

Số: 3039 /BGTVT-PC

Hà Nội, ngày 29 tháng 03 năm 2023

V/v tổng kết đánh giá việc thực hiện Luật
Đường sắt và tham gia ý kiến đối với dự
thảo báo cáo tổng kết Luật Đường sắt.

Kính gửi :

- Các Vụ thuộc Bộ;
- Văn phòng Bộ, Thanh tra Bộ;
- Các Cục thuộc Bộ;
- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
- Ban Quản lý dự án đường sắt;
- Trung tâm Công nghệ thông tin Bộ GTVT.

Thực hiện Quyết định số 2114/QĐ-TTg ngày 16/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ về ban hành Kế hoạch thực hiện Kết luận số 19-KL/TW của Bộ Chính trị và Đề án định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV, Quyết định số 1814/QĐ-BGTVT ngày 30/12/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) về ban hành Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2023 của Bộ, Bộ GTVT đã triển khai tổng kết, đánh giá tình hình triển khai, thực hiện Luật và xây dựng dự thảo Báo cáo Tổng kết Luật Đường sắt năm 2017. Để có cơ sở hoàn thiện dự thảo Báo cáo, Bộ GTVT đề nghị các cơ quan, đơn vị:

1. Tổng kết, đánh giá việc triển khai, thực hiện Luật Đường sắt năm 2017 trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ của các cơ quan, đơn vị; đề xuất, kiến nghị bổ sung (nếu có).

2. Tham gia ý kiến đối với dự thảo Báo cáo tổng kết 04 năm thực hiện Luật Đường sắt của Bộ GTVT (gửi kèm theo).

Văn bản tổng kết đánh giá việc triển khai, thực hiện Luật Đường sắt và ý kiến góp ý đối với dự thảo Báo cáo tổng kết của Quý cơ quan, đơn vị đề nghị gửi về Bộ GTVT (qua Vụ Pháp chế) trước ngày **10/4/2023** (bằng văn bản và thư điện tử thuyle@mt.gov.vn) để tổng hợp, hoàn thiện dự thảo Báo cáo Tổng kết Luật.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- TTr Nguyễn Danh Huy (để b/c);
- Trung tâm CNTT (để đăng tải);
- Lưu: VT, PC.

**TL. BỘ TRƯỞNG
VỤ TRƯỞNG VỤ PHÁP CHẾ**



Trịnh Thị Hằng Nga

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BÁO CÁO

**TỔNG KẾT 04 NĂM THỰC HIỆN
LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017**

Hà Nội, tháng 3/2023

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
Phần thứ nhất.....	2
KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017.....	2
I. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017	2
1. Công tác xây dựng văn bản quy định chi tiết hướng dẫn thi hành Luật ..	2
2. Công tác tuyên truyền, phổ biến Luật Đường sắt và các văn bản quy định chi tiết hướng dẫn thi hành	2
3. Công tác thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật và xử lý vi phạm hành chính	3
II. KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017	4
1. Công tác QLNN về đường sắt	4
2. Kết cấu hạ tầng đường sắt	10
3. Công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt	14
4. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu	17
5. Kinh doanh đường sắt.....	17
6. Về phát triển nguồn nhân lực.....	19
Phần thứ hai.....	20
CÁC KHÓ KHĂN, TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI THI HÀNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017	20
I. CÁC KHÓ KHĂN, TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI THI HÀNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017.....	20
1. Về chính sách phát triển đường sắt.....	20
2. Về khoa học công nghệ và môi trường.....	22
3. Về kết cấu hạ tầng đường sắt	23
4. Về công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt	30
5. Về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu	33
6. Về đường sắt đô thị	34
7. Về đường sắt tốc độ cao	35
II. NGUYÊN NHÂN TỒN TẠI, BẤT CẬP	36
1. Nguyên nhân khách quan.....	36
2. Nguyên nhân chủ quan.....	36
Phần thứ ba	38

KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017.....	38
I. KINH NGHIỆM QUỐC TẾ	38
1. Luật Đường sắt của một số nước	38
2. Kinh nghiệm về quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt	39
2.1 Kinh nghiệm về mô hình quản lý, đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư.....	39
2.2. Kinh nghiệm về nhượng quyền khai thác KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư.....	39
2.3. Kinh nghiệm về huy động vốn đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt theo hình thức PPP	39
2.4. Kinh nghiệm về quản lý, vận dụng đầu máy toa xe:	39
3. Kinh nghiệm về đầu tư Đường sắt tốc độ cao:	39
II. ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017	42
1. Quan điểm, mục tiêu	42
2. Định hướng sửa đổi, bổ sung.....	43
KẾT LUẬN	50

BÁO CÁO
Tổng kết 04 năm thực hiện Luật Đường sắt 2017

MỞ ĐẦU

Luật Đường sắt số 16/2017/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV thông qua tại kỳ họp thứ 3 ngày 16 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2018 (sau đây gọi là Luật Đường sắt 2017); Luật đã được sửa đổi, bổ sung bằng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20 tháng 11 năm 2018 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2019. Đây là văn bản pháp lý quan trọng đã thể chế hoá kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước đối với mọi hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Để triển khai Luật Đường sắt 2017, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp cùng các bộ, ngành liên quan xây dựng, ban hành hoặc trình cơ quan có thẩm quyền ban hành hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành.

Luật Đường sắt 2017 đã có các quy định mới để phù hợp với yêu cầu phát triển của lĩnh vực đường sắt như: Xác định rõ vai trò chủ đạo của giao thông vận tải đường sắt trong hệ thống giao thông vận tải cả nước; vai trò của Nhà nước trong việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; tạo mọi điều kiện thuận lợi và các cơ chế chính sách, ưu đãi hỗ trợ hơn nữa cho các tổ chức, cá nhân kinh doanh đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt; thu hút mọi nguồn lực tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt, công nghiệp đường sắt; xác định rõ hơn nữa vai trò, trách nhiệm của từng cơ quan, tổ chức, cá nhân trong hoạt động: đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý đất dành cho đường sắt; tạo cơ sở pháp lý quan trọng chuẩn bị cho việc phát triển đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. Đồng thời, đáp ứng việc triển khai thực hiện yêu cầu của Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 đề ra; nâng cao hiệu lực, hiệu quả của công tác quản lý nhà nước và hiệu quả kinh doanh, quản trị doanh nghiệp của doanh nghiệp đường sắt hiện nay.

Thực hiện Quyết định số 2158/QĐ-BGTVT ngày 17 tháng 12 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành Chương trình xây dựng văn bản QPPL năm 2022 của Bộ GTVT, Cục ĐSVN đã tổ chức triển khai, tiến hành khảo sát, rà soát, đánh giá thực tiễn áp dụng và thi hành Luật Đường sắt trong 04 năm (từ năm 2018 đến năm 2022); nghiên cứu, tiếp thu các ý kiến góp ý để đề xuất định hướng sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt 2017 khi được cấp có thẩm quyền chấp thuận việc xây dựng dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đường sắt.

Phần thứ nhất

KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017

I. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017

1. Công tác xây dựng văn bản quy định chi tiết hướng dẫn thi hành Luật

Thực thi Luật Đường sắt 2017, Bộ GTVT đã chủ trì, phối hợp cùng các cơ quan, đơn vị liên quan xây dựng, ban hành hoặc trình cơ quan có thẩm quyền ban hành hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật (QPPL) hướng dẫn thi hành Luật: Chính phủ đã ban hành 03 Nghị định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (GTVT) ban hành 21 Thông tư, Bộ trưởng Bộ Y tế ban hành 01 Thông tư, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành 01 Thông tư (*Chi tiết tại Phụ lục số 01*).

Các văn bản QPPL này bước đầu đã có hiệu quả trong việc điều chỉnh các hoạt động đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt. Đồng thời, các văn bản này đã hoàn thiện bộ khung pháp lý phục vụ cho công tác quản lý nhà nước (QLNN) trong lĩnh vực đường sắt.

2. Công tác tuyên truyền, phổ biến Luật Đường sắt và các văn bản quy định chi tiết hướng dẫn thi hành

Để Luật Đường sắt 2017 và các văn bản quy định chi tiết thi hành Luật đi vào cuộc sống, Bộ GTVT luôn chú trọng công tác tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật rộng rãi, có chiều sâu để pháp luật đi vào cuộc sống, bằng các hình thức thiết thực như: Tổ chức các hội nghị tuyên truyền, phổ biến Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn thi hành ở cả 3 miền Bắc, Trung, Nam; mở các lớp tập huấn tại từng khu vực có sự tham gia của nhiều cơ quan, doanh nghiệp, trường học theo yêu cầu. Đã có 49 hội nghị tuyên truyền các quy định của pháp luật về giao thông đường sắt, tập huấn về pháp luật đường sắt tại các khu vực với số lượng 29.122 lượt người tham dự, trong đó có đại diện của các cơ quan chức năng liên quan, doanh nghiệp và hiệp hội. Hàng năm, Bộ GTVT đã tổ chức in ấn, phát hành hàng chục nghìn tờ rơi và tổ chức các cuộc thi tìm hiểu pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường sắt (TTATGTĐS) tới các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đường sắt.

Qua công tác tuyên truyền, cán bộ, công nhân viên, người lao động thuộc các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, người dân và hành khách đi tàu được tiếp cận với các quy định của pháp luật về đường sắt, giúp mọi đối tượng hiểu và chấp hành tốt pháp luật của Nhà nước, hạn chế các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt, góp phần bảo đảm TTATGTĐS.

Ngoài ra, mọi thông tin, văn bản QPPL mới về đường sắt đều được thông báo tới các tổ chức liên quan và đăng tải trên Cổng thông tin điện tử của Bộ GTVT, Cục Đường sắt Việt Nam (ĐSVN) góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước tiếp cận, xúc tiến hợp tác, đầu tư kinh doanh.

3. Công tác thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật và xử lý vi phạm hành chính

Công tác thanh tra, kiểm tra được tiến hành toàn diện, thường xuyên, ở mọi cấp, mọi đối tượng quản lý, góp phần quan trọng vào việc nâng cao ý thức trách nhiệm tuân thủ pháp luật về đường sắt. Từ năm 2018 đến nay, trong lĩnh vực đường sắt, các cơ quan, đơn vị đã thực hiện 66 cuộc thanh tra (*trong đó, 28 cuộc thanh tra theo đoàn, 38 cuộc thanh tra độc lập*) và 3.754 cuộc kiểm tra; phát hiện 2.299 hành vi vi phạm, xử phạt và nộp kho bạc nhà nước 1.848.830.000 đồng (*Một tỉ tám trăm bốn mươi tám triệu tám ba mươi nghìn đồng*).

Công tác kiểm tra việc thực hiện theo dõi thi hành pháp luật về đường sắt được thực hiện thường xuyên trên tất cả lĩnh vực: kết cấu hạ tầng đường sắt (KCHTĐS), phương tiện giao thông đường sắt, nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu (NVĐSTTPVCT), tín hiệu, quy tắc giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn GTVT đường sắt, kinh doanh đường sắt, đường sắt đô thị, quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

4. Công tác cải cách thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh và chế độ báo cáo

Trong quá trình xây dựng mới các văn bản QPPL hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 2017 có các thủ tục hành chính (TTHC), cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiến hành đánh giá đầy đủ tác động của TTHC về sự cần thiết, tính hợp hiến, hợp pháp và chi phí thực hiện. Theo đó, đã cắt giảm, đơn giản hóa các TTHC và các điều kiện kinh doanh như sau:

- Đối với TTHC: Bãi bỏ 06/20 TTHC (chiếm 35%), đơn giản hóa 07/20 TTHC (chiếm 35%), phát sinh 04 TTHC. Như vậy, trong lĩnh vực đường sắt hiện nay có 18 TTHC. Trong đó có 02 TTHC thuộc thẩm quyền của Chính phủ, 04 TTHC thuộc thẩm quyền của Bộ GTVT và 12 TTHC thuộc thẩm quyền của Cục ĐSVN.

- Đối với các điều kiện kinh doanh: Cắt giảm 05/08 ngành nghề kinh doanh có điều kiện (đạt 62,5%); tương ứng với mỗi ngành nghề kinh doanh có điều kiện đã cắt giảm 37/45 điều kiện kinh doanh (đạt 82,2%).

- Đối với chế độ báo cáo: Đã chuẩn hoá, đơn giản hoá 05/10 chế độ báo cáo định kỳ theo quy định.

(Chi tiết tại Phụ lục 02)

Ngoài ra, triển khai thực hiện Nghị quyết 68/NQ-CP và Quyết định số 1977/QĐ-TTg ngày 24/11/2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Phương án cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ GTVT, trong lĩnh vực đường sắt đã tiếp tục đơn giản hoá, cắt giảm 08 quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh.

Sau hơn 04 năm triển khai thực hiện, các quy định về TTHC, điều kiện kinh doanh và chế độ báo cáo đang được các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực đường sắt thực hiện ổn định, hiệu quả.

II. KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017

1. Công tác QLNN về đường sắt

1.1. Công tác quy hoạch đường sắt

Thực hiện Luật Đường sắt 2017 và Luật Quy hoạch 2017, Bộ GTVT đã tổ chức lập và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050¹. Quy hoạch phát triển GTVT đường sắt nêu trên đã được công bố theo quy định và các quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành đang được Bộ GTVT tổ chức nghiên cứu.

Về quy hoạch đường sắt đô thị: Tại TP Hà Nội và TP Hồ Chí Minh đã hoàn thành quy hoạch mạng lưới đường sắt đô thị hiện đại. Theo đó, TP Hà Nội đã quy hoạch 10 tuyến đường sắt đô thị với tổng chiều dài 417,8 km; TP Hồ Chí Minh quy hoạch 08 tuyến xuyên tâm và vành khuyên nối các trung tâm chính của Thành phố, kết nối với các đô thị vệ tinh trong Vùng (Thủ Dầu Một, Biên Hòa, Tân An...) với tổng chiều dài 228,1 km.

Nhìn chung, các quy định về quy hoạch phát triển GTVT đường sắt được triển khai đúng quy định và đầy đủ.

1.2. Chính sách phát triển đường sắt

Với lợi thế của GTVT đường sắt so với các loại hình vận tải khác như: Vận tải đường dài với khối lượng lớn, ổn định, thân thiện, an toàn, ít gây ô nhiễm môi trường, tiết kiệm đất, thích hợp với đại đa số các tầng lớp dân cư, vận tải đường sắt ngày càng trở nên thiết yếu đối với sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước. Kinh nghiệm của các nước phát triển trên thế giới tập trung ưu tiên phát triển đường sắt trước vì đây là hệ thống vận tải có nhiều ưu điểm vượt trội so với các phương thức GTVT khác, góp phần tích cực phát triển kinh tế vùng, kết nối các vùng đô thị mà đường sắt đi qua.

Luật Đường sắt 2017 đã quy định khá đầy đủ về chính sách phát triển đường sắt như: Ưu tiên nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị để đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống vận tải cả nước; khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện để đầu tư, kinh doanh đường sắt; ưu tiên phân bổ ngân sách nhà nước... (Điều 5); xác định kinh doanh KCHT đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị và công nghiệp đường sắt là ngành, nghề ưu đãi đầu tư; giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất xây dựng KCHTĐS quốc gia, đường sắt đô thị; miễn tiền thuê đất đối với đất xây dựng KCHTĐS chuyên dùng, công trình công nghiệp đường sắt; được hưởng ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế xuất nhập khẩu máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế... (Điều 6).

Đến nay, sau hơn 04 năm thực hiện các quy định này, GTVT đường sắt đã duy trì hoạt động ổn định, an toàn và hiệu quả.

Những kết quả đạt được:

a) Về ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt

Một số doanh nghiệp đã được hưởng lợi từ chính sách về miễn tiền thuê

¹Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ

đất: Theo báo cáo của Tập đoàn Than - Khoáng sản Việt Nam², đến nay Công ty than Núi Hồng đã được miễn tiền thuê đất; Công ty tuyển than Cửa Ông và Công ty kho vận Đá Bạc đang làm việc với cơ quan thuê của địa phương để được hưởng chính sách này; Công ty Cổ phần xe lửa Dĩ An đã được miễn tiền thuê đất.

Trong biểu thuế xuất nhập khẩu ban hành hằng năm đều quy định mức thuế nhập khẩu ưu đãi bằng “0” đối với các hàng hoá: Đầu máy, các phương tiện di chuyển trên đường sắt hoặc đường tàu điện và các bộ phận của chúng; các bộ phận cố định và ghép đường ray xe lửa hoặc tàu điện và bộ phận của chúng; thiết bị tín hiệu giao thông bằng cơ khí (kể cả cơ điện) các loại³.

b) Về công tác huy động các nguồn vốn

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước:

+ Giai đoạn 2016-2020: Nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường sắt quốc gia trong tổng thể nguồn vốn được bố trí qua Bộ GTVT là 18.657/227.841 tỷ đồng (chiếm khoảng 8,19%); nguồn vốn sự nghiệp kinh tế hàng năm dành cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt là 13.267 tỷ đồng.

+ Giai đoạn 2021-2025: Nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường sắt quốc gia trong tổng thể nguồn vốn được bố trí qua Bộ GTVT là 15.467/272.709 tỷ đồng (chiếm khoảng 4,73%), trong đó: các dự án chuyển tiếp giai đoạn trước 11.662 tỷ đồng; các dự án khởi công mới thực hiện đầu tư là 3.222 tỷ đồng; các dự án khởi công mới chuẩn bị đầu tư là 583 tỷ đồng); nguồn vốn sự nghiệp kinh tế năm 2021, 2022, 2023 dành cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt lần lượt là 2.822 tỷ đồng, 3.000 tỷ đồng và 3.450 tỷ đồng.

- Nguồn vốn của doanh nghiệp (Tổng công ty ĐSVN): nguồn vốn này chủ yếu dùng cho việc đầu tư phương tiện, thiết bị vận tải (đầu máy, toa xe...). Theo báo cáo của Tổng công ty ĐSVN vốn tự huy động giai đoạn 2016-2020 là 1.989,8 triệu đồng.

- Nguồn vốn xã hội hóa: Giai đoạn 2016-2020 đã thu hút được 43,217 tỷ đồng để đầu tư vào bãi hàng tại các ga Yên Viên, Đông Anh và 1.302 tỷ đồng để thực hiện dự án nâng tỉnh không cầu Bình Lợi nhằm hạn chế tai nạn giao thông và nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa khu vực tỉnh Bình Dương và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về nguồn vốn đầu tư cho các dự án đường sắt đô thị: nguồn vốn đầu tư cho các dự án đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội là 36.602 tỷ đồng với 04 dự án (tuyến số 1: 2.254 tỷ đồng, tuyến số 2: 977 tỷ đồng, tuyến số 2A: 16.310 tỷ đồng và tuyến số 3: 17.041 tỷ đồng) và Thành phố Hồ Chí Minh là 29.408 tỷ đồng với 02 dự án (tuyến số 1: 23.684 tỷ đồng; tuyến số 2: 5.544 tỷ đồng).

² Văn bản số 757/TKV-CV ngày 02/3/2022.

³ Chương 86 Biểu thuế xuất nhập khẩu hằng năm.

Như vậy, về huy động nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt được cụ thể hóa trong các Chiến lược, Quy hoạch rất lớn, nhưng thực tế khả năng cân đối bố trí từ ngân sách nhà nước rất thấp; các cơ chế ưu đãi để huy động vốn đã được luật hóa (Điều 6 Luật Đường sắt 2017) nhưng thực tế không triển khai được.

1.3. Hợp tác quốc tế, khoa học công nghệ, môi trường, chuyển đổi số

1.3.1. Về hợp tác quốc tế và khoa học công nghệ

a) Về kết nối đường sắt khu vực và quốc tế:

Hiện nay, đường sắt Việt Nam vẫn đang duy trì kết nối với đường sắt Trung Quốc tại hai cửa khẩu Đồng Đăng và Lào Cai; tổ chức vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt giữa Việt Nam - Trung Quốc và quá cảnh từ Trung Quốc đến các nước trong khối OSZD. Hàng năm, Bộ GTVT duy trì thực hiện ký kết Nghị định thư hội nghị đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc để đường sắt hai nước thống nhất các biện pháp tổ chức chạy tàu liên vận quốc tế an toàn, thuận tiện, hiệu quả.

Chính phủ đã ký thỏa thuận với Chính phủ Lào về xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Vũng Áng - Viêng Chăn để làm cơ sở hai bên xúc tiến đầu tư xây dựng tuyến đường sắt này; tiếp nhận hỗ trợ kỹ thuật của Chính phủ Trung Quốc lập quy hoạch tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng. Bộ GTVT Việt Nam và Bộ Giao thông Công chính Campuchia đã ký biên bản thỏa thuận xem xét, nghiên cứu tuyến đường sắt kết nối Tp. Hồ Chí Minh - Phnompenh qua cửa khẩu Mộc Bài.

b) Về mở rộng, thúc đẩy các mối quan hệ với các tổ chức quốc tế:

Bộ GTVT luôn chủ động, tích cực trong các mối quan hệ với Hiệp hội Đường sắt Tiểu vùng Mê Công mở rộng (GMRA), Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), Cơ quan Hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA), Hiệp hội đường sắt quốc tế (UIC)... và các công ty đường sắt trên thế giới, như: Công ty Đường sắt Đông Nhật Bản, Công ty Đường sắt Tây Nhật Bản, Công ty Đường sắt Trung Nhật Bản, Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc... nhằm tìm kiếm sự hỗ trợ trong việc đào tạo, nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ, tiếp thu kinh nghiệm phát triển đường sắt, tiếp cận khoa học công nghệ tiên tiến.

Quá trình triển khai thực hiện công tác hợp tác quốc tế trong lĩnh vực đường sắt, Bộ GTVT luôn tuân thủ đảm bảo chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ và lợi ích quốc gia; đáp ứng yêu cầu về hội nhập quốc tế; tuân thủ các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

c) Về nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực:

Từ năm 2018-2020, Bộ GTVT đã phối hợp với KOICA thực hiện Dự án đối tác trao đổi kinh nghiệm phát triển lĩnh vực GTVT, sử dụng nguồn vốn ODA không hoàn lại của Hàn Quốc (DEEP). Dự án đã tổ chức đào tạo tại Việt Nam và Hàn Quốc được 356 lượt người (252 lượt người đào tạo tại Việt Nam và 104 lượt người đào tạo tại Hàn Quốc) thuộc các doanh nghiệp, cơ quan QLNN liên quan đến lĩnh vực đường sắt; đồng thời đã tiếp nhận kết quả nghiên cứu của

dự án đầu tư tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu theo hình thức PPP; tiếp nhận kinh nghiệm quản lý, đầu tư, bảo trì KCHTĐS tại Hàn Quốc làm cơ sở nghiên cứu áp dụng cho ĐSVN. Tổng công ty ĐSVN được giao thực hiện và quản lý 02 dự án Hỗ trợ kỹ thuật sử dụng vốn ODA, gồm: Dự án “Tăng cường năng lực đào tạo đường sắt đô thị cho Trường Cao đẳng Đường sắt” bằng nguồn vốn của Chính phủ Nhật Bản và dự án “Nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt tại Việt Nam” bằng nguồn vốn của Chính phủ Hàn Quốc.

Từ năm 2021 đến nay, Bộ GTVT, Cục ĐSVN đang tiếp nhận dự án xây dựng hệ thống thông tin quản lý KCHTĐS quốc gia bằng nguồn vốn viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Úc.

d) Về công tác xây dựng quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật

Đối với đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng: đã ban hành và công bố 05 quy chuẩn kỹ thuật; 35 Tiêu chuẩn Việt Nam; 12 Tiêu chuẩn cơ sở. Các quy chuẩn, tiêu chuẩn này đã cơ bản đáp ứng được yêu cầu cho các hoạt động xây dựng và bảo trì KCHTĐS.

Đối với đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC): Bộ GTVT đang nghiên cứu, tìm hiểu kinh nghiệm về hệ thống tiêu chuẩn ĐSTĐC trên thế giới để định hướng xây dựng hệ thống tiêu chuẩn ĐSTĐC phù hợp với điều kiện Việt Nam. Đến nay đã ban hành và công bố 02 Tiêu chuẩn Việt Nam về đường sắt tốc độ cao⁴.

Đối với đường sắt đô thị: đã ban hành và công bố 01 quy chuẩn kỹ thuật⁵; 03 Tiêu chuẩn Việt Nam⁶.

(Chi tiết tại Phụ lục 03)

1.3.2. Về lĩnh vực môi trường

Sau khi Luật Đường sắt có hiệu lực thi hành, việc thực thi pháp luật về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực đường sắt cơ bản được thực hiện nghiêm túc, đầy đủ và đạt được những kết quả sau:

- Tình trạng xả chất thải không bảo đảm vệ sinh môi trường lên đường sắt đã được kiểm soát, không còn tình trạng xả chất thải vệ sinh chưa qua xử lý xuống đường sắt. Hiện nay 100% toa xe khách đóng mới đều được lắp đặt thiết bị vệ sinh tự hoại.

- 100% các Quy hoạch đã thực hiện lập Đánh giá môi trường chiến lược theo quy định của pháp luật hiện hành.

- 100% phương tiện giao thông đường sắt tham gia giao thông được đăng kiểm bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, có Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt hoặc Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn

⁴ (1) Tiêu chuẩn quốc gia về Ứng dụng đường sắt – Thiết bị gom điện – Đặc tính kỹ thuật và phương pháp thử – Phần 1: Thiết bị gom điện trên các phương tiện đường sắt tốc độ cao; (2) Tiêu chuẩn quốc gia về thiết kế đường sắt tốc độ cao – Phần I tham số thiết kế tuyến đường.

⁵ QCVN 08:2018/BXD - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình tàu điện ngầm.

⁶ (1) Tiêu chuẩn quốc gia về Hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị – Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng; (2) Tiêu chuẩn quốc gia về Ứng dụng đường sắt – Thiết bị gom điện – Đặc tính kỹ thuật và phương pháp thử – Phần 2: Thiết bị gom điện trên các phương tiện đường sắt đô thị và đường sắt nhẹ; (3) Tiêu chuẩn quốc gia về Ứng dụng đường sắt – Hệ thống đường sắt đô thị tự động (AUGT) – Các yêu cầu an toàn.

kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt do cơ quan có thẩm quyền cấp còn hiệu lực theo quy định tại điểm a, điểm c Khoản 1 Điều 30 Luật Đường sắt.

- Các quy định về điều kiện nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt (Điều 34); vận tải hàng nguy hiểm (Điều 62); vận tải động vật sống (Điều 63) và vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia (Điều 64) được thực hiện đầy đủ, nghiêm túc.

1.3.3. Về chuyển đổi số

Thực hiện chiến lược chuyển đổi số quốc gia, Bộ GTVT đang giao cho Cục ĐSVN triển khai thực hiện các dự án công nghệ thông tin phục vụ công tác QLNN trong lĩnh vực đường sắt, gồm:

- Dự án xây dựng hệ thống thông tin quản lý phương tiện, người điều khiển, vận tải, an toàn đường sắt.

- Dự án xây dựng hệ thống thông tin quản lý KCHTĐS quốc gia.

Hiện nay, trong lĩnh vực đường sắt có 12/18 TTHC đã được nâng cấp dịch vụ công mức độ 4 và 6/18 dịch vụ công mức độ 2.

1.4. Đảm bảo trật tự ATGTĐS

1.4.1. Về an toàn giao thông đường sắt

Bộ GTVT, Cục ĐSVN đã phối hợp tốt với các cấp chính quyền địa phương trong việc đảm bảo ATGTĐS tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt, chỉ đạo các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt thực hiện nghiêm biện pháp đảm bảo ATGTĐS thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp. Bộ GTVT, Cục ĐSVN đã chủ trì phối hợp với các cấp chính quyền địa phương rà soát, thống kê, phân loại lỗi đi tự mở và quyết liệt thực hiện nhiều giải pháp nên thời gian qua ATGTĐS đã có chuyển biến tích cực.

Trong giai đoạn 2018-2021 số vụ tai nạn giao thông đường sắt đã giảm rõ rệt, năm sau thấp hơn năm trước trên cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết, số người bị thương. Tuy nhiên, năm 2022 tình hình TNGTĐS tăng trên cả 3 tiêu chí, nguyên nhân là do các năm 2020, 2021 dịch bệnh COVID-19 diễn biến phức tạp, nhiều địa phương thực hiện biện pháp phong tỏa, giãn cách, hạn chế sự đi lại của người dân, do đó TNGTĐS các năm này đã giảm sâu⁷.

Bảng thống kê tình hình tai nạn GTĐS từ năm 2018-2022

TT	Năm	Số vụ TNGTĐS					Số người chết	Số người bị thương
		Tổng số	Đặc biệt nghiêm trọng	Rất nghiêm trọng	Nghiêm trọng	Ít nghiêm trọng		
1	2018	277	2	2	112	161	125	129
2	2019	257	1	3	108	145	112	142

⁷Tình hình tai nạn giao thông đường sắt từ năm 2018-2022: Năm 2019: Giảm 24 vụ (8,66%), giảm 13 người chết (10,4%); tăng 13 người bị thương (13%) so với năm 2018; Năm 2020: Giảm 66 vụ (8,66%), giảm 40 người chết (35,71%) và 66 người bị thương (46,48%) so với năm 2019; Năm 2021: Giảm 38 vụ (20,32%), giảm 5 người chết (6,94%) và 7 người bị thương (9,21%) so với năm 2020; Năm 2022: Tăng 64 vụ (30,04%), tăng 5 người chết (19,28%) và tăng 34 người bị thương (26,15%) so với năm 2021.

TT	Năm	Số vụ TNGTĐS					Số người chết	Số người bị thương
		Tổng số	Đặc biệt nghiêm trọng	Rất nghiêm trọng	Nghiêm trọng	Ít nghiêm trọng		
3	2020	187	0	1	70	116	72	76
4	2021	149	0	2	67	80	67	96
5	2022	213	0	1	81	131	83	130

1.4.2. Về đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt

Trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt (HLATGTĐS) trong 04 năm qua tiếp tục được duy trì và cải thiện. Ngoài việc thực hiện trách nhiệm của từng chủ thể trong công tác đảm bảo trật tự ATGTĐS mà Luật Đường sắt 2017 đã quy định, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 phê duyệt Đề án đảm bảo trật tự HLATGTĐS và xử lý dứt điểm lỗi đi tự mở (LĐTM) qua đường sắt. Đến nay, đã hoàn thành việc lập hồ sơ chi tiết và tổ chức quản lý vị trí nguy hiểm, LĐTM; có 32/34 tỉnh thành đã xây dựng kế hoạch, lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ LĐTM tại các địa phương.

Từ năm 2018 đến năm 2022 đã thực hiện xóa bỏ 581/4093 (đạt 14,19%) LĐTM trên địa bàn khu vực đông dân cư thuộc các khu đoạn đường sắt có tốc độ và mật độ chạy tàu cao, các LĐTM là các vị trí nguy hiểm tại các khu vực tiềm ẩn nguy cơ cao về TNGTĐS; không để phát sinh LĐTM trên các tuyến đường sắt; đã thực hiện rào thu hẹp 1448/1.879 vị trí cần thu hẹp chiều rộng LĐTM xuống dưới 3m đối với toàn bộ các LĐTM có chiều rộng trên 3m (đạt 77%); cấm biển Chú ý tàu hỏa: 2997/3.512 (đạt 85,33%); cảnh giới: 378/600 (đạt 63%); xây dựng 8.587md đường gom và 5.710md hàng rào ngăn cách giữa đường bộ - đường sắt; xây dựng đường ngang 0/297 đường, xây dựng hầm chui 2/149 hầm (đạt 1,34%).

Nhìn chung, công tác giảm, thu hẹp, xóa bỏ LĐTM trên các tuyến đường sắt đã được chính quyền các địa phương quan tâm. Đa số các LĐTM nguy hiểm đã được cấm biển cảnh báo “chú ý tàu hỏa”, thu hẹp bề rộng lối đi, tổ chức cảnh giới ATGT...; một số địa phương đã chủ động đầu tư kinh phí rào đóng xóa bỏ các LĐTM nguy hiểm, duy trì cảnh giới ATGT, hỗ trợ giải phóng mặt bằng cho các dự án xây dựng hệ thống đường gom, hàng rào cách ly dọc đường sắt giúp việc đi lại của nhân dân được thuận lợi, an toàn.

Bảng thống kê tình hình xóa bỏ lỗi đi tự mở từ năm 2018-2022

TT	Năm	Số lượng lỗi đi tự mở	Số lượng lỗi đi tự mở giảm so với năm trước	Tỉ lệ %
2	2018	4093		
3	2019	4022	71	1,73
4	2020	3882	140	3,48
5	2021	3805	77	1,98
6	2022	3512	293	7,7
	Tổng cộng		581	

2. Kết cấu hạ tầng đường sắt

2.1. Phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt

2.1.1. Đối với đường sắt quốc gia

Đường sắt quốc gia đi qua 34 tỉnh/thành phố, gồm 7 tuyến chính: Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long và một số tuyến nhánh gồm: Bắc Hồng - Văn Điển, Phủ Lý - Thịnh Châu, Cầu Giát - Nghĩa Đàn, Diêu Trì - Quy Nhơn, Bình Thuận - Phan Thiết, Phố Lu - Xuân Giao, Mai Pha - Na Dương, Chí Linh - Phả Lại, Đà Lạt - Trại Mát. Tổng chiều dài là 3.143 km, 297 ga, 03 loại là khổ đường: khổ 1.000 mm (chiếm 85%), khổ 1.435 mm (chiếm 6%), khổ đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm (chiếm 9%). Mật độ đường sắt đạt khoảng 7,9 km/1000 km². Mạng đường sắt kết nối quốc tế với Trung Quốc tại Đồng Đăng (tuyến Hà Nội - Đồng Đăng) và tại Lào Cai (tuyến Hà Nội - Lào Cai).

Chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt thấp, 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 giữa đường bộ và đường sắt...), tốc độ chạy tàu hạn chế, năng lực thông qua thấp, tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Chưa có sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác; một số khu vực kinh tế quan trọng như Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên chưa có đường sắt; hệ thống đường sắt nối vào khu vực cảng biển còn hạn chế (một số nhánh đường sắt kết nối với các cảng biển, cảng sông trước đây đã bị tháo dỡ như cảng: Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Sài Gòn....).

Hệ thống ga phần lớn có quy mô nhỏ, hạ tầng cũ, chỉ có từ 2 đường đến 3 đường, chiều dài đường ga ngắn, gây khó khăn cho khai thác vận tải. Phần lớn nhà ga, kho ga là cấp IV, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, trang bị nội thất sơ sài. 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 m²). Số lượng ga nằm ở các thành phố lớn, có lợi thế thương mại không nhiều. Số tài sản thực sự có thể khai thác kinh doanh dịch vụ giá trị gia tăng chỉ đảm bảo sử dụng vào mục đích chính là phục vụ trực tiếp việc chạy tàu.

Kho ga, bãi hàng chủ yếu đã đầu tư từ nhiều năm trước, do vậy bị xuống cấp không bảo đảm yêu cầu tập kết, bảo quản hàng hóa; không có kho nào đạt tiêu chuẩn để lưu trữ, bảo quản các mặt hàng tươi sống, hàng hóa có giá trị cao.

Từ khi Luật Đường sắt 2017 có hiệu lực, chưa có kilomet đường sắt quốc gia nào được xây dựng thêm.

2.1.2. Đối với đường sắt đô thị

Hiện nay trong cả nước chỉ có hai thành phố là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đang đầu tư xây dựng một số tuyến ĐSDT. Và chỉ có duy nhất một tuyến ĐSDT ở Hà Nội được đưa vào khai thác (Tuyến số 2A). Các tuyến đường sắt đô thị áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ khác nhau của mỗi nước cho vay vốn để đầu tư như: Trung Quốc, Pháp, Nhật Bản⁸...

⁸Tuyến Cát Linh - Hà Đông tiêu chuẩn công nghệ Trung Quốc đã hoàn thành xây dựng, lắp đặt thiết bị và đã đưa vào vận hành khai thác; Tuyến Nhổn - ga Hà Nội tiêu chuẩn công nghệ Pháp đang xây dựng và chuẩn bị đưa vào

Mô hình quản lý, đầu tư, xây dựng, khai thác đường sắt đô thị tại 02 thành phố Hà Nội, TP Hồ Chí Minh đã và đang được kiện toàn⁹.

Nhìn chung các tuyến đường sắt đô thị xây dựng đều tuân thủ các quy định của Luật Đường sắt 2017, phù hợp với quy hoạch phát triển địa phương.

2.1.3. Đối với đường sắt chuyên dùng

Đường sắt chuyên dùng do các tổ chức đầu tư, quản lý, khai thác với tổng chiều dài khoảng 258 km phục vụ nhu cầu vận tải riêng của các tổ chức, doanh nghiệp. Hệ thống đường sắt này do các doanh nghiệp đầu tư, kinh doanh, khai thác trong nội bộ để phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Các tuyến đường sắt chuyên dùng đã góp phần quan trọng trong việc vận tải hàng hóa của các doanh nghiệp, giảm áp lực lên vận tải đường bộ ở địa phương. Tuy nhiên, mạng lưới đường sắt chuyên dùng còn hạn chế, chưa phát triển được các tuyến mới kết nối với đường sắt quốc gia.

Bảng thống kê số lượng đường sắt chuyên dùng

TT	Tên doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng	Chiều dài quản lý, khai thác (Km)	Tỉnh/ thành phố
1	Công ty TNHH MTV Apatit Lào Cai	75,08	Lào Cai
2	Công ty Gang thép Thái Nguyên	15,8	Thái Nguyên
3	Công ty than Núi Hồng		
4	Công ty kho vận Đá Bạc	173	Quảng Ninh
5	Công ty tuyển than Cửa Ông		

2.1.4. Đối với đường sắt tốc độ cao

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, từ tháng 11/2017 đến tháng 12/2018, Bộ GTVT đã tổ chức rà soát, hoàn thiện báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và đã có Tờ trình số 1281/TTr-BGTVT ngày 14/02/2019 trình Thủ tướng Chính phủ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi. Hiện nay, Hội đồng thẩm định Nhà nước đang thực hiện công tác thẩm định theo quy định.

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đã đưa ra 4 kịch bản, hiện đang tập trung đánh giá để lựa chọn một trong hai kịch bản:

Kịch bản 1: Xây dựng đường sắt đôi khổ 1.435mm, chiều dài 1.545km, tốc độ thiết kế tối đa 350km/h, tốc độ khai thác 320km/h để vận tải hành khách, đường sắt hiện hữu dành riêng cho vận tải hàng hóa. TMĐT dự kiến khoảng 58,71 tỷ USD. Ưu điểm là đáp ứng tốt nhu cầu vận tải, tạo cân bằng giữa các phương thức vận tải trên hành lang Bắc - Nam; hình thành tuyến đường sắt khai thác riêng vận tải hành khách và hàng hóa; năng lực vận tải lớn; rút ngắn thời gian vận chuyển hành khách; chi phí đầu tư và vận hành khai thác bảo dưỡng

khai thác đoạn trên cao bắt đầu xuất phát từ ga S1 - Nhổn đến ga S8 - Đại học Giao thông vận tải và ngược lại; Tuyến Bến Thành - Suối Tiên tiêu chuẩn, công nghệ Nhật Bản đang xây dựng và chuẩn bị đưa vào khai thác.

⁹Chức năng QLNN về đường sắt đô thị là các Sở GTVT, chủ đầu tư là các Ban QLDS đường sắt đô thị, đơn vị quản lý, khai thác là các doanh nghiệp thuộc UBND thành phố.

thấp. Nhược điểm là chỉ có thể kết nối vận tải hàng hóa bằng khổ 1000mm trên trục Bắc - Nam, các tuyến đường sắt mới đều định hướng xây dựng theo khổ tiêu chuẩn 1435mm nên phải trung chuyển hàng hóa tại các ga đầu mối, không thuận lợi cho vận tải hàng hóa.

Kịch bản 2: Xây dựng đường sắt đôi khổ 1.435mm để vận tải hành khách và hàng hóa, tốc độ khai thác tàu khách tối đa 180km/h, tàu hàng tối đa 120km/h. TMĐT khoảng 64,9 tỷ USD. Ưu điểm là thuận lợi vận tải hàng hóa trên trục Bắc - Nam, kết nối thuận lợi với các tuyến đường sắt khác bằng khổ 1435mm. Nhược điểm của phương án là tính hấp dẫn về hành khách không cao, chi phí đầu tư, vận hành bảo dưỡng lớn (do vận tải thêm hàng hóa); thời gian vận chuyển hành khách dài hơn kịch bản 1.

Tuy nhiên, đây là dự án có quy mô, kinh phí đầu tư rất lớn, tiêu chuẩn kỹ thuật và công nghệ phức tạp, có mức độ ảnh hưởng lớn đến phát triển kinh tế - xã hội đất nước nên cần nghiên cứu, thẩm định, thẩm tra kỹ lưỡng, bảo đảm sự thành công, hiệu quả đầu tư. Sau khi có kết quả thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT hoàn chỉnh Dự án để báo cáo Quốc hội chấp thuận chủ trương đầu tư theo đúng chỉ đạo của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị “về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”: “*Đến năm 2025: Hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam; khởi công các đoạn ưu tiên trong giai đoạn 2026-2030 (Hà Nội-Vinh; Thành phố Hồ Chí Minh-Nha Trang).*”; “*Hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam trước năm 2045*”.

2.2. Quản lý KCHTĐS

2.2.1. Quản lý tài sản KCHTĐS

a) Đối với đường sắt quốc gia

Tài sản KCHTĐS quốc gia gồm tài sản KCHTĐS hiện có và tài sản KCHTĐS được hình thành thông qua các dự án đầu tư bằng nguồn vốn NSNN và các công trình sửa chữa định kỳ bằng nguồn vốn SNKT hoạt động đường sắt. Ngoài ra, tài sản KCHTĐS quốc gia còn bao gồm tài sản được hình thành từ nguồn vốn đầu tư của các doanh nghiệp đường sắt qua các thời kỳ. Các tài sản này hầu hết được xây dựng trên đất dành cho đường sắt, nằm trong hoặc ngoài các khu ga, tồn tại đan xen với các tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư. Tài sản KCHTĐS quốc gia hiện hữu bao gồm nhiều hạng mục công trình phức tạp khó xác định được chính xác giá trị còn lại của tài sản (*Chi tiết tại Phụ lục số 04*).

Từ trước đến nay, theo lịch sử để lại Tổng công ty ĐSVN là đơn vị trực tiếp quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia (thực hiện lập hồ sơ quản lý, kế toán tài sản, bảo trì, khai thác, báo cáo về tài sản...)

Năm 2018, Luật Quản lý tài sản công 2017, 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 có hiệu lực. Theo đó, quy định tài sản KCHTĐS quốc gia phải được giao cho chủ thể quản lý; chủ thể được giao quản lý tài sản có

trách nhiệm thực hiện quản lý, sử dụng và khai thác tài sản theo quy định của Nghị định số 46/2018/NĐ-CP và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan khác.

Căn cứ thực tế tình hình quản lý, sử dụng tài sản KCHTĐS quốc gia và cơ cấu tổ chức, bộ máy, nhân sự hiện tại của Cục ĐSVN, Bộ GTVT đã xây dựng Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý theo hướng giao tài sản KCHTĐS quốc gia cho doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ (Tổng công ty ĐSVN) quản lý không tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp trong một thời kỳ nhất định, trình Thủ tướng xem xét, quyết định¹⁰. Tuy nhiên, đến nay Đề án chưa được phê duyệt cho nên chưa thực hiện việc giao tài sản KCHTĐSQG cho đơn vị quản lý theo Nghị định 46/2018/NĐ-CP, do đó trách nhiệm của các chủ thể trong việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản không rõ ràng.

Hiện nay, trong khi chờ Đề án được phê duyệt, các nội dung về quản lý tài sản đang được thực hiện như sau:

- Một số nội dung công tác quản lý tài sản Tổng công ty ĐSVN đang thực hiện nhưng chưa được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận và chưa có văn bản hướng dẫn: Công tác quản lý hồ sơ, kế toán tài sản KCHTĐS quốc gia.

- Một số nội dung công tác quản lý tài sản Bộ GTVT trình và được Thủ tướng chấp thuận cho Tổng công ty thực hiện: Bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia¹¹; khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia¹²; xử lý vật tư thu hồi từ bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia¹³.

- Một số nội dung công tác quản lý tài sản còn lại chưa giao cho đơn vị nào thực hiện, chưa có hướng dẫn thực hiện như: Xử lý tài sản KCHTĐS quốc gia (xử lý vật tư thu hồi từ các dự án đầu tư, các công việc xử lý tài sản khác); thống kê, báo cáo tài sản...

Như vậy, các nội dung công việc thuộc trách nhiệm của đơn vị quản lý tài sản chưa được hướng dẫn thực hiện đầy đủ và thống nhất, dẫn đến lúng túng trong xử lý các vấn đề phát sinh trong thực tiễn.

b) Đối với đường sắt đô thị

Điều 11 Luật Đường sắt 2017 quy định về tài sản KCHTĐS, theo đó Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản KCHTĐS đô thị. Bên cạnh đó, Luật cũng giao Chính phủ quy định về Danh mục tài sản KCHTĐS và quản lý, sử dụng tài sản KCHTĐS do Nhà nước đầu tư.

Thực hiện quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và Luật

¹⁰ Theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 5 Nghị định số 46/2018/NĐ-CP.

¹¹ Công văn số 636/TTg-CN ngày 19/5/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; Thông báo số 04/TB-VPCP ngày 06/01/2022 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành tại cuộc họp về tình hình vận tải đường sắt năm 2021, kế hoạch vận tải đường sắt năm 2022 và các giải pháp triển khai thực hiện.

¹² Công văn số 2524/VPCP-CN ngày 21/4/2022 của Văn phòng Chính phủ về xử lý vướng mắc trong hoạt động cho thuê KCHTĐS quốc gia.

¹³ Công văn số 227/TTg-CN ngày 13/02/2020 của Thủ tướng Chính phủ về xử lý vật tư thu hồi từ thực hiện nhiệm vụ công ích trong lĩnh vực quản lý, bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư.

Đường sắt 2017, Chính phủ đã ban hành Nghị định 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 quy định về quản lý, sử dụng và khai thác KCHTĐS quốc gia. Tuy nhiên, đối với đường sắt đô thị Chính phủ chưa có quy định về quản lý, sử dụng và khai thác KCHTĐS đô thị. Do đó, việc quy định về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS đô thị là cần thiết trong bối cảnh các dự án về đường sắt đô thị đang được đưa vào vận dụng, khai thác (Tại Hà Nội đã có tuyến số 2A Cát Linh - Hà Đông đưa vào khai thác thương mại, tuyến số 3 Nhổn - Ga Hà Nội đang trong giai đoạn chạy thử đoạn trên cao; tại TP Hồ Chí Minh tuyến số 1 Bến Thành - Suối Tiên dự kiến đưa vào vận hành khai thác vào Quý III/2023. Thành phố Hà Nội và TP Hồ Chí Minh đã thành lập các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị¹⁴).

2.2.2. Quản lý, bảo trì KCHTĐS

Đối với đường sắt quốc gia: Bộ GTVT là cơ quan được giao quản lý nguồn kinh phí quản lý, bảo trì hằng năm KCHTĐS quốc gia.

Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì KCHTĐS quốc gia hằng năm được bố trí từ nguồn chi thường xuyên của Ngân sách Nhà nước do Bộ GTVT quản lý, sử dụng theo đúng quy định. Kinh phí cho công tác bảo trì KCHTĐS quốc gia từ năm 2018 đến năm 2022 là 13.948.900.000 đồng bằng khoảng 40% nguồn kinh phí tính đủ định mức cho công tác bảo trì KCHTĐS quốc gia¹⁵.

Từ năm 2020 trở về trước, Tổng công ty ĐSVN thực hiện quản lý, bảo trì KCHTĐS quốc gia theo hình thức Bộ GTVT giao kế hoạch. Từ năm 2021 thực hiện bằng hợp đồng đặt hàng giữa Bộ GTVT với Tổng công ty ĐSVN theo quy định tại Nghị định số 32/2019/NĐ-CP và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ¹⁶.

Trong thời gian qua, kinh phí quản lý, bảo trì cũng như đầu tư xây dựng mới đã được Nhà nước quan tâm hơn, góp phần nâng cao chất lượng KCHTĐS, nâng cao năng lực thông qua, rút ngắn thời gian chạy tàu, đảm bảo an toàn chạy tàu.

Đối với ĐSDT tại TP Hà Nội và TP Hồ Chí Minh: Tuyến số 2A (Cát Linh-Hà Đông) đã đưa vào vận hành, khai thác, UBND TP Hà Nội tổ chức quản lý, bảo trì KCHTĐS tuyến này theo quy định của pháp luật về đường sắt. Các tuyến ĐSDT khác đang trong quá trình xây dựng.

Đối với đường sắt chuyên dùng: Hiện nay, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng đã và đang tự quản lý, bảo trì KCHTĐS do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.

3. Công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt

3.1. Công nghiệp đường sắt

3.1.1. Về công nghiệp cơ khí đầu máy, toa xe:

¹⁴Ở Hà Nội: Công ty TNHH MTV ĐS Hà Nội; Ở TP. Hồ Chí Minh: Công ty TNHH một thành viên Đường sắt đô thị số 1 TP. Hồ Chí Minh.

¹⁵ Năm 2018: 2.565 tỷ đồng (40,73%); năm 2019: 2.740 tỷ đồng (40,12%); năm 2020: 2.822 tỷ đồng (39,72%); năm 2021: 2.821 tỷ đồng (37,56%); năm 2022: 3.000 tỷ đồng (41,57%).

¹⁶ Công văn: số 636/TTg-CN ngày 19/5/2021 của Thủ tướng Chính phủ; số 4618/BGTVT-KCHT ngày 21/5/2021 của Bộ trưởng BGTVT; số 501/BGTVT-KCHT ngày 18/01/2022, số 615/BGTVT-KCHT ngày 20/01/2022 của Bộ GTVT. Các thông báo: số 04/TB-VPCP ngày 06/01/2022 của Văn phòng Chính phủ; Thông báo của Bộ trưởng BGTVT số 13/TB-BGTVT ngày 13/01/2022.

Trước đây ngành Đường sắt phải nhập khẩu đầu máy Đồi mới nguyên chiếc của Trung Quốc và Đức¹⁷. Hiện nay, trên cơ sở vật chất và kinh nghiệm đã có, ĐSVN đã thực hiện các dự án chế tạo đóng mới đầu máy Đồi mới tại Công ty Xe lửa Gia Lâm (nay là Công ty CP Xe lửa Gia Lâm). Tuy nhiên, tỉ lệ nội địa hóa chỉ đạt khoảng 9% khối lượng sản phẩm và khoảng 8% giá thành. Các dự án đều có sự hỗ trợ, chuyển giao công nghệ từ Công ty TNHH Đầu máy Tư Dương - Trung Quốc.

Công ty CP Xe lửa Gia Lâm sau khi thực hiện thành công các dự án chế tạo, lắp ráp đầu máy Đồi mới có công suất 1.900 HP đã nghiên cứu hoàn thiện thiết kế, quy trình công nghệ chế tạo và lắp ráp đầu máy diesel truyền động điện công suất 1900 HP trong nước cho Đường sắt Việt Nam.

Trong quá trình phát triển, các cơ sở công nghiệp về đầu máy, toa xe (ĐMTX) của ĐSVN đã đóng mới nhiều chủng loại toa xe từ những năm 1960, song do trang thiết bị còn nhiều hạn chế nên sản phẩm tạo ra còn chưa mang tính công nghiệp cao.

Bộ phận quan trọng nhất của toa xe là giá chuyển hướng cũng đã được đầu tư nghiên cứu, chế tạo trong nước như một số loại giá chuyển hướng lò xo không khí, giá chuyển hướng xe khách GAK, giá chuyển hướng xe hàng chế tạo bằng phương pháp hàn... Tuy nhiên vẫn phải đầu tư dây chuyền công nghệ chế tạo, trang thiết bị đo kiểm nhiều hơn nữa để nâng cao chất lượng sản phẩm.

Trong giai đoạn 2018 -2022, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đã đóng mới được 638 phương tiện GTĐS, trong đó có trên 300 toa xe khách thể hệ 2. Ngoài ra, công tác nâng cấp hoán cải toa xe; chế tạo một số loại phụ tùng ĐMTX cũng do các đơn vị công nghiệp ĐMTX trong ngành đảm nhận. Trong quá trình đóng mới và cải tạo, nâng cấp đã lắp đặt các trang thiết bị mới lên toa xe khách để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của hành khách, như: điều hòa không khí, thùng nước nóng nguội, hệ thống vệ sinh tự hoại, tivi, wifi... các loại vật liệu mới cách âm, cách nhiệt, vật liệu composite cũng đã được đầu tư nghiên cứu áp dụng. Với trang thiết bị, công nghệ như hiện nay, đây là một sự cố gắng đáng ghi nhận của ngành công nghiệp ĐMTX.

Bảng thống kê số lượng toa xe đóng mới từ năm 2018 -2022

TT	Năm	Số lượng toa xe đóng mới	Số tiền (Tỷ đồng)
1	Năm 2018	110	629,82
2	Năm 2019	31	37,01
3	Năm 2020	128	163,01
4	Năm 2021	15	22,86
5	Năm 2022	14	20,1
	Tổng cộng	638	1.979,66

Nguồn: Tổng công ty ĐSVN

¹⁷ Trung Quốc: 60 đầu máy D19; Đức: 16 đầu máy D20.

3.1.2 Về công nghiệp phục vụ cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng, kinh doanh vận tải

Sản xuất kết cấu thép: Đã thiết kế, chế tạo, sản xuất trong nước đáp ứng các kết cấu thép của cầu đường sắt cho các dự án đầu tư, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng theo hướng hiện đại.

Sản xuất cấu kiện chuyên ngành: Làm chủ thiết kế, công nghệ sản xuất tà vẹt bê tông, ghi, cấu kiện, phụ kiện cầu đường sắt khác... tuy nhiên mới chỉ đáp ứng cho đầu tư, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có.

Nghiên cứu, đầu tư các dự án áp dụng công nghệ mới như: Hệ thống bán vé điện tử; hệ thống phần mềm quản trị vận tải hàng hóa của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam... góp phần nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, tăng khả năng cạnh tranh của vận tải đường sắt và đảm bảo an toàn vận tải.

Từng bước hoàn thiện và tiêu chuẩn hoá các quy trình, quy phạm đang dùng, áp dụng tiêu chuẩn khu vực và quốc tế vào hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần để Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoà nhập hơn với quốc tế.

Tổng kết về thực hiện các chính sách và giải pháp khuyến khích nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho thấy bước đầu đã được quan tâm nhưng đến nay chỉ mới đáp ứng nhiệm vụ sửa chữa, bảo dưỡng đầu máy, toa xe và sản xuất một số kết cấu đơn giản.

3.2. Quản lý phương tiện giao thông đường sắt

3.2.1. Đối với đường sắt quốc gia:

Cục ĐSVN đã cấp 1.456 giấy đăng ký phương tiện giao thông đường sắt, trong đó: Cấp mới 574, cấp lại 882; thu hồi, xóa 99 giấy đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.

Cục ĐKVN đã có 15.612 lượt kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện.

3.2.2. Đối với đường sắt đô thị:

Cục ĐSVN đã cấp 58 giấy chứng nhận đăng ký phương tiện GTĐS đô thị cho tuyến Cát Linh-Hà Đông.

Cục ĐKVN đã có 198 lượt kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện.

3.2.3. Đối với đường sắt chuyên dùng:

Cục ĐSVN đã cấp 131 Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng.

Cục ĐKVN đã có 3.628 lượt kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện.

(Chi tiết tại Phụ lục số 05)

Nhìn chung, việc thực hiện Luật Đường sắt về đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt đã góp phần đảm bảo ATGTĐS; công tác cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt được thực hiện một cách thuận lợi, các doanh nghiệp có thể sử dụng Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao

thông đường sắt trong giao dịch bảo đảm để thực hiện hoạt động vay vốn đầu tư vào sản xuất kinh doanh vận tải đường sắt.

4. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu

4.1. Đối với tiêu chuẩn các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu

Thực hiện quy định tại Điều 35, Điều 36 của Luật Đường sắt 2017, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT là cơ sở cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt thực hiện các quy định đối với tiêu chuẩn các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị.

Các tiêu chuẩn này đã giúp cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tiếp tục hoàn thiện và chuẩn hóa được đội ngũ nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, góp phần bảo đảm an toàn chạy tàu trong thời gian qua. Đồng thời là cơ sở để các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực thực hiện công tác đào tạo, tuyển dụng và sử dụng các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu. Các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu đều được đào tạo đáp ứng yêu cầu quy định¹⁸.

4.2. Đối với Giấy phép lái tàu:

Việc sát hạch cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu đã được Bộ GTVT triển khai thực hiện và giao Cục ĐSVN trực tiếp tổ chức thực hiện theo đúng quy định của Luật Đường sắt. Trong hơn 04 năm qua cơ quan QLNN đã cấp 1.226 Giấy phép lái tàu, cụ thể:

Bảng thống kê số lượng Giấy phép lái tàu đã cấp mới, cấp lại giai đoạn 2018 -2022

Năm	Cấp mới	Cấp lại	Tổng cộng
2018	87	150	237
2019	125	130	255
2020	81	282	363
2021	67	06	73
2022	150	148	298
Tổng	510	716	1.226

5. Kinh doanh đường sắt

5.1. Về kinh doanh vận tải đường sắt quốc gia

Tổng công ty ĐSVN là doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS, thực hiện vai

¹⁸Tổng số chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu giai đoạn 2018 - 2021 đã được các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt sử dụng, cụ thể như sau: năm 2018: 9986 nhân viên; năm 2019: 9806 nhân viên; năm 2020: 9635 nhân viên; năm 2021: 9438 nhân viên.

trò của doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS theo quy định của Luật Đường sắt 2017, giữ cổ phần vốn góp chi phối đối với 20 doanh nghiệp quản lý, bảo trì đường sắt và 02 doanh nghiệp cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn. Ngoài ra, còn có Công ty cổ phần Vận tải và Thương mại đường sắt (Ratrac) tham gia vào hoạt động kinh doanh vận tải;

Các doanh nghiệp vận tải đường sắt thuê sức kéo, điều hành GTVTĐS của Tổng công ty ĐSVN và trả tiền sử dụng KCHTĐS quốc gia theo quy định của Luật Đường sắt 2017.

Dịch vụ vận tải đường sắt đã được cải thiện, bước đầu đã liên kết phát triển dịch vụ logistic trong vận tải hàng hóa; duy trì được ưu thế vận chuyển mặt hàng truyền thống (quặng, apatit, xăng dầu,...) và các tuyến liên vận quốc tế đi Trung Quốc, Châu Âu. Tuy nhiên, khối lượng vận tải hàng hóa và hành khách liên tục giảm hàng năm¹⁹. Đến năm 2019, thị phần vận tải so với toàn ngành GTVT không đạt yêu cầu so với mục tiêu đề ra²⁰; năm 2020, 2021 sản lượng vận tải tiếp tục giảm do dịch bệnh Covid-19.

Về quy định chạy tàu an sinh xã hội: Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý về nguyên tắc các tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Quán Triều và Yên Viên - Hạ Long được nhà nước hỗ trợ khi thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội²¹ và ngày 09/12/2022, Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 32/2022/TT-BGTVT quy định một số định mức kinh tế - kỹ thuật phục vụ việc xây dựng kế hoạch chạy tàu an sinh xã hội.

(Chi tiết tại Phụ lục số 06)

5.2. Về kinh doanh vận tải đường sắt đô thị

Sau hơn 01 năm đưa vào khai thác thương mại, đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến 2A (Cát Linh - Hà Đông) đã vận chuyển được 3.977.052 lượt hành khách, lượng luân chuyển hành khách 32.217.847HK.Km (với cự ly đi lại bình quân của hành khách trên tuyến bằng 8,1km)²². Đến nay, tuyến đường sắt này đã vận hành ổn định theo đúng kế hoạch và cũng đã chứng minh được ưu thế của phương thức vận tải nhanh khối lớn văn minh hiện đại của thế giới và là lực lượng xương sống vận tải hành khách công cộng đô thị lớn, góp phần thay đổi thói quen đi lại của người dân, góp phần hạn chế xe cá nhân, giảm ùn tắc giao thông đô thị.

5.3. Kinh doanh KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư

Trước khi Nghị định số 46/2018/NĐ-CP có hiệu lực, Tổng công ty ĐSVN là đơn vị quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia. Việc kinh doanh KCHTĐS quốc gia có nhiều vướng mắc khi Đề án quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư chưa được

¹⁹ Giảm khoảng 4,68% năm về hàng hóa; 3,54% năm về hành khách.

²⁰ Về hành khách chỉ chiếm 0,17% so với mục tiêu 1%-2%; về hàng hóa chỉ chiếm 0,24% so với mục tiêu 1%-3%.

²¹ Công văn số 933/TTg-CN ngày 17/7/2020 của Thủ tướng Chính phủ

²² Năm 2021: Sản lượng vận chuyển hành khách là 874.033, lượng luân chuyển hành khách là 7.079.667; 6 tháng đầu năm 2022: Sản lượng vận chuyển hành khách là 3.103.479, lượng luân chuyển hành khách là 25.138.180.

cấp có thẩm quyền phê duyệt. Vì vậy, ngày 21/4/2022 Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành có công văn số 2524/VPCP-CN chỉ đạo: “Trong khi chờ Đề án quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư được cấp có thẩm quyền phê duyệt, đồng ý giao Tổng công ty ĐSVN tiếp tục khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư”.

Tổng công ty ĐSVN thực hiện nghĩa vụ, trách nhiệm của cơ quan được giao quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia theo quy định của Nghị định 46/2018/NĐ-CP, pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công, pháp luật về đường sắt và pháp luật có liên quan. Theo đó, Tổng Công ty ĐSVN thực hiện các trình tự, thủ tục xây dựng, trình duyệt giá thuê sử dụng KCHTĐS quốc gia theo quy 2 định của Nghị định số 46/2018/NĐ-CP, Thông tư 47/2018/TT-BTC ngày 15/5/2018 của Bộ Tài chính về xác định giá cho thuê, giá khởi điểm để đấu giá cho thuê, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản KCHT giao thông và thủy lợi.

6. Về phát triển nguồn nhân lực

Thực hiện Luật Đường sắt năm 2017, Bộ GTVT đã chủ động xây dựng chính sách khuyến khích và thu hút các nhà chuyên môn giỏi làm việc trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt; chú trọng công tác xã hội hóa trong đào tạo bảo đảm nguồn nhân lực phục vụ nhu cầu phát triển đường sắt. Tiếp tục tổ chức đào tạo nâng cao đội ngũ kỹ thuật, quản lý, giảng viên về công nghệ đường sắt đô thị theo Đề án Tổ chức đào tạo nguồn nhân lực đường sắt đô thị giai đoạn 2014 - 2020 tại Quyết định số 127/QĐ-BGTVT ngày 14/01/2014 của Bộ GTVT. Hiện nay, trong lĩnh vực đường sắt có Trường Cao đẳng nghề đường sắt chuyên đào tạo các chuyên ngành về đường sắt ở trình độ cao đẳng trở xuống; Trường Đại học GTVT Hà Nội, Trường Đại học công nghệ GTVT và Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh đào tạo một số chuyên ngành về lĩnh vực đường sắt ở trình độ Đại học và sau Đại học.

Tuy nhiên, số lượng, chất lượng, cơ cấu nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt chưa hợp lý ở các nhóm ngành nghề (công trình, thông tin tin hiệu, đầu máy toa xe, điều hành chạy tàu, duy tu bảo dưỡng...); chính sách sử dụng, đãi ngộ đối với nguồn nhân lực chất lượng cao chưa thực sự được quan tâm, chưa có điều kiện để tiếp cận với trình độ quản lý, kỹ thuật tiên tiến trên thế giới. Đội ngũ cán bộ khoa học, công nghệ về đường sắt còn thiếu chuyên gia giỏi về chuyên môn, nghiệp vụ; đội ngũ công nhân lành nghề đã có sự phát triển khá tốt nhưng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu ngày càng cao trong điều kiện hiện nay.

Phần thứ hai

CÁC KHÓ KHĂN, TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG QUÁ TRÌNH TRIỂN Khai thi hành Luật Đường sắt 2017

I. CÁC KHÓ KHĂN, TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG QUÁ TRÌNH TRIỂN Khai thi hành Luật Đường sắt 2017

1. Về chính sách phát triển đường sắt

1.1. Chính sách phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt

Luật Đường sắt 2017 đã quy định khá đầy đủ về chính sách phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 5) và chính sách ưu đãi, hỗ trợ (Điều 6) như: Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước; dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; ưu tiên phân bổ ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm với tỉ lệ thích đáng để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy hoạch...; giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với diện tích đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; miễn tiền thuê đất đối với diện tích đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng; cho vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay theo quy định đối với đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định; bảo đảm toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt.

Tuy nhiên, trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề chưa thực hiện được, cụ thể là:

- Chính sách về ưu đãi phát triển kết cấu hạ tầng mặc dù đã được quy định tại Luật Đường sắt nhưng việc quy định cụ thể lại điều chỉnh bằng các Luật khác như: Đất đai, Đầu tư, Thuế ..., các luật này chưa có quy định về chính sách cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc có nhưng không đúng với đặc thù của kết cấu hạ tầng đường sắt nên thực tế gặp nhiều bất cập, lúng túng khi áp dụng, dẫn đến không thu hút được các tổ chức, cá nhân ngoài nhà nước tham gia đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt, vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt chủ yếu vẫn do Nhà nước đầu tư.

- Các chính sách và ưu đãi, hỗ trợ cho đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt về cơ bản mới chỉ nêu nguyên tắc chung, chưa được quy định cụ thể các nội dung, danh mục công trình được ưu đãi, mức ưu đãi nên khó khăn trong việc kêu gọi đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Đường sắt với những đặc tính ưu việt về năng lực vận tải, hiệu quả kinh tế, bảo vệ môi trường, đóng vai trò xương sống trong hệ thống GTVT của quốc gia, do đó Luật Đường sắt 2017 đã có quy định về ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ KCHTĐS quốc gia, đường sắt đô thị và ưu tiên phân bổ ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn

và hằng năm với tỉ lệ thích đáng để bảo đảm phát triển KCHTĐS quốc gia theo quy hoạch. Tuy nhiên, thực tế việc bố trí kinh phí cho công tác đầu tư xây dựng KCHTĐS chưa đáp ứng được nhu cầu²³. Với kinh phí được bố trí như vậy cho thấy lĩnh vực đường sắt chưa được quan tâm và đầu tư đúng mức để phát huy hết tiềm năng và chưa đảm bảo được mục tiêu về chính sách phát triển đường sắt của Nhà nước được quy định tại Luật Đường sắt.

1.2. Chính sách phát triển vận tải đường sắt

Luật Đường sắt 2017 (Điều 5) mới chỉ có khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh đường sắt (trong đó có kinh doanh vận tải đường sắt); cho vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay đối với đầu tư mua sắm phương tiện giao thông đường sắt, máy móc, thiết bị phục vụ duy tu bảo dưỡng đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt; được miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, nguyên liệu, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị.

Tuy nhiên trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề chưa thực hiện được, cụ thể là:

- Hiện nay, trên đường sắt quốc gia có 03 doanh nghiệp chính kinh doanh vận tải đường sắt: 02 Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn và Ratracos. Trong đó, 02 Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn vẫn do Tổng công ty ĐSVN là doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS, thực hiện vai trò của doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS theo quy định của Luật Đường sắt 2017 giữ cổ phần vốn góp chi phối. Các doanh nghiệp vận tải đường sắt thuê sức kéo, điều hành GTVTĐS của Tổng công ty ĐSVN và trả tiền sử dụng KCHTĐS quốc gia theo quy định của Luật Đường sắt 2017. Như vậy, kinh doanh vận tải đường sắt hiện nay chưa được tách bạch với kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt như theo quy định tại khoản 4 Điều 4 Luật Đường sắt 2017. Việc này dẫn đến kinh doanh vận tải đường sắt chưa thu hút được tổ chức, cá nhân đầu tư kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia, dịch vụ vận tải đường sắt trong thời gian qua không có sự cạnh tranh nên ngày một kém chất lượng, mất dần thị phần.

- Chưa có ưu đãi về giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình để kinh doanh vận tải đường sắt.

- Chưa có chính sách ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức, kinh doanh dịch vụ logistics trong đó có vận tải đường sắt.

²³Theo Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt nhu cầu vốn đầu tư cho phát triển KCHTĐS quốc gia theo quy hoạch đến năm 2030 cần khoảng 240.000 tỷ đồng. Thực tế hiện nay, NSNN bố trí cho đầu tư KCHTĐS giai đoạn 2021-2025 là 14.025 tỷ đồng (chiếm tỷ lệ 5,8% so với nhu cầu).

- Các chính sách và ưu đãi, hỗ trợ phát triển vận tải đường sắt về cơ bản mới chỉ nêu nguyên tắc chung, chưa được quy định cụ thể các nội dung, mức ưu đãi nên khó khăn trong việc kêu gọi đầu tư, kinh doanh vận tải đường sắt.

1.3. Chính sách phát triển công nghiệp đường sắt

Luật Đường sắt 2017 đã có quy định về chính sách phát triển công nghiệp đường sắt như: Dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển công trình công nghiệp đường sắt; khuyến khích, hỗ trợ phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ tiên tiến, công nghệ cao, đào tạo nguồn nhân lực để phát triển đường sắt hiện đại (Điều 5); miễn tiền thuê đất đối với diện tích đất xây dựng công trình công nghiệp đường sắt; cho vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay để phát triển công nghiệp đường sắt; công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp (Điều 6) và có 04 Điều quy định về phát triển công nghiệp đường sắt (Điều: 26, 27, 28, 29).

Tuy nhiên trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề chưa thực hiện được, cụ thể là:

- Các chính sách và ưu đãi, hỗ trợ cho phát triển công nghiệp đường sắt về cơ bản mới chỉ nêu nguyên tắc chung, chưa được quy định cụ thể các nội dung, danh mục sản phẩm được ưu đãi, mức ưu đãi nên khó khăn trong việc kêu gọi đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt; một số địa phương chưa thống nhất trong việc áp dụng quy định về miễn tiền thuê đất cho doanh nghiệp công nghiệp đường sắt dẫn đến doanh nghiệp công nghiệp đường sắt gặp nhiều khó khăn trong hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp²⁴.

- Chính sách phát triển giao thông đường sắt chưa đề cập đến khuyến khích nội địa hóa, làm chủ công nghệ trong sản xuất lắp ráp phương tiện giao thông đường sắt, cũng như đảm bảo phát triển phương tiện giao thông đường sắt đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt và đáp ứng nhu cầu vận tải.

- Trong bối cảnh Việt Nam ngày càng tích cực và chủ động tham gia vào các công ước, hiệp ước chống biến đổi khí hậu, chính sách phát triển đường sắt cũng cần phải có quy định về ưu tiên phát triển đường sắt điện khí hóa sử dụng năng lượng sạch.

2. Về khoa học công nghệ và môi trường

2.1. Khoa học công nghệ:

Khoản 2 Điều 71 quy định “Việc xây dựng, ban hành tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với các loại hình đường sắt đô thị thực hiện theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật”; Khoản 2 Điều 73 quy định “UBND cấp tỉnh có trách nhiệm quyết định áp dụng tiêu chuẩn cho đường sắt đô thị”.

²⁴ Hiện nay, ngành đường sắt có 02 doanh nghiệp kinh doanh công nghiệp đường sắt: Công ty CP xe lửa Gia Lâm, Công ty xe lửa Dĩ An. UBND tỉnh Bình Dương đã áp dụng miễn tiền thuê đất cho Công ty xe lửa Dĩ An, trong khi đó Công ty Xe lửa Gia Lâm không được UBND tp Hà Nội miễn tiền thuê đất.

Đường sắt đô thị là loại hình công nghệ cao, mới đối với Việt Nam, mỗi tuyến có công nghệ khác nhau thì có tiêu chuẩn khác nhau. Việc áp dụng tiêu chuẩn đòi hỏi mang tính đồng bộ và phụ thuộc vào công nghệ áp dụng của nước cho vay vốn xây dựng dự án. Các dự án đường sắt đô thị hiện đang trong giai đoạn xây dựng mà chưa có tổng kết, đánh giá và Việt Nam chưa có chuyên gia đủ kinh nghiệm để xây dựng các tiêu chuẩn này mà phải phụ thuộc vào tiêu chuẩn nước ngoài được chuyển giao theo dự án đầu tư của từng tuyến đường sắt đô thị và các tiêu chuẩn này có thể khác nhau do áp dụng các công nghệ của các nước khác nhau. Do đó, việc xây dựng, ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia chung cho đường sắt đô thị theo quy định của Luật Đường sắt gặp nhiều khó khăn.

2.2. Môi trường

Hiện nay vấn đề Biến đổi khí hậu đang là thách thức nghiêm trọng toàn cầu. Việt Nam là một trong các quốc gia đang phát triển, chịu ảnh hưởng nặng nề bởi tác động của biến đổi khí hậu. Tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia công ước khung của Liên hợp quốc về BĐKH (COP26), Việt Nam đã có những cam kết mạnh mẽ cùng gần 150 quốc gia cam kết đưa mức phát thải ròng về “0” vào giữa thế kỷ. Có thể nói việc thực hiện cam kết của Việt Nam tại COP26 là cơ hội thuận lợi để phát triển và hoàn thiện hệ thống KCHTĐS, chuyển dịch cơ cấu, đảm bảo sự cân bằng giữa các phương thức vận tải. Tuy nhiên trong điều kiện kết cấu hạ tầng và công nghệ, phương tiện đường sắt của Việt Nam còn lạc hậu, không đồng bộ..., việc đầu tư phương tiện đầu máy, toa xe có yêu cầu rất cao về nguồn vốn lại thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp vận tải đường sắt nên để thực hiện được mục tiêu nêu trên đòi hỏi phải có sự chuẩn bị kịp thời, nỗ lực rất lớn, quyết tâm cao và các chính sách hỗ trợ đặc biệt của Nhà nước, nhất là về nguồn vốn.

3. Về kết cấu hạ tầng đường sắt

3.1. Kết nối đường sắt

Hiện nay, việc kết nối giữa đường sắt các loại hình vận tải khác và các khu công nghiệp, cảng biển còn rất hạn chế, cụ thể là:

- Đường sắt kết nối với đường bộ: Hầu hết các ga đường sắt chính đều có vị trí gắn liền với những tuyến quốc lộ lớn tại thời điểm được xây dựng. Quá trình đô thị hoá mạnh mẽ nhưng không gắn với quy hoạch phát triển đô thị, đầu tư không đồng bộ đã khiến cho nhiều quốc lộ trở thành đường đô thị, vị trí các ga lớn trở thành nằm giữa trung tâm đô thị đông đúc. Tình trạng ga hàng hoá, ga hành khách nằm trong nội đô với đường bộ kết nối là đường đô thị nên rất hạn chế tác nghiệp cho xe ra vào vận chuyển hàng hoá, hành khách và hạn chế kết nối với các phương thức vận tải công cộng như: xe buýt, taxi... Các ga này đều có nhu cầu được cải tạo nâng cấp đường kết nối (*Chi tiết tại Phụ lục số 07*).

- Đường sắt kết nối với cảng biển: Trước đây, đường sắt đã từng có kết nối đến khá nhiều cảng biển lớn nhưng sau đó đã bị dỡ bỏ như đường sắt xuống cảng Cửa Lò, cảng Sông Hàn, cảng Quy Nhơn, cảng Sài Gòn. Hiện tại, chỉ có 2 cảng biển có nhánh đường sắt kết nối trực tiếp đến là cảng Hải Phòng (khu bến

Hoàng Diệu, Vật Cách, Chùa Vẽ), cảng Cái Lân (Quảng Ninh). Trong đó, đường sắt trong khu vực bến Hoàng Diệu hiện cũng đang được di dời để triển khai quy hoạch cảng biển khu vực Thành phố Hải Phòng và các dự án hạ tầng của Thành phố Hải Phòng.

- Đường sắt kết nối tới cảng thủy nội địa: Hiện tại, chỉ có 2 cảng thủy nội địa có nhánh đường sắt kết nối trực tiếp đến là cảng là Việt Trì và Ninh Bình. Tuy nhiên hiện nay đã ngừng hoạt động.

- Đường sắt kết nối tới cảng hàng không: Chưa có đường sắt kết nối trực tiếp cảng hàng không.

- Đường sắt kết nối đến cảng cạn, cảng thông quan nội địa: Đường sắt kết nối đến cảng cạn/ICD duy nhất tại miền Bắc là ICD Lào Cai. Một số cảng cạn/ICD có gần ga đường sắt nhưng thực tế không có kết nối: ICD Thụy Vân (ga Thụy Vân (Phú Thọ), ICD Hải Dương, ICD Tân Cảng Sóng Thần (Bình Dương).

- Đường sắt kết nối với nhà máy, khu công nghiệp: Hiện không có đường sắt kết nối trực tiếp với các khu công nghiệp. Các khu công nghiệp phía Nam khu vực Bình Dương, Đồng Nai... kết nối với đường sắt thông qua các ga Trảng Bom, Sóng Thần. Việc phát triển các khu, cụm công nghiệp khá phân tán, chưa hình thành các khu đầu mối về hàng hóa lớn; quy hoạch, phát triển các đô thị chưa đồng bộ, mật độ phân tán, trải dài theo các tuyến đường bộ... đã dẫn đến những khó khăn nhất định trong việc thu hút nguồn khách, hàng cho vận tải đường sắt.

3.2. Đất dành cho đường sắt

Theo quy định của Luật Đường sắt, cơ quan QLNN quản lý tài sản KCHTĐS được giao quản lý đất dùng để xây dựng công trình đường sắt, đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; quản lý việc sử dụng đất dành cho đường sắt theo quy hoạch. UBND các cấp quản lý đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch, đất trong phạm vi HLTATGĐS.

Đất dành cho đường sắt có diện tích lớn, có lịch sử hình thành sớm (chủ yếu tiếp quản từ Pháp) nên không có hồ sơ gốc; quỹ đất trải dài theo 34 tỉnh, thành phố, phần lớn nằm tại những đô thị có giá trị thương mại cao nên thường xảy ra các hành vi lấn chiếm, tranh chấp.

Phần lớn đất đai ngành đường sắt đang được quản lý ranh giới theo hồ sơ vì chưa có điều kiện xây dựng hàng rào bảo vệ; hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa có điều kiện đo đạc, cắm mốc chỉ giới theo Luật Đường sắt 2017 nên vẫn xảy ra tình trạng lấn chiếm, chiếm dụng hành lang an toàn giao thông đường sắt.

Hiện nay việc quản lý đất dành cho đường sắt vẫn chưa thay đổi so với trước khi có Luật Đường sắt 2017²⁵. Do trải qua các giai đoạn lịch sử, chuyển

²⁵Tại 186/29725 khu ga trên đường sắt quốc gia, các doanh nghiệp đường sắt đang quản lý đất theo Giấy CNQSD đất (để xây dựng KCHTĐS có thời hạn sử dụng lâu dài); tại 54/297 khu ga đất vẫn được quản lý theo hiện trạng; có 57/297 khu ga đất được quản lý theo quyết định giao đất (để xây dựng công trình đường sắt có thời hạn sử dụng lâu dài); đất dành cho đường sắt tại khu gian được quản lý theo hiện trạng cọc mốc đã cắm theo

giao giữa các chế độ, các cơ chế quản lý khác nhau nên hồ sơ, tài liệu về đất đai chưa được xác lập, quản lý đầy đủ; Tổng công ty ĐSVN đang khôi phục, hoàn thiện lại theo quy định của Luật Đất đai, Luật Đường sắt và tổ chức quản lý như sau: Đối với các khu đất đã có hồ sơ pháp lý: quản lý theo ranh giới, mốc giới đã được Nhà nước cấp giấy chứng nhận hoặc quyết định giao đất; đối với các khu đất chưa có hồ sơ pháp lý hoặc vướng quy hoạch: quản lý theo hiện trạng; đối với hành lang an toàn giao thông đường sắt: quản lý theo quy định của Luật Đường sắt và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan.

Theo quy định tại khoản 5 Điều 35 Nghị định 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 quy định về quản lý, bảo vệ KCHTĐS thì hiện nay UBND các tỉnh, thành phố chủ trì, tổ chức xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt. Tuy nhiên, hiện nay UBND các tỉnh, thành phố chưa bố trí nguồn kinh phí thực hiện. Do vậy, cần nghiên cứu đưa vào Luật Đường sắt (sửa đổi) để bố trí kinh phí thực hiện nội dung này. Bên cạnh đó, Bộ GTVT cần có ý kiến với 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.

Hiện nay, Luật Đất đai đang được Bộ Tài nguyên và Môi trường sửa đổi bổ sung trình cấp thẩm quyền, xin ý kiến. Bộ GTVT đã có văn bản số 5969/BGTVT-MT ngày 23/6/2021 về tổng kết thực hiện Nghị quyết số 19-NQ/TW của BCHTW Khóa XI và tổng kết thi hành Luật đất đai; Văn bản số 10012/BGTVT-MT ngày 28/9/2022 gửi Bộ Tài nguyên & Môi trường, Ủy ban Kinh tế Quốc hội đề đề xuất bổ sung Điều về đất đường sắt để thống nhất công tác quản lý đất đai, thống nhất quy định của Luật Đất đai với quy định quản lý, khai thác, sử dụng đất đai trong Luật Đường sắt (Luật chuyên ngành)

3.3. Đầu tư và quản lý đường bộ vào ga đường sắt

Đường bộ vào ga đường sắt là hạng mục công trình quan trọng vừa phục vụ vận tải hành khách, hàng hóa của đường sắt vừa phục vụ giao thông đường bộ của địa phương, tuy nhiên đường bộ vào ga hiện nay do cả địa phương và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng quản lý, cụ thể là:

- Có 28 đoạn đường bộ vào ga đường sắt với tổng chiều dài khoảng 6.340m đang giao cho doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS quản lý (*Chi tiết tại Phụ lục số 08*). Theo quy định của pháp luật đường sắt, đường bộ vào ga không

phải là công trình đường sắt và cũng không phải là tài sản KCHTĐS quốc gia do đó hàng năm các đoạn đường bộ vào ga này không được bố trí kinh phí quản lý bảo trì, dẫn đến chất lượng đường bộ kém, ảnh hưởng không nhỏ đến việc đi lại của hành khách, làm giảm tính hấp dẫn của vận tải đường sắt, nhiều vị trí đường bộ vào ga bị lấn chiếm.

- Hầu hết đường bộ vào ga còn lại đều do địa phương đầu tư, quản lý, cơ bản phân làm hai loại chính như sau:

+ Đường bộ trong khu vực đô thị: Cơ bản chất lượng tốt, tuy nhiên do chưa có sự phối hợp tốt trong công tác xác định quy mô, nhu cầu đầu tư hoặc do yêu cầu về chống ùn tắc giao thông ở địa phương, vì vậy tại một số đường bộ vào ga, chính quyền địa phương đã hạn chế tải trọng phương tiện ô tô ra vào, hạn chế thời gian phương tiện vào ga vào giờ cao điểm (như ga Đà Nẵng, Giáp Bát, Gia Lâm, Long Khánh, Biên Hòa, Dĩ An, Sài Gòn...), gây khó khăn rất lớn cho hoạt động vận tải đường sắt.

+ Đường bộ ngoài khu vực đô thị: Chủ yếu đây là đường bộ cấp thấp do UBND cấp huyện, xã quản lý. Do hạn chế kinh phí, các địa phương chủ yếu đầu tư phục vụ nhu cầu tối thiểu của địa phương mà chưa quan tâm đến nhu cầu vận tải chung của đường sắt; một số trường hợp đường bộ vào ga được đầu tư bằng nguồn vốn xã hội hóa; kinh phí cho công tác bảo trì hạn chế nên các đường bộ này bị xuống cấp, chất lượng kém; đặc biệt tại một số ga người dân, địa phương cấm/hạn chế phương tiện đường bộ ra vào ga, bãi hàng phục vụ xếp, dỡ hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt (như ga Quảng Ngãi, La Khê...).

Từ những tồn tại, bất cập nêu trên cần phải nghiên cứu sửa đổi Luật Đường sắt để đảm bảo phục vụ nhu cầu vận tải đường sắt và đường bộ của địa phương.

3.4. Mô hình phát triển đô thị theo định hướng kết nối giao thông

Điểm e khoản 2 Điều 16 Luật Đường sắt quy định: ”e) Tại các ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt đô thị được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng”.

Quy định này là cơ sở pháp lý để kêu gọi các Nhà đầu tư tham gia đầu tư các công trình kinh doanh thương mại tại các khu ga lớn có địa thế thương mại cao. Thời gian qua đã có các Nhà đầu tư quan tâm đầu tư tại các khu ga lớn trên, nhưng mà chưa có dự án cụ thể nào được triển khai thực hiện.

Thực tế hiện nay, đã có các nhà đầu tư tham gia nghiên cứu đầu tư xây dựng khu vực xung quanh các khu ga đường sắt lớn, ga đường sắt tốc độ cao, ga đường sắt trong đô thị để phát triển các đô thị, các khu chức năng (mô hình phát triển đô thị theo định hướng kết nối giao thông - TOD (Transit Oriented Development), tạo nguồn lực tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia như ga Hà Nội do Tư vấn NIIKEN SEIKEI CIVIL Nhật Bản đề xuất năm 2017.

Mô hình TOD đã phổ biến toàn cầu, đặc biệt là các dự án tái thiết đô thị sau Thế chiến II. Tại châu Á, Nhật Bản là nước có nhiều thành phố đã triển khai mô hình này sớm hơn cả các thành phố châu Âu, Bắc Mỹ. Nhiều thành phố lớn

của Nhật Bản gần như xây dựng mới lại từ đầu sau chiến tranh đã lấy ga đường sắt ngoại ô, đường sắt đô thị làm hạt nhân phát triển đô thị.

Một trong những dự án TOD thành công nhất đó là tuyến đường sắt nối Tokyo tới Tsukuba, xây dựng trong giai đoạn 1994 - 2005, dài 82km qua 20 ga, tổng đầu tư 8,2 tỷ USD. Khi tuyến đường sắt vận hành thì đồng thời xuất hiện 18 đô thị hiện đại dọc theo tuyến. Hơn 3.246ha được chuyển đổi từ đất công cho tư nhân đầu tư đường sắt kết hợp kinh doanh bất động sản. Lợi nhuận từ chênh lệch giá đất đã được bù vào đầu tư đường sắt đất đỏ, có những nơi giá đất từ 1 USD/m² tăng lên 5.000USD/m² trước và sau khi có đường sắt chạy qua. Từ đó, đã phát huy lợi ích kép, vừa có đường lại vừa phát triển đô thị, nhà đầu tư - nhà nước - người dân cùng được hưởng lợi do nguồn vốn đầu tư được huy động bằng hình thức “Nhượng quyền phát triển” (TDR - Transfer Development Rights).

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách nhà nước đầu tư cho phát triển KCHTĐS còn hạn chế như hiện nay cần thiết trong Luật Đường sắt bổ sung thêm nội dung quy định về TOD để có cơ sở pháp lý phát triển mô hình này cho những năm tương lai.

3.5. Xây dựng đường gom

Theo quy định của Luật Đường sắt nơi không được phép xây dựng đường ngang phải xây dựng đường gom nằm ngoài HLATGTĐS để dẫn tới đường ngang hoặc nút giao khác mức gần nhất²⁶. Tuy nhiên, kể từ khi Nghị định 39-CP, Luật Đường sắt 2005, Luật Đường sắt 2017 có hiệu lực, HLATGTĐS mới chỉ được xác định trên thực địa (theo Nghị định 39-CP) và chưa được đền bù, giải tỏa theo HLATGTĐS được pháp luật quy định. Mặt khác, tại một số địa phương còn cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cho các tổ chức, cá nhân trong phạm vi đất dành cho đường sắt. Nếu xây dựng đường gom theo quy định của Luật Đường sắt hiện nay thì khối lượng GPMB lớn, khó khả thi, vì vậy hầu hết các đường gom qua khu vực đông dân cư đều đã và đang được xây dựng trong phạm vi HLATGTĐS do những nguyên nhân: Không đủ kinh phí để đền bù GPMB; khó thực hiện được công tác GPMB mặc dù có kinh phí như tại các thành phố lớn: Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP Hồ Chí Minh..., cụ thể là:

- Một số dự án đầu tư cải tạo KCHTĐS giai đoạn 2016-2020²⁷ đã xây dựng được 8,7/12,96 km đường gom trong phạm vi HLATGTĐS²⁸ trên địa bàn các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Hà Nam, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Quảng Bình, Đà Nẵng, Bình Định, Phú Yên, Bình Thuận... nhưng do bị hạn chế bởi kinh phí đền bù GPMB nên hầu hết các đường gom đều nằm trong phạm vi HLATGTĐS kết hợp xây dựng hàng rào ngăn cách để đảm bảo ATGTĐS.

- Trong thời gian vừa qua, Bộ GTVT đã thống nhất chủ trương xây dựng 17,7 km/11 đoạn đường gom trong phạm vi HLATGTĐS trên địa bàn một số tỉnh/thành phố Lào Cai, Yên Bái, Vĩnh Yên, Nghệ An, Quảng Trị, Đà Nẵng... để giải quyết những khó khăn về kinh phí đền bù GPMB của địa phương khi xây

²⁶ Điểm b, khoản 4 Điều 17 Luật đường sắt

²⁷ Dự án cải tạo, nâng cấp KCHTĐSQG theo Nghị quyết số 556/NQ-UBTVQH14 ngày 31/7/2018 của Quốc hội.

²⁸ Nguồn Ban QLDA ĐS- Bộ GTVT.

dựng đường gom dọc đường sắt.

- Khi triển khai thực hiện Quyết định 358/QĐ-TTg do nguồn vốn bố trí cho việc đền bù GPMB để xây dựng đường gom không đáp ứng, các địa phương tiếp tục có đề nghị cho phép xây dựng đường gom trong phạm vi HLATGTĐS.

Thực tế việc xây dựng các đường gom nêu trên trong thời gian qua đã góp phần giảm thiểu TNGTĐS, phù hợp nguồn kinh phí được bố trí, vì vậy cần nghiên cứu sửa đổi quy định về xây dựng đường gom của Luật Đường sắt để đảm bảo tính khả thi cũng như phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam.

3.6. Phân loại tài sản KCHTĐS

Khoản 1 Điều 11 Luật Đường sắt 2017 phân loại tài sản KCHTĐS gồm tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu và tài sản KCHTĐS không trực tiếp liên quan đến chạy tàu. Việc phân loại này nhằm mục đích để xác định phí sử dụng và giá cho thuê KCHTĐS quy định tại Điều 66 của Luật.

Tại Điều 4 Nghị định số 46/2018/NĐ-CP quy định về danh mục tài sản KCHTĐS quốc gia, kết quả thống kê tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư cho thấy:

- Toàn bộ đường sắt quốc gia, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, đường ngang; hàng rào (tường) ngăn cách giữa đường sắt quốc gia và đường bộ; đường vào khu ga nằm trên đất dành cho đường sắt; hệ thống cấp, thoát nước; hệ thống thông tin tín hiệu; hệ thống điện... là tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu.

- 96% tổng số tài sản công trình kiến trúc là tài sản trực tiếp liên quan đến chạy tàu. Tài sản không liên quan trực tiếp đến chạy tàu chỉ chiếm 4% tổng số tài sản công trình kiến trúc (gồm một số tài sản như kiốt, nhà phụ trợ tại các ga đường sắt). Do đó, việc phân loại tài sản trực tiếp hay không trực tiếp liên quan đến chạy tàu không có ý nghĩa nhiều trong hoạt động thực tiễn.

Trong quá trình phân loại tài sản theo quy định hiện hành, đã xuất hiện một số bất cập, tồn tại như:

- Về nguồn gốc hình thành tài sản: Trong Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn thi hành luật xuất hiện các khái niệm “*tài sản KCHTĐS*”, “*tài sản KCHTĐS quốc gia*”, “*tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư*”, “*tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý*”, “*tài sản KCHTĐS đô thị*”, ... Tuy nhiên, thiếu định nghĩa các khái niệm nói trên và cách sử dụng không thống nhất các khái niệm này trong nhiều quy định dẫn đến nhiều vướng mắc khi triển khai thực hiện do không xác định được đối tượng trong phạm vi tác động của quy định là loại tài sản nào.

- Về phân loại tài sản: Một số loại tài sản chưa được nêu tên, quy định phân loại một số tài sản chưa phù hợp với thực tiễn, cụ thể là: 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: Tường rào, cổng ga, đường vào ga; nhà ga, văn phòng, nhà làm việc, nhà lưu trú của các đơn vị không phải là cơ quan nhà nước; Tài sản phục vụ điều hành, mục đích

công cộng, bán vé, khách vận, hóa vận... tại các ga. Trên thực tế, “Phòng đợi tàu”, “Phòng chỉ huy chạy tàu”... là các phòng chức năng thuộc tài sản “Nhà ga”, chỉ tồn tại tài sản này khi nâng cấp, sửa chữa các phòng chức năng này trong phạm vi Nhà ga²⁹. Tài sản “Nhà ga” không được quy định rõ trong Nghị định số 46/2018/NĐ-CP là trực tiếp hay không trực tiếp liên quan đến chạy tàu.

Ngoài ra, trên thực tế chưa có văn bản hướng dẫn chi tiết tài sản KCHTĐS nào khi sử dụng cho vận tải đường sắt thuộc đối tượng tính phí sử dụng KCHTĐS (8% doanh thu vận tải theo Thông tư 295/2016/TT-BCT của Bộ trưởng Bộ Tài chính), tài sản nào thuộc đối tượng tính giá thuê sử dụng KCHTĐS. Do vậy, với những tài sản vừa sử dụng để kinh doanh vận tải, vừa cho thuê các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt sẽ đồng thời phải trả cả phí sử dụng và giá cho thuê KCHTĐS.

3.7. Công bố ga liên vận quốc tế

Trên đường sắt quốc gia hiện nay có 06 ga liên vận quốc tế hàng hóa gồm Lào Cai, Yên Viên, Hải Phòng, Đồng Đăng, Giáp Bát và Sóng Thần; trong đó ga Lào Cai và ga Đồng Đăng là hai ga biên giới. Các ga này đảm nhận việc giao tiếp hàng hóa, phương tiện xuất nhập khẩu bằng đường sắt giữa Việt Nam - Trung Quốc và ngược lại³⁰ hoặc xuất khẩu hàng hóa từ Việt Nam quá cảnh qua Trung Quốc đến nước thứ ba và ngược lại hoặc từ Trung Quốc quá cảnh Việt Nam đi các nước khác và ngược lại. Các ga Đồng Đăng, Yên Viên, Lào Cai và Hải Phòng có bộ phận hải quan và cơ quan chức năng thường trực phục vụ kiểm tra, khai báo, thực hiện các thủ tục liên quan vận chuyển hàng hóa liên vận quốc tế đường sắt.

Nhằm giảm các thủ tục xếp dỡ hàng hóa, giảm thời gian và chi phí logistic, cần phải điều chỉnh, tăng số lượng ga liên vận quốc tế. Tuy nhiên, quy định của Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn chưa quy định kỹ thuật cụ thể về tiêu chí, tiêu chuẩn đối với ga liên vận quốc tế; điều kiện và thủ tục xin phép mở ga liên vận quốc tế.

Ngoài ra, theo quy định tại Điều 7 Luật Đường sắt (đã được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018 về sửa đổi bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến Quy hoạch), việc xác định ga liên vận quốc tế do Bộ GTVT phải xây dựng quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

²⁹ Theo kết quả thống kê đến năm 2022, có 04 tài sản là Phòng đợi tàu thuộc tài sản nhóm 1, trong đó: 02 tài sản không còn tồn tại (bị phá dỡ xây tài sản khác) tại ga Hà Nội B; 02 tài sản là tài sản được hình thành khi nâng cấp, sửa chữa phòng chức năng “Phòng đợi tàu” trong phạm vi Nhà ga Đồng Hới và ga Đà Nẵng.

³⁰ Hàng hóa vận chuyển chủ yếu qua ga Lào Cai là hàng nông sản, hoa quả, quặng các loại từ phía Nam xuất khẩu qua Trung Quốc và ngược lại hàng nhập khẩu chủ yếu là nguyên liệu sản xuất (lá thuốc lá, than, cao su,...), phân bón và hóa chất, lưu huỳnh. Luồng hàng quá cảnh từ Trung Quốc đi các nước khác hoặc đi các tỉnh khác của Trung Quốc và ngược lại.

Hàng hóa vận chuyển chủ yếu qua ga Đồng Đăng gồm hàng nhập khẩu (hạt nhựa, giấy cuộn, gỗ ván ép, hàng công nghiệp, thực phẩm, sữa, hàng nông nghiệp, linh kiện điện tử,...); hàng xuất khẩu đến Trung Quốc (quặng sắt, hàng gỗ mỹ nghệ, giấy da, may mặc, thuốc đông y, gỗ ván bóc,...); hàng quá cảnh Trung Quốc sang nước thứ ba (Nga, Mông Cổ, EU, Trung Á,...) với các mặt hàng chủ yếu là đồ gỗ nội thất, điện tử điện lạnh, da giày, thực phẩm,...; hàng nhập khẩu quá cảnh Trung Quốc đến Việt Nam.

Với nội dung quy định nêu trên, việc mở mới ga liên vận quốc tế hoặc mở ga liên vận quốc tế trên cơ sở các ga đường sắt quốc gia hiện có chưa được hướng dẫn cụ thể để thực hiện. Vì vậy, mặc dù nhu cầu thực tế cần phải mở mới hoặc cải tạo, nâng cấp một số ga đường sắt quốc gia để công bố thành ga liên vận quốc tế nhưng kể từ thời điểm Luật Đường sắt có hiệu lực đến nay vẫn chưa thực hiện bổ sung thêm ngoài 6 ga liên vận quốc tế hiện có.

4. Về công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt

4.1. Công nghiệp đường sắt

Các cơ sở công nghiệp của đường sắt là những đơn vị kinh doanh độc lập đã tiến hành cổ phần hóa, cơ sở vật chất máy móc trang thiết bị và công nghệ lạc hậu. 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, trình độ công nghệ còn hạn chế.

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.

Bên cạnh đó, công nghiệp đường sắt trong thời gian qua ít được nhà nước quan tâm đầu tư, vì vậy ngành đường sắt vẫn rơi vào tình trạng thiếu vốn để đầu tư, đổi mới công nghệ, mua sắm các trang thiết bị có công nghệ hiện đại để phục vụ sản xuất, kinh doanh cũng như từng bước làm chủ công nghệ trong việc đóng mới đầu máy, toa xe, áp dụng công nghệ, vật liệu mới. Do vậy cơ sở vật chất, máy móc, trang thiết bị của ngành vẫn còn sử dụng các công nghệ lạc hậu, chậm phát triển, giảm cả về số lượng và quy mô, năng lực hạn chế; chưa đáp ứng được yêu cầu về công nghiệp hóa, hiện đại hóa của ngành mà mới chỉ đáp ứng nhu cầu bảo dưỡng, sửa chữa các phương tiện, sản xuất toa xe, lắp ráp đầu máy đường sắt khổ 1.000 mm; chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển đường sắt đô thị và các dự án đường sắt mới trong tương lai; chưa có định hướng mang tầm chiến lược dài hạn phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp phụ trợ trong tổng thể phát triển ngành công nghiệp Việt Nam.

Các sản phẩm công nghiệp:

- Đầu máy hiện đang sử dụng trên ĐSVN hiện nay được nhập từ nhiều nước và niên hạn sử dụng trên 30 năm với tỷ lệ cao. Do đó chi phí bảo dưỡng, sửa chữa đầu máy này rất tốn kém do phải thay thế nhiều linh kiện, phụ tùng. Trong khi đó các cơ sở công nghiệp đầu máy hiện nay chỉ thực hiện được việc lắp ráp một số đầu máy chứ chưa thực hiện được chế tạo đầu máy và các linh kiện thiết yếu. Điều này dẫn đến phải nhập khẩu đầu máy và các linh kiện, phụ thuộc nước ngoài.

- Về toa xe, trước đây các toa xe của ngành đường sắt vẫn phải nhập khẩu 100%. Đến nay công nghiệp đường sắt đã chủ động sản xuất cung cấp tất cả các loại toa xe đáp ứng nhu cầu vận tải với tỷ lệ nội địa hóa từ 20 - 40%.

- Qua các dự án, có thể khẳng định ĐSVN hoàn toàn có thể làm chủ công nghệ chế tạo, lắp ráp đầu máy diesel, toa xe trong nước và nếu được đầu tư về cơ sở vật chất và chính sách hợp lý thì ĐSVN có thể nâng cao hơn được tỉ lệ nội địa hóa khi chế tạo, lắp ráp các loại đầu máy, toa xe.

- Các sản phẩm công nghiệp là phụ kiện vật tư chuyên dùng thuộc KCHTĐS được sản xuất với quy mô nhỏ lẻ chỉ đáp ứng một phần công tác sửa chữa, bảo trì hạ tầng đường sắt. Các sản phẩm công nghiệp đường sắt chủ yếu như: ray, ghi hiện tại không sản xuất được. Chính vì tồn tại này mà hầu hết các dự án đầu tư phát triển, công tác bảo trì KCHTĐS đều phải nhập khẩu dẫn đến chi phí đầu tư cao, lệ thuộc công nghệ nước ngoài.

Nhìn chung công nghiệp đường sắt chưa phát triển, chiếm tỷ trọng thấp, mới chỉ đáp ứng nhu cầu bảo dưỡng, sửa chữa đường sắt hiện hữu; chưa có định hướng mang tầm chiến lược để phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp phụ trợ; triển khai nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu.

4.2. Phương tiện giao thông đường sắt

4.2.1. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt

Quy định về đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt được quy định ở Điều 32 và Điều 34 Luật Đường sắt 2017, trong quá trình triển khai thực hiện Luật đã phát sinh một số vấn đề chưa phù hợp với thực tế:

(1) Về quy định “giám sát” tại khoản 1 Điều 32: “*Phương tiện giao thông đường sắt sản xuất, lắp ráp hoặc hoán cải, phục hồi phải được tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ GTVT ủy quyền kiểm tra, **giám sát** và cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt*”, tuy nhiên, theo quy định tại Điều 10 Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa nhà sản xuất phải chịu trách nhiệm bảo đảm chất lượng của sản phẩm. Ngoài ra, Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa cũng không có quy định về nhiệm vụ giám sát mà chỉ quy định về kiểm tra chuyên ngành. Để đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện, tổ chức đăng kiểm sẽ kiểm tra các tính năng an toàn của phương tiện theo quy định của Thông tư và các quy chuẩn kỹ thuật liên quan. Như vậy, việc quy định tổ chức đăng kiểm “giám sát” chất lượng phương tiện giao thông đường sắt là chưa phù hợp với Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa và thực tế triển khai.

(2) Việc kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện giao thông đường sắt được thực hiện cho nhiều đối tượng khác nhau như: Đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng, toa xe đường sắt đô thị, tổng thành linh kiện. Ngoài ra, ứng với mỗi đối tượng kiểm tra lại có các loại hình kiểm tra như: nhập khẩu, sản xuất lắp ráp, hoán cải, định kỳ với nội dung, phương thức, trình tự thủ tục kiểm tra hoàn toàn khác nhau. Tuy nhiên, Điều 32, Điều 34 Luật Đường sắt 2017 chỉ quy định cấp một loại “giấy chứng nhận kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt” cho tất cả các đối tượng và các loại hình kiểm tra nói trên, điều này gây khó khăn trong việc quy định TTHC cũng như triển khai áp dụng trong thực tế, đặc biệt là đối với kiểm tra toa xe đường sắt đô thị nhập khẩu. Do đó, Luật Đường sắt cần phải có quy định cụ thể hơn cho từng đối tượng với từng loại hình kiểm tra khác nhau.

4.2.2. Niên hạn phương tiện giao thông đường sắt:

Theo quy định tại khoản 2 Điều 32 Luật Đường sắt 2017 thì phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.

Tại khoản 1, khoản 2 Điều 18 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với đầu máy, toa xe chở khách không quá 40 năm; đối với toa xe chở hàng không quá 45 năm.

Sau một thời gian áp dụng quy định, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đã nhiều lần kiến nghị các cấp có thẩm quyền và căn cứ vào tình hình thực tế, Chính phủ ban hành Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/2/2018 của Chính phủ. Theo đó, Nghị định này đã kéo dài thời gian thực hiện việc áp dụng quy định về niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt.

Tại thời điểm 01/01/2022, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đang khai thác tổng cộng 258 đầu máy, 980 toa xe khách và 4.318 toa xe hàng. Tuy nhiên, tính đến ngày 31/12/2025, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đường sắt sẽ phải dừng hoạt động khoảng 114 đầu máy, 1472 toa xe hàng và 168 toa xe khách. Việc phải thay thế số đầu máy, toa xe hết niên hạn sử dụng nói trên sẽ phải huy động số vốn rất lớn để đầu tư đóng mới phương tiện thay thế là không khả thi. Ngoài ra, việc tiếp cận vốn vay tín dụng đầu tư ưu đãi từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước cho các dự án về đóng mới phương tiện vận tải là chưa thực hiện được.

(Số lượng DMTX hết niên hạn sử dụng đến năm 2050 tại Phụ lục số 09)

Từ năm 2018 đến nay, trong quá trình khai thác vận dụng đã xảy ra 1.484 vụ sự cố kỹ thuật (đầu máy 660 vụ, toa xe 824 vụ). Tuy nhiên, theo thống kê không có sự cố kỹ thuật đầu máy toa xe phát sinh về nứt, gãy do ảnh hưởng của thời gian về độ bền và độ bền mỏi của một số kết cấu gắn liền với vòng đời của phương tiện đầu máy toa xe (giá chuyển hướng của bộ phận chạy, bệ xe, thùng xe). Thực tế khi áp dụng tại Việt Nam thì số lượng phương tiện giao thông đường sắt hết niên hạn vẫn còn sử dụng tốt và đảm bảo an toàn vì trong quá

trình khai thác, các doanh nghiệp luôn thay thế các vật tư phụ tùng và định kỳ kiểm tra theo QCVN 15:2018/BGTVT.

Đặc biệt về thực tiễn hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, kinh nghiệm quốc tế trong vận dụng đầu máy, toa xe thì thực hiện cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26) đến năm 2050: Chuyển đổi 100% đầu máy, toa xe phát điện đường sắt sử dụng nhiên liệu sạch, nhiên liệu tổng hợp (không phát thải khí nhà kính). Như vậy toàn bộ các đầu máy toa xe đang có hiện tại của các doanh nghiệp đường sắt sẽ phải dừng hoạt động và thay thế mới toàn bộ trước năm 2050.

Việc chuyển đổi phương tiện giao thông đường sắt đang sử dụng sang loại phương tiện mới không phát thải carbon để đạt được mục tiêu phát thải ròng bằng “0” đến năm 2050 như cam kết của Việt Nam tại COP26 là rất thách thức và phụ thuộc vào thực trạng phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt điện khí hoá, cũng như nguồn kinh phí đầu tư chuyển đổi sang đoàn tàu khách và đoàn tàu hàng sử dụng năng thay thế như điện, hydrogen, pin... Như vậy, các doanh nghiệp vận tải đường sắt chỉ có thể đầu tư phương tiện giao thông đường sắt mới với công nghệ phổ biến hiện nay là sử dụng các đoàn tàu chạy bằng năng lượng điện khi Nhà nước đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt mới theo định hướng điện khí hóa.

Văn bản quy phạm pháp luật chưa được xây dựng ban hành để có thể đưa vào thực hiện kế hoạch hành động thực hiện cam kết của Việt Nam tại COP26 như: Tiêu chuẩn kỹ thuật đối với phương tiện giao thông đường sắt sử dụng nguồn nhiên liệu sạch không phát thải khí nhà kính, tiêu chuẩn về khí thải đối với phương tiện giao thông đường sắt phục vụ xây dựng yêu cầu kỹ thuật đối với các dự án đầu tư phương tiện mới ...

Việc đầu tư các phương tiện giao thông đường sắt, đặc biệt là các đầu máy sử dụng động cơ diesel chỉ có thể sử dụng đến năm 2050 theo cam kết của Việt Nam tại COP26 trong lĩnh vực đường sắt là không hiệu quả.

5. Về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu

5.1. Độ tuổi tối đa được cấp Giấy phép lái tàu

Theo quy định của Bộ Luật Lao động về độ tuổi nghỉ hưu của người lao động, trong đó có liên quan đến độ tuổi nghỉ hưu của chức danh lái tàu.

Khoản 2 Điều 169 quy định: “*tuổi nghỉ hưu đối với nam là 62 tuổi bắt đầu từ năm 2028 và đối với nữ là 60 tuổi bắt đầu từ năm 2025;*”

Khoản 3 Điều 169 quy định: “*Người lao động bị suy giảm khả năng lao động; làm nghề, công việc đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm; làm nghề, công việc nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm; làm việc ở vùng có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn có thể nghỉ hưu ở tuổi thấp hơn nhưng không quá 05 tuổi so với quy định tại khoản 2 Điều này tại thời điểm nghỉ hưu, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác*”.

Theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 36 của Luật Đường sắt, độ tuổi để được cấp Giấy phép lái tàu là “*a) Có độ tuổi từ đủ 23 tuổi đến 55 tuổi đối với nam,*

từ đủ 23 tuổi đến 50 tuổi đối với nữ; có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe”.

Như vậy, quy định về tuổi nghỉ hưu thấp nhất của người lao động (trong đó có chức danh lái tàu) của Bộ Luật lao động 2019 khác với độ tuổi tối đa cho phép được cấp giấy phép lái tàu quy định của Luật Đường sắt 2017. Do vậy ảnh hưởng đến quyền lợi của người lao động và việc sử dụng chức danh lái tàu của các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

5.2. Độ tuổi tối thiểu để cấp Giấy phép lái tàu

Theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 36 của Luật Đường sắt, độ tuổi để được cấp Giấy phép lái tàu là *“a) Có độ tuổi từ đủ 23 tuổi đến 55 tuổi đối với nam, từ đủ 23 tuổi đến 50 tuổi đối với nữ; có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe”*. Theo đó, độ tuổi tối thiểu để được cấp Giấy phép lái tàu là 23 tuổi đối với cả nam và nữ. Quy định này nếu áp dụng đối với chức danh lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng thì phù hợp với thực tế đào tạo, tuyển dụng và sử dụng chức danh này. Tuy nhiên, đối với chức danh lái tàu trên đường sắt đô thị thì chưa phù hợp với lý do:

- Khi xây dựng quy định độ tuổi tối thiểu của người được cấp giấy phép lái tàu trong Luật Đường sắt 2017, do chưa có kinh nghiệm nhiều về công tác đào tạo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị nên đã quy định độ tuổi tối thiểu chung này cho các loại hình đường sắt: quốc gia, chuyên dùng và đường sắt đô thị.

- Thời gian qua tại một số tuyến đường sắt đô thị mới lần đầu tiên đưa vào khai thác tại Việt Nam đều có công tác đào tạo, cấp chứng chỉ lái tàu cho các học viên lái tàu đô thị. Theo đó để học lái tàu trên đường sắt đô thị, học viên lái tàu sau khi tốt nghiệp trung học là 19 tuổi, thời gian học lái tàu trung bình từ 1 đến 1,5 năm; thời gian vận hành khai thác thử trung bình 03 - 06 tháng. Nếu áp dụng độ tuổi tối thiểu như quy định của Luật Đường sắt sẽ gây khó khăn cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị trong việc đào tạo, tuyển dụng chức danh lái tàu trên đường sắt đô thị. Vì vậy, việc điều chỉnh độ tuổi tối thiểu được cấp Giấy phép lái tàu đối với đường sắt đô thị là cần thiết.

6. Về đường sắt đô thị

6.1. Quản lý, tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị

Tại Điều 11 Luật Đường sắt 2017 quy định về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (KCHTĐS), theo đó Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản KCHTĐS đô thị. Bên cạnh đó, Luật cũng giao Chính phủ quy định về Danh mục tài sản KCHTĐS và quản lý, sử dụng tài sản KCHTĐS do Nhà nước đầu tư.

Thực hiện quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và Luật Đường sắt 2017, Chính phủ đã ban hành Nghị định 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 quy định về quản lý, sử dụng và khai thác KCHTĐS quốc gia. Tuy nhiên, đối với đường sắt đô thị hiện nay Chính phủ chưa có quy định về quản lý, sử dụng và khai thác KCHTĐS đô thị. Vì vậy, việc quy định về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS đô thị là cần thiết trong bối cảnh các dự án về đường sắt đô thị đang được đưa vào vận dụng, khai thác.

6.2. Quản lý an toàn đường sắt đô thị

Luật Đường sắt quy định đã quy định đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; thẩm định, cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị”.

Theo kinh nghiệm ĐSDT nước ngoài hiện nay: Với mỗi tuyến ĐSDT có tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng khác nhau thì việc đòi hỏi, đánh giá an toàn hệ thống ĐSDT cũng khác nhau, như: Nhật Bản không quy định đánh giá an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị nhưng khi xuất khẩu sản phẩm sang thị trường châu Âu, hoặc một số quốc gia có quy định đánh giá an toàn, các nhà sản xuất của Nhật Bản vẫn áp dụng các tiêu chuẩn RAMS EN50126; Pháp áp dụng đánh giá an toàn hệ thống đầy đủ theo tiêu chuẩn châu Âu.

Như vậy, Luật Đường sắt chưa quy định rõ việc đánh giá, cấp giấy chứng nhận ATHT đường sắt đô thị cần thực hiện theo yêu cầu của tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng đối với từng dự án để thuận lợi trong việc tổ chức, đánh giá ATHT, đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất giữa tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng để đánh giá ATHT với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng của dự án.

Với quy định như hiện nay, để đánh giá ATHT, chủ đầu tư ký kết hợp đồng với tổ chức tư vấn đánh giá độc lập, chủ đầu tư tổ chức nghiệm thu khối lượng, chất lượng sản phẩm đánh giá ATHT. Tiếp đó, cơ quan nhà nước tiếp tục thẩm định, cấp giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ ATHT; Hội đồng kiểm tra nhà nước về công tác nghiệm thu lại tiếp tục kiểm tra công tác nghiệm thu của chủ đầu tư, kiểm tra trình tự thủ tục về thẩm định cấp giấy chứng nhận ATHT.

Kết quả của việc đánh giá, chứng nhận ATHT là xác định rủi ro về an toàn hệ thống có thể xảy ra trong quá trình vận hành, khai thác để khuyến cáo hoặc cảnh báo cho chủ đầu tư, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị chủ động có biện pháp khắc phục, phòng ngừa, quản lý rủi ro trong quá trình vận hành, khai thác để đảm bảo an toàn.

Nội dung công tác thẩm định hồ sơ ATHT, cấp giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ ATHT là kiểm tra, rà soát trình tự, thủ tục đánh giá ATHT theo yêu cầu của hợp đồng giữa chủ đầu tư với tư vấn đánh giá ATHT. Công việc này một phần trùng lặp với trách nhiệm và nghĩa vụ của chủ đầu tư khi nghiệm thu kết quả đánh giá ATHT của tư vấn đánh giá, phần còn lại trùng với nhiệm vụ Hội đồng kiểm tra nhà nước về công tác nghiệm thu.

Như vậy, cần xem xét để loại bỏ những quy định trùng lặp nhiệm vụ của từng chủ thể trong công tác quản lý an toàn đường sắt đô thị.

7. Về đường sắt tốc độ cao

Luật Đường sắt 2017 có 01 Chương quy định về đường sắt tốc độ cao. Tuy nhiên Luật chỉ mới quy định mang tính nguyên tắc về yêu cầu chung đối với đường sắt tốc độ cao, chính sách phát triển tốc độ cao, yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao, quản lý, khai thác, bảo trì đường sắt tốc độ cao và quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao mà chưa quy định cụ thể về đầu tư, xây

dựng, quản lý, bảo trì, vận hành, khai thác... đường sắt tốc độ cao. Mặt khác, Luật cũng chưa có quy định đường sắt tốc độ cao thuộc loại hình đường sắt nào.

II. NGUYÊN NHÂN TỒN TẠI, BẤT CẬP

1. Nguyên nhân khách quan

- Xuất phát điểm về quy mô, chất lượng KCHTĐS thấp, lạc hậu, bị ảnh hưởng nặng nề của chiến tranh, bão lũ. KCHTĐS chủ yếu có khổ 1.000mm, đường đơn, đường ga ngắn, năng lực thông qua trên hệ thống thấp; chi phí duy tu, sửa chữa thường xuyên không đủ để duy trì trạng thái hoạt động bình thường của KCHTĐS.

- Đặc thù của đường sắt đòi hỏi tính hệ thống cao, quy mô các dự án đầu tư lớn, phải đầu tư một tuyến đủ dài mới có thể khai thác hiệu quả, thời gian đầu tư dài, tích hợp đồng bộ nhiều chuyên ngành kỹ thuật (cơ khí, luyện kim, thông tin tín hiệu, công nghiệp phụ trợ,...) dẫn đến khó khăn trong bố trí và huy động nguồn lực để triển khai.

- Quy mô nền kinh tế đất nước còn nhỏ trong khi nhu cầu đầu tư phát triển KCHTĐS rất lớn gây khó khăn cho bố trí nguồn lực; cơ chế hỗ trợ, ưu đãi đầu tư chưa hấp dẫn nhà đầu tư cho phát triển đường sắt, do đó, việc tham gia xã hội hóa đầu tư xây dựng KCHTĐS chưa được triển khai.

- Hoạt động GTVTĐS trong thời gian qua chưa đạt được như kỳ vọng mà xã hội, người dân mong muốn, sản lượng vận tải, hành khách, hàng hóa thấp và chiếm thị phần rất nhỏ, có xu hướng giảm do sự cạnh tranh của các phương thức vận tải khác, tính hấp dẫn của vận tải đường sắt chưa được phục hồi để phát huy ưu việt vốn có của loại hình vận tải này.

- Một số quy định của pháp luật liên quan đến hoạt động đường sắt liên tục được sửa đổi, bổ sung dẫn đến việc thiếu đồng bộ, gây lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc áp dụng, thực thi các cơ chế, chính sách.

2. Nguyên nhân chủ quan

- Tư duy, nhận thức về vai trò, ưu thế, sự cần thiết ưu tiên đầu tư đối với phương thức vận tải đường sắt chưa đầy đủ. Mô hình quản lý, hoạt động, vận hành trong lĩnh vực đường sắt chưa ổn định, còn bất cập; công tác tái cơ cấu, cổ phần hoá doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chưa quyết liệt, chưa triệt để dẫn đến hoạt động quản lý, kinh doanh đường sắt thiếu hiệu quả, chậm đổi mới.

- Quy định pháp luật về đầu tư, quản lý khai thác, kinh doanh đường sắt và hệ thống pháp luật có liên quan chưa đồng bộ, chưa theo kịp sự phát triển nhanh, mạnh của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý đường sắt; thiếu cơ chế chính sách mang tính đột phá để huy động nguồn lực cho phát triển, khai thác KCHTĐS, đặc biệt là đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao; một số cơ chế chính sách về ưu đãi phát triển đường sắt chưa được triển khai thực hiện.

- Phát triển KCHTĐS quốc gia, đường sắt đô thị chưa được quan tâm đúng mức; chưa ưu tiên bố trí nguồn lực từ ngân sách nhà nước cho đầu tư phát

triển, bảo trì đường sắt; công nghiệp đường sắt, đào tạo phát triển nguồn nhân lực.

- Thị phần, sản lượng vận tải đường sắt ngày càng giảm sút, quy hoạch liên quan đến phát triển đường sắt thiếu tính kết nối đồng bộ, thiếu tính gắn kết giữa phát triển đường sắt với phát triển đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng biển, cửa khẩu, đầu mối logistics.

- Công tác đào tạo nguồn nhân lực, nghiên cứu khoa học công nghệ, công nghiệp đường sắt chưa được quan tâm đúng mức.

- Phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương triển khai chiến lược, quy hoạch, dự án đầu tư chưa thực sự chặt chẽ.

- Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật chưa tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đường sắt.

Phần thứ ba
KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG
LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017

I. KINH NGHIỆM QUỐC TẾ

1. Luật Đường sắt của một số nước

1.1. Luật Đường sắt Trung Quốc

Luật Đường sắt Trung Quốc được thông qua tại kỳ họp thứ 15 Ủy ban thường vụ Đại hội đại biểu nhân dân toàn quốc Khóa 7 ngày 07/9/1990, sửa đổi lần thứ nhất tại Hội nghị “Về quyết định sửa đổi một phân luật” kỳ họp thứ 10 Ủy ban thường vụ Đại hội đại biểu nhân dân toàn quốc Khóa 11 ngày 27/8/2009, sửa đổi lần thứ hai tại Hội nghị “Về quyết định sửa đổi năm bộ luật như “Luật giáo dục nghĩa vụ nước CHND Trung Hoa” kỳ họp thứ 14 Ủy ban thường vụ Đại hội đại biểu nhân dân toàn quốc Khóa 12 ngày 24/4/2015.

Luật gồm 6 chương (Chương 1: Nguyên tắc chung, Chương 2: Kinh doanh vận tải đường sắt, Chương 3: Xây dựng đường sắt, Chương 4: An toàn và bảo vệ đường sắt, Chương 5: Trách nhiệm pháp luật, Chương 6: Nguyên tắc bổ sung) và 74 điều.

Luật Đường sắt Trung Quốc là luật “Khung” nên chỉ quy định những nội dung rất cơ bản (dài 15 trang). Luật này nhằm đảm bảo vận tải đường sắt và xây dựng đường sắt được tiến hành thuận lợi, phù hợp với yêu cầu xây dựng hiện đại hóa XHCN và đời sống nhân dân. Đường sắt được nêu trong Luật này, bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng và tuyến đường sắt chuyên dùng.

1.2. Luật Đường sắt Nhật Bản

Luật Đường sắt quốc gia Nhật Bản được ban hành tháng 4 năm 1921 (Số 17 Bộ luật ngày 14 tháng 4 năm 1921), sửa đổi lần cuối vào tháng 3 năm 2006 (Số 19 Bộ luật ngày 31 tháng 3 năm 2006) gồm 34 điều.

Luật Đường sắt quốc gia Nhật bản là luật cơ bản về kinh doanh đường sắt. Ngoài ra để vận hành đường sắt còn có Luật Vận hành đường sắt và Luật Xây dựng đường sắt (được áp dụng khi xây dựng những tuyến đường sắt thông thường mới).

Năm 1987, khi đường sắt quốc gia được cổ phần hóa, Luật Kinh doanh đường sắt được xây dựng thay thế cho Luật Đường sắt quốc gia, Luật Xây dựng đường sắt bị hủy bỏ. Tuy nhiên, Luật Vận hành đường sắt vẫn tiếp tục được áp dụng.

Liên quan tới Shinkansen, Luật Xây dựng Shinkansen ra đời vào năm 1970. Trong đó có quy định về sự hợp tác của Chính quyền địa phương và lấy ý kiến của đơn vị vận hành.

Luật Kinh doanh đường sắt là luật chính của đường sắt Nhật Bản, đưa ra những quy định chủ yếu về mặt kỹ thuật liên quan tới vận hành đường sắt. Luật

Kinh doanh đường sắt cũng quy định cả về giá cước vận chuyển và đặc tả kỹ thuật của ĐMTX. Dưới Luật Kinh doanh đường sắt là các tiêu chuẩn kỹ thuật.

2. Kinh nghiệm về quản lý, đầu tư, khai thác đường sắt

2.1 Kinh nghiệm về mô hình quản lý, đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư

Việc lựa chọn mô hình hiệu quả để quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh tài sản KCHTĐS quốc gia phụ thuộc vào điều kiện kinh tế, xã hội của từng nước và điều kiện cụ thể của mỗi đường sắt. Trong những năm gần đây, nhiều Chính phủ các nước trên thế giới đã thực hiện các biện pháp nâng cao hiệu quả trong đó có tái cơ cấu để đường sắt hoạt động theo định hướng thị trường, mang tính thương mại hơn. Đã có những mô hình thực hiện thành công, tuy nhiên có một số mô hình không thúc đẩy được hoạt động của ngành như mục đích ban đầu. Một số mô hình quản lý, đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt trên thế giới được giới thiệu ở *Phụ lục số 10*.

2.2. Kinh nghiệm về nhượng quyền khai thác KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư

Rất ít đường sắt trên thế giới áp dụng hình thức nhượng quyền khai thác. Do vậy cần xem xét kỹ lưỡng những ưu điểm và hạn chế của mô hình nhượng quyền dài hạn theo kinh nghiệm của Mexico, Brazil, Campuchia... vì hiện nay mô hình này mới chỉ áp dụng được duy nhất với vận tải hàng hóa bằng đường sắt. Chỉ có thể xem xét nhượng quyền các tuyến vận tải có lợi thế thương mại cao vì bản chất các nhà đầu tư tư nhân chỉ quan tâm đến lĩnh vực có khả năng sinh lợi. *Chi tiết ở Phụ lục số 10*.

2.3. Kinh nghiệm về huy động vốn đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt theo hình thức PPP

Đối tác công-tư (PPP) trong đường sắt là đầu tư vốn vào kết cấu hạ tầng đường sắt, thường là nhà ga đường sắt và đầu máy toa xe, chủ yếu được tài trợ bằng tài chính thương mại, được hoàn trả trong thời gian nhượng quyền dài hạn.

Có một số ví dụ về các hình thức PPP trong ngành đường sắt. Các mô hình PPP cho đường sắt có thể được điều chỉnh phù hợp với hoàn cảnh của một dự án cụ thể và kết quả mong muốn, và có thể đạt được lợi ích bằng cách áp dụng mô hình linh hoạt. *Chi tiết ở Phụ lục số 10*.

2.4. Kinh nghiệm về quản lý, vận dụng đầu máy toa xe:

Đa số các nước trên thế giới không có quy định pháp luật về niên hạn ĐMTX; chỉ có quy định nội bộ của các đơn vị vận hành hoặc khuyến nghị của nhà chế tạo liên quan đến thời gian vận dụng ĐMTX với mục tiêu đảm bảo an toàn chạy tàu; việc kiểm tra, bảo trì, sửa chữa thường xuyên là yếu tố quyết định đảm bảo an toàn phương tiện khi vận hành. *Chi tiết ở Phụ lục số 10*.

3. Kinh nghiệm về đầu tư Đường sắt tốc độ cao:

Tiến hành nghiên cứu kinh nghiệm đầu tư, phát triển đường sắt tốc độ cao của 20 nước đang khai thác, 15 nước đang đầu tư hoặc chuẩn bị đầu tư; các nghiên cứu chuyên sâu của các tổ chức quốc tế (Hiệp hội đường sắt quốc tế,

Ngân hàng thế giới, JICA, KOICA) và các học giả³¹ rút ra một số kinh nghiệm như sau:

5.1. Nghiên cứu kinh nghiệm của các nước đang khai thác, đang xây dựng đường sắt tốc độ cao³² cho thấy về cơ bản quá trình phát triển đường sắt của các nước đều trải qua 03 giai đoạn: Giai đoạn 1, nhờ thành tựu cuộc cách mạng khoa học công nghệ lần thứ 2, đường sắt phát triển mạnh mẽ và giữ vai trò chủ đạo; Giai đoạn 2, với sự phát triển của các phương thức khác như đường bộ, hàng không nên thị phần vận tải đường sắt sụt giảm, dần mất vai trò chủ đạo; Giai đoạn 3, trước yêu cầu thực tiễn đòi hỏi mở ra các không gian mới cho phát triển kinh tế, phát triển bền vững, tối ưu hóa chi phí vận tải, sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên, giảm ô nhiễm môi trường... các quốc gia đã triển khai nghiên cứu, phát triển loại hình đường sắt tốc độ cao hiện đại, thuận tiện, an toàn, thân thiện môi trường, tạo bước phát triển đột phá nhanh về kết cấu hạ tầng, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Một số quốc gia có hình thái địa kinh tế theo trục dọc kéo dài (Italia, Nhật Bản, Đài Loan) phát triển đường sắt tốc độ cao khá sớm và phát huy hiệu quả cao.

Kết quả nghiên cứu ở Trung Quốc cho thấy đường sắt tốc độ cao tạo điều kiện để người dân đi lại dễ dàng, an toàn, thuận lợi; là nhân tố góp phần thay đổi mô hình phát triển đô thị, đẩy nhanh tiến trình đô thị hóa tại các thành phố vừa và nhỏ; phát triển du lịch³³; giảm tai nạn giao thông; phát triển kinh tế vùng và kinh tế vĩ mô (khoảng 50% chuyển đi trong tổng số 1,7 tỷ khách/năm là có mục đích giao dịch công việc, hơn 850 triệu cơ hội/năm được tạo ra cho mục đích kết nối, giao dịch so với trước khi có đường sắt tốc độ cao), tăng năng suất lao động và các lợi ích khác³⁴.

5.2. Quy mô kinh tế của mỗi quốc gia tại thời điểm quyết định đầu tư đường sắt tốc độ cao không có sự tương đồng³⁵. Nghiên cứu của WB cho thấy thời điểm thích hợp (quy mô nền kinh tế và khả năng chi trả của người dân) để xây dựng và đưa vào khai thác đường sắt tốc độ cao là thu nhập bình quân đầu người khoảng 7000 USD. Đối với Trung Quốc, sau khi đưa vào khai thác tuyến đầu tiên khoảng 6-8 năm, trong giai đoạn 2014-2016 khoảng 60% số người di chuyển bằng đường sắt tốc độ cao có thu nhập dưới 750 USD/tháng (~ 9000 USD/năm)³⁶.

5.3. Tùy thuộc vào điều kiện tự nhiên, kinh tế, xã hội, phân bố dân cư, đô thị,... các quốc gia thử nghiệm, phát triển công nghệ đường sắt tốc độ cao khác

³¹China's High-Speed Rail Development; UIC_Fast track to sustainable mobility; UIC_HSR system implementation handbook; UIC_Origin and financing of first HSL in the world;UIC-atlas-high-speed-2021.

³² Các quốc gia đã khai thác: Trung Quốc, Đức, Pháp, Nhật Bản, Italia, Đài Loan, Tây Ban Nha, Phần Lan, Italia, Hàn Quốc, Thụy Điển, Mỹ, Thổ Nhĩ Kỳ, A rập xê út, Áo, Ba Lan, Bỉ, Ma Rốc, Thụy sỹ, Anh, Hà Lan, Đan Mạch. Các quốc gia đang xây dựng: Trung Quốc, Tây Ban Nha, Nhật Bản, Đức, Italia, Thụy Điển, Mỹ, Thổ Nhĩ Kỳ, Áo, Anh, Séc bi, Ấn Độ, Indonesia, Thái Lan, Iran.

³³Đặc biệt trong 3 ngày cuối tuần với các chuyến du lịch cự ly dưới 500km

³⁴China's High-Speed Rail Development, trang 73, 75 – Economics

³⁵ Trung Quốc đầu tư tuyến Bắc Kinh - Thiên Tân năm 2005 khi GDP đầu người đạt 1.753 USD, Nhật Bản đầu tư năm 1950 khi GDP đầu người khoảng 250 USD, Uzbekistan khai thác năm 2011 khi GDP đầu người đạt 1.926 USD; Hàn Quốc, Pháp, Đức khai thác đường sắt TĐC khi GDP đầu người lần lượt là 16.493 USD (năm 2004), 11.106 USD (năm 1981), 23.435 USD (năm 1991)

³⁶China's High-Speed Rail Development, trang 37 – Market

nhau³⁷. Tuy nhiên, hầu hết các nước có xu hướng lựa chọn loại hình đường sắt tốc độ cao chạy trên ray; công nghệ đoàn tàu là động lực phân tán (động cơ được lắp đặt tại từng toa xe) hoặc động lực tập trung (đầu máy kéo và đẩy) để đảm bảo sự phù hợp, phát huy hiệu quả đầu tư³⁸. Phương án khai thác chủ yếu chỉ vận tải tàu khách³⁹; vận tải hàng hóa do các tuyến đường sắt hiện hữu đảm nhận. Một số nước châu Âu (Pháp, Đức, Ý, Tây Ban Nha) có tuyến đường sắt hiện hữu với tiêu chuẩn kỹ thuật tương đồng với đường sắt tốc độ cao nên bắt đầu phát triển đường sắt tốc độ cao bằng cách nâng cấp các tuyến đường sắt hiện hữu và từng bước xây dựng các tuyến mới để phù hợp với điều kiện nguồn lực và rút ngắn thời gian phát triển đường sắt tốc độ cao; khi nhu cầu vận tải hành khách tăng cao, bảo đảm an toàn, khả năng cạnh tranh với các phương thức vận tải khác, các tuyến xây mới chủ yếu vận tải hành khách.

5.4. Đầu tư đường sắt tốc độ cao có chi phí lớn nhưng hiệu quả kinh tế xã hội mang lại khá cao, chưa kể các tác động rất lớn chưa thể lượng hóa như tái cấu trúc không gian phát triển, giảm ùn tắc, tai nạn và ô nhiễm môi trường, thúc đẩy phát triển công nghiệp, tạo ra nguồn lực mới cho phát triển đô thị, kích thích phát triển du lịch.... Vì lợi ích kinh tế mang lại chủ yếu là gián tiếp, không thể thu hồi trực tiếp để hoàn vốn cho dự án nên mô hình đầu tư của các quốc gia chủ yếu là đầu tư công (Pháp, Đức, Tây Ban Nha, Trung Quốc, Hàn Quốc, Ấn Độ), một số ít tuyến có sự tham gia của tư nhân với giá trị khoảng 10-20%; một số nước có đầu tư theo hình thức PPP (Nhật Bản, Italia) với tỷ lệ vốn nhà nước chiếm khoảng 80% (đầu tư chi phí hạ tầng), tư nhân chiếm khoảng 20% (đầu tư phương tiện, thiết bị để khai thác); một số dự án đầu tư tư nhân có hỗ trợ của nhà nước nhưng sau đó nhà nước đã phải mua lại (Italia) hoặc tăng vốn tham gia của nhà nước (Đài Loan) hoặc giao tư nhân khai thác quỹ đất để phát triển đô thị, thương mại (Nhật Bản).

5.5. Để hỗ trợ quá trình phát triển, các nước đều có chương trình phát triển quốc gia về nguồn nhân lực và công nghiệp đường sắt để sẵn sàng cho việc đầu tư và phát triển đường sắt tốc độ cao. Về công nghệ chỉ có 4 nước làm chủ hoàn toàn, 03 nước nhận chuyển giao và tiến tới làm chủ 80-85% (Trung Quốc, Hàn Quốc, Tây Ban Nha), các nước còn lại chuyển giao, làm chủ công nghệ vận hành bảo trì, đặt mục tiêu liên doanh để sản xuất trong nước và nội địa hóa khoảng 30-40%.

³⁷ Hiện nay trên thế giới có 03 loại hình đường sắt tốc độ cao sử dụng đoàn tàu và hạ tầng hoàn toàn khác nhau, gồm: (1) Đường sắt tốc độ cao chạy trên ray; (2) đường sắt chạy trên đệm từ trường - Maglev; (3) đường sắt chạy trong ống - Hyperloop.

³⁸ Pháp có điều kiện địa hình bằng phẳng, không hình thành các hành lang tập trung đông dân cư, đoàn tàu của Pháp có xu hướng tăng cường tính tiện nghi và với công trình chủ yếu là nền đắp đã sử dụng động lực tập trung. Các nước Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan địa hình nhiều đồi núi, khối lượng công trình cầu, hầm lớn nên có xu hướng sử dụng động lực phân tán. Trung Quốc đa dạng về điều kiện tự nhiên cũng như xã hội, định hướng sử dụng động lực phân tán là chính.

³⁹ Phần lớn đường sắt tốc độ cao của Trung Quốc được xây dựng để khai thác riêng cho tàu khách. Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan đường sắt tốc độ cao chỉ khai thác tàu khách. Nhiều nước trước đây có khai thác chung tàu khách với tàu hàng trên tuyến cao tốc nhưng hiện đã bỏ tàu hàng như Pháp hoặc đang tách riêng tàu hàng như Đức

II. ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017

1. Quan điểm, mục tiêu

Việc sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt 2017 hướng tới bảo đảm các mục tiêu chính như sau:

(1) Phù hợp với Hiến pháp 2013, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước trong phát triển đường sắt.

(2) Đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế về đường sắt mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thành viên.

(3) Phát huy những ưu điểm của Luật Đường sắt 2017, bổ sung thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực đường sắt. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển đường sắt của các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

(4) Đường sắt là một trong những phương thức vận tải chủ đạo trên các hành lang kinh tế chiến lược, cần được tập trung nguồn lực, ưu tiên phát triển đi trước một bước, theo hướng phát triển nhanh, bền vững, để thực hiện thành công đột phá chiến lược về phát triển kết cấu hạ tầng.

(5) Phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt có trọng tâm, trọng điểm, phát huy thế mạnh vận tải hàng hóa, hành khách khối lượng lớn, cự ly trung bình đến dài; phát triển đường sắt tốc độ cao theo hướng hiện đại để vận tải cả hàng hóa và hành khách, có khả năng nâng cấp tốc độ cao hơn trong tương lai. Tiếp tục khai thác tối đa năng lực mạng đường sắt hiện có và đầu tư xây dựng một số tuyến đường sắt mới đồng bộ, hiện đại, kết nối cảng biển cửa ngõ, trung tâm kinh tế lớn, đầu mối vận tải.

(6) Đa dạng hoá nguồn lực, huy động tối đa nguồn lực từ quỹ đất trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, công nghiệp, khai thác vận tải đường sắt; ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo; đẩy mạnh thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh khai thác, vận tải; tăng cường công tác phân cấp, phân quyền trong hoạt động về đường sắt.

(7) Xây dựng nền tảng để phát triển công nghiệp đường sắt theo hướng hiện đại, đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại phương tiện, vật tư, trang thiết bị cho lĩnh vực đường sắt; có điều kiện ràng buộc trong các hợp đồng đối với các nhà thầu nước ngoài để khuyến khích, hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước liên doanh, liên kết, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt.

(8) Chủ động đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, đặc biệt là các thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên.

(9) Thúc đẩy hoạt động vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn. Phục hồi và nâng cao thị phần vận tải đường sắt, tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác.

(10) Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực đường sắt trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.

2. Định hướng sửa đổi, bổ sung

2.1. Chính sách phát triển đường sắt

Đề xuất điều chỉnh, bổ sung quy định đối với chính sách phát triển đường sắt theo hướng:

- Quy định cụ thể các chính sách về ưu đãi, hỗ trợ phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm thu hút các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước tham gia đầu tư vào kế cấu hạ tầng đường sắt.

- Quy định cụ thể các chính sách về ưu đãi, hỗ trợ kinh doanh vận tải đường sắt; bổ sung ưu đãi, hỗ trợ về: giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình để kinh doanh vận tải đường sắt, thuế thu nhập doanh nghiệp cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức, kinh doanh dịch vụ logistics trong đó có doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt ... nhằm thu hút các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước tham gia đầu tư vào kế cấu hạ tầng đường sắt.

- Quy định cụ thể các nội dung, danh mục công trình công nghiệp đường sắt được ưu đãi, mức ưu đãi hỗ trợ; bổ sung nội dung khuyến khích nội địa hóa, làm chủ công nghệ trong sản xuất lắp ráp phương tiện giao thông đường sắt, cũng như đảm bảo phát triển phương tiện giao thông đường sắt đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt và đáp ứng nhu cầu vận tải; bổ sung quy định về ưu tiên phát triển đường sắt điện khí hóa sử dụng năng lượng sạch.

2.2. Kết cấu hạ tầng đường sắt

2.2.1. Công bố ga liên vận quốc tế

Đề xuất điều chỉnh, bổ sung quy định đối với ga đường sắt theo hướng:

- Xác định Ga đường sắt là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt, đón, trả khách, xếp, dỡ hàng hoá, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và các dịch vụ khác và phân loại ga đường sắt thành: ga đường sắt quốc gia nội địa và ga đường sắt liên vận quốc tế. Theo đó, Ga đường sắt nội địa là ga đường sắt phục vụ vận chuyển nội địa; Ga đường sắt liên vận quốc tế là ga đường sắt phục vụ vận chuyển quốc tế và vận chuyển nội địa.

- Công bố ga liên vận quốc tế: đề nghị nghiên cứu bổ sung nội dung, đối với ga xây dựng mới phải theo quy hoạch ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối, ga liên vận quốc tế và do Bộ trưởng Bộ GTVT công bố; đối với ga đường sắt hiện có, sau khi có ý kiến thống nhất của Thủ tướng Chính phủ, giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về điều kiện và thủ tục cấp phép mở ga liên vận quốc tế và quyết định công bố ga đường sắt liên vận quốc tế.

2.2.2. Quản lý và đầu tư đường bộ vào Ga đường sắt

Để thống nhất quản lý đường bộ vào ga, phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, phục vụ người dân và các phương tiện vận tải tiếp cận thuận tiện tới ga đường sắt; huy động nguồn lực của địa phương đầu tư phát triển KCHTĐS và tính khả thi khi thực hiện, có thể xem xét mang tính chất mở rộng các chủ thể

quản lý. Đề xuất bổ sung 01 khoản vào Điều 16 theo hướng tuyến đường bộ vào ga đường sắt nếu chỉ phục vụ nhu cầu vận tải của ga đường sắt do Bộ quản lý, đầu tư; trường hợp phục vụ nhu cầu cả giao thông địa phương thì Bộ GTVT và địa phương thống nhất giao cho một bên quản lý, đầu tư.

2.2.3. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc đường sắt giao với đường bộ

a) Về xây dựng đường gom trong phạm vi HLATGTĐS:

Để giải quyết những khó khăn về kinh phí đền bù, GPMB của địa phương khi xây dựng đường gom dọc đường sắt với mục tiêu xây dựng đường gom dọc tuyến đường sắt nhằm bảo đảm ATGTĐS, phục vụ công tác cứu hộ, cứu nạn khi cần thiết. Đề xuất bổ sung quy định về xây dựng đường gom vào Điều 17 theo hướng:

- Tại những vị trí xây dựng đường gom mà khối lượng đền bù, GPMB không nhiều và có khả năng thực hiện được theo nguồn vốn bố trí của dự án: dự án khu đô thị, khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư, khu thương mại dịch vụ mà phải xây dựng dọc hai bên đường sắt, Chủ đầu tư dự án có trách nhiệm xây dựng các đường gom ngoài phạm vi HLATGTĐS.

- Đối với những vị trí cần xây dựng đường gom dọc hai bên đường sắt hiện hữu để xóa bỏ lối đi tự mở trong các khu vực đô thị, đông dân cư, không đủ kinh phí để thực hiện đền bù, GPMB, Luật giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quyết định cho phép xây dựng đường gom có thời hạn nằm trong phạm vi HLATGTĐS để phục vụ cho nhu cầu đi lại của người dân hiện hữu hai bên đường sắt. Về lâu dài, các đường gom này sẽ được đưa ra ngoài phạm vi HLATGTĐS khi điều kiện kinh phí cho phép.

- Đối với đường sắt xây dựng mới cần phải xây dựng hệ thống đường gom, hàng rào ngăn cách ngoài phạm vi HLATGTĐS và giao cắt không đồng mức với đường sắt (giao cắt lập thể).

b) Về phân quyền cho UBND cấp tỉnh tổ chức gác, đảm bảo ATGT tại đường ngang:

Trong điều kiện ngân sách trung ương dành cho quản lý, bảo trì đường sắt quốc gia hạn chế như hiện nay, cần thiết quy định phân quyền cho UBND cấp tỉnh tổ chức quản lý gác và đảm bảo an toàn tại các đường ngang có gác để huy động các nguồn lực của địa phương cho công tác gác, đảm bảo an toàn tại các đường ngang nêu trên. Vì vậy, đề xuất bổ sung 01 khoản vào Điều 17 Luật Đường sắt 2017 các địa phương hoặc doanh nghiệp có nhu cầu đầu tư xây dựng đường ngang thì phải bố trí kinh phí đầu tư, bảo trì và chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn tại đường ngang này; Tổng công ty ĐSVN quản lý, thực hiện bảo trì đường sắt tại các đường ngang.

2.2.4. Đất dành cho đường sắt

Để đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất giữa các quy định về đất dành cho đường sắt, đề xuất sửa đổi, bổ sung điều quy định về đất dành cho đường sắt trong Luật Đường sắt theo hướng quy định chính sách thuế đối với đất dành cho đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt, xây dựng hạ tầng đường sắt, đất kinh

doanh đường sắt và cập nhật các chính sách về đất đai trong dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi).

2.2.5. Phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

Đề xuất nghiên cứu điều chỉnh, bổ sung quy định về tài sản; phí, giá sử dụng KCHTĐS theo hướng:

- Tách bạch tài sản KCHTĐS do nhà nước đầu tư và tài sản của doanh nghiệp đầu tư trên đất dành cho đường sắt và cơ chế quản lý, bảo trì tài sản theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

- Tài sản sử dụng vào mục đích kinh doanh vận tải đường sắt thì doanh nghiệp phải trả phí sử dụng KCHTĐS theo hướng dẫn của Bộ Tài chính.

- Tài sản sử dụng cho thuê KCHTĐS vào mục đích khác thì doanh nghiệp phải trả giá sử dụng KCHTĐS theo quy định.

Đề xuất nghiên cứu điều chỉnh, bổ sung quy định theo hướng căn cứ vào điều kiện cụ thể, Thủ tướng Chính phủ giao (cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, doanh nghiệp nhà nước) quản lý kinh doanh KCHT đường sắt.

2.2.6. Mô hình phát triển đô thị theo định hướng kết nối giao thông

Đề xuất bổ sung nội dung này vào Điều 16 theo hướng UBND cấp tỉnh chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT dành quỹ đất thích đáng tại các khu vực xung quanh các khu ga đường sắt lớn, ga đường sắt tốc độ cao, ga đường sắt trong đô thị để phát triển các đô thị, các khu chức năng (mô hình TOD), được phép sử dụng nguồn thu từ phát triển đô thị để tạo nguồn lực tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

Ngoài ra, nhằm tăng tiện ích và thu hút hành khách sử dụng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, góp phần phát triển kinh tế đường sắt, đề xuất sửa đổi, bổ sung điểm e theo hướng: Tại các ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt đô thị khuyến khích đầu tư, xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng.

Về kết nối đường sắt với các khu công nghiệp, để tránh vận chuyển đường bộ quá dài, nhằm thu hút luồng hàng hóa cho vận tải: Quy định diện tích tối thiểu các khu công nghiệp phải quy hoạch tuyến đường sắt kết nối.

2.2.7. Đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt

Đề xuất bổ sung nội dung này vào Điều 16 theo hướng:

- Cho phép tách GPMB thành dự án độc lập để triển và huy động nguồn lực đầu tư ngay từ bước phê duyệt chủ trương đầu tư để triển khai trước. Có cơ chế, chính sách đặc thù trong GPMB để đầu tư cơ sở công nghiệp đường sắt.

- Để bảo đảm phương án tài chính đối với dự án đường sắt đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP), đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định theo hướng: cho phép NSNN hỗ trợ cho Dự án tối đa không quá 80%.

- Việc góp vốn nhà nước tham gia vào dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị theo phương thức PPP trong thời gian xây dựng hoặc kéo dài suốt vòng đời dự án tùy theo quy mô dự án sẽ do Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ quyết định.

- Đối với các loại thiết bị, công nghệ mới cần thiết chế quy định lộ trình chuyển giao công nghệ sau khi đầu tư dự án.

- Đề huy động nguồn lực cho đầu tư đường sắt, cho phép áp dụng nhiều hình thức, phương thức đầu tư các dự án đường sắt; đối với phương thức PPP cho phép áp dụng nhiều loại hợp đồng (BT, BOT, BTO,...).

2.2.8. Phân quyền thực hiện nhiệm vụ QLNN về đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, khai thác KCHT ĐSQG, đường sắt vùng

Đề xuất bổ sung thêm chủ thể là UBND cấp tỉnh được quyền thực hiện nhiệm vụ QLNN về đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, khai thác KCHT ĐSQG, đường sắt vùng:

- Huy động các nguồn vốn hợp pháp để tham gia hỗ trợ đầu tư; tổ chức đầu tư, thí điểm đầu tư, bảo trì, khai thác KCHTĐS các tuyến đường sắt: (1) Kết nối ĐSĐT, đường sắt chuyên dùng, các cảng biển lớn, cảng cạn, cảng thủy nội địa, khu kinh tế, khu du lịch,... với mạng lưới ĐSQG; đường sắt kết nối nội vùng. (2) Các tuyến ĐSQG qua địa bàn từ 02 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trở lên sau khi có ý kiến của Bộ GTVT và Thủ tướng Chính phủ chấp thuận.

- Các địa phương có trách nhiệm bố trí ngân sách địa phương tham gia đầu tư, khai thác, bảo trì các tuyến đường sắt quốc gia qua địa bàn với tỷ lệ nhất định.

- Các tuyến đường sắt vùng do các địa phương đầu tư, do đặc thù khai thác nên các địa phương này được sử dụng ngân sách của mình đầu tư cho địa phương khác.

2.3. Công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt

2.3.1. Công nghiệp đường sắt

Đề xuất sửa đổi, bổ sung Điều 28 theo hướng:

- Bổ sung các chính sách về hỗ trợ vốn đầu tư cơ sở vật chất, đổi mới công nghệ, được sử dụng các nguồn vốn ưu đãi cho phát triển các sản phẩm cơ khí đường sắt.

- Có chính sách ưu tiên phát triển và tiêu thụ sản phẩm trong ngành đường sắt tự sản xuất.

- Có chính sách ưu tiên nhập khẩu dây chuyền công nghệ sản xuất, chế tạo mới trang thiết bị và phát triển khoa học công nghệ cho công nghiệp đường sắt.

- Có chính sách ưu tiên đầu tư tập trung cho các cơ sở sản xuất công nghiệp của ngành đường sắt (bao gồm cả đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao trong tương lai), cấp vốn để xây dựng cơ sở công nghiệp chuyên lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe, sản xuất phụ tùng.

- Có cơ chế đặt hàng, giao nhiệm vụ cho một số tập đoàn, doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân trong nước có mô lớn, có đủ năng lực thực hiện một số nhiệm vụ có tính chiến lược, dẫn dắt quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

- Có chính sách ưu tiên, khuyến khích nội địa hóa; liên doanh, liên kết

giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp nước ngoài khi đầu tư phát triển đường sắt.

- 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 chuyển giao công nghệ cho các sản phẩm công nghiệp mới.

2.3.2. Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt

Để tạo chủ động, nâng cao vai trò trách nhiệm của địa phương QLNN đối với công tác quản lý phương tiện giao thông đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng và thực hiện trách nhiệm của chính quyền địa phương đảm bảo ATGTĐS, đề xuất sửa đổi, bổ sung Điều 31 theo hướng:

- Bộ GTVT quy định việc cấp, cấp lại, thu hồi, xóa giấy chứng nhận phương tiện giao thông đường sắt. Cục ĐSVN tổ chức việc cấp, cấp lại, thu hồi, xóa giấy chứng nhận phương tiện trên ĐSQG.

- Phân quyền cho UBND cấp tỉnh thực hiện chức năng QLNN cấp, cấp lại, thu hồi, xóa giấy chứng nhận đối với phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

2.3.3. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt

Đề xuất bỏ quy định “giám sát” tại Điều 32; Bổ sung một số điều để đảm bảo quy định chi tiết cho từng đối tượng kiểm tra, loại hình kiểm tra vào trong Mục 2 Chương III theo hướng:

- Quy định về bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của đầu máy, toa xe trong sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu.

- Quy định về bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của đầu máy, toa xe tham gia giao thông đường sắt.

- Quy định về bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt.

- Quy định về trách nhiệm của chủ phương tiện; doanh nghiệp thiết kế, sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt.

2.3.4. Niên hạn phương tiện giao thông đường sắt

Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 32 theo hướng phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng được tổ chức đăng kiểm Việt Nam định kỳ kiểm tra, cấp Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt theo quy định của Bộ trưởng Bộ GTVT. Ngoài ra, để đảm bảo an toàn trong quá trình vận hành khai thác phương tiện giao thông đường sắt cần phải có các quy định chặt chẽ hơn theo hướng:

- Quy định về bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của đầu máy, toa xe trong sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu.

- Quy định về bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của đầu máy, toa xe tham gia giao thông đường sắt.

- Quy định về bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt trong đó thực hiện việc tăng tần xuất,

rút ngắn thời gian đánh giá chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt theo độ tuổi phương tiện.

- Quy định về trách nhiệm của chủ phương tiện; doanh nghiệp thiết kế, sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt.

2.4. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu

2.4.1. Độ tuổi được cấp giấy phép lái tàu

Điều chỉnh độ tuổi của chức danh lái tàu đường sắt để phù hợp với quy định về tuổi nghỉ hưu thấp nhất của người lao động (trong đó có chức danh lái tàu) của Bộ Luật lao động 2019 nhằm tháo gỡ khó khăn của các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt quốc gia và để phù hợp với thực tế hiện nay.

2.4.2. Phân cấp cho chính quyền địa phương thực hiện chức năng QLNN cấp giấy phép lái tàu ĐSĐT, đường sắt chuyên dùng

Để tạo chủ động, nâng cao vai trò trách nhiệm của địa phương QLNN đối với NVĐSTTPVCT (trong đó có chức danh lái tàu) đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng và thực hiện trách nhiệm của chính quyền địa phương đảm bảo ATGTĐS, đề xuất bổ sung quy định Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thực hiện sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

2.5. Đường sắt đô thị

2.5.1. Quy hoạch mạng lưới đường sắt đô thị

Đề nghị bổ sung quy định điều kiện tối thiểu cần quy hoạch xây dựng đường sắt đô thị.

2.5.2. Quản lý, tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị

Để phù hợp với thực tiễn trong việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản 4 Điều 11 theo hướng giao Chính phủ quy định về Danh mục tài sản KCHTĐS và quản lý, sử dụng tài sản KCHTĐS cho đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư và đường sắt đô thị.

2.5.3. Đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; thẩm định, cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị

Đề xuất sửa đổi, bổ sung Điều 77 theo hướng quy định rõ việc đánh giá, cấp giấy chứng nhận ATHT đường sắt đô thị cần thực hiện theo yêu cầu của tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng đối với từng dự án để thuận lợi trong việc tổ chức, đánh giá ATHT, đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất giữa tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng để đánh giá ATHT với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng của dự án.

2.5.4. Phân quyền cho UBND cấp tỉnh quản lý an toàn đường sắt đô thị

Để tạo chủ động, nâng cao vai trò trách nhiệm QLNN của địa phương đối với quản lý an toàn đường sắt đô thị do mình đầu tư và thực hiện trách nhiệm của chính quyền địa phương đảm bảo ATGTĐS, đề xuất sửa đổi, bổ sung Điều 77 theo hướng phân quyền cho UBND cấp tỉnh cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị và Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị.

2.5.5. *Phát triển nguồn nhân lực*

Bổ sung các cơ chế, chính sách đặc thù về đào tạo, phát triển nguồn nhân lực phục vụ phát triển đường sắt đô thị; có cơ chế hỗ trợ tài chính của nhà nước với cơ sở đào tạo về chuyên ngành.

2.6. *Đường sắt tốc độ cao*

Bổ sung các quy định cụ thể về công tác đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, vận hành, khai thác ... đường sắt tốc độ cao như:

- Bổ sung quy định về đường sắt tốc độ cao để đảm bảo tính pháp lý khi triển khai đầu tư và khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư, xây dựng đường sắt tốc độ cao.

- Quy định rõ trách nhiệm của chủ thể trong việc đầu tư, xây dựng, quản lý các hạng mục công trình của đường sắt tốc độ cao.

- Quy định rõ các nội dung ưu đãi, hỗ trợ trong việc đầu tư kết cấu xây dựng, quản lý, kinh doanh, khai thác, bảo trì đường sắt tốc độ cao; phát triển nguồn nhân lực (các cơ chế, chính sách đặc thù về đào tạo, phát triển nguồn nhân lực phục vụ phát triển đường sắt tốc độ cao; có cơ chế hỗ trợ tài chính của nhà nước với cơ sở đào tạo chuyên ngành).

- Quy định những yêu cầu cơ bản khi xây dựng đường sắt tốc độ cao như: công tác đảm bảo an toàn chạy tàu, công trình; bảo vệ môi trường; cung cấp điện sức kéo; hệ thống thu phí; tín hiệu giao thông đường sắt; chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt tốc độ cao...

KẾT LUẬN

Trong 04 năm thực hiện Luật Đường sắt 2017, về cơ bản các quy định của Luật Đường sắt 2017 phù hợp với thực tế trong lĩnh vực đường sắt, đã tạo sự chuyển biến tích cực cho các hoạt động đường sắt. Hệ thống văn bản QPPL trong lĩnh vực đường sắt cơ bản đã đầy đủ, hoàn chỉnh. Trong quá trình thực hiện Luật, Bộ GTVT đã chú trọng công tác rà soát các tồn tại, bất cập phát sinh trong thực tế để kịp thời sửa đổi bổ sung ban hành theo thẩm quyền. Bộ GTVT cũng đã phối hợp tích cực với các bộ Ngành để hoàn thiện các văn bản QPPL liên quan.

Tuy nhiên, đến nay xuất hiện một số vấn đề mới phát sinh, một số tồn tại bất cập như phân tích nêu trên và thực hiện chủ trương của Đảng, Nhà nước với mục tiêu *“Phát triển giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội nhanh, bền vững, đáp ứng mục tiêu đến năm 2045 nước ta là nước phát triển có thu nhập cao. Vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trên hành lang kinh tế Bắc-Nam, các hành lang vận tải chính Đông-Tây và vận tải hành khách tại các đô thị lớn”*⁴⁰. Do đó, cần tiếp tục rà soát, nghiên cứu để sửa đổi, bổ sung các quy định của pháp luật trong lĩnh vực đường sắt nhằm: Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt; cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt; các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị...

⁴⁰Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị “về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”

Phụ lục số 01.
Danh mục các văn bản QPPL hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 2017
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

1. Nghị định (03 Nghị định)

TT	Tên gọi văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành	Tên gọi của văn bản/Trích yếu nội dung của văn bản
1	Nghị định	Số: 56/2018/NĐ-CP	Quy định về quản lý, bảo vệ KCHTĐS.
2	Nghị định	Số: 65/2018/NĐ-CP	Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt.
		Số: 01/2022/NĐ-CP	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt.
3	Nghị định	Số: 75/2018/NĐ-CP	Quy định về tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và trang phục, phù hiệu của lực lượng bảo vệ trên tàu.

2. Thông tư (23 Thông tư)

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành	Tên gọi của văn bản/Trích yếu nội dung của văn bản
1	Thông tư	Số: 09/2018/TT-BGTVT	Quy định về vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia
2	Thông tư	Số: 11/2018/TT-BGTVT	Quy định về cầu chung, giao thông trên khu vực cầu chung
3	Thông tư	Số: 19/2018/TT-BGTVT	Quy định về tiêu chuẩn đăng kiểm viên đường sắt và yêu cầu đối với cơ sở vật chất, kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm đường sắt
4	Thông tư	Số: 20/2018/TT-BGTVT	Quy định về thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt
5	Thông tư	Số: 21/2018/TT-BGTVT	Quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt, di chuyển phương tiện giao thông đường sắt trong trường hợp đặc biệt
		Số: 13/2021/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 21/2018/TT-BGTVT ngày 27 tháng 4 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt, di chuyển phương tiện giao thông đường sắt trong trường hợp đặc biệt.

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành	Tên gọi của văn bản/Trích yếu nội dung của văn bản
6	Thông tư	Số: 22/2018/TT-BGTVT	Quy định về vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia
7	Thông tư	Số: 23/2018/TT-BGTVT	Quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt và phân tích, thống kê báo cáo về sự cố, tai nạn giao thông đường sắt
8	Thông tư	Số: 24/2018/TT-BGTVT	Quy định về xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành GTVT đường sắt
9	Thông tư	Số: 11/2019/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 24/2018/TT-BGTVT ngày 07/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành GTVT đường sắt
		Số: 25/2018/TT-BGTVT	Quy định về đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt
		Số: 07/2022/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của thông tư số 25/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt
10	Thông tư	Số: 26/2018/TT-BGTVT	Quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện kết nối ray đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia; việc kết nối ray các tuyến đường sắt đô thị
11	Thông tư	Số: 27/2018/TT-BGTVT	Quy định về xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng
12	Thông tư	Số: 28/2018/TT-BGTVT	Quy định về kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt
13	Thông tư	Số: 29/2018/TT-BGTVT	Quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt
		Số: 32/2020/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt và Thông tư số 31/2018/TT-BGTVT ngày 15 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành	Tên gọi của văn bản/Trích yếu nội dung của văn bản
14	Thông tư	Số: 30/2018/TT-BGTVT	Ban hành 02 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt
15	Thông tư	Số: 31/2018/TT-BGTVT	Quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị
		Số: 32/2020/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt và Thông tư số 31/2018/TT-BGTVT ngày 15 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị
		Số: 14/2021/TT-BGTVT	Thông tư bãi bỏ Điều 22 Thông tư số 31/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị
16	Thông tư	Số: 32/2018/TT-BGTVT	Ban hành 02 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt: QCVN 06: 2018/BGTVT QCKTQG về khai thác đường sắt; QCVN 08: 2018/BGTVT QCKTQG về tín hiệu giao thông đường sắt)
17	Thông tư	Số: 33/2018/TT-BGTVT	Quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh NVĐSTTPVCT; nội dung, chương trình đào tạo chức danh NVĐSTTPVCT; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt
		Số: 07/2020/TT-BGTVT	sửa đổi, bổ sung một số điều của thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh NVĐSTTPVCT; nội dung, chương trình đào tạo chức danh NVĐSTTPVCT; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt
		Số: 05/2021/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh NVĐSTTPVCT; nội dung, chương trình đào tạo chức danh NVĐSTTPVCT; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt và Thông tư số 24/2020/TT-BGTVT ngày 13 tháng 10 năm

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành	Tên gọi của văn bản/Trích yếu nội dung của văn bản
			2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực đường sắt
		Số: 25/2021/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh NVĐSTTPVCT; nội dung, chương trình đào tạo chức danh NVĐSTTPVCT; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt và Thông tư số 07/2020/TT-BGTVT ngày 12/3/2020, Thông tư số 05/2021/TT-BGTVT ngày 01/3/2021 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT.
18	Thông tư	Số: 06/2019/TT-BGTVT	Quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia theo chất lượng thực hiện và chế độ, quy trình bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia.
19	Thông tư	Số: 03/2021/TT-BGTVT	Quy định về quản lý, bảo trì KCHTĐS quốc gia
20	Thông tư	Số: 11/2021/TT-BGTVT	Hướng dẫn phương pháp định giá và quản lý giá dịch vụ sự nghiệp công trong lĩnh vực quản lý, bảo trì KCHTĐS quốc gia thực hiện theo phương thức đặt hàng sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên.
21	Thông tư	Số: 17/2021/TT-BGTVT	Thông tư quy định về phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai; ứng phó sự cố và cứu nạn trong lĩnh vực đường sắt
22	Thông tư	Số: 12/2018/TT-BYT	Quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu
23	Thông tư	Số: 34/2018/TT-BCA	Quy định trình tự điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt của lực lượng Cảnh sát giao thông

Phụ lục số 02.

Chi tiết việc cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh và chế độ báo cáo

(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

I. VIỆC CẮT GIẢM CÁC THỦ TỤC HÀNH CHÍNH

Sau khi Luật Đường sắt 2017 và các Nghị định, Thông tư hướng dẫn có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2018, trong lĩnh vực đường sắt việc phát sinh, bãi bỏ, đơn giản hóa TTHC như sau:

1. Số TTHC phát sinh: 04 TTHC

- (1) TTHC thảo dỡ tuyến (đoạn tuyến, ga) đường sắt quốc gia.
- (2) TTHC thảo dỡ tuyến (đoạn tuyến, ga) đường sắt đô thị.
- (3) TTHC bãi bỏ kết nối các tuyến đường sắt.
- (4) Cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị cho người nước ngoài đã có giấy phép lái tàu do cơ quan nhà nước có thẩm quyền nước ngoài cấp

2. Số TTHC bãi bỏ: 06 TTHC

- (1) TTHC cấp (cấp mới) chứng chỉ an toàn cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.
- (2) TTHC Cấp (cấp mới) chứng chỉ an toàn cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.
- (3) TTHC cấp lại chứng chỉ an toàn cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.
- (4) TTHC cấp đổi chứng chỉ an toàn cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.
- (5) TTHC công bố mở ga đường sắt;
- (6) TTHC công bố đóng ga đường sắt;

3. Số TTHC đơn giản hóa: 07 TTHC

- (1) TTHC cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký PTGTĐS trong trường hợp bị mất, bị hư hỏng giấy chứng nhận đăng ký: đề xuất thời gian giải quyết việc cấp lại giấy chứng nhận đăng ký PTGTĐS trong trường hợp bị mất, bị hư hỏng giấy chứng nhận đăng ký từ 180 ngày xuống còn tối đa là 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ.
- (2) TTHC bãi bỏ đường ngang: Giảm thời gian giải quyết quyết thủ tục hành chính từ 10 ngày làm việc xuống còn 07 ngày làm việc.
- (3) TTHC gia hạn Giấy phép liên quan đến hoạt động xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt: Giảm thời gian giải quyết quyết thủ tục hành chính từ 05 ngày làm việc xuống còn 03 ngày làm việc.
- (4) TTHC gia hạn Giấy phép xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp đường ngang: Giảm thời gian giải quyết quyết thủ tục hành chính từ 05 ngày làm việc xuống còn 03 ngày làm việc.
- (5) TTHC cấp phép kết nối các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia: Giảm thời gian thực hiện TTHC từ 25 ngày làm việc

xuống còn: 20 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định đối với trường hợp phải kiểm tra hiện trường; 15 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định đối với trường hợp không phải kiểm tra hiện trường.

(6) TTHC về Điều chỉnh hoặc gia hạn quyết định cho phép kết nối đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia: Sửa đổi tên TTHC thành “Gia hạn giấy phép kết nối đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia; kết nối ray các tuyến đường sắt đô thị”.

(7) TTHC về Thoả thuận kết nối đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia: Sửa đổi tên TTHC thành “Chấp thuận chủ trương kết nối ray đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia; kết nối ray các tuyến đường sắt đô thị”.

Như vậy, sau khi Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn thi hành đã đơn giản hóa, bãi bỏ như sau: 06/20 TTHC được bãi bỏ (chiếm 35%); 07/20 TTHC được đơn giản hóa (chiếm 35%) và bổ sung 04 TTHC.

II. VIỆC CẮT GIẢM, ĐƠN GIẢN HOÁ CÁC ĐIỀU KIỆN KINH DOANH

1. Các điều kiện kinh doanh trước thời điểm Luật Đường sắt 2017 và các Nghị định, Thông tư hướng dẫn có hiệu lực thi hành

Theo quy định tại Điều 83 Luật Đường sắt 2005 thì kinh doanh đường sắt là kinh doanh có điều kiện gồm 03 ngành nghề: kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt và kinh doanh các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt và Khoản 1 Điều 62 Luật Đường sắt 2005 quy định kinh doanh vận tải đường sắt đô thị là kinh doanh có điều kiện.

Nghị định số 14/2015/NĐ-CP ngày 13/2/2015 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt 2005 quy định kinh doanh đường sắt bao gồm 08 các ngành nghề kinh doanh có điều kiện với 49 điều kiện kinh doanh như sau:

- (1) Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: gồm 06 điều kiện;
- (2) Kinh doanh vận tải đường sắt: gồm 10 điều kiện;
- (3) Kinh doanh xếp, dỡ hàng hóa tại ga, bãi hàng có đường sắt: gồm 06 điều kiện;
- (4) Kinh doanh lưu kho, bảo quản hàng hóa tại ga đường sắt: gồm 05 điều kiện;
- (5) Kinh doanh sản xuất, lắp ráp, hoán cải, phục hồi phương tiện giao thông đường sắt: gồm 06 điều kiện;
- (6) Kinh doanh dịch vụ đại lý vận tải đường sắt: gồm 03 điều kiện;
- (7) Kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa: gồm 03 điều kiện;
- (8) Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị: gồm 10 điều kiện.

2. Các điều kiện kinh doanh sau thời điểm Luật Đường sắt 2017 và các Nghị định, Thông tư hướng dẫn có hiệu lực thi hành

Theo quy định tại Điều 49 Luật Đường sắt 2017 ngành nghề kinh doanh đường sắt có điều kiện gồm 03 ngành nghề và số điều kiện tương ứng với từng ngành nghề được quy định tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP:

- (1) Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: gồm 03 điều kiện.
- (2) Kinh doanh vận tải đường sắt: gồm 03 điều kiện.
- (3) Kinh doanh đường sắt đô thị: gồm 05 điều kiện.

Như vậy, đối với các điều kiện kinh doanh đã cắt giảm 05/08 ngành nghề kinh doanh có điều kiện (đạt 62,5%); tương ứng với mỗi ngành nghề kinh doanh có điều kiện đã cắt giảm 37/45 điều kiện kinh doanh (đạt 82,2%).

III. CẮT GIẢM, ĐƠN GIẢN HÓA CÁC CHẾ ĐỘ BÁO CÁO

Theo kết quả rà soát, trong lĩnh vực đường sắt có 10 chế độ báo cáo được quy định tại các Thông tư hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 2017. Trong đó, có 04 chế độ báo cáo thống kê và 06 chế độ báo cáo định kỳ. Đến nay, đã có 05 chế độ báo cáo định kỳ sẽ được chuẩn hóa, đơn giản hóa theo quy định của Nghị định số 09/2019/NĐ-CP và Thông tư số 44/2019/TT-BGTVT. Cụ thể:

- (1) Báo cáo công tác sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.
- (2) Báo cáo công tác xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu (đối với Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia).
- (3) Báo cáo công tác xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu (đối với Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng).
- (4) Báo cáo công tác quản lý, sử dụng các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.
- (5) Báo cáo công tác phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn trên đường sắt quốc gia.

Phụ lục 03. Danh mục các Quy chuẩn, tiêu chuẩn trong lĩnh vực đường sắt
sau khi Luật Đường sắt năm 2017 có hiệu lực thi hành
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

1. BẢNG DANH MỤC QUY CHUẨN VIỆT NAM TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
1	2018	QCVN 06:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt	
2	2018	QCVN 08:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt	
3	2019	QCVN 104: 2019/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống thiết bị đường ngang cảnh báo tự động.	Ngưng hiệu lực QCVN
4	2018	QCVN 15:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về yêu cầu an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt khi kiểm tra định kỳ	Thay thế QCVN 15:2011/BGTVT
5	2018	QCVN 18:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra, nghiệm thu toa xe khi sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu	Thay thế QCVN 18:2011/BGTVT
6	2018	QCVN 08:2018/BXD	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình tàu điện ngầm.	

2. BẢNG DANH MỤC TIÊU CHUẨN VIỆT NAM TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
1	2018	TCVN 12268:2018	Ứng dụng đường sắt - Tấm lát cao su trên đường ngang – Yêu cầu kỹ thuật, phương pháp thử.	
2	2018	TCVN 12582:2018	Phương tiện giao thông đường sắt - Thiết bị chống ngủ gật - Yêu cầu kỹ thuật và tính năng hoạt động	
3	2019	TCVN 12698:2019	Hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị – Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng	
4	2019	TCVN 12701-1:2019 EN 60494-1:2013	Ứng dụng đường sắt – Thiết bị gom điện – Đặc tính kỹ thuật và phương pháp thử – Phần 1: Thiết bị gom điện trên các phương tiện đường sắt tốc độ cao	
5	2019	TCVN 12701-2:2019 EN 60494-2:2013	Ứng dụng đường sắt – Thiết bị gom điện – Đặc tính kỹ thuật và phương pháp thử – Phần 2: Thiết bị gom điện trên các phương tiện đường sắt đô thị và đường sắt nhẹ	

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
6	2019	TCVN 12581-1:2019	Ứng dụng đường sắt - Các yêu cầu về kết cấu của thân phương tiện giao thông đường sắt - Phần 1: Đầu máy và toa xe khách	
7	2019	TCVN 12581-2:2019	Ứng dụng đường sắt - Các yêu cầu về kết cấu của thân phương tiện giao thông đường sắt - Phần 2: Toa xe hàng	
8	2019	TCVN 12699:2019 EN 61373:2010	Ứng dụng đường sắt – Thiết bị trên phương tiện giao thông đường sắt – Các thử nghiệm va đập và rung động	
9	2019	TCVN 12700:2019 EN 13749:2011	Ứng dụng đường sắt – Bộ trục bánh xe và giá chuyển hướng – Phương pháp xác định các yêu cầu về kết cấu của khung giá chuyển hướng	
10	2019	TCVN 12580:2019	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống thông tin liên lạc, tín hiệu và xử lý - Các hệ thống tín hiệu điện tử liên quan đến an toàn	
11	2019	TCVN 12691:2019	Phương tiện giao thông đường sắt - Yêu cầu và phương pháp đo độ khói của đầu máy Diesel	
12	2020	TCVN 8893:2020	Cấp kỹ thuật đường sắt	
13	2020	TCVN 12315:2020	Hệ thống điều khiển chạy tàu bằng thông tin liên lạc (CBTC) - Các yêu cầu về hoạt động và chức năng	
14	2020	TCVN 13149-1:2020	Ghi đường sắt - Phần 1: Ghi khổ đường 1000 mm và khổ đường 1435 mm có tốc độ tàu 12 km/h - Ghi lòng có tốc độ tàu nhỏ hơn hoặc bằng 100 km/h	
15	2021	TCVN 13342:2021	Thiết kế đường sắt tốc độ cao – Tham số thiết kế tuyến đường	
16	2021	TCVN 13340:2021 IEC 62280:2014	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống thông tin liên lạc, tín hiệu và xử lý - Thông tin liên quan đến an toàn trong hệ thống truyền dẫn	
17	2021	TCVN 13335:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống gom điện – Cần lấy điện, các phương pháp thử đối với dải tiếp xúc	
18	2021	TCVN 13336:2021	Ứng dụng đường sắt – Lắp đặt cố định – Nguyên tắc bảo vệ đối với hệ thống điện kéo xoay chiều và một chiều	
19	2021	TCVN 13337-3:2021	Ứng dụng đường sắt – Lắp đặt cố định – An toàn điện, nối đất và mạch điện hồi lưu Phần 3: Tương tác lẫn nhau giữa các hệ thống điện kéo xoay chiều và một chiều	
20	2021	TCVN 13338-1:2021	Ứng dụng đường sắt – Phối hợp cách điện Phần 1: Yêu cầu cơ bản – Khe hở không khí và chiều dài đường rò đối với các thiết bị điện, điện tử	
21	2021	TCVN 13338-2:2021	Ứng dụng đường sắt – Phối hợp cách điện Phần 2: Quá áp và bảo vệ liên quan	
22	2021	TCVN 13339:2021	Ứng dụng đường sắt – Cung cấp điện và phương tiện đường sắt – Tiêu chí kỹ thuật đối với sự phối hợp giữa cung cấp điện (trạm điện kéo) và phương tiện đường sắt	

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
23	2021	TCVN 13422:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống đường sắt đô thị tự động (AUGT) – Các yêu cầu an toàn	
24	2021	TCVN 13423:2021	Ứng dụng đường sắt – Phương tiện đường sắt – Các biện pháp bảo vệ liên quan đến các nguy hiểm về điện	
25	2021	TCVN 13424:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống lắp đặt cố định – Hệ thống lưu trữ năng lượng cố định đối với các hệ thống điện kéo một chiều	
26	2021	TCVN 13425:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống lắp đặt cố định – Điện kéo – Các yêu cầu cụ thể đối với thiết bị cách điện composite sử dụng trong hệ thống đường dây điện tiếp xúc trên cao	
27	2021	TCVN 13426:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống lắp đặt cố định – Các yêu cầu đối với việc thẩm định các công cụ mô phỏng được sử dụng để thiết kế hệ thống cung cấp điện kéo	
28	2021	TCVN 13427:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống lắp đặt cố định – Máy biến áp điện kéo	
29	2021	TCVN 13428:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống gom điện – Các yêu cầu và thẩm định phép đo tương tác động lực giữa cần gom điện và đường dây tiếp xúc trên cao	
30	2021	TCVN 13264:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống hãm – Bảo vệ chống trượt bánh xe	
31	2022	TCVN 13566-1:2022	Ứng dụng đường sắt – Đường ray – Tà vẹt và tấm đỡ bê tông – Phần 1: Yêu cầu chung	
32	2022	TCVN 13566-2:2022	Ứng dụng đường sắt – Đường ray – Tà vẹt và tấm đỡ bê tông – Phần 2: Tà vẹt bê tông dự ứng lực một khối	
33	2022	TCVN 13566-3:2022	Ứng dụng đường sắt – Đường ray – Tà vẹt và tấm đỡ bê tông – Phần 3: Tà vẹt bê tông cốt thép hai khối	
34	2022	TCVN 13566-4:2022	Ứng dụng đường sắt – Đường ray – Tà vẹt và tấm đỡ bê tông – Phần 4: Tấm đỡ bê tông dự ứng lực cho ghi và giao cắt	
35	2022	TCVN 13566-5:2022	Ứng dụng đường sắt – Đường ray – Tà vẹt và tấm đỡ bê tông – Phần 5: Cấu kiện đặc biệt	
36	2022	TCVN 13566-6:2022	Ứng dụng đường sắt – Đường ray – Tà vẹt và tấm đỡ bê tông – Phần 6: Thiết kế	
37	2022	TCVN 13594-1:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 1: Yêu cầu chung	
38	2022	TCVN 13594-2:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 2: Thiết kế tổng thể và đặc điểm vị trí	
39	2022	TCVN 13594-3:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 3: Tải trọng và tác động	

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
40	2022	TCVN 13594-4:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 4: Phân tích và đánh giá kết cấu	

3. BẢNG DANH MỤC TIÊU CHUẨN CƠ SỞ TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
1	2022	TCCS 03:2022/VNRA	Tiêu chuẩn nghiệm thu kiến trúc tầng trên đường sắt (phần duy tu bảo quản)	Thay thế TCCS 01:2012/VNRA
2	2022	TCCS 03:2022/VNRA	Tiêu chuẩn bảo trì công trình đường sắt thường (Bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Thay thế TCCS 02:2014/VNRA
3	2022	TCCS 04:2022/VNRA	Tiêu chuẩn vật tư, vật liệu, phụ kiện sử dụng trong công tác bảo trì công trình đường sắt	Thay thế TCCS 04:2014/VNRA
4	2022	TCCS 05:2022/VNRA	Tiêu chuẩn bảo trì công trình cầu, cống, hầm, đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Thay thế TCCS 05:2014/VNRA
5	2022	TCCS 06:2022/VNRA	Tiêu chuẩn vật tư, vật liệu, phụ kiện chủ yếu sử dụng trong công tác bảo trì công trình cầu, cống, hầm, kiến trúc đường sắt	Thay thế TCCS 06:2014/VNRA
6	2022	TCCS 07:2022/VNRA	Bảo trì công trình đường sắt thường (Bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Trên cơ sở TCCS 02:2014/VNRA
7	2022	TCCS 08:2022/VNRA	Tiêu chuẩn bảo trì công trình thông tin đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Thay thế TCCS 08:2014/VNRA
8	2022	TCCS 09:2022/VNRA	Tiêu chuẩn bảo trì công trình tín hiệu đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Thay thế TCCS 09:2014/VNRA
9	2022	TCCS 10:2022/VNRA	Tiêu chuẩn vật tư, vật liệu, thiết bị, linh kiện sử dụng trong công tác bảo trì công trình Thông tin Tín hiệu đường sắt	Thay thế TCCS 10:2014/VNRA
10	2022	TCCS 01:2022/VNRA	Thiết kế Cầu đường sắt theo trạng thái giới hạn	
11	2022	TCCS 02:2022/VNRA	Tà vệt sợi tổng hợp – Yêu cầu kỹ thuật, phương pháp thử, thi công và nghiệm thu – Phần 1: Trên đường và cầu đường sắt	
12	2022	TCCS 11:2022/VNRA	Đánh giá tác động môi trường cho các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt	

Phụ lục số 04.
Tài sản KCHTĐS quốc gia trực tiếp liên quan đến chạy tàu
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

TT	Danh mục tài sản	Đơn vị	Số lượng
1	Đường sắt chính tuyến khổ 1000mm	km	2.246,876
2	Đường ga, nhánh khổ 1000mm (kể cả đường nhánh vào các khu Depo, Công nghiệp đường sắt)	km	409,330
3	Đường sắt chính tuyến khổ lồng (1000mm&1435mm)	km	234,228
4	Đường ga, nhánh khổ lồng (kể cả đường nhánh vào các khu Depo, Công nghiệp đường sắt)	km	81,944
5	Đường sắt chính tuyến khổ 1435mm	km	166,362
6	Đường ga, nhánh khổ 1435mm (kể cả đường nhánh vào các khu Depo, Công nghiệp đường sắt)	km	24,19
7	Đường lánh nạn	km	3,38
8	Ghi các loại	Bộ	2.260
9	Cầu thép		
9.1	Số lượng	Cái	671
9.2	Chiều dài	m	37.560,77
10	Cầu bê tông		
10.1	Số lượng	Cái	1.168
10.2	Chiều dài	m	23.211,99
11	Cống các loại		
11.1	Số lượng	Cái	5.166
11.2	Tổng chiều dài	m	84.227,89
12	Hầm		
12.1	Số lượng	Cái	39
12.2	Chiều dài	m	11.564,87
13	Đường ngang các loại	ĐN	1.515
13.1	Đường ngang có người gác	ĐN	647
13.2	Đường ngang cảnh báo tự động	ĐN	380
13.3	Đường ngang biển báo	ĐN	488
14	Ga	Ga	297
14.1	Đường bộ trong ga phục vụ tác nghiệp chạy tàu	m	600
14.2	Phòng đợi tàu	m ²	17.754,48
14.3	Kho chứa	m ²	34.766,80
14.4	Bãi chứa hàng hóa	m ²	622.493,8
14.5	Phòng chỉ huy chạy tàu	m ²	5.671,37
14.6	Nhà đặt thiết bị TTHH	m ²	11.431,72

TT	Danh mục tài sản	Đơn vị	Số lượng
14.7	Ke ga	m ²	467.967,40
-	Ke cơ bản	m ²	180.591,54
-	Ke trung gian	m ²	293.625,87
-	Giao ke	Cái	130
14.8	Cầu vượt dành cho hành khách trong ga	Cái	3
15	Hệ thống thông tin tín hiệu		
15.1	Đường truyền tải	Km/trục	5.243,705
15.2	Trạm tổng đài	Trạm	719,080
15.3	Tín hiệu ra, vào ga	Hệ	7.035,037
15.4	Thiết bị khống chế	Thiết bị	2.454,927
15.5	Thiết bị điều khiển	Thiết bị	7.629,322
15.6	Cáp tín hiệu	Km/sợi	5.678,711
15.7	Nguồn điện	Trạm	203,373
16	Nhà gác cầu, gác hầm, gác đường ngang	m ²	14.994,56

(Nguồn: Tổng công ty ĐSVN)

Tài sản KCHTĐS quốc gia không trực tiếp liên quan đến chạy tàu

TT	Danh mục tài sản	Đơn vị	Số lượng
1	Quảng trường ga	m ²	99.731,60
2	Kho chứa hàng hóa không trực tiếp liên quan đến chạy tàu	m ²	3.767,14
3	Đường bộ trong ga	m	12.684
4	Bãi chứa hàng hóa không trực tiếp liên quan đến chạy tàu	m ²	39.430

(Nguồn: Tổng công ty ĐSVN)

Phụ lục số 05. Đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

Thống kê số lượng phương tiện GTĐS đã được cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện GTĐS

TT	Loại phương tiện	Số lượng giấy chứng nhận ĐK			Ghi chú
		Cấp mới	Cấp lại	Thu hồi, xóa	
2018	Đầu máy	01	0	0	
	Toa xe	136	0	0	
	Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	02	0	0	
2019	Đầu máy	0	0	0	
	Toa xe	81	319	0	
	Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	0	0	0	
2020	Đầu máy	0	0	0	
	Toa xe	74	496	68	
	Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	15	0	0	
2021	Đầu máy		1	0	
	Toa xe	203	5	0	
	Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	6	0	0	
2022	Đầu máy	0	10	0	
	Toa xe	55	51	31	
	Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	1	0	0	
	Tổng cộng	574	882	99	

Thống kê số lượng phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng đã được cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt

TT	Tên doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng	2018	2019	2020	2021	6 tháng 2022
1	Công ty TNHH MTV Apatit VN	01	0	0	16	0
2	Công ty Gang thép Thái Nguyên	0	0	0	0	0
3	Công ty than Núi Hồng	5	0	0	0	0
4	Công ty kho vận Đá Bạc	0	0	35	0	25
5	Công ty tuyển than Cửa Ông	0	0	49	0	0
	Tổng cộng	06	0	84	16	25

Thống kê số lượng phương tiện giao thông đường sắt được cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện

STT	Hình thức kiểm tra	Đường sắt quốc gia	Đường sắt chuyên dùng	Đường sắt đô thị	Tổng số lượt
1	Nhập khẩu	11	17	93	121
2	Sản xuất, lắp ráp	360	0	0	360
3	Hoán cải	206	85	0	291
4	Định kỳ	15.035	3.526	105	18.666
	Tổng cộng	15.612	3.628	198	19.438

Phụ lục số 06.**Thống kê số lượng, sản lượng hành khách, hàng hóa giai đoạn 2018 -2021**
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

Nội dung	Đơn vị	2018	2019	2020	2021
Số lượng hành khách đi tàu-Hành khách	triệu khách/năm	8,69	8,04	3,70	1.43
Thị phần hành khách sử dụng phương tiện đường sắt so với toàn ngành GTVT	%	0,20	0,17	0,10	-
Sản lượng hành khách bằng đường sắt-HK.Km	triệu HKKm/năm	3.542,06	3.154,66	1.509,19	589,26
Thị phần sản lượng hành khách so với toàn ngành	%	1,71%	1,36%	0,97%	-
Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt-Tấn	triệu tấn/năm	5,72	5,20	5,22	5.72
Thị phần khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt so với toàn ngành GTVT	%	1,48%	1,28%	1,34%	-
Sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt – T.Km	triệu TKm/năm	4.039,30	3.739,52	3.818,98	4.079,33
Thị phần sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt so với toàn ngành GTVT	%	0,37	0,31	0,32	-

(Nguồn: Tổng cục thống kê Việt Nam: 2018-2020; Tổng công ty ĐSVN: 2021)

Thống kê sản lượng vận chuyển hành khách , hàng hóa liên vận đường sắt quốc tế giữa chiều đi và về 2018-2021

Chỉ tiêu	2018		2019		2020		2021	
	Hành khách (HK)	Hàng hóa (T)	Hành khách (HK)	Hàng hóa (T)	Hành khách (HK)	Hàng hóa (T)	Hành khách (HK)	Hàng hóa (T)
Xuất	23.143	246.	24.167	401.998	2.984	403.787	0	426.366
Nhập	25.666	543.882	20.823	426.283	1.920	460.025	0	622.373
Tổng	48.809	790.689	44.990	828.281	4.904	863.812	0	1.098.739

(Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)

Phụ lục số 07.**Vướng mắc kết nối với ga, bãi hàng đường sắt bằng đường bộ**
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

TT	Tên ga	Địa điểm	Vướng mắc	Đề xuất
1	Thành phố Hà Nội			
	Hà Nội	120 đường Lê Duẩn, Hoàn Kiếm, Hà Nội	Cấm ô tô tải lớn từ 6giờ đến 22giờ	Đã xây dựng biện pháp đưa lấy hàng từ 22 giờ đến 6 giờ, cần sự hỗ trợ của địa phương để cho phép làm việc vào ban đêm (có thể ảnh hưởng khu dân cư xung quanh bởi tiếng ồn)
2	Tỉnh Quảng Bình			
	La Khê	Thôn Đức Tân 1, xã Hướng Hóa, huyện Tuyên Hóa, Quảng Bình	Đường vào bãi đi chung, địa phương bỏ kinh phí sửa chữa lại đường và đã cấm biển hạn chế tải trọng cho phép dưới 6 tấn	Làm việc với địa phương để bỏ thêm kinh phí nâng cấp đường cho xe tải to đi lại
	Mỹ Đức	Xã Sơn Thủy, huyện Lệ Thủy, Quảng Bình	Đường vào ga dài 70m, rộng 6m thuộc đất cấp cho đường sắt; đường vào bãi dài 104m, rộng 5,5m là đường đi chung đều đã xuống cấp lầy lội	Đầu tư bê tông hóa
	Long Đại	Xã Xuân Ninh, huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình	Đường vào bãi bị hư hỏng, dân địa phương đã cản trở xe ra vào	Cho sửa chữa bê tông hóa
3	Thành phố Đà Nẵng			
	Kim Liên	Phường Hiệp Hòa, quận Liên Chiểu, Đà Nẵng	Địa phương xây cổng trên đường vào (rộng 4,25m cao 3,7m) hạn chế xe tải lớn	Đề nghị địa phương mở rộng cổng cho xe chở Conatiner đi lại được
	Đà Nẵng	202 đường Hải Phòng, thành phố Đà Nẵng	Cấm xe tải trên 2,5 tấn từ 6 giờ đến 22 giờ vào trung tâm thành phố	Đầu tư bổ sung cho các ga lân cận (Kim Liên, Lệ Trạch) để thay thế
4	Tỉnh Quảng Ngãi			
	Quảng Ngãi	Phường Quảng Phú, thành phố Quảng Ngãi	Đường đi chung, địa phương đã đầu tư đổ bê tông (rộng 5m, dài 50m) và đã cấm ô tô trên 10 tấn ra vào. Trước mắt địa phương cho phép ô tô trên 10 tấn hoạt động trong 1 năm và cấm giờ trưa, sau 22 giờ	Cho làm đường riêng vào bãi hàng

TT	Tên ga	Địa điểm	Vướng mắc	Đề xuất
5	Tỉnh Đồng Nai			
	Long Khánh	23 Trần Phú, phường Xuân An, thị xã Long Khánh, tỉnh Đồng Nai	Cấm xe tải trọng trục lớn hơn 10 tấn và cấm giờ cao điểm (6giờ đến 8 giờ, 10giờ30 đến 12 giờ và 16 giờ đến 18 giờ)	Xây dựng biện pháp đưa lấy hàng phù hợp
	Biên Hòa	Đường Trần Hưng Đạo, phường Trung Dũng, thị xã Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai	Cấm xe có tải trọng trục lớn hơn 3,5 tấn và giờ cao điểm (6giờ đến 8 giờ, 10giờ30 đến 12 giờ và 16 giờ đến 18 giờ)	Xây dựng biện pháp đưa lấy hàng phù hợp
6	Tỉnh Bình Dương			
	Dĩ An	Phường Nguyễn An Ninh, thị xã Dĩ An, tỉnh Bình Dương	Cấm xe có tải trọng trục lớn hơn 10 tấn và giờ cao điểm (6giờ đến 8 giờ, 16 giờ đến 18 giờ)	Xây dựng biện pháp đưa lấy hàng phù hợp
7	Thành phố Hồ Chí Minh			
	Sài Gòn	Số 1 Nguyễn Thông, quận 1 thành phố Hồ Chí Minh	Cấm xe có tải trọng trục lớn hơn 2,5 tấn và giờ cao điểm (6giờ đến 8 giờ, 16 giờ đến 20 giờ)	Xây dựng biện pháp đưa lấy hàng phù hợp
8	Thành phố Hải Phòng			
	Hải Phòng	75 Lương Khánh Thiên, quận Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng	Cấm xe tải trên đường Lê Lợi để vào bãi hàng trong ga từ năm 2000	Đề nghị thành phố cho phép xe ô tô đi lại
9	Tỉnh Hải Dương			
	Hải Dương	Đường Quan Thánh, thành phố Hải Dương	Cấm xe tải trên đường Quan Thánh đi vào bãi hàng từ năm 2010, khi cần phải xin cấp phép cho ô tô ra vào	Cho phép xe tải đi trên đường Quán Thánh vào bãi hàng
10	Thành phố Vĩnh Yên			
	Vĩnh Yên	Phường Đồng Đa, thành phố Vĩnh Yên	Hạn chế xe tải đi lại ban ngày trên đường vào ga	Đề nghị chính quyền địa phương cho phép xe ô tô hoạt động ban ngày
11	Tỉnh Phú Thọ			
	Âm Thượng	Khu 8, thị trấn Hạ Hòa, tỉnh Phú Thọ	Đường vào ga kết nối với đường tỉnh lộ 314 có chiều dài 300m, địa phương đã đổ bê tông nhưng hiện xuống cấp nên địa phương đã cấm xe trên 10 tấn.	Sửa chữa làm lại đường
12	Tỉnh Yên Bái			
	Yên Bái	Phường Hồng Hà, thành phố Yên Bái	Bãi hàng nằm giáp đường Hồng Hà, địa phương cấm xe tải từ 3 trục trở lên	Đề nghị chính quyền địa phương cho phép xe tải từ 3 trục trở lên được hoạt động khi có

TT	Tên ga	Địa điểm	Vướng mắc	Đề xuất
				nhu cầu
13	Tỉnh Bắc Ninh			
	Thị Cầu	Khu 7 đường Lý Thường Kiệt, phường Thị Cầu, thành phố Bắc Ninh	Đường dây điện vắt qua đường bộ để thấp chỉ xe tải nhỏ qua lại được	Đề nghị ngành điện lực địa phương nâng cao đường dây điện
14	Tỉnh Bắc Giang			
	Kép	Xã Tân Thịnh, huyện Lạng Giang, tỉnh Bắc Giang	đường nối vào bãi hàng từ đường huyện lộ dài 1.200m, rộng 4,5m không có biển hạn chế tải trọng nhưng địa phương chỉ cho phương tiện từ 30 tấn trở xuống đi lại	Đề nghị chính quyền địa phương xem xét cho xe trên 30 tấn hoạt động khi có nhu cầu
15	Tỉnh Lạng Sơn			
	Lạng Sơn	Khối 8, phường Vĩnh Trại, thành phố Lạng Sơn	Quản lý đô thị Lạng Sơn dự kiến lắp biển hạn chế tải trọng trên đường vào bãi hàng ga, Chi nhánh đã làm việc hiện chưa thực hiện	Về lâu dài cần báo cáo chính quyền thành phố để không được hạn chế tải trọng xe
16	Tỉnh Lào Cai			
	Phổ Lu	Đường Lê Hồng Phong, thị trấn Phổ Lu, tỉnh Lào Cai	Cấm xe ô tô tải trọng trên 7 tấn đi lại trên đường vào ga	Khi có hàng nặng, xe tải lớn đề nghị cơ quan quản lý địa phương cho phép hoạt động

Nguồn: Tổng công ty ĐSVN tại Văn bản số 370/ĐS-KHKD ngày 25/02/2020

Phụ lục số 08.
Danh sách các đường bộ vào ga đường sắt quốc gia do
Doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS quản lý
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

TT	Tên ga	Lý trình Đường sắt	Đường vào ga nối từ	Chiều Dài (m)	Ghi chú
I	Tuyến đường sắt Bắc Hồng – Văn Điển				
1	Kim Nỗ	Km3+923	Đường Xã Kim Nỗ - Đông Anh	800	
2	Phú Diễn	Km15+050	Đường K1 Cầu Diễn	170	
3	Hà Đông	Km28+772	Quốc Lộ 21B	340	
II	Tuyến Đông Anh – Quán Triều				
1	Đa Phúc	Km9+550	QL3 Cũ đi Thái Nguyên	220	
III	Tuyến Kép – Lưu Xá				
1	Mỏ Trạng	Km22+540	QL17	300	
IV	Tuyến Yên Viên – Lào Cai				
1	Tiên Kiên	Km90+800	Quốc lộ 32C	270	
2	Văn Phú	Km148+350	Đường tỉnh 167	182	Dự án cải tạo tuyến đường sắt YV-LC
3	Lâm Giang	Km210+150	Đường Tỉnh 164	154	
V	Tuyến Đường sắt Kép – Hạ Long				
1	Hạ Long	Km106+400	Quốc lộ 18A	230	Dự án Hạ Long – Cái Lân
1	Cái Lân	Km126+500	Đường vào cảng Cái Lân	88	
VI	Tuyến Cầu Giát – Nghĩa Đàn				
1	Nghĩa Đàn	Km30+300	QL48A	200	
VII	Tuyến Đường sắt Hà Nội – TP. Hồ Chí Minh				
1	Núi Gôi	Km100+808	QL10	70	
2	Đồng Giao	Km133+740	QL1A	300	
3	Trường Lâm	Km237+798	QL1A cũ	120	
4	Hoàng Mai	Km245+450	Đường Liên Xã	150	
5	Cầu Giát	Km260+960	QL 48B	900	
6	Chợ Sy	Km279+000	Tỉnh lộ 38	120	
7	Yên Duệ	Km351+496	Đê sông Ngàn Sâu	216	
8	Chu Lễ	Km380+620	QL15A	100	
9	Phúc Trạch	Km396+180	Đường Liên Thôn	100	
10	Đại Lộc	Km919+500	Đường tỉnh 622C	230	
11	Hòa Vinh Tây	Km940+420	Đường huyện 53	150	
12	Thạch Trụ	Km958+700	QL24	300	
13	Đức Phổ	Km967+600	Đường huyện	50	
14	Thủy Thạch	Km977+100	QL1	180	
15	Bồng Sơn	Km1017+000	QL1	100	
16	Vạn Phú	Km1032+800	Đường Liên Xã	180	
17	Phù Mỹ	Km1049+400	Đường tránh QL1	120	
	Tổng			6.340	

Phụ lục số 9.
Bảng kê số lượng đầu máy, toa xe hết niên hạn sử dụng đến năm 2050
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

TT	Thời điểm	Đầu máy		Toa xe khách		Toa xe hàng	
		Hết niên hạn	Còn lại	Hết niên hạn	Còn lại	Hết niên hạn	Còn lại
1	1-1-2022		258		980		4318
2	1-1-2024	38	220	74	906	391	3927
3	1-1-2025	18	202	50	856	0	3927
4	1-1-2026	58	144	44	812	1081	2846
5	1-1-2027	0	144	16	796	19	2827
6	1-1-2028	8	136	11	785	0	2827
7	1-1-2029	0	136	41	744	461	2366
8	1-1-2030	10	126	13	731	16	2350
9	1-1-2031	8	118	10	721	1	2349
10	1-1-2032	0	118	4	717	6	2343
11	1-1-2033	0	118	5	712	0	2343
12	1-1-2034	0	118	1	711	0	2343
13	1-1-2035	0	118	6	705	106	2237
14	1-1-2036	0	118	49	656	0	2237
15	1-1-2037	0	118	42	614	0	2237
16	1-1-2038	0	118	20	594	1	2236
17	1-1-2039	0	118	55	539	0	2236
18	1-1-2040	0	118	34	505	70	2166
19	1-1-2041	0	118	88	417	1	2165
20	1-1-2042	20	98	37	380	8	2157
21	1-1-2043	15	83	85	295	2	2155
22	1-1-2044	2	81	28	267	0	2155
23	1-1-2045	20	61	55	212	0	2155
24	1-1-2046	0	61	19	193	0	2155
25	1-1-2047	18	43	5	188	201	1954
26	1-1-2048	23	20	30	158	137	1817
27	1-1-2049	0	20	0	158	226	1591
28	1-1-2050	0	20	0	158	299	1292

Nguồn: Tổng công ty ĐSVN

Phụ lục số 10.

Kinh nghiệm Quốc tế trong hoạt động đường sắt (Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

1. Về mô hình quản lý, đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư

1.1. Đường sắt Anh (British Rail - BR)

Từ năm 1994, BR cải tổ triệt để, tách hẳn quản lý, kinh doanh KCHT ra khỏi kinh doanh vận tải (KDVT) với mong muốn tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các nhà khai thác, hiệu quả cho kinh doanh đường sắt, giảm chi phí cho Nhà nước.

Tuy nhiên trong thực tế, việc quản lý, khai thác KCHTĐS ở Anh sau tư nhân hóa đã nảy sinh nhiều vấn đề như: chất lượng KCHT ngày càng giảm sút, không đảm bảo an toàn, tai nạn nghiêm trọng xảy ra do lỗi chủ quan do sự phối hợp không đồng bộ giữa KCHT và KDVT, chi phí thông tin/điều phối tăng, giá vé tăng...

Vì vậy, đến năm 2012, sau 18 năm tách quản lý, kinh doanh KCHT ra khỏi KDVT, Chính phủ Anh phải mua lại và giao hơn 32.000km KCHTĐS quốc gia cho Network Rail (Công ty nhà nước). Network Rail thực hiện toàn bộ công tác quản lý, bảo trì, khai thác KCHTĐS, ký hợp đồng với các đơn vị vận tải và thu các khoản phí như phí tính cho phương tiện và độ dài hành trình khai thác thực tế, phí sử dụng điện làm sức kéo, phí tính theo năng lực KCHT... Ngoài ra, Network Rail còn điều hành giao thông vận tải đường sắt và trực tiếp kinh doanh 20 ga lớn nhất tại Anh, Scotland và Xứ Wales.

Doanh thu của Network Rail được tạo ra từ các nguồn gồm ngân sách hàng năm do Chính phủ cấp để bảo dưỡng KCHT, phí sử dụng KCHT thu từ các nhà KDVT (gồm phí sử dụng đường theo hợp đồng và phí nhượng quyền khai thác tuyến), phí kinh doanh tài sản thương mại (từ nhượng quyền khai thác ga dài hạn và khoản thu từ 20 ga do Network Rail quản lý).

Thất bại trong quá trình tư nhân hóa và việc phân tách thể chế giữa KCHT và KDVT ở một ngành đường sắt có trình độ phát triển cao có kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại như đường sắt Anh là bài học đắt giá để các nước đang phát triển nghiên cứu, học hỏi.

Tại Anh sau cải tổ không thành công, hiện toàn bộ tài sản KCHT ĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp nhà nước (Network Rail) quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh.

1.2. Đường sắt Pháp (Société Nationale des Chemins de Fer Français – SNCF)

Pháp bắt đầu tách hoàn toàn quản lý KCHT ra khỏi KDVT từ 1997 để cải tổ đường sắt. Tuy nhiên, do có nhiều vấn đề "rời rạc và phối hợp tệ hại" giữa Công ty quản lý KCHTĐS Pháp (RFF) và Đường sắt quốc gia Pháp (SNCF) nên ngày 10/7/2014, Thượng viện Pháp đã thông qua dự luật tái cấu trúc đường sắt Pháp theo đề xuất của Bộ trưởng GTVT, có hiệu lực thi hành từ 01/01/2015.

Năm 2015, sau 18 năm phân tách dọc hoàn toàn về thể chế giữa KCHT & KDVT, đường sắt Pháp lại quay về với mô hình Công ty mẹ (SNCF) vừa quản lý kinh doanh KCHTĐS, điều hành giao thông vận tải đường sắt, vừa KDVT. Mô hình này hiện nay hoạt động rất hiệu quả để quản lý, khai thác, vận hành mạng đường sắt quốc gia của Pháp với tổng chiều dài 30.000 km gồm 2.600 km đường sắt cao tốc. Cơ cấu hoạt động của SNCF hiện gồm 5 lĩnh vực chính, trong đó có hai bộ phận liên quan đến quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh KCHT gồm: (i) SNCF Infra: bảo dưỡng và giám sát toàn bộ mạng lưới KCHT đường sắt tại Pháp, điều hành chạy tàu trên các tuyến đường sắt, xuất khẩu công nghệ và dịch vụ kỹ thuật liên quan đến KCHT đường sắt của Pháp ra toàn thế giới; và (ii) Gares & Connexions: quản lý và phát triển khoảng 3.000 nhà ga tại Pháp, phát triển các nhà ga trở thành trung tâm đô thị. Hàng năm có khoảng 2 tỷ hành khách qua lại các nhà ga của Pháp.

Tại Pháp sau cải tổ không thành công, hiện toàn bộ tài sản KCHT ĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp nhà nước (Công ty mẹ đường sắt quốc gia Pháp - SNCF) quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh.

1.3. Đường sắt Đức

Tập đoàn đường sắt Đức, Deutsche Bahn (DB AG) thành lập tháng 01/1994 trên cơ sở sáp nhập Đường sắt Đông Đức và Đường sắt Tây Đức.

Năm 1999, DB AG chuyển sang mô hình Công ty mẹ với phần lớn cổ phần do nhà nước nắm giữ và giữ quyền quản lý, kinh doanh tài sản KCHT đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư. Mục tiêu ban đầu của cải tổ là thực hiện phân tách về thể chế giữa KCHT và KDVT. Tuy nhiên, Ủy ban chiến lược Đức cho rằng việc phân chia như vậy quá nhiều rủi ro, giảm khả năng phối hợp và đi ngược mục tiêu cải cách đường sắt Đức. Do vậy, thoả thuận tháng 11/2006 đã cho phép DB AG vận hành cả KDVT và KCHT.

Đến cuối năm 2021, DB AG trực tiếp quản lý mạng đường sắt lớn thứ hai tại châu Âu với tổng chiều dài 33.401 km, gồm 20.540 km đường điện khí hóa. DB AG là chủ sở hữu toàn bộ tài sản KCHTĐS tại Đức nên không phải thanh toán bất cứ khoản phí sử dụng KCHT nào cho Chính phủ Đức. DB AG thu phí sử dụng KCHT của các đơn vị vận tải. Hiện có khoảng 370 đơn vị vận tải thuê KCHT của DB AG để vận chuyển hành khách và hàng hóa.

Cơ cấu hoạt động hiện nay của DB AG được phân chia theo 3 lĩnh vực, trong đó DB Netze chịu trách nhiệm quản lý, bảo trì, kinh doanh tài sản KCHT bao gồm quản lý, bảo trì, khai thác kinh doanh KCHT ĐS quốc gia, các nhà ga và quản lý năng lượng điện cho chạy tàu.

Hàng năm, Chính phủ liên bang cấp 2,5 tỷ Euro đầu tư vào KCHT ĐS và con số này tăng thêm 250 triệu mỗi năm vào các năm 2013 và 2014. Tuy nhiên Hiệp hội Công nghiệp Đường sắt Đức vẫn cho rằng đầu tư của Chính phủ vào KCHT ĐS Đức là không đủ và mong muốn Chính phủ Đức tăng đầu tư vào KCHT ĐS lên tối thiểu 3,5 tỷ Euro mỗi năm.

Tại Đức toàn bộ tài sản KCHT ĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp nhà nước (Tập đoàn đường sắt Đức – DB AG) sở hữu, quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh.

1.4. Đường sắt Nga:

Sau Cách mạng tháng 10 năm 1917, tất cả đường sắt ở Nga thuộc sở hữu của Chính quyền Xô viết. Sau khi thành lập Liên Xô, Bộ Đường sắt ra đời để quản lý và khai thác hệ thống đường sắt ở Liên Xô. Do hoạt động không hiệu quả, Công ty cổ phần Đường sắt Nga (RZD) được thành lập vào tháng 9/2003 với 100% cổ phần của Nhà nước Liên bang Nga, tiếp quản mọi tài sản và hoạt động của Bộ Đường sắt trước đây, trong đó có chức năng quản lý, bảo trì, khai thác kinh doanh tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư. Cục Đường sắt liên bang (FTRA), cơ quan trực thuộc Bộ GTVT được thành lập ngày 09/3/2004 chịu trách nhiệm về thể chế, các văn bản quy phạm và cấp phép cho hoạt động đường sắt Liên bang.

Trong thời gian qua RZD đã được cải tổ theo định hướng thị trường, qua việc thành lập và cổ phần hóa các đơn vị trực thuộc, các công ty con, chuyển nhượng quyền khai thác một số dịch vụ vận tải hành khách cho các đơn vị khai thác độc lập. Nguyên tắc cơ bản của Chương trình cải tổ cơ cấu tổng thể đường sắt ở Nga là "KCHT đường sắt quốc gia sẽ không bị ảnh hưởng bởi các hoạt động cải cách và sẽ vẫn thuộc quyền sở hữu của chính phủ dưới sự kiểm soát của RZD". RZD hiện là đường sắt lớn thứ ba thế giới (sau Mỹ và Trung Quốc) với tổng chiều dài 87.000 km gồm 51,2% đường điện khí hóa.

Với cổ phần tại 123 công ty con và công ty liên kết, năm 2021 Đường sắt Nga chuyên chở 1,059 tỷ hành khách (104,2 tỷ hành khách-km) và 1,404 tỷ tấn hàng hóa (2639 tỷ tấn-km), tương ứng với 21,14% thị phần vận tải hành khách và 46,29% thị phần vận tải hàng hóa của CHLB Nga. Đường sắt Nga được coi là nhân tố quan trọng góp phần vào sự tăng trưởng nhanh chóng của nền kinh tế Nga.

Để đạt được kết quả này, trong giai đoạn 2010 - 2015 đầu tư của Chính phủ Nga vào KCHTĐS chiếm từ 56,8% đến 77,5% tổng mức đầu tư cho toàn ngành GTVT, tương ứng với gần 2.300 tỷ rúp.

Tại Nga toàn bộ tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp nhà nước (Công ty đường sắt Nga - RZD), quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh.

1.5. Đường sắt Úc

Đường sắt Úc là phần quan trọng trong hệ thống giao thông của Úc với tổng chiều dài mạng là 32.929 km với 3 loại khổ đường (1.067 mm, 1.435 mm và 1.600 mm), gồm 3.488 km đường điện khí hóa. Đường sắt ở Úc chủ yếu phục vụ vận tải hàng hóa. Tháng 2/1998, Chính phủ đã thành lập Tổng công ty Hạ tầng Đường sắt Úc (Australian Rail Track Corporation - ARTC) thuộc sở hữu của Chính phủ và hoạt động theo Luật Doanh nghiệp để tiếp quản quyền sở hữu tài sản KCHT kể cả chức năng điều hành giao thông vận tải đường sắt, chịu trách nhiệm: (i) Quản lý việc bảo dưỡng KCHT và thực hiện chức năng điều

hành giao thông vận tải đường sắt; (ii) Cho thuê quyền khai thác KCHTĐS cho các nhà KDVT; (iii) Đầu tư vào phát triển hành lang đường sắt.

Về đầu tư KCHTĐS, Chính phủ Úc trực tiếp chịu trách nhiệm lập kế hoạch và đầu tư vào đường sắt công ích quy mô lớn. Khu vực tư nhân chịu trách nhiệm lập kế hoạch và đầu tư vào đường sắt do họ sở hữu. Ngoài ra, khu vực tư nhân cũng đầu tư vào hầu hết các đoàn tàu hàng, các đoàn tàu du lịch đặc biệt chạy giữa thành phố Sydney và Perth.

Tại Úc toàn bộ tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp nhà nước (Tổng công ty Hạ tầng Đường sắt Úc - ARTC) trực tiếp sở hữu, quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh.

1.6. Đường sắt Nhật Bản

Nhật Bản có ngành đường sắt phát triển bậc nhất Châu Á với tổng chiều dài 30.625 km (trong đó có 21.600 km đường đôi điện khí hóa). Trước năm 1987, Đường sắt Quốc gia Nhật Bản (JNR) thuộc sở hữu nhà nước. Là một đơn vị công ích thuộc chính phủ nên phạm vi kinh doanh của JNR chỉ giới hạn ở vận tải đường sắt và các hoạt động có liên quan đến vận tải. JNR không thể kinh doanh ngoài vận tải, như phát triển các khu vực ga, bất động sản, du lịch, bán hàng...

Từ năm 1964, hoạt động kinh doanh của JNR trở nên khó khăn hơn, công ty liên tục thua lỗ. Vì vậy, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định tiến hành tư nhân hóa JNR.

Ngày 01/4/1987, Luật Doanh nghiệp Đường sắt Nhật Bản ra đời quy định các doanh nghiệp phải có giấy phép để kinh doanh đường sắt, phân thành 03 nhóm:

Nhóm 1: Doanh nghiệp vận tải đồng thời quản lý KCHT;

Nhóm 2: Doanh nghiệp vận tải hành khách và/hoặc vận tải hàng hóa sử dụng KCHT thuộc sở hữu của tổ chức khác;

Nhóm 3: Các doanh nghiệp sở hữu KCHT cho doanh nghiệp Nhóm 2 thuê.

Phần lớn các công ty đường sắt ở Nhật Bản là doanh nghiệp Nhóm 1, có rất ít đường sắt thuộc nhóm 2 và nhóm 3.

Với đường sắt cao tốc, do các tuyến Shinkansen cũ được xây bằng các khoản vay chịu lãi trước khi tư nhân hóa đường sắt quốc gia Nhật Bản (JNR) nên năm 1987 Chính phủ Nhật đã thành lập Tổng Công ty Shinkansen (SHC) để sở hữu KCHT Shinkansen và số lượng nợ. Sau đó các tuyến Shinkansen được cho ba Công ty JR East, JR Central và JR West thuê khai thác, việc điều chỉnh lợi nhuận thực hiện qua phí thuê đường.

Thực tế, các Công ty JR hiện khai thác các tuyến Shinkansen như đường sắt truyền thống, tức là chịu cả trách nhiệm quản lý, bảo dưỡng KCHT và KDVT. Sau năm 1991, JR Central và JR West đã mua lại các tuyến Shinkansen thuộc khu vực công ty quản lý bằng các khoản tín dụng vay từ ngân hàng và không phải trả phí thuê KCHT.

Từ năm 1989 Nhật Bản công bố Chương trình xây dựng và khai thác các tuyến Shinkansen mới. Theo đó, Cơ quan Xây dựng, Giao thông và Công nghệ đường sắt Nhật Bản (JRRT là công ty do nhà nước nắm giữ >50% cổ phần) chịu trách nhiệm xây dựng các tuyến đường sắt Shinkansen mới với 2/3 kinh phí do

Chính quyền trung ương cấp và 1/3 kinh phí do Chính quyền địa phương cấp. Sau đó cho các công ty JR thuê và trả phí sử dụng cố định theo hợp đồng thuê có thời hạn 30 năm cho việc sử dụng tuyến Shinkansen mới.

Sau tư nhân hóa, các công ty JR được phép kinh doanh bất kỳ ngành nghề nào Chính phủ không cấm. Kết quả là khối lượng vận tải hành khách, chất lượng dịch vụ không ngừng tăng lên trong khi giá vé vẫn giữ ổn định. Đặc biệt, doanh thu từ kinh doanh ngoài vận tải, bao gồm kinh doanh tại các nhà ga, của các công ty JR East, JR West và JR Central chiếm tới 35% tổng doanh thu. Trong lĩnh vực kinh doanh này, JR East là một trong những công ty đứng đầu với mô hình kinh doanh cửa hàng bán lẻ, nhà hàng, trung tâm thương mại, văn phòng cho thuê và khách sạn tại các nhà ga, đặc biệt là các nhà ga lớn.

Tại Nhật Bản đối với các tuyến đường sắt các công ty JR đã mua hạ tầng thì các công ty này sẽ quản lý toàn bộ KCHT cũng như điều hành khai thác vận tải vì đây là tài sản của họ. Đối với các tuyến đường sắt cao tốc các công ty JR thuê KCHT ĐS của công ty JRJT thì các công ty JR cũng khai thác và bảo dưỡng KCHT ĐS, điều hành khai thác vận tải, chỉ khác là phải trả phí cho JRJT.

1.7. Đường sắt Trung Quốc

Trước năm 1986, Bộ Đường sắt Trung Quốc là cơ quan thực hiện chức năng quản lý hành chính, giám sát hành chính, xây dựng pháp luật về đường sắt và kiêm chức năng của doanh nghiệp: tổ chức xây dựng đường sắt và tổ chức vận tải đường sắt.

Từ năm 1986, thực hiện phương thức khoán trách nhiệm kinh tế, đường sắt Trung Quốc từng bước cải cách, thị trường hóa, doanh nghiệp hóa đường sắt. Giai đoạn này, Văn phòng Quốc vụ viện Trung Quốc đã chỉ ra tồn tại, hạn chế của Bộ Đường sắt Trung Quốc, đó là "chức năng kép, chính phủ kiêm doanh nghiệp"; đồng thời, khi tiến hành cải cách cơ cấu tổ chức vào năm 1998, Văn phòng Quốc vụ viện Trung Quốc đã yêu cầu Bộ Đường sắt Trung Quốc "từng bước cải cách, phân định chức năng quản lý của chính phủ, chức năng quản lý của xã hội và chức năng quản lý của doanh nghiệp".

Năm 2013, theo Nghị quyết của Quốc vụ viện Trung Quốc, thực hiện giải thể Bộ Đường sắt, thành lập hai đơn vị là:

- Cục Đường sắt quốc gia Trung Quốc (NRA) trực thuộc Bộ Giao thông vận tải, chịu trách nhiệm xây dựng chính sách, quy hoạch phát triển đường sắt, ban hành tiêu chuẩn kỹ thuật, giám sát công tác an toàn và chất lượng dịch vụ đường sắt;

- Tổng công ty Đường sắt Trung Quốc (CRC) trực thuộc Chính phủ, trực tiếp quản lý khai thác tài sản KCHTĐS, tổ chức đầu tư, xây dựng đường sắt, điều hành giao thông vận tải đường sắt và kinh doanh vận tải theo Luật doanh nghiệp công nghiệp, do Bộ Tài chính (đại diện Quốc vụ viện) thực hiện quyền chủ sở hữu tại CRC, Bộ Giao thông vận tải, Cục đường sắt quốc gia thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành theo quy định của pháp luật.

Năm 2019, Tổng công ty Đường sắt Trung Quốc thay đổi cơ chế, chuyển đổi thành Công ty TNHH Tập đoàn Đường sắt nhà nước Trung Quốc (CRC) là công ty nhà nước do Chính phủ quản lý và ủy quyền thực hiện nhiệm vụ, Bộ Tài chính tiếp tục thực hiện quyền chủ sở hữu tại CRC. Đến cuối năm 2022, Trung Quốc đã có mạng đường sắt dài 155.000 km, gồm 42.000 km đường sắt cao tốc.

CRC trực tiếp tổ chức xây dựng, quản lý khai thác hạ tầng đường sắt, chịu trách nhiệm điều hành giao thông vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt; được giao sở hữu nhà ga và thực hiện quyền tự đầu tư, quyền quản lý, quyền sử dụng, kinh doanh đa dạng và quyền thụ hưởng đối với nhà ga.

Mô hình phát triển và kinh doanh đa dạng của nhà ga vận tải hành khách đường sắt Trung Quốc về cơ bản giống với ga hàng không tại sân bay, nguồn thu nhập chủ yếu bao gồm 3 phương thức: (i) Thu từ cho thuê cửa hàng, kiost; (ii) Thu từ cho thuê địa điểm treo các biển quảng cáo, áp phích; (iii) Thu từ cho thuê phòng cho khách chờ tàu (phòng trọ, khách sạn...). Mô hình kinh doanh đa dạng của nhà ga vận tải hàng hóa đường sắt Trung Quốc chủ yếu là thiết lập chuỗi ngành nghề liên quan đến kinh doanh các dịch vụ hỗ trợ vận tải, kinh doanh dịch vụ logistics (kho bãi lưu giữ, phân loại, phân phối hàng hóa).

Sự phát triển của mạng lưới đường sắt đã tạo hiệu ứng tập trung đông đúc và tăng luồng di chuyển của hành khách do hệ thống các nhà ga mang lại đã thúc đẩy phát triển du lịch, ăn uống, nghỉ dưỡng và giao thông trong các thành phố có đường sắt đi qua, đồng thời khiến cho giá trị bất động sản và hàng hóa xung quanh nhà ga tăng lên, thúc đẩy nhanh chóng sự phát triển đại nhảy vọt về kinh tế xã hội của các thành phố.

Tại Trung Quốc toàn bộ tài sản KCHT ĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp nhà nước (Công ty TNHH Tập đoàn Đường sắt nhà nước Trung Quốc – CRC) trực tiếp sở hữu, quản lý, bảo trì, khai thác, kinh doanh; Bộ Giao thông vận tải, Cục đường sắt quốc gia thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành theo quy định của pháp luật.

1.8. Đường sắt Hàn Quốc

Đường sắt Quốc gia Hàn Quốc (KNR) được thành lập ngày 1/9/1963. Năm 2004, với việc khai trương tuyến đường sắt cao tốc đầu tiên giữa Seoul và Busan dài 412 km, Chính phủ Hàn Quốc đã quyết định tách giữa KDVT và KCHTĐS tại Hàn Quốc. Theo đó, KNR được phân tách thành Cơ quan quản lý mạng lưới đường sắt Hàn Quốc (KRNA) và Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc (KORAIL).

Tại Hàn Quốc có một số luật và quy định liên quan đến quản lý, bảo trì, khai thác KCHT ĐS đường sắt như:

- Luật: Luật Khung về phát triển công nghiệp đường sắt, luật Tổng công ty Đường sắt, luật Cơ quan quản lý mạng lưới đường sắt Hàn Quốc.

- Quy định: Mỗi luật trên đều được ban hành kèm theo các Nghị định của Thủ tướng và Thông tư của Bộ trưởng, trong đó phải kể đến quy định quan trọng là “Kế hoạch Quản lý Tài sản Đường sắt” do Ủy ban Phát triển Công nghiệp

Đường sắt phê chuẩn, thành phần của Ủy ban gồm người đứng đầu các bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng và Giao thông Hàn Quốc (MOLIT), Bộ Tài chính, KRNA, KORAIL... Mục đích của Kế hoạch là phân chia một phần tài sản kết cấu hạ tầng (thuộc sở hữu của Chính phủ giao cho KRNA quản lý) và các tài sản khai thác (thuộc quyền quản lý của KORAIL).

Theo Kế hoạch này, đối với các tuyến đường sắt thông thường, tất cả nhà ga, quảng trường, đề-pô đầu máy toa xe, khu đất có lợi thế triển thương mại là tài sản của KORAIL; các tài sản kết cấu hạ tầng khác và đất trong phạm vi hành lang an toàn dọc đường sắt thuộc sở hữu của Chính phủ được giao cho KRNA quản lý. Chính phủ chịu trách nhiệm cấp kinh phí để xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt. KORAIL thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt theo hợp đồng uỷ thác duy tu, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia ký với KRNA. Kinh phí bảo trì mà KRNA phải trả cho KORAIL bằng kinh phí sử dụng kết cấu hạ tầng mà KORAIL phải trả cho KRNA. Trước đây, KORAIL phải thanh toán 100% chi phí bảo trì KCHT nhưng nay Chính phủ đã hỗ trợ 39% và KORAIL chỉ phải thanh toán 61% chi phí bảo trì KCHT.

Với các tuyến mới, KRNA chịu trách nhiệm xây dựng. Quyền sở hữu, khai thác một số nhà ga thuộc tuyến mới được chuyển cho KORAIL tùy từng trường hợp cụ thể theo Hợp đồng Sử dụng Cơ sở vật chất khai thác ký với KRNA. KORAIL cũng thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng cho các tuyến mới theo Hợp đồng Bảo trì ký với KRNA.

Đối với các tuyến đường sắt cao tốc, Chính phủ cấp khoảng 40-60% kinh phí xây dựng, khoản kinh phí còn lại từ 60-40% được coi là nợ của KRNA. Phần 60% kinh phí xây dựng còn lại và kinh phí bảo trì sẽ do đơn vị vận tải chi trả qua “Phí sử dụng kết cấu hạ tầng”. KORAIL phải trả 34% doanh thu từ bán vé cho phí sử dụng kết cấu hạ tầng trên các tuyến đường sắt cao tốc. Tỷ lệ này tăng từ 31% trước đây lên 34% hiện nay để trang trải chi phí bảo trì và một phần chi phí xây dựng đường sắt cao tốc. Chi phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt cao tốc cao hơn so với chi phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt truyền thống.

Về kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, theo luật của Hàn Quốc thì cả KRNA và KORAIL đều có thể phát triển các khu vực nhà ga đường sắt nhưng cho đến nay mới chỉ có KORAIL thực hiện công việc này. Thực tế là có nhiều chủ sở hữu đất đai xung quanh nhà ga. Do đó, KORAIL thường khởi xướng kế hoạch phát triển khu vực nhà ga, thảo luận và nhận được hỗ trợ từ các bên hưởng lợi, trong đó có KRNA.

Với các tuyến đường sắt thông thường: Tài sản liên quan trực tiếp đến chạy tàu như cầu, đường, thông tin tín hiệu và đất trong phạm vi hành lang an toàn dọc đường sắt thuộc sở hữu của Chính phủ được giao cho KRNA quản lý; tất cả nhà ga, quảng trường, đề-pô đầu máy toa xe, khu đất có lợi thế thương mại được giao là tài sản của KORAIL.

Với các tuyến mới, đường sắt cao tốc: KRNA chịu trách nhiệm xây dựng, quản lý; quyền sở hữu, khai thác một số nhà ga được chuyển cho KORAIL theo Hợp đồng ký với KRNA.

KORAIL thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt bao gồm cả đường sắt thông thường, đường sắt cao tốc theo hợp đồng uỷ thác duy tu, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia ký với KRNA.

1.9. Đường sắt Malaysia

Đường sắt Malaysia (KTMB) hiện quản lý và khai thác 2.783 km đường sắt, trong đó có 681 km đường đơn.

Trong 138 năm lịch sử, KTMB hoạt động chủ yếu theo mô hình đường sắt quốc gia do nhà nước sở hữu, quản lý, bảo dưỡng KCHT và KDVT.

Năm 1992, với mong muốn cải thiện hoạt động các công ty nhà nước, Chính phủ Malaysia đã cổ phần hóa KTMB, đồng thời thành lập Tổng công ty Quản lý Tài sản đường sắt (Railway Asset Corporation - RAC) ngày 01/8/1992 để quản lý đất đai và tiếp quản tất cả tài sản và nợ phải trả của KTMB, cho phép KTMB hoạt động mà không phải gánh các khoản nợ trong quá khứ.

Tuy nhiên, KTMB đã hoạt động không hiệu quả, phải trợ giá và bù lỗ. Sau 10 năm, đến năm 2002 Chính phủ đã phải mua lại toàn bộ cổ phần của tư nhân và trực tiếp điều hành KTMB như một Tổng công ty Nhà nước vừa chịu trách nhiệm quản lý, bảo trì, khai thác kinh doanh KCHT vừa KDVT.

Tại Malaysia sau cải tổ không thành công, hiện toàn bộ tài sản KCHT ĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp nhà nước (Tổng công ty đường sắt Malaysia - KTMB) quản lý, bảo trì, khai thác kinh doanh.

2. Về nhượng quyền khai thác KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư

2.1. Đường sắt quốc gia Mexico (*Ferrocarriles Nacionales de Mexico - FNM*)

FNM được cải tổ thông qua nhượng quyền dài hạn, ***là loại nhượng quyền khai thác điển hình*** đã được áp dụng rộng rãi tại Châu Mỹ La tinh và một số nước châu Phi. Theo đó, đường sắt thuộc sở hữu nhà nước được nhượng quyền khai thác cho các công ty tư nhân quản lý KCHTĐS và kinh doanh vận tải trong một thời hạn nhất định, trong khi quyền sở hữu KCHTĐS vẫn thuộc Chính phủ.

FNM chịu trách nhiệm quản lý và khai thác mạng đường sắt quốc gia dài 26.704km. Trước khi nhượng quyền khai thác, đường sắt Mexico phụ thuộc nhiều vào trợ cấp chính phủ, KCHTĐS cũ kỹ và xuống cấp. Năm 1994, thị phần vận tải hàng hóa của FNM chỉ đạt 15%, tốc độ trung bình của tàu hàng không vượt quá 26 km/h và có tới hơn 1.000 vụ tai nạn đường sắt.

Cũng giống như các nước khác ở Châu Mỹ La tinh đã áp dụng nhượng quyền khai thác, đây là động lực để tìm nguồn tài chính từ tư nhân đầu tư vào cơ sở hạ tầng đường sắt, trong bối cảnh điều kiện kinh tế của Mexico không đủ mạnh để tiếp tục dành nhiều chi phí công cho đường sắt.

Tháng 2/1995, Quốc hội Mexico thông qua việc mở cửa cho tư nhân đầu tư vào hệ thống đường sắt. Luật đường sắt Mexico năm 1995 quy định rõ các cơ chế, chính sách về việc nhượng quyền khai thác: (i) Một tuyến đường sắt, Chính phủ chỉ nhượng quyền khai thác cho một công ty (thường là công ty tư nhân);

(ii) Thời hạn nhượng quyền khai thác (thường từ 5 đến 50 năm); (iii) Nhượng quyền khai thác được phân định theo khu vực địa lý; (iv) Thỏa thuận mục tiêu nhượng quyền và phân bổ rủi ro một cách trực tiếp hoặc gián tiếp.

Chính phủ Mexico chia FNM thành một số công ty theo khu vực để nhượng quyền khai thác vận tải hàng hóa. Chính phủ bỏ một vài tuyến đường kinh doanh không hiệu quả. Trong những năm 1990, Mexico về cơ bản đã loại bỏ vận tải hành khách đường sắt trước khi nhượng quyền.

Sau khi tái cơ cấu, nhượng quyền khai thác vận tải hàng hóa có động lực mạnh hơn để tăng khối lượng vận chuyển với việc được tự do xây dựng biểu giá cước theo định hướng thị trường.

Doanh nghiệp nhận nhượng quyền khai thác có trách nhiệm thực hiện bảo trì KCHTĐS.

Qua tổng kết, nhượng quyền khai thác đã phát sinh những bất cập như sau:

- Doanh nghiệp nhận nhượng quyền khai thác không hoàn thành nghĩa vụ về đầu tư cho KCHTĐS theo hợp đồng đã cam kết: vì KCHTĐS có tuổi thọ và thời gian hoàn vốn dài và khó vay tiền để đầu tư, khó thu hồi vốn. Nhìn chung khu vực tư nhân không đầu tư tài chính cho các tài sản mà tuổi thọ của chúng dài hơn nhiều so với thời hạn nhượng quyền.

- Do doanh nghiệp nhận nhượng quyền khai thác không thực sự sở hữu KCHTĐS lâu dài nên không quan tâm đầu tư, nâng cấp KCHTĐS ngay cả khi vận tải hiệu quả.

- Bất đồng về giá khai thác KCHTĐS: Mặc dù những điều khoản trong nhượng quyền yêu cầu các doanh nghiệp thương lượng về mức giá khai thác tuyến đường và cũng có áp lực của Chính phủ nhưng việc thương lượng đã không thành công. Nguyên nhân là do mỗi doanh nghiệp đều muốn áp mức giá cao đối với quyền khai thác tuyến đường của công ty mình còn các doanh nghiệp khác thì không đồng ý với mức giá đó.

- Khó kiểm soát độc quyền của doanh nghiệp nhận nhượng quyền khai thác do mỗi tuyến hoặc mỗi khu vực chỉ có một doanh nghiệp được nhận nhượng quyền.

Các vấn đề nêu trên cho đến nay vẫn chưa khắc phục được.

2.2. Đường sắt Brazil

Giống như các nước Mỹ la tinh, các tuyến đường sắt tại Brazil được xây dựng phục vụ khai thác mỏ để xuất khẩu vào cuối thế kỷ 19 và đầu thế kỷ 20.

Việc nhượng quyền xây dựng khai thác bắt nguồn từ những khó khăn ngay từ thời điểm xây dựng đường sắt. Brazil đã nhượng quyền xây dựng khai thác cho các công ty của Anh và Pháp. Các doanh nghiệp nhận nhượng quyền xây dựng, khai thác được Chính phủ trợ cấp và ưu đãi một số chính sách để đảm bảo tỷ lệ hoàn vốn. Cách thức phát triển đường sắt theo hình thức này nảy sinh rất nhiều vấn đề, như: các tuyến khác nhau để kết nối đồn điền tới cảng được xây dựng với nhiều loại khổ đường; nhiều tuyến đường xây dựng lòng vòng thay

vì lựa chọn hướng tuyến hiệu quả nhất. Do vậy, các tuyến đường sắt không kết nối thành một mạng lưới thống nhất.

Những đặc thù trên cùng với những khó khăn khác là gánh nặng đảm bảo tỷ lệ hoàn vốn ngày càng đè nặng lên chính quyền Brazil. Do đó, vào năm 1909, Chính phủ Brazil đã ký một khoản vay lớn để quốc hữu hóa một số tuyến đường sắt. Quá trình này được tiếp tục thực hiện trong nhiều năm. Đến năm 1950, Chính phủ Brazil đã sở hữu được 94% mạng. Sở hữu công đối với ngành đường sắt Brazil được coi là một động thái về độc lập kinh tế, tuy nhiên đầu tư công dành cho bảo dưỡng hoặc mở rộng đường sắt lại quá ít so với nhu cầu trong khi giá vé được duy trì ở mức quá thấp.

Năm 1997, Đường sắt Brazil rơi vào tình trạng phá sản. Đó là lý do Chính phủ quyết định tư nhân hóa ngành đường sắt. Tài sản của đường sắt Brazil được chia nhỏ và chào bán theo hình thức nhượng quyền khai thác cho các doanh nghiệp tư nhân. Nhượng quyền được triển khai từ năm 1997 với thời hạn 30 năm, cho phép được gia hạn, các doanh nghiệp nhận nhượng quyền khai thác chịu trách nhiệm bảo dưỡng KCHT và KDVT.

Tuy nhiên nhượng quyền ở Brazil còn tồn tại một số vấn đề về xử lý lao động dôi dư dẫn đến những hoài nghi về trách nhiệm cuối cùng của các doanh nghiệp nhận nhượng quyền khai thác. Tác động đến lao động và việc làm tại Brazil là rõ rệt. Tại thời điểm bắt đầu thực hiện, đường sắt Brazil có 42.000 lao động, chỉ một năm sau nhượng quyền khai thác, số lượng lao động đã giảm khoảng 75%. Ngân hàng thế giới (World Bank) đã phải hỗ trợ thực hiện một dự án để giúp Chính phủ Brazil để giải quyết vấn đề trên.

Theo báo cáo của World Bank, các mục tiêu nhằm giảm lực lượng lao động không thể đạt được. Bộ Lao động đã cảnh cáo các doanh nghiệp nhận nhượng quyền khai thác về việc tăng giờ làm quá quy định. Ngoài ra, trong quá trình nhượng quyền khai thác, các doanh nghiệp nhận nhượng quyền khai thác không chịu trách nhiệm bồi thường cho lao động dôi dư, mất việc làm và Chính phủ phải nhận trách nhiệm này.

2.3. Đường sắt Campuchia

Đường sắt của Campuchia được Pháp xây dựng từ những năm 1930 gồm 2 tuyến khổ 1,000 mm với tổng chiều dài 651km. Trước 2009, do bị bỏ bê và phá hủy trong giai đoạn nội chiến, đường sắt Campuchia tạm ngừng khai thác.

Tháng 10/2009, Đường sắt Hoàng gia Campuchia đã ký hợp đồng nhượng quyền khai thác đường sắt trong 30 năm với Liên doanh Toll Royal Railway (giữa Tập đoàn Toll có trụ sở chính tại Úc và Tập đoàn Royal của Campuchia để khai thác mạng đường sắt Campuchia. Toll nắm giữ 55% cổ phần trong hợp đồng chuyển nhượng còn Royal Group chiếm 45% cổ phần). Các dịch vụ chạy tàu được khai trương vào tháng 10/2010 giữa Phnom Penh và Touk Meas. Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) và Cơ quan đại diện phát triển Úc (AusAID) đã nhất trí hỗ trợ tài chính để nâng cấp 264 km từ Phnom Penh – tuyến phía nam Sihanoukville chuyên chở containers, nhiên liệu, than đá và xi măng.

Do hoạt động kém hiệu quả và việc khôi phục, nâng cấp KCHTĐS chậm, ngày 19/12/2014, Toll Group thông báo thoái toàn bộ 55% cổ phần của mình cho Tập đoàn Royal. Sau khi nhận nhượng quyền khai thác, chủ yếu doanh nghiệp nhận nhượng quyền chỉ tập trung vào vận tải hàng hóa mà không thực hiện vận tải hành khách theo mong muốn của Chính phủ Campuchia.

Như vậy chỉ sau 5 năm, nhượng quyền khai thác tại Campuchia được xem là thất bại.

3. Về huy động vốn đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt theo hình thức PPP

3.1. Tại Pháp:

SNCF Réseau đã ký nhượng quyền 50 năm với liên danh LISEA (do Vinci SA đứng đầu cùng với Kết cấu Hạ tầng CDC, Công ty tư nhân SOJAS và AXA là các đơn vị đầu tư) vào tháng 6 năm 2011 để phát triển tuyến đường sắt cao tốc giữa Tours và Bordeaux. Việc nhượng quyền mang lại tài chính, thiết kế, xây dựng, vận hành và bảo trì tuyến mới với thời gian xây dựng là 6 năm.

Tuyến mới dài 302 km, với 38 km kết nối với mạng đường sắt truyền thống. Tuyến này sẽ giảm thời gian hành trình giữa Paris và Bordeaux xuống còn 2 giờ 5 phút, thời gian hành trình ngắn hơn so với đường bộ hoặc đường hàng không và dự kiến sẽ tăng số lượng hành khách hàng năm từ 3,5 đến 5 triệu.

Tổng vốn đầu tư của dự án là 7,8 tỷ EUR. LISEA sẽ được trả thù lao dưới dạng phí liên quan đến vận tải được trả do đơn vị điều hành các chuyến tàu có khả năng chạy trên tuyến mới. Rủi ro giao thông thuộc về LISEA.

Tài chính đến từ cả nguồn công và tư với 1 tỷ EUR nợ ngân hàng được chính phủ Pháp bảo lãnh và khoảng 700 triệu EUR do Fonds d'Epargne tài trợ, được quản lý bởi Caisse des Dépôts và được RFF bảo lãnh. Cả hai bảo lãnh này bao gồm phí bảo hiểm.

Các cổ đông của LISEA đóng góp gần 800 triệu EUR và phần tài chính còn lại có được nhờ sự kết hợp giữa nợ ngân hàng không được bảo đảm và tài chính EIB như một phần của chương trình TEN-T được đưa ra qua liên kết với Ủy ban Châu Âu.

Gói tài chính này là gói đầu tiên được hưởng lợi từ cơ chế bảo lãnh của chính phủ Pháp được áp dụng theo gói kích thích của Pháp năm 2009 nhằm khuyến khích tài trợ theo hình thức PPP cho các dự án ưu tiên lớn. Gói này cũng bao gồm các khoản trợ cấp công trị giá 4 tỷ EUR do chính phủ Pháp cung cấp và các khoản trợ cấp từ cộng đồng địa phương và Liên minh Châu Âu.

SNCF Réseau, đơn vị điều hành mạng lưới đường sắt quốc gia Pháp, sẽ được hưởng lợi từ các khoản thu bổ sung mà tuyến mới mang lại cho các tuyến liên kết thông qua tăng lưu lượng giao thông dọc theo toàn bộ tuyến đường sắt Paris-Bordeaux. Hơn nữa, SNCF Réseau đang đầu tư gần 1 tỷ EUR bằng cách cải thiện kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có (kết nối tuyến mới với mạng lưới hiện có, phát triển năng lực hướng đến nhà ga Bordeaux, trung tâm điều khiển giao thông và điều chỉnh năng lượng điện).

3.2. Tại Hàn Quốc:

Hàn Quốc là một trong những nước tiên phong về PPP ở châu Á. Chương trình PPP đầu tiên của Hàn Quốc được khởi xướng từ năm 1994 với Luật Thúc đẩy vốn tư nhân đầu tư toàn xã hội, nhưng không thành công. Nguyên nhân chủ yếu do thiếu khuôn khổ pháp lý đầy đủ để xây dựng và thực hiện các dự án PPP, cơ chế chia sẻ rủi ro không hấp dẫn nhà đầu tư tư nhân, thủ tục đấu thầu không minh bạch và phù hợp với thông lệ quốc tế nên thiếu động lực cho khu vực tư nhân.

Do những hạn chế trong thực hiện chương trình này và trước những sức ép về nhu cầu đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng, Năm 1998, Luật PPP trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng (Act on PPP in infrustrutture – PPI) ra đời đã thể chế hóa các chính sách, quy định được đổi mới nhằm cải thiện các hình thức hợp đồng, đơn giản hóa thủ tục đấu thầu, quy định về lập kế hoạch PPP, quyết định ngân sách nhà nước cho PPP, nghiên cứu khả thi bắt buộc đối với các dự án PPP, quy định cách thức quản lý các dự án PPP, xác định hệ thống hỗ trợ tài chính và xử lý rủi ro như Quỹ bảo lãnh tín dụng cho kết cấu hạ tầng (Infrustrutture Credit Guarantee Fund) và Quỹ công trình kết cấu hạ tầng (Infrustrutture Facilities Fund), thiết lập Trung tâm PPP Hàn Quốc. Với sự ra đời của Luật PPP trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng và Trung tâm PPP Hàn Quốc, tốc độ phát triển của các dự án PPP tăng nhanh chóng, đặc biệt là trong lĩnh vực đường bộ. Trong lĩnh vực đường sắt, đã có một số dự án có sự tham gia của khối tư nhân, cụ thể:

- Dự án tuyến đường sắt cao tốc Seoul - Busan, dài 412km, TMĐT khoảng 17,6 tỷ USD, Chính phủ góp 45%, gồm 10% trong các khoản vay, 35% trong khoản tài trợ, 29% từ trái phiếu, 24% từ các khoản vay nước ngoài và 2% từ nguồn vốn tư nhân.

- Dự án tuyến đường sắt nhanh ra sân bay quốc tế Incheon.

- Dự án tuyến đường sắt đô thị số 9 Seoul.

Mô hình PPP trong đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt của Hàn Quốc đạt được một số thành công bước đầu nhờ vào các yếu tố chủ yếu sau: (1) Hệ thống kế hoạch nhất quán; (2) Khung chính sách, luật pháp rõ ràng, tạo thuận lợi cho PPP; (3) Vai trò của bộ máy quản lý PPP.

3.3. Tại Đài Loan:

Đề án xây dựng đường sắt cao tốc Bắc - Nam của Đài Loan được bắt đầu nghiên cứu từ năm 1980 nhằm giải quyết nhu cầu vận tải liên tỉnh tăng cao.

Năm 1987, Đài Loan thành lập Sở Chuẩn bị công trình đường sắt cao tốc, sau đổi thành Cục Đường sắt cao tốc Đài Loan. Năm 1990, Viện Hành chính Đài Loan (nội các) phê chuẩn Đề án.

Dự án xây dựng đường sắt cao tốc Đài Bắc - Cao Hùng có chiều dài 344km được thực hiện bởi Liên minh Doanh nghiệp đường sắt cao tốc Đài Loan là công ty tư nhân trong nước được lựa chọn thông qua đấu thầu với tổng kinh phí 18 tỷ USD, huy động vốn từ nhà đầu tư tư nhân, thời hạn kinh doanh là 35 năm. Dự án khởi công năm 1999, khai thác năm 2007.

Sau một thời gian khai thác cho thấy: số lượng hành khách đi tàu tăng mạnh, so sánh từ giữa năm 2006 (năm trước khi khai trương đường sắt cao tốc) và năm 2009, số hành khách di chuyển bằng tàu hỏa tăng 56%, trong khi số người sử dụng dịch vụ hàng không giảm 53%. Tuy nhiên, việc kinh doanh không duy trì được mức độ tăng trưởng mà sớm đi vào giai đoạn khó khăn do số lượng hành khách vận chuyển không đạt mức dự kiến, tiền lãi ngân hàng quá cao, chi phí khấu hao thiết bị lớn. Hiện nay, chính quyền buộc phải hỗ trợ đầu tư vốn (thông qua ngân hàng, doanh nghiệp và cơ cấu tiền tệ) và đã trở thành cổ đông lớn nhất nắm giữ 37% cổ phần trong Công ty TNHH cổ phần đường sắt cao tốc Đài Loan. Về hình thức, công ty vẫn là công ty tư nhân nhưng trên thực tế đã đi vào giai đoạn do chính quyền chỉ đạo kinh doanh.

3.4. Tại Trung Quốc:

Trung Quốc đẩy mạnh áp dụng hình thức PPP và hình thức này dần phát huy hiệu quả, trở thành phương thức phổ biến được áp dụng trong các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng của Trung Quốc hiện nay. Bên cạnh đó, Trung Quốc cũng đa dạng hóa hình thức huy động nguồn tài chính từ các doanh nghiệp trong nước. Ví dụ như, tại thành phố Đông Quán, thuộc tỉnh Quảng Đông, chính quyền địa phương đã thành lập một công ty vận động tài chính từ các nguồn khác nhau để xây dựng đường và các nhà máy điện. Các khoản vay được trả lãi theo định kỳ, phần vốn gốc sẽ được hoàn trả bằng nguồn thu phí của người sử dụng khi công trình được hoàn thành và đưa vào sử dụng.

Tuy nhiên, trong những năm qua tại Trung Quốc việc phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt hầu hết vẫn từ nguồn ngân sách của Chính phủ, mà vẫn chưa phổ biến hình thức đầu tư PPP trong đường sắt. Hiện nay, Trung Quốc đang có kế hoạch đẩy mạnh kêu gọi đầu tư tư nhân vào đường sắt và thành lập một quỹ đầu tư tư nhân để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt tại nước này.

4. Về quản lý, vận dụng đầu máy toa xe

4.1. Đường sắt Anh (British Rail - BR)

BR hiện có tổng chiều dài DS 32.186 km các tuyến đường khổ tiêu chuẩn 1.435mm, trong đó gần 50% là DS điện khí hóa.

Việc kinh doanh vận tải đường sắt tại Anh đều do các công ty tư nhân thực hiện, trong đó có 24 công ty vận tải hành khách và 04 công ty vận tải hàng hóa. Các công ty vận tải này thuê các công ty tư nhân khác bảo trì phương tiện vận tải của họ. Các công ty vận tải áp dụng quy định bảo trì được lập kế hoạch trước (PPM), tức là sau một số ngày vận dụng nhất định, các phương tiện phải được bảo trì chi tiết, bao gồm thay thế một số bộ phận của phương tiện, không quan tâm đến việc có cần thay hay không. Ngoài ra, kết thúc một hành trình vận dụng, các phương tiện được các kỹ sư đủ năng lực chuyên môn kiểm tra bằng mắt thường. Toàn bộ chi phí cho việc bảo trì phương tiện do các công ty vận tải tự chi trả, không được Chính phủ Anh trợ cấp. Lý do các công ty vận tải đường sắt áp dụng cơ chế PPM một cách nghiêm ngặt là để đảm bảo sử dụng phương tiện ở mức độ an toàn cao nhất và mang lại doanh thu cao nhất có thể.

Được cung cấp từ các nhà sản xuất như Alstom, British Railway Engineering Ltd, Brush Traction, Bombardier, CAF, GE, Hitachi, Siemens, Vossloh... số lượng ĐMTX vận hành trên mạng đường sắt Anh: Đầu máy điện: 144; Đầu máy diesel: 1.093; Toa xe khách: 1.290; Toa xe hàng: 7.421; Đoàn DMU: 1.816; Đoàn EMU: 12.524.

Tại Anh, không có văn bản quy phạm pháp luật nào quy định niên hạn ĐMTX. Thay vào đó, các công ty vận tải đường sắt phải tuân thủ “Giới hạn An toàn”, tức là phải chứng minh được rằng phương tiện vận tải của công ty đáp ứng các yêu cầu cung cấp dịch vụ. Điều này thực hiện được nhờ các công ty vận tải đường sắt áp dụng các quy định nghiêm ngặt về bảo trì, kiểm tra và sửa chữa định kỳ. Niên hạn sử dụng của phương tiện không phải là vấn đề đáng quan tâm. Thay vào đó, Vương quốc Anh kết hợp giữa chế độ bảo trì và vận hành để cung cấp dịch vụ vận tải an toàn.

Chính phủ Anh không quy định niên hạn ĐMTX mà chỉ yêu cầu các công ty vận tải đường sắt đảm bảo ĐMTX đủ điều kiện cung cấp dịch vụ vận tải an toàn.

4.2. Đường sắt Pháp (*Société Nationale des Chemins de Fer Français - SNCF*)

Đường sắt Quốc gia Pháp (SNCF) thuộc sở hữu Chính phủ, chịu trách nhiệm khai thác mạng đường sắt quốc gia với tổng chiều dài 30.000 km, bao gồm 2.600 km ĐSCT. Công ty "Mẹ" SNCF trực tiếp quản lý, kinh doanh tổng thể cả KCHT và KDVT, xây dựng chiến lược và giám sát hai công ty sở hữu công phụ thuộc là SNCF Réseau (chịu trách nhiệm quản lý, bảo trì, kinh doanh tài sản KCHT) và SNCF Mobilités (chịu trách nhiệm KDVT).

Các đơn vị liên quan đến quản lý và bảo trì ĐMTX của SNCF Mobilités gồm: Bộ phận Kỹ thuật ĐMTX thuộc trụ sở chính, Trung tâm Kỹ thuật ĐMTX và Cơ quan Kiểm nghiệm đường sắt với tổng số nhân sự gồm 1.700 kỹ thuật viên và kỹ sư. Nhiệm vụ chính của các đơn vị này là xây dựng, ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật ĐMTX, thiết kế, thử nghiệm cũng như thực hiện công tác bảo trì đảm bảo ĐMTX của SNCF Mobilités vận hành thông suốt.

Được cung cấp từ các nhà sản xuất như Alstom, Bombardier, CAF, Siemens..., số lượng ĐMTX vận hành trên mạng đường sắt Pháp: Đầu máy điện: 950; Đầu máy diesel: 965; Đầu máy dòn: 500; Toa xe khách: 3.000; Toa xe hàng: 52.000; Đoàn tàu cao tốc TGV: 500.

Tại Pháp, không có văn bản quy phạm pháp luật nào liên quan đến niên hạn ĐMTX. Để đáp ứng tốt hơn yêu cầu của khách hàng hoặc hạn chế chi phí vốn, SNCF có thể dùng vận hành một số phương tiện sau 20 năm (như các đoàn xe tự hành DMU X72500 do Alstom sản xuất) hoặc kéo dài thời gian vận dụng hơn 50 năm (như các ĐM điện BB 67200 do Alstom sản xuất). Trung bình, thời gian sử dụng ĐMTX do SNCF vận hành là khoảng 35 năm.

Chính phủ Pháp không quy định niên hạn ĐMTX, công ty vận tải đường sắt hoàn toàn chủ động, linh hoạt trong việc quyết định thời gian sử dụng phương tiện do công ty sở hữu.

4.3. Đường sắt Nga (RZD)

Hiện nay, RZD là đường sắt lớn thứ ba thế giới (sau Mỹ và Trung Quốc) với tổng chiều dài 87.000 km, gồm 51,2% đường điện khí hóa. Việc quản lý, vận dụng, bảo dưỡng ĐMTX của RZD được thực hiện như sau:

- Đầu máy: RZD quản lý tập trung, việc bảo dưỡng và sửa chữa thông qua Liên hiệp sức kéo (Chi nhánh của RZD) gồm 16 Liên hợp sức kéo quản lý theo khu vực lãnh thổ với tổng số 136 trạm đầu máy thực hiện bảo trì, trong đó có một số trạm đảm nhận việc sửa chữa cho từng chủng loại đầu máy.

- Toa xe hàng: RZD quản lý tập trung việc bảo dưỡng và sửa chữa toa xe thông qua Ban Quản lý toa xe trực thuộc Cơ quan trung ương quản lý cơ sở hạ tầng (Chi nhánh của RZD). Trực thuộc Ban quản lý toa xe có 74 trạm toa xe làm công tác bảo dưỡng. Công tác sửa chữa toa xe hàng do 03 Công ty Cổ phần sửa chữa toa xe (các công ty con trực thuộc RZD) và các công ty tư nhân thực hiện trên cơ sở cạnh tranh.

- Toa xe khách: RZD quản lý tập trung, việc bảo dưỡng và sửa chữa toa xe khách được thực hiện thông qua Công ty hành khách liên bang (công ty con của RZD) gồm 16 chi nhánh phân chia theo khu vực và 22 trạm toa xe khách.

ĐMTX sử dụng trên mạng đường sắt Nga được cung cấp chủ yếu từ các nhà sản xuất trong nước như Transmashholding, Uranvagonzavod..., số lượng ĐMTX vận hành trên mạng đường sắt Nga: Đầu máy điện: 7.914; Đầu máy diesel: 6.318; Toa xe khách: 30.269; Toa xe hàng: 166.895; Đoàn DMU: 4.109; Đoàn EMU: 09

Tại Nga, các nhà sản xuất trong nước như Transmashholding, Uranvagonzavod... tự đưa ra thời hạn định mức sử dụng ĐMTX do họ sản xuất căn cứ theo Điều kiện kỹ thuật (TU) của các nhà máy, cụ thể đối với toa xe khách là 28 năm, toa xe hàng là 32 năm, đầu máy từ 20 năm đến 32 năm tùy theo từng chủng loại.

Căn cứ quy định về việc kéo dài thời hạn phục vụ của toa xe khách (Phụ lục 46, Biên bản số 61 ngày 21-22/10/2014, có hiệu lực ngày 01/9/2015), toa xe hàng (Phụ lục 39, Biên bản số 52 ngày 13-14/5/2010, có hiệu lực ngày 13/5/2010) và đầu máy (Biên bản số 53 ngày 20-21/10/2010, có hiệu lực ngày 20/10/2010) của Hội đồng vận tải đường sắt các nước thành viên thuộc Cộng đồng các quốc gia độc lập (SNG), sau khi hết thời hạn định mức nêu trên, cho phép kéo dài thời hạn định mức sử dụng toa xe hàng 2 lần và mỗi lần không quá 1/2 thời hạn định mức sử dụng toa xe; cho phép kéo dài thời hạn định mức sử dụng toa xe khách 1 lần và mỗi lần không quá 1/2 thời hạn định mức sử dụng toa xe; cho phép kéo dài thời hạn sử dụng của đầu máy căn cứ theo các bộ phận cơ sở (khung giá chuyên, khung thân đầu máy, các yếu tố chịu tải của thân đầu máy) nhưng không được vượt quá 45 năm đối với đầu máy kéo chính tuyến, 50 năm đối với đầu máy dồn và đầu máy điện.

Căn cứ Quyết nghị số 710 ngày 15/07/2011 của Ủy ban Liên minh thuế quan của các nước Liên minh kinh tế Á-Âu (EUEA) gồm Belarus, Nga, Armenia, Kazakhstan và Kyrkyz, từ ngày 01/01/2016 tạm dừng việc kéo dài thời

hạn sử dụng toa xe hàng và toa xe khách, từ ngày 02/08/2017 tạm ngừng kéo dài thời hạn phục vụ đối với các đầu máy kéo chính tuyến và từ ngày 02/08/2018 tạm ngừng kéo dài thời hạn phục vụ đối với các đầu máy dồn.

Tại Nga các nhà sản xuất trong nước căn cứ theo Điều kiện kỹ thuật (TU) của các nhà máy để đưa ra thời hạn định mức sử dụng ĐMTX. Việc cho phép kéo dài thời hạn định mức sử dụng ĐMTX sau thời hạn trên được Hội đồng vận tải đường sắt các nước thành viên thuộc Cộng đồng các quốc gia độc lập (SNG) và Ủy ban Liên minh thuế quan của các nước Liên minh kinh tế Á-Âu (EUEA) quy định nhằm đảm bảo sự vận hành an toàn ĐMTX của một nước khi chạy trên mạng đường sắt của các nước khác trong khối.

4.4. Đường sắt Nhật Bản

Nhật Bản có ngành đường sắt phát triển bậc nhất Châu Á với tổng chiều dài 30.625 km, gồm 21.600 km đường đôi điện khí hóa và 3.041 km ĐSCT.

Trước năm 1987, Đường sắt Quốc gia Nhật Bản (JNR) thuộc sở hữu nhà nước. Ngày 01/4/1987, Đường sắt Quốc gia Nhật Bản được phân tách thành 07 công ty tư nhân gồm 06 công ty vận tải hành khách (theo khu vực địa lý) gồm JR East (Đường sắt Đông Nhật Bản), JR Central (Đường sắt Trung Nhật Bản), JR West (Đường sắt Tây Nhật Bản), JR Shikoku (Đường sắt Shikoku), JR Kyushu (Đường sắt Kyushu), JR Hokkaido (Đường sắt Hokkaido) và 01 công ty vận tải hàng hóa (JR Freight). Các công ty vận tải hành khách sở hữu, quản lý, bảo trì KCHT và kinh doanh vận tải trên mạng đường sắt của mình. Riêng công ty JR Freight không sở hữu KCHT mà sử dụng KCHT của các công ty vận tải hành khách JR để chạy tàu hàng.

Kinh nghiệm quản lý, vận hành ĐMTX của một số công ty đường sắt lớn ở Nhật Bản như sau:

- JR Central có 5 nhà máy bảo trì ĐMTX, được quản lý chung bởi Ban ĐMTX tại Trụ sở chính của Công ty. Việc kiểm tra, sửa chữa phương tiện được thực hiện theo các cấp vận hành. JR Freight có 8 cơ sở bảo trì ĐMTX quy mô lớn và 9 đề-pô quy mô nhỏ. Trụ sở chính của JR Freight sẽ quản lý chung và đưa ra kế hoạch phát triển, quản lý an toàn và đào tạo nhân viên về lĩnh vực ĐMTX, các cơ sở bảo trì thực hiện các hoạt động sửa chữa, bảo trì các phương tiện. Bên cạnh việc cải tiến toa xe đường sắt truyền thống, JR Central chú trọng phát triển nhiều thế hệ toa xe Shinkansen từ series 0 năm 1964 (tốc độ 210 km/h) đến thế hệ hiện nay là series N700A (tốc độ 300 km/h). Theo kế hoạch, JR Central sẽ đưa hệ thống toa xe siêu đệm từ Maglev vào vận hành thương mại với tốc độ tối đa 630 km/h vào năm 2027.

- JR East có 12 chi nhánh và 6 trung tâm bảo trì ĐMTX, được quản lý chung bởi Ban ĐMTX tại Trụ sở chính của Công ty. Các chi nhánh và Trung tâm sửa chữa phụ trách tất cả việc sửa chữa bảo trì các cấp. JR East luôn đi đầu trong việc nghiên cứu, nâng cao chất lượng phương tiện ĐMTX, rút ngắn hành trình phục vụ nhu cầu ngày càng cao của hành khách.

Được cung cấp chủ yếu từ các nhà sản xuất trong nước như Hitachi, Kawasaki Heavy Industries, Nippon Sharyo, Toshiba..., số lượng ĐMTX thuộc

sở hữu của một số công ty vận tải đường sắt tại Nhật Bản: JR Central: Đoàn tàu cao tốc Shinkansen: 3.080, Đoàn tàu thường: 1.648; JR East: Đoàn tàu cao tốc Shinkansen: 1.335, Đoàn tàu thường: 10.566; JR Freight: Đầu máy điện: 405, Đầu máy diesel: 142, Toa xe hàng: 7.203.

Tại Nhật Bản, các công ty vận tải đường sắt tiến hành kinh doanh đường sắt dựa trên “Luật Kinh doanh Đường sắt”, trong đó không quy định niên hạn ĐMTX. Luật này yêu cầu các công ty vận tải đường sắt phải được Bộ trưởng Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch (MLIT) cấp phép trước khi đưa các phương tiện mới vào vận hành hoặc thay đổi kết cấu hoặc thiết bị của các phương tiện đã được cấp phép (Luật Kinh doanh Đường sắt - Điều 13 - Cấp phép phương tiện).

Dựa trên "Luật Vận hành Đường sắt", MLIT ban hành "Chỉ thị của Bộ trưởng về Cung cấp Tiêu chuẩn Kỹ thuật Đường sắt", trong đó quy định rằng "ĐMTX sẽ không được vận hành nếu không được bảo dưỡng để hoạt động chính xác." (Điều 87 (4)). Các công ty vận tải đường sắt thực hiện việc kiểm tra và bảo dưỡng theo Chỉ thị của Bộ trưởng và tự quyết định thời gian thay thế đầu máy toa xe. Hiện nay, nhiều loại phương tiện được sản xuất cách đây hơn 50 năm vẫn đang được vận hành tại Nhật Bản.

Chính phủ Nhật Bản không quy định niên hạn ĐMTX và các công ty vận tải đường sắt hoàn toàn chủ động, linh hoạt trong việc quyết định thời hạn sử dụng ĐMTX do công ty sở hữu.

4.5. Đường sắt Trung Quốc (CR)

Đến cuối năm 2022, Trung Quốc đã có mạng đường sắt dài hơn 155.000 km, gồm 42.000 km ĐSCT.

Công ty hữu hạn Tập đoàn Đường sắt quốc gia Trung Quốc (CR) được thành lập theo “Luật công ty nước CHND Trung Hoa”, là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước do trung ương quản lý, là cơ cấu đầu tư trực tiếp của nhà nước ủy quyền và công ty mà nhà nước là cổ đông không chế, vốn đăng ký 1739,5 tỷ CNY, do Bộ Tài chính đại diện Quốc vụ viện thực hiện chức năng chủ đầu tư. CR được giao quản lý các tài sản của CRC và tiếp tục quản lý các tuyến đường sắt ở ba cấp: cấp quốc gia, cấp cục và cấp ga, đoạn.

Được cung cấp chủ yếu từ Công ty hữu hạn Tập đoàn ĐMTX Trung Quốc (CRRC), số lượng ĐMTX hiện vận hành trên mạng Đường sắt Trung Quốc: Đầu máy điện: 10.825; Đầu máy diesel: 5.111; Toa xe khách: 70.981; Toa xe hàng: 784.618.

Tại Trung Quốc, Chính phủ không đưa vào luật quy định về niên hạn sử dụng ĐMTX mà có Lệnh 639 “Quy định quản lý an toàn đường sắt” do Quốc vụ viện Nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa thông qua ngày 24/7/2013, có hiệu lực từ ngày 01/01/2014.

Điều 21, Lệnh 639 quy định: “Việc thiết kế, chế tạo, duy tu sửa chữa hoặc nhập khẩu ĐMTX loại mới phải phù hợp tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn ngành và phải đề nghị cơ quan quản lý giám sát ngành đường sắt của Quốc vụ viện cấp

chứng nhận kiểu loại, giấy phép chế tạo, giấy phép duy tu sửa chữa hoặc giấy phép nhập khẩu. Biện pháp cụ thể do cơ quan quản lý giám sát ngành đường sắt của Quốc vụ viện quy định. Các đơn vị chế tạo, duy tu sửa chữa, sử dụng ĐMTX phải tuân thủ các quy định của luật pháp, quy định hành chính và các quy định nhà nước khác về chất lượng sản phẩm, đảm bảo ĐMTX đưa vào sử dụng phù hợp yêu cầu an toàn khai thác”.

CR quy định niên hạn sử dụng đầu máy lắp động cơ truyền động DC là 20 năm, lắp động cơ truyền động AC là 25 năm đối với đầu máy ở trạng thái không tốt, nếu đầu máy ở trạng thái tốt thì được tiếp tục sử dụng. Đối với toa xe khách, khi đạt tuổi thọ sử dụng thiết kế thì có thể tiếp tục sử dụng cho các đoàn tàu địa phương với tốc độ thấp hơn, thời hạn sử dụng lũy kế có thể đạt tới 45 năm. Đối với toa xe hàng, niên hạn là tuổi thọ sử dụng do nhà sản xuất quy định, nếu toa xe không có tuổi thọ sử dụng thì thời hạn sử dụng là đủ 25 năm. Nếu đến kỳ đại tu mà thời hạn sử dụng còn lại không đủ một kỳ đại tu thì đơn vị đại tu cùng với đơn vị giám sát/nghiệm thu và Đoàn toa xe quản lý toa xe cùng đánh giá toàn diện đối với phần khung gầm toa xe, nếu chưa ở trạng thái cần thanh lý thì có thể sử dụng tiếp một kỳ đại tu (thêm 4-12 năm tùy loại toa xe). Ban Đầu máy và Ban Toa xe của các Tập đoàn Cục Đường sắt đưa ra kế hoạch sửa chữa bảo dưỡng đối với đầu máy toa xe của Cục mình quản lý và thực hiện tại các Đoàn Đầu máy và Đoàn toa xe của Cục đó.

Chính phủ Trung Quốc không quy định niên hạn ĐMTX, Tập đoàn Đường sắt quốc gia Trung Quốc và các Tập đoàn Cục Đường sắt trực thuộc hoàn toàn chủ động, linh hoạt trong việc quyết định thời hạn sử dụng ĐMTX do công ty sở hữu.

4.6. Đường sắt Hàn Quốc (KORAIL)

Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc (KORAIL) hiện quản lý và khai thác 4.459 km đường sắt, trong đó đường sắt thường là 3.863 km và ĐS cao tốc là 596 km.

KORAIL tự đảm nhận việc quản lý và bảo trì ĐMTX với cơ cấu tổ chức kỹ thuật như sau: Bộ phận quản lý kỹ thuật tại trụ sở chính của KORAIL gồm 3 bộ phận là phương tiện, điện và trang thiết bị. Tổng số 5.826 chuyên gia của KORAIL trực tiếp chịu trách nhiệm bảo dưỡng và sửa chữa phương tiện đường sắt với 4 nhóm bảo dưỡng phương tiện đường sắt hoạt động tại 4 khu vực trải dài trên cả nước và 30 đề pô chịu trách nhiệm bảo dưỡng nhỏ. Nhiệm vụ của hệ thống này nhằm thực hiện công tác bảo dưỡng và quản lý các phương tiện đường sắt an toàn, có hệ thống các dịch vụ bảo dưỡng từ cơ bản đến bảo dưỡng lớn (kể cả chỉnh sửa lại các bộ phận cũ, nghiên cứu chế tạo thiết bị mới, cải tạo các phân xưởng bảo dưỡng, mua sắm trang thiết bị...).

Để quản lý và vận hành an toàn các phương tiện đường sắt, KORAIL đã trang bị 15 căn cứ, 15 phương tiện cứu hộ đường bộ đường sắt và 28 bộ đồ nghề sửa chữa chuyên nghiệp để khôi phục nhanh chóng các phương tiện bị hỏng trong quá trình vận hành. Các tiêu chuẩn bảo dưỡng và quản lý phương tiện đường sắt đều được tuân thủ theo Luật. Ví dụ, đối với bảo dưỡng đầu máy

diesel cần tiến hành bảo dưỡng nhắc lại 1 ngày 1 lần để kiểm tra động cơ làm mát, bộ phận bôi trơn và các bộ phận khác hoặc tiến hành kiểm tra thường xuyên sau khi chạy 2,3 triệu km. Đối với bảo dưỡng toa xe khách, KORAIL sẽ tiến hành bảo dưỡng nhỏ sau khi chạy 3.500 km mỗi ngày và bảo dưỡng lớn sau khi vận hành 200.000 km. KORAIL có kế hoạch xây dựng hệ thống bảo dưỡng nhỏ để cải thiện hoạt động và chất lượng bảo dưỡng, sử dụng 5.296 trang thiết bị bảo dưỡng hiện đại như bộ kiểm tra tín hiệu trên tàu, máy nâng đồng bộ KTX, bộ quay giá chuyển hướng, robot điều chỉnh bánh xe, thiết bị thử nghiệm lưỡi cắt, thiết bị giám sát tình trạng hoạt động của các phương tiện, thiết bị giám sát dựa trên tình trạng hoạt động trên tàu và dưới mặt đất của phương tiện, thay thế các công việc 3D bằng robot tự động...

Được cung cấp từ các nhà sản xuất như Alstom, Hyundai Rotem ..., số lượng ĐMTX hiện vận hành trên mạng Đường sắt Hàn Quốc: Đầu máy điện: 175, Đầu máy diesel: 265, Toa xe khách và toa phát điện: 905, Toa xe hàng: 10.478.

Tại Hàn Quốc, không có văn bản quy phạm pháp luật nào liên quan đến niên hạn ĐMTX. Theo quy định nội bộ của KORAIL, thời hạn sử dụng của đầu máy điện và diesel là 30 năm, toa xe khách và toa xe hàng là 25 năm. KORAIL có thể dừng sử dụng phương tiện căn cứ vào quy định này. Nếu KORAIL muốn sử dụng đầu máy lâu hơn thời hạn sử dụng quy định, KORAIL sẽ tiến hành chẩn đoán an toàn chính xác. Chẩn đoán này do các cơ quan chuyên ngành thực hiện và phải được sự chấp thuận của Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng và Giao thông vận tải Hàn Quốc.

Chính phủ Hàn Quốc không quy định niên hạn ĐMTX và KORAIL hoàn toàn chủ động trong việc quyết định niên hạn sử dụng ĐMTX do Tổng công ty sở hữu.

4.7. Đường sắt Indonesia (PT KAI)

Đường sắt Quốc gia Indonesia (PT KAI) quản lý mạng đường sắt có tổng chiều dài 6.600 km với 478 km được điện khí hóa và 592 nhà ga trên toàn tuyến.

Mô hình tổ chức của PT KAI hiện nay như sau: Đứng đầu là Tổng Giám đốc, dưới Tổng giám đốc là 08 Phó Tổng Giám đốc phụ trách 08 lĩnh vực gồm Thương mại, Điều hành vận tải, Kết cấu hạ tầng, ĐMTX, An toàn & an ninh, Nguồn nhân lực & hành chính, Kế hoạch chiến lược & phát triển kinh doanh, Tài chính.

Về ĐMTX, PT KAI quản lý và bảo trì toàn bộ ĐMTX thuộc sở hữu của mình. Ngoài ra, PT KAI thuê công ty tư nhân thực hiện một số công việc bảo trì, thay thế một số bộ phận ĐMTX.

Được cung cấp từ các nhà sản xuất như CRRC, GE, PT INKA..., số lượng ĐMTX vận hành trên mạng đường sắt Indonesia: Đầu máy diesel: 444, Toa xe khách: 1.622, Toa xe hàng: 6.970, Đoàn tàu DMU: 129, Đoàn tàu EMU: 1.060

Tại Indonesia, không có văn bản quy phạm pháp luật nào liên quan đến niên hạn ĐMTX. Trên phương diện kỹ thuật, ĐMTX của PT KAI được thiết kế

phục vụ khai thác tối đa 30 năm do đây là niên hạn khai thác lý tưởng của ĐMTX. Tuy nhiên, trên thực tế, PT KAI còn xem xét đến các yếu tố khác như các chỉ số độ bền vật liệu của kết cấu ĐMTX, gồm có khả năng chịu lực, khả năng chống ăn mòn, (dưới 1 MPY), độ bền mỏi (tối đa 75% ứng suất), độ dày của vật liệu (tối thiểu 75% so với độ dày nguyên thủy) để xác định ĐMTX trên 30 năm có còn đảm bảo an toàn và cho phép khai thác hay không. PT KAI có thể sử dụng ĐMTX cho đến khi phương tiện không còn đảm bảo an toàn cho hoạt động vận tải.

Chính phủ Indonesia không quy định niên hạn ĐMTX và PT KAI hoàn toàn chủ động trong việc quyết định thời hạn sử dụng ĐMTX do công ty sở hữu.

4.8. Đường sắt Malaysia (KTMB)

Đường sắt Malaysia (KTMB) hiện quản lý và khai thác 2.783 km với 91 nhà ga trên toàn tuyến. Trong hơn 138 năm lịch sử, KTMB hoạt động chủ yếu theo mô hình đường sắt quốc gia do nhà nước sở hữu, quản lý, bảo trì KCHT và KDVT.

Mô hình tổ chức của KTMB hiện nay như sau: Dưới Chủ tịch là Tổng Giám đốc, tiếp đó là 03 Phó Tổng Giám đốc phụ trách các lĩnh vực gồm: Điều hành chạy tàu & bảo trì (bảo trì phương tiện, đường, thông tin tín hiệu, hành khách đô thị, hành khách liên tỉnh, hàng hóa dự án đường đôi hóa/ dự án đặc biệt, quản lý dự án, điện khí hóa); Các dịch vụ hỗ trợ (Nguồn nhân lực, pháp lý, an ninh, truyền thông, quản lý rủi ro, thông tin & công nghệ thông tin, kế hoạch kinh doanh, thiết bị); và Tài chính & doanh thu (Tài chính, mua sắm, quản lý tài sản, quảng cáo).

Tại Malaysia, tất cả ĐMTX do Nhà nước quản lý thông qua Tổng công ty Tài sản Đường sắt (RAC) trực thuộc Bộ Giao thông vận tải. RAC cung cấp ĐMTX theo yêu cầu của KTMB và KTMB thanh toán phí thuê ĐMTX cho RAC. Sau đó, KTMB tự đảm nhận việc quản lý và bảo trì ĐMTX được thuê từ RAC. Việc bảo trì do Ban Kỹ thuật và Bảo trì Phương tiện quản lý và thực hiện. Ban này cũng chịu trách nhiệm đảm bảo ĐMTX được bảo trì theo kế hoạch và xác nhận rằng các ĐMTX đảm bảo an toàn trước khi đưa vào khai thác. Ngoài ra, KTMB cũng ký hợp đồng bảo dưỡng với các nhà thầu liên doanh có sự tham gia của nhà thầu chế tạo, cung cấp đoàn tàu ETS như Công ty TNHH Bảo dưỡng Kuala Lumpur CRRC.

Được cung cấp từ các nhà sản xuất như Hitachi, Hyundai Rotem, GE, PT INKA, Đại Liên..., số lượng ĐMTX hiện vận hành trên mạng đường sắt Malaysia: Đầu máy diesel: 89; Toa xe khách: 184; Toa xe hàng: 2.475; Đoàn EMU: 58; Đoàn DMU: 10; Đoàn tàu điện ETS: 15.

Tại Malaysia không có hướng dẫn hoặc quy định chuyên ngành đường sắt nào liên quan đến niên hạn ĐMTX. KTMB thực hiện phương pháp bảo trì hỗ trợ vòng đời để đảm bảo ĐMTX được bảo trì hiệu quả trong toàn bộ vòng đời của chúng. Niên hạn sử dụng ĐMTX của KTMB có thể được kéo dài thêm hoặc vận hành trên 40 năm, tùy thuộc vào khả năng đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật và khai thác, cũng như đáp ứng các yêu cầu kiểm tra định kỳ.

Chính phủ Malaysia không quy định niên hạn ĐMTX và KTMB hoàn toàn chủ động trong việc quyết định thời hạn sử dụng ĐMTX do công ty sở hữu.

4.9. Đường sắt Thái Lan (SRT)

Đường sắt Quốc gia Thái Lan (SRT) hiện quản lý và khai thác 4.034 km ĐS với 446 nhà ga trên toàn tuyến.

Mô hình tổ chức của SRT hiện nay như sau: Dưới Hội đồng quản trị là Thống đốc (tương đương với Tổng Giám đốc của Tổng công ty ĐSVN), tiếp đó là 07 Phó Thống đốc (tương đương với Phó Tổng Giám đốc của Tổng công ty ĐSVN) phụ trách 07 lĩnh vực gồm chiến lược, quản trị, kết cấu hạ tầng, ĐS điện khí hóa, kinh doanh vận tải, ĐMTX, quản lý tài sản (đất đai, bất động sản).

SRT tự đảm nhận việc quản lý và bảo trì ĐMTX của công ty. Việc bảo trì do Ban Kỹ thuật Cơ khí thuộc Trụ sở chính quản lý và thực hiện. Ban này cũng chịu trách nhiệm đảm bảo ĐMTX được bảo trì theo kế hoạch và xác nhận rằng các ĐMTX đảm bảo an toàn trước khi đưa vào khai thác. Ngoài ra, SRT thuê công ty tư nhân thực hiện một số bảo trì thay thế bộ phận của đầu máy.

Được cung cấp từ các nhà sản xuất như Alstom, CRRC, Hitachi, GE..., số lượng ĐMTX hiện vận hành trên mạng đường sắt Thái Lan: Đầu máy điện & diesel: 219; Đầu máy hơi nước: 05; Toa xe khách: 1.009; Toa xe hàng: 3.219; Đoàn tàu DMU: 226.

Tại Thái Lan, không có văn bản quy phạm pháp luật nào liên quan đến niên hạn ĐMTX. SRT cũng không ban hành quy định nội bộ về vấn đề này. Căn cứ vào đánh giá chính xác về thực trạng của phương tiện do Ban Kỹ thuật Cơ khí thuộc Trụ sở chính thực hiện, SRT sẽ đưa ra quyết định về việc có tiếp tục sử dụng phương tiện hay không. Tháng 12/2021, SRT tiếp nhận 17 đoàn tàu tự hành DMU KiHA 183 do Công ty Đường sắt Hokkaido, Nhật Bản viện trợ. Đoàn tàu KiHA 183 được đưa vào khai thác từ năm 1981, khổ 1.067mm, vận tốc 100 km/h, sức chở 216 hành khách. Sau khi tiếp nhận, SRT tiến hành điều chỉnh động cơ, hệ thống truyền động, điều hoà, ghế ngồi phù hợp với điều kiện khai thác tại Thái Lan. Theo kế hoạch, 17 đoàn tàu được đưa vào khai thác thương mại từ tháng 12/2022. Hiện SRT vẫn đang khai thác các đầu máy hơi nước có tuổi thọ 72 – 76 năm và các đầu máy diesel có tuổi thọ 58 năm.

Chính phủ Thái Lan không quy định niên hạn ĐMTX và SRT hoàn toàn chủ động trong việc quyết định thời hạn sử dụng ĐMTX do công ty sở hữu.

(Nguồn tài liệu nghiên cứu, tham khảo tại Phụ lục số 11)

Phụ lục số 11. NGUỒN TÀI LIỆU THAM KHẢO
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 04 năm thi hành Luật Đường sắt)

- 1 http://ac.els-cdn.com/S2352146516303544/1-s2.0-S2352146516303544-main.pdf?_tid=f76b32e2-81e6-11e6-992900000aab0f6c&acdnat=1474674147_2d8edb88b4aea1c2cf638b14da6e7538
- 2 <http://etheses.whiterose.ac.uk/682/>
- 3 <http://www.wctrs-society.com/wp/wp-content/uploads/abstracts/lisbon/selected/01122.pdf>
- 4 https://www.jstage.jst.go.jp/article/easts/10/0/10_392/_article
- 5 https://en.wikipedia.org/wiki/First_Railway_Directive
- 6 http://www.econ.kyoto-u.ac.jp/~ida/3Kenkyuu/4ouyoumicro/2010ouyoumicro/110127mi_zutani.pdf
- 7 http://www.cer.be/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media//EVES-Rail_-_Final__v6.4.3__SUMMARY.pdf&t=1391848016&hash=d1b6da00930cdbac081f544ac988c1c1c4e72d1c
- 8 http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/ch3_4_3.html
- 9 http://www.fbbva.es/TLFU/dat/dt1208_vertical%20and%20horizontal_web.pdf
- 10 <http://www.slideshare.net/ismurray/lessons-from-uk-rail-privatization-germany>
- 11 <http://www.railjournal.com/index.php/policy/china-implements-radical-railway-reform.html>
- 12 <http://www.nationmultimedia.com/business/ADB-SRT-disagree-on-how-to-fix-rail-systems-woes-30199670.html>
- 13 <http://www.adb.org/projects/documents/supporting-railway-sector-reform-thailand-railway-sector-reform-final-report>
- 14 <http://www.cambodiadaily.com/news/govt-looking-to-renegotiate-toll-railway-deal-60438>
- 15 The Brazilian Market for Railway Technologies by Business Network Switzerland (December 2010)
- 16 European Rail Policy and Passenger Market Liberalization by Mr. Chris Nash, University of Leeds (Published on Special Edition of Transport Information in the EU)
- 17 European Railway Reforms by Mr. Didier M. van de Velde, Delft University of Technology (Special Edition of Transport Information in the EU)
- 18 KORAIL and Railway Reforms in ROK by Mr. Lee Sungwan, KORAIL (July 2015)
- 19 Regulatory Reform of Railways in Russia by OECD (2007 update)
- 20 Rail Reform Strategies, the Australian Experience by Mr. Helen Owens (Published on January 2004)
- 21 Railway in Sweden and Japan - a comparative study by Transport Analysis (Report 2014)
- 22 Swedish Railway Policy - From Vertical Separation to Open Access Competition by Dr. Gunnar Alexanderson (Special Edition of Transport Information in the EU)
- 23 Results and Perspective of the Japan National Railway Reform from an European Point of View by Mr. Chris Nash (Published on JR 07.4)

- 24 Recent Developments in Rail Transportation Services by OECD (Version 2013)
- 25 A vision for railway in 2050 by Mr. Louis Thompson (International Transport Forum 2010)
- 26 Best Methods of Railway Restructuring and Privatization by Mr. Ron Kopicki (CFS Discussion Paper Series, Number 111)
- 27 The optimal setup of a rail system - Lessons learnt from outside Europe by Mr. Roland Berger (31 August 2012)
- 28 Rail Infrastructure Pricing: Principles and Practice by Bureau of Transport and Regional Economics, Australia (Report 109 in 2003)
- 29 Status and Development, 37th ASEAN Railway CEOs' Conference
- 30 Transformation and Culture Change (37th ASEAN Railway CEOs' Conference)
- 31 http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics#Modal_split
- 32 http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Passenger_transport_statistics#Rail_passengers
- 33 http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics#Modal_split
- 34 <http://www.railjournal.com/index.php/europe/german-rail-industry-achieved-record-sales-in-2013.html>
- 35 Main parameters over the period 2011-2015 of UIC
- 36 Tầm nhìn 2050 của UIC khu vực châu Á - Thái Bình Dương
- 37 Status & Development, 38th ASEAN Railways CEOs' Conference
- 38 Số liệu do KORAIL cung cấp cho Ban HTQT&KHCHN ngày 17/5/2017
- 39 Status & Development, 39th ASEAN Railways CEOs' Conference
- 40 <http://www.rac.gov.my>
- 42 Số liệu do ĐS các nước cung cấp qua email cho Ban HTQT&KHCHN
- 43 Status & Development, 41st ASEAN Railways CEOs' Conference.
- 44 Status & Development, 42nd ASEAN Railways CEOs' Conference
- 45 Tổng kết quá trình phát triển, kết quả và bài học kinh nghiệm về cải cách quyền sở hữu, cải tạo nhà ga, kinh doanh đa dạng tại nhà ga đường sắt Trung Quốc
- 46 <https://www.networkrail.co.uk>
- 47 Các thư của ĐS ASEAN về niên hạn ĐMTX: ĐS Malaysia (KTMB) ngày 31/10/2022, ĐS Thái Lan (SRT) ngày 29/11/2022, ĐS Indonesia (PT KAI) ngày 5/12/2022, Vụ ĐS Cambodia ngày 28/9/2022, ĐS Lào (LRC) ngày 5/10/2022
- 48 http://www.china-railway.com.cn/xwzx/ywsl/202301/t20230129_125641.html
- 49 <https://rosstat.gov.ru/>
- 50 <https://www.sncf-reseau.com/en/reseau>
- 51 https://www.deutschebahn.com/en/group/ataglance/facts_figures-7537726
- 52 http://aseanrailways.org/?page_id=611
- 53 <https://www.shinkansentrains.com/japanese-railway.html>