh phí để tiếp tục thực hiện kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2014 - 2020 theo Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 và Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt của Thủ tướng Chính phủ.

+ Chỉ đạo các cơ quan pháp luật tăng cường tuần tra, kiểm soát và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm TTATGTĐS: xâm phạm kết cấu hạ tầng ĐS, vi phạm

hành lang ATGTĐS, phá dỡ hàng rào thu hẹp LĐTĐM, cố tình điều khiển phương tiện giao thông đường bộ qua ĐS gây tai nạn, đâm va làm hỏng cản chắn tự động...

### **8. Về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững:**

Tổng công ty ĐSVN tiếp tục triển khai thực hiện các quy định pháp luật liên quan đến công tác bảo vệ môi trường tới các đơn vị thành viên để thực hiện các biện pháp kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt gây ra, nhất là xử lý rác thải, cụ thể:

- Thường xuyên tổ chức, xây dựng kế hoạch hành động để hưởng ứng các hoạt động theo các chủ đề bảo vệ môi trường, khắc phục tình trạng vứt, xả rác thải trên tàu xuống đường sắt; Phổ biến thông tin, kiến thức về bảo vệ môi trường và sử dụng năng lượng tiết kiệm trong toàn Tổng công ty nhằm từng bước kiểm soát và hạn chế ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt; Thường xuyên đôn đốc, kiểm tra công tác bảo vệ môi trường tại các đơn vị thành viên.

Tuy nhiên, với hiện trạng cơ sở vật chất còn cũ kỹ, lạc hậu, nguồn vốn rất hạn hẹp, việc đầu tư dự án hay tập trung nguồn lực khoa học công nghệ để nghiên cứu ứng dụng các giải pháp mới trong công tác xử lý chất thải đường sắt còn hạn chế.

## **III. VỀ SỬ DỤNG NGÂN SÁCH NHÀ NƯỚC ĐẦU TƯ CHO GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

### **1. Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia:**

Năm 2022 và 2023, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam không được giao vốn đầu tư phát triển nguồn NSNN, chỉ được giao thu hồi vốn ứng

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã hoàn thành giải ngân 100% vốn hoàn ứng theo kế hoạch được Bộ Giao thông vận tải giao với tổng giá trị giải ngân là 1.884.199 triệu đồng cho tổng số 22 dự án.

### **2. Về công tác huy động các nguồn vốn đầu tư vào lĩnh vực đường sắt**

#### *2.1. Nguồn vốn của doanh nghiệp:*

Nguồn vốn tự huy động trong giai đoạn 2016-2020 là 1.989,8 tỷ đồng, chủ yếu dùng cho đầu tư phương tiện, thiết bị vận tải (đầu máy, toa xe...). Từ năm 2016 đến nay đã hoàn thành đóng mới và đưa vào khai thác 150 toa xe khách chất lượng cao với tổng mức đầu tư 1.552,3 tỷ đồng; 300 toa xe Mc với tổng mức đầu tư 347 tỷ đồng và nâng cấp 37 toa xe khách với tổng mức đầu tư 90,5 tỷ đồng.

#### *2.2. Nguồn vốn thu hút từ xã hội hóa:*

Nguồn vốn tự huy động trong giai đoạn 2016-2020 là 1.989,8 tỷ đồng, chủ yếu dùng cho đầu tư phương tiện, thiết bị vận tải (đầu máy, toa xe...). Từ năm 2016 đến nay đã hoàn thành đóng mới và đưa vào khai thác 150 toa xe khách chất lượng cao với tổng mức đầu tư 1.552,3 tỷ đồng; 300 toa xe Mc với tổng mức đầu tư 347 tỷ đồng và nâng cấp 37 toa xe khách với tổng mức đầu tư 90,5 tỷ đồng.

Cuối năm 2014, Bộ GTVT đã phê duyệt Đề án “Huy động vốn xã hội hóa để đầu tư kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường sắt,” với mục tiêu huy động tối đa và hiệu quả mọi nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. Theo đó, Nhà nước tập trung đầu tư xây dựng các hạng mục kết cấu hạ



tầng đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, còn các hạng mục khác có khả năng thu hồi vốn nhanh như: nhà ga, kho ga, ke ga, bãi hàng, các khu dịch vụ hỗ trợ khác... sẽ huy động xã hội hóa để đầu tư và kinh doanh, khai thác.

Sau 7 năm kêu gọi đầu tư vào ngành đường sắt, cho đến nay vẫn chưa dự án nào đủ điều kiện để thực hiện theo hình thức đối tác công - tư (PPP). Các dự án đã thực hiện chủ yếu là quy mô nhỏ, vốn đầu tư thấp (nâng cấp, cải tạo kho, bãi hàng phục vụ vận tải hàng hóa bằng đường sắt) thông qua hình thức Tổng công ty ĐSVN cho thuê có điều kiện KCHTĐS. Một số dự án có quy mô được các nhà đầu tư đề xuất tại các ga lớn đã không triển khai thực hiện được do vướng mắc các cơ chế, chính sách do cơ chế về tự đầu tư, khai thác, giao tài sản KCHTĐS đến nay vẫn chưa được xem xét, ban hành.

#### **IV. KIẾN NGHỊ:**

##### **1. Về công nghiệp đường sắt:**

*1.1. Tiếp tục ghi danh mục các sản phẩm lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe vào Chương trình cơ khí trọng điểm:*

- Hỗ trợ vốn (cấp vốn) đầu tư cơ sở vật chất, đổi mới công nghệ.
- Được sử dụng các nguồn vốn ưu đãi cho phát triển sản phẩm cơ khí đường sắt.
- Giảm bớt thủ tục trong quá trình vay vốn từ Ngân hàng phát triển Việt Nam; quy định lãi suất cạnh tranh với lãi suất ngân hàng thương mại.

*1.2. Có chính sách về ưu tiên phát triển và tiêu thụ sản phẩm trong ngành sản xuất:*

- Ban hành Nghị định về thuê, mua, bán, đóng mới phương tiện đường sắt và động cơ, phụ tùng vật tư của phương tiện đường sắt để hỗ trợ bao tiêu sản phẩm do các đơn vị trong ngành đường sắt sản xuất trong nước đạt yêu cầu chất lượng.
- Quy định cho phép lựa chọn chỉ định thầu với nhà thầu tư vấn thiết kế, lập dự án và nhà thầu đóng mới đầu máy toa xe.
- Quy định hỗ trợ sản phẩm do các đơn vị trong Tổng công ty ĐSVN tự sản xuất.

*1.3. Về khoa học công nghệ:*

Có chính sách ưu tiên phát triển khoa học công nghệ cho công nghiệp đường sắt; ưu tiên sử dụng vốn hỗ trợ phát triển và chuyên giao công nghệ cho các sản phẩm công nghiệp mới.

*1.4. Quy hoạch công nghiệp đường sắt:*

- Chính phủ cần phải xem xét việc đầu tư tập trung cho các cơ sở công nghiệp đầu máy toa xe không chỉ cho đường sắt quốc gia mà còn bao gồm cho các hệ thống đường sắt đô thị ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh
- Cấp vốn để xây dựng cơ sở công nghiệp chuyên lắp ráp chế tạo đầu máy toa xe, đại tu đầu máy toa xe, sản xuất phụ tùng.

*1.5. Chính sách khác:*

- Chính phủ có chính sách thuế đất phù hợp để hỗ trợ doanh nghiệp công nghiệp đường sắt đủ sức cạnh tranh thị trường trong và ngoài nước.

- Quy định cơ cấu, tỷ lệ vốn nhà nước hợp lý tại các công ty cổ phần sản xuất công nghiệp đường sắt để thu hút vốn đầu tư.

## **2. Về công tác quản lý, sử dụng đất:**

Do tính phức tạp của công tác quản lý đất đai nói chung và đặc thù về đất đai ngành đường sắt nói riêng nên Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chưa thể giải quyết được ngay, triệt để theo đúng quy định của Luật Đất đai mà cần có thời gian, lộ trình phù hợp; Hiện nay, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam vẫn đang tích cực giải quyết những tồn tại để đảm bảo quản lý, sử dụng có hiệu quả, tạo nguồn lực phát triển.

### *2.1. Về chính sách pháp luật của Nhà nước:*

Trong thời gian chờ Luật Đất đai (sửa đổi) được Quốc hội thông qua, để đảm bảo quyền và lợi ích của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, giải quyết như sau:

- Báo cáo Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua áp dụng quy định tại Khoản 3, Điều 156, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật để giải quyết thủ tục gia hạn thời gian thuê đất; miễn, giảm tiền thuê đất đối với đất đường sắt được quy định cụ thể ở Luật chuyên ngành (Luật Đường sắt 2017).

- Tiếp tục có ý kiến với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua giải quyết thủ tục gia hạn thời gian thuê đất; miễn, giảm tiền thuê đất đối với đất kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và công trình công nghiệp đường sắt theo các văn bản đã được Bộ Giao thông vận tải gửi cho các địa phương

- Chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam trực tiếp kiểm tra hiện trạng, cùng Tổng công ty Đường sắt Việt Nam rà soát, phân tách, xác nhận diện tích đất kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và công trình công nghiệp đường sắt; báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định công bố hệ thống đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia đối với các khu đất đường sắt theo quy định tại Mục a, Khoản 2, Điều 10 Luật Đường sắt 2017 (đặc biệt là cơ sở nhà, đất số 551 Nguyễn Văn Cừ, quận Long Biên, thành phố Hà Nội và các cơ sở nhà, đất tại thành phố Đà Nẵng).

- Giao đơn vị có chức năng, đủ năng lực triển khai các quy hoạch chi tiết theo từng chuyên ngành, từng giai đoạn theo “Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 để ngành đường sắt có cơ sở đề nghị Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố dự trữ quỹ đất, giao đất cho phát triển giao thông vận tải đường sắt.

### *2.2. Về quản lý, sử dụng đất:*

- Đề nghị cấp thẩm quyền bố trí kinh phí thực hiện cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt; tập trung hoàn thành việc đo đạc, lập bản đồ địa chính, xin cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất.

- Kiến nghị Chính phủ có văn bản chỉ đạo Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố tạo mọi điều kiện thuận lợi về mặt pháp lý trong việc giải quyết thủ tục đất đai, xin cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất đối với những khu đất chưa có hồ sơ pháp lý (cho cấp nguyên trạng những phần diện tích đất ngành đường sắt đang sử dụng làm bãi hàng, quảng trường ga, là những công trình không thể thiếu để phục vụ khai thác vận tải đường sắt nhưng chưa có điều kiện đầu tư theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật) làm cơ sở cho công tác quản lý theo quy định của Luật Đất đai, Luật Đường sắt.

### *2.3. Về nhà ở CBCNV trong các khu đất đường sắt:*

- Có ý kiến đề Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố không thu tiền thuê đất các khu nhà ở CBCNV đường sắt trong khi chờ giải quyết thủ tục bàn giao về địa phương quản lý.

- Trong khi chưa đủ điều kiện để triển khai thực hiện “Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021, đề nghị Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố không cấp đất, giao đất cho các tổ chức, cá nhân xây dựng các công trình kiên cố trên các khu đất nằm dọc hai bên lộ giới các tuyến, các công trình đường sắt khi chưa có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

### **3. Về thực hiện các công trình sửa chữa định kỳ, kiểm định và công tác khác, khắc phục hậu quả bão lũ bước 2 và đợt xuất:**

- Xem xét hướng dẫn việc xác định các công trình sửa chữa khu ga đường sắt thuộc loại công trình nào (giao thông, dân dụng, công nghiệp, hạ tầng kỹ thuật) để có cơ sở triển khai thực hiện.

- Hướng dẫn trình tự thủ tục tổ chức thực hiện các công trình sửa chữa đợt xuất, bão lũ bước 2 và sửa chữa định kỳ có chi phí <500 triệu đồng.

- Sửa đổi bổ sung thông tư về quản lý bảo trì đường sắt về sửa chữa bảo trì công trình phù hợp với quy định của Nghị định 06/2021/NĐ-CP ngày 16/01/2021 và thực tiễn công tác bảo trì công trình thông tin tín hiệu đường sắt hiện nay.

- Có chính sách hỗ trợ phát triển công nghiệp và khoa học kỹ thuật thông tin tín hiệu đường sắt để làm chủ kỹ thuật cũng như cung cấp vật tư, thiết bị, linh kiện cho công tác bảo trì công trình.

### **4. Về đầu tư công:**

- Kiến nghị Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan ưu tiên bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp pháp khác để đầu tư cải tạo, nâng cấp các đoạn tuyến, tuyến huyết mạch (có dự địa khai thác, phát triển, có khả năng cạnh tranh với các phương thức vận tải khác) như: Yên Viên - Lào Cai; Gia Lâm - Hải Phòng; Hà Nội - Đồng Đăng; Hà Nội - Vinh; Sài Gòn - Nha Trang; chú trọng kết nối với các cảng biển, cảng sông, cảng ICD, vận tải đa phương thức. Bố trí đủ kinh phí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

### **5. Về thực hiện quản lý đầu tư nâng cấp cải tạo KCHTĐS:**

- Giao Tổng công ty ĐSVN trực tiếp làm Chủ đầu tư tổ chức quản lý và tổ chức triển khai chuẩn bị và thực hiện đầu tư tất cả các dự án nâng cấp, cải tạo

KCHTĐS.

#### **6. Về kết nối đường bộ vào bãi hàng ga đường sắt:**

Kiến nghị Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan sửa Luật Đường sắt theo hướng quy định đường bộ vào ga là kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia, dùng chung cho cả người dân, doanh nghiệp và không quy định hạn chế tải trọng; được nhà nước cấp kinh phí bảo trì, sửa chữa, cải tạo, nâng cấp.

#### **7. Về Chi phí liên quan tài sản KCHTĐS:**

Bộ GTVT và Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung và hướng dẫn thực hiện các chi phí liên quan tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

#### **8. Về ray hàn liền, tà vẹt K3A, ghi và các phụ kiện liên kết:**

Căn cứ vào trạng thái kỹ thuật hiện tại, những khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện bảo trì và khi có sự cố công trình xảy ra Tổng công ty Đường sắt Việt Nam báo cáo và kiến nghị Bộ Giao thông vận tải:

- Đề nghị đầu tư thay thế toàn bộ TVBT K3A chôn vữa lưu huỳnh bằng TVBT DUL đồng bộ phụ kiện.

- Lập dự án để thay thế các bộ ghi tg 1/9 P50 L=25,012m đã hết thời gian sử dụng hoặc hư hỏng gây mất an toàn chạy tàu.

- Bố trí kinh phí dự phòng mua sắm vật tư nhập khẩu và phụ kiện pandrol và sản xuất TVBT DUL (dự phòng) cho các bộ ghi tốc độ cao để kịp thời có vật tư thay thế đảm bảo an toàn và phục vụ kịp thời cho khai thác vận tải.

- Bổ sung định mức bảo dưỡng đối với công trình có ray hàn liền, ghi tốc độ cao

- Xây dựng bổ sung quy trình bảo trì với ghi tốc độ cao.

#### **9. Về vật tư thu hồi từ bảo trì KCHTĐS:**

- Xây dựng định mức thu gom, bảo quản vật tư thu hồi từ bảo trì KCHTĐS;

- Xây dựng và quy định cụ thể, hướng dẫn về công tác kiểm tra, đánh giá chất lượng vật tư thu hồi; cơ chế, phương thức thanh toán, quyết toán công tác trông coi, bảo quản hàng năm.

#### **10. Về tình trạng KCHTĐS quốc gia hiện nay:**

Để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, nâng cao chất lượng KCHTĐS Tổng công ty Đường sắt Việt Nam kính đề nghị Bộ GTVT xem xét bố trí kinh phí để thực hiện sửa chữa, khắc phục kịp thời các tồn tại nêu trên đảm bảo theo đúng các tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành.

#### **11. Về sử dụng vật tư thay ra từ bảo trì KCHTĐS thay vào các đường trong ga:**

- Để sử dụng có hiệu quả nguồn vốn được giao, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt và phục vụ vận tải đường sắt trong tình hình nguồn vốn dành cho công tác quản lý, bảo trì KCHTĐS quốc gia còn hạn chế, Tổng công ty ĐSVN kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, cho phép Tổng công ty ĐSVN được lựa chọn các thanh ray P43 (từ các vị trí được thay bằng ray P50 trong công tác bảo trì KCHTĐS) có tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với các đường ga, đường nhánh có tiêu

chuẩn kỹ thuật và tốc độ chạy tàu thấp để thay vào các đường ga, đường nhánh đang sử dụng ray  $P \leq 38$ . Tổng Công ty ĐSVN sẽ thu hồi các thanh ray Ray  $\leq P38$  được thay ra (Tổng công ty đã có văn bản 3270/ĐS-QLHT ngày 19/10/2022 báo cáo BGTVT).

## **12. Về máy móc, thiết bị thi công:**

*\* Các máy, thiết bị sử dụng nguồn vốn vay ODA:*

- Ban hành định mức và đơn giá ca máy của máy điều hòa đá ba lát PBR-400R làm cơ sở ký kết hợp đồng thuê máy để đưa các máy vào sử dụng.

- Kiến nghị cấp có thẩm quyền xin cơ chế để bố trí mỗi năm sử dụng 3% đến 5% (trong 03 năm) nguồn Sự nghiệp kinh tế để đầu tư mua sắm các loại máy thi công chuyên dùng công suất lớn trong công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

*\* Các máy thuộc dự án 44 cầu:*

- Xây dựng định mức, đơn giá máy, giá ca máy với các thiết bị sử dụng, khai thác được làm cơ sở xây dựng phương án giá sử dụng trong bảo trì KCHTĐS, đồng thời cho phép thanh lý các máy, thiết bị chưa phù hợp với công tác sửa chữa KCHTĐS hiện nay của dự án 44 cầu nêu trên hoặc Bộ Giao thông vận tải chuyển sang hình thức giao tài sản cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quản lý, sử dụng không tính thành phần vốn Nhà nước tại doanh nghiệp (tài sản nhà nước giao Tổng công ty quản lý, sử dụng). Tổng công ty Đường sắt Việt Nam sẽ tổ chức trông coi, bảo quản. Khi các đơn vị có nhu cầu sử dụng, Tổng công ty sẽ chỉ tính chi phí nhân công, chi phí bảo dưỡng sửa chữa máy và chi phí khác trong phương án giá để hợp đồng đặt hàng với đơn vị (không tính chi phí khấu hao máy).

- Xây dựng giá ca máy và chi phí trông coi, bảo quản cho các loại máy, thiết bị này để có cơ sở xây dựng chi phí trong phương án giá hàng năm.

## **13. Về công tác phòng chống lụt, bão:**

- Hướng dẫn áp dụng đơn giá vật tư, vật liệu, ca máy cho các đơn vị cứu chữa theo phương châm 4 tại chỗ.

- Giải quyết chế độ cho người lao động tham gia cứu chữa trong cả quá trình thực hiện bước 1 (tính từ thời điểm phong tỏa khu gian, cấm tàu đến khi trả tốc độ  $\geq 15$  km/h): “Đối với lao động phổ thông, mức trợ cấp ngày công thấp nhất bằng 0,1 lần mức lương cơ sở; nếu làm nhiệm vụ từ 22h hôm trước đến 06h sáng ngày hôm sau được tính gấp đôi...”

Áp dụng đơn giá nhân công bảo dưỡng thường xuyên KCHT đường sắt vào tất cả các công việc thực hiện trong thời gian cứu chữa, khắc phục bước 1 hậu quả thiệt hại do bão lũ gây ra (tính từ thời điểm phong tỏa khu gian, cấm tàu đến khi trả tốc độ  $\geq 15$  km/h).

*(Tổng công ty đã có văn bản số 3366/ĐS-QLHT ngày 26/10/2022 kính gửi Bộ Giao thông vận tải về Một số bất cập trong khi phê duyệt hồ sơ công trình cứu chữa, khắc phục bước 1 hậu quả thiệt hại do bão lụt gây ra)*

## **14. Về các công trình thông tin tín hiệu đường sắt:**

- Đối với các tuyến đường sắt Hà Nội – TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội – Lào Cai, Hà Nội – Đồng Đăng, Hà Nội – Thái Nguyên, và Khu đầu mối Hà Nội: Kiến nghị

Bộ GTVT cho phép đầu tư mới 01 sợi cáp quang 48FO treo dọc trên các cột thông tin đường sắt hiện có để nâng cao năng lực truyền dẫn và xem xét đầu tư các khối lượng thuộc giai đoạn 2 của dự án Hiện đại hóa thông tin tín hiệu đường sắt đoạn Vinh – TP. Hồ Chí Minh và các tuyến phía Bắc và Khu đầu mối Hà Nội để nâng cấp các hạng mục đã bị xuống cấp, công nghệ lạc hậu bằng nguồn vốn đầu tư trung hạn.

- Đối với tuyến Hà Nội – Hải Phòng và các tuyến khác chưa được đầu tư nâng cấp hoàn chỉnh: Kiến nghị Bộ GTVT cho phép đầu tư dự án nâng cấp hiện đại hóa hệ thống thông tin tín hiệu đường sắt bằng nguồn vốn đầu tư trung hạn.

- Đối với các công trình quá niên hạn sử dụng đề nghị Bộ Giao thông vận tải cho thực hiện các dự án đầu tư mới để sửa chữa, cải tạo, nâng cấp. (Ví dụ: thực hiện các công trình sửa chữa cải tạo tín hiệu cánh thành tín hiệu đèn màu, sửa chữa hệ thống cáp quang thông tin tín hiệu,...)

#### **15. Về quá trình triển khai thực hiện Quyết định 358/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ:**

- Bộ GTVT bố trí nguồn kinh phí để triển khai thực hiện Quyết định số 358/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ và Kế hoạch của địa phương đã ban hành.

#### **16. Về Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS**

- Cho phép Tổng công ty ĐSVN áp dụng các quy định pháp lý trước Nghị định 46 để thực hiện hoạt động cho thuê tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư (Quyết định 1129; Quyết định 84) trong thời gian chuyển tiếp từ ngày Nghị định 46 có hiệu lực đến khi Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia được phê duyệt và có hiệu lực thi hành.

- Phê duyệt Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS, trong nội dung Đề án có giao nhiệm vụ cho các cơ quan chức năng bổ sung, hoàn thiện các văn bản pháp luật hướng dẫn để doanh nghiệp thực hiện được việc khai thác tài sản theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và Nghị định 46 khi doanh nghiệp được giao quản lý tài sản.

- Bổ sung, sửa đổi Điều 4 của Nghị định 46 để phù hợp với thực tế triển khai phân loại tài sản KCHTĐS trực tiếp và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu làm cơ sở để xác định phí và giá sử dụng KCHTĐS phù hợp với quy định của Luật đường sắt 2017.

- Bổ sung, sửa đổi Điều 18 Nghị định 46/2018/NĐ-CP để phù hợp với quy định tại điểm d khoản 1 Điều 99 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công theo hướng: *“Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS quản lý số tiền thu được từ khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia, chi trả các chi phí có liên quan, trả nợ vốn vay, vốn huy động (nếu có), thực hiện nghĩa vụ tài chính với Nhà nước theo quy định của pháp luật, phần còn lại được nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước”*.

- Bổ sung, sửa đổi Điều 26 Nghị định 46/2018/NĐ-CP để phù hợp với quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 99 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công theo hướng: *“Cơ quan được giao quản lý tài sản quản lý số tiền thu được từ xử tài sản KCHTĐS quốc gia, chi trả các chi phí có liên quan, trả nợ vốn vay, vốn huy động (nếu có), phần còn lại được nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước”*.