

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

# **BÁO CÁO**

**TỔNG KẾT 05 NĂM THI HÀNH  
LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017**

**Hà Nội, tháng 8/2023**

## MỤC LỤC

|   |           |
|---|-----------|
| <b>MỞ ĐẦU</b> .....   | <b>1</b>  |
| <b>Phần thứ nhất</b> .....  | <b>2</b>  |
| <b>KẾT QUẢ THI HÀNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017</b> .....   | <b>2</b>  |
| <b>I. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN</b> .....  | <b>2</b>  |
| 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 .....              | 2         |
| <b>II. NHỮNG KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC</b> .....   | <b>3</b>  |
| 1. Công tác quản lý nhà nước .....  | 3         |
| 2. Kết cấu hạ tầng đường sắt.....   | 9         |
| 3. Công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt .....  | 13        |
| 4. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.....  | 15        |
| 5. Đảm bảo trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt.....   | 16        |
| 6. Kinh doanh đường sắt .....   | 18        |
| <b>Phần thứ hai</b> .....   | <b>20</b> |
| <b>MỘT SỐ TỒN TẠI, BẤT CẬP VÀ NGUYÊN NHÂN</b> .....   | <b>20</b> |
| <b>I. TỒN TẠI, BẤT CẬP</b> .....  | <b>20</b> |
| 1. Về chính sách phát triển đường sắt.....  | 20        |
| 2. Về kết cấu hạ tầng đường sắt .....   | 22        |
| 3. Về công nghiệp, phương tiện giao thông đường sắt.....  | 28        |
| 4. Về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu .....  | 32        |
| 5. Về đường sắt đô thị.....   | 33        |
| 6. Về đường sắt tốc độ cao .....  | 34        |
| <b>II. NGUYÊN NHÂN CỦA CÁC TỒN TẠI, BẤT CẬP</b> .....   | <b>34</b> |
| 1. Nguyên nhân khách quan .....   | 34        |
| 2. Nguyên nhân chủ quan .....   | 34        |
| <b>Phần thứ ba</b> .....  | <b>36</b> |
| <b>KINH NGHIỆM QUỐC TẾ</b> .....  | <b>36</b> |
| <b>I. LUẬT ĐƯỜNG SẮT CỦA MỘT SỐ NƯỚC</b> .....  | <b>36</b> |
| 1. Luật Đường sắt Trung Quốc .....  | 36        |
| 3. Luật Đường sắt Nhật Bản.....   | 36        |
| 3. Luật Đường sắt Hàn Quốc .....  | 37        |
| <b>II. MỘT SỐ CHÍNH SÁCH TRONG HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG SẮT</b> .....  | <b>37</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| 1. Về chính sách phát triển đường sắt.....                              | 37        |
| 2. Về kết cấu hạ tầng đường sắt.....                                    | 38        |
| 3. Công nghiệp, phương tiện giao thông đường sắt.....                   | 40        |
| 4. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.....                  | 41        |
| 5. An toàn giao thông đường sắt.....                                    | 41        |
| 6. Đường sắt đô thị.....  | 42        |
| 7. Đường sắt tốc độ cao.....  | 42        |
| <b>Phần thứ tư.....</b>   | <b>45</b> |
| <b>ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG VÀ ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ.....</b>           | <b>45</b> |
| I. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT.....                     | 45        |
| 1. Mục đích:.....   | 45        |
| 2. Quan điểm.....   | 45        |
| II. ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG.....                                    | 46        |
| 1. Chính sách phát triển, ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt..... | 46        |
| 2. Kết cấu hạ tầng đường sắt.....                                       | 46        |
| 3. Công nghiệp, phương tiện giao thông đường sắt.....                   | 49        |
| 4. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.....                  | 50        |
| 5. Đường sắt đô thị.....  | 50        |
| 6. Đường sắt tốc độ cao.....  | 51        |
| III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ.....  | 51        |
| <b>KẾT LUẬN.....</b>  | <b>53</b> |

# **BÁO CÁO**

## **Tổng kết 05 năm thi hành Luật Đường sắt 2017**

### **MỞ ĐẦU**

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV thông qua tại kỳ họp thứ 3 ngày 16/6/2017, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2018 (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 20/11/2018 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2019. 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 (GTVT) 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 (QPPL) 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 16/01/2012 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 2114/QĐ-TTg ngày 16/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ 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, Bộ GTVT đã tổ chức triển khai, tiến hành khảo sát, rà soát, đánh giá thực tiễn áp dụng và thi hành Luật Đường sắt trong 05 năm (từ năm 2018 đến năm 2023); 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 Đường sắt (sửa đổi).

**Phần thứ nhất**  
**KẾT QUẢ THI HÀNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017**

**I. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN**

**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 QPPL hướng dẫn thi hành Luật: Chính phủ đã ban hành 03 Nghị định, Bộ trưởng Bộ 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 cơ bản 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 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, bằng các hình thức thiết thực như: Tổ chức các hội nghị tuyên truyền, phổ biến Luật Đường sắt 2017 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. Đã tổ chức 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 (ATGTĐS) 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 trật tự ATGTĐS.

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 theo kế hoạch hoặc đột xuất, 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 trăm ba mươi nghìn đồng*).

Công tác 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 (PTGTĐS), nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu (NVĐSTTPVCT), tín hiệu, quy tắc giao thông và bảo đảm trật tự ATGTĐS, 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), Bộ GTVT 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, trong lĩnh vực đường sắt 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 05 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. NHỮNG KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC**

### **1. Công tác quản lý nhà nước**

#### **1.1. Về quy hoạch phát triển 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 2050<sup>1</sup>; quy hoạch phát triển GTVT đường sắt đã được Bộ GTVT công bố theo quy định; 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. Về 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 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. Theo kinh nghiệm trên thế giới, các nước phát triển 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 KCHTĐS 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 05 năm thực hiện các quy định này, GTVT đường sắt đã duy trì hoạt động ổn định, an toàn và hiệu quả và đã đạt được những kết quả như sau:

#### ***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 đất: Theo báo cáo của Tập đoàn Than - Khoáng sản Việt Nam<sup>2</sup>, 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 thuế 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

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

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

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 loại<sup>3</sup>.

*b) Về huy động các nguồn vốn*

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước:

+ Giai đoạn 2016-2020: Nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển KCHTĐS 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 dành cho công tác bảo trì KCHTĐS là 13.267 tỷ đồng.

+ Giai đoạn 2021-2025: Nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển KCHTĐS 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 KCHTĐS 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 tỷ 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 tĩnh 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 Tp. 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 TP 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 Tp. 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).

Như vậy, về huy động nguồn lực đầu tư phát triển KCHTĐS 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. Về hợp tác quốc tế, khoa học công nghệ, môi trường, chuyển đổi số**

**1.3.1. Lĩnh vực 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 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

<sup>3</sup> Chương 86 Biểu thuế xuất nhập khẩu hàng năm.



nước trong khối OSJD. 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. Cụ thể: Bộ GTVT thúc đẩy trao đổi với phía Trung Quốc để ký Hiệp định vận tải đường sắt mới thay thế Hiệp định đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc năm 1992; thúc đẩy đàm phán phương án kết nối đoạn đường sắt ga Lào Cai - ga Hà Khẩu Bắc (Vân Nam); đề nghị Trung Quốc tăng khối lượng hàng hoá của Việt Nam quá cảnh Trung Quốc đi nước thứ ba bằng đường sắt qua cửa khẩu Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Bằng Tường (Quảng Tây).

Chính phủ đã ký thỏa thuận với Chính phủ Lào về xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Vũng Áng - Viêng Chăn; 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 - Phnom Penh 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 Tổ chức hợp tác đường sắt (OSJD) 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 khi Luật Đường sắt 2017 có hiệu lực, xuất phát từ nhu cầu thực tiễn sản xuất, thực hiện mục tiêu nâng cao chất lượng bảo trì và khai thác đường sắt, tăng cường năng lực tự sản xuất vật tư phụ tùng trong nước, giảm nhập ngoại, mặc dù nguồn kinh phí dành cho nghiên cứu khoa học công nghệ (KH-CN) còn hạn hẹp, Cục ĐSVN, Tổng công ty ĐSVN đã chủ trì phối hợp với các đơn vị liên quan nghiên cứu 02 nhiệm vụ KH-CN cấp nhà nước, 07 nhiệm vụ KH-CN cấp Bộ, 17 nhiệm vụ KH-CN cấp cơ sở (trong đó có nhiệm vụ “Nghiên cứu, thử nghiệm thiết bị kiểm tra, giám sát hoạt động thiết bị điện khí tập trung kiểu 6502” đã được Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam lựa chọn đưa vào “Sách Vàng Sáng tạo Việt Nam năm 2019”). Các nhiệm vụ nghiên cứu khoa học một mặt đi cụ thể vào các lĩnh vực chuyên ngành như: Đầu máy, toa xe, thông tin tín hiệu, công sở hạ tầng, vận tải, vật liệu mới, thiết bị thay thế... mặt khác chú trọng

vào các đề tài, giải pháp trong quản lý nhằm hoàn thiện hệ thống quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn, nâng cao năng lực chạy tàu, mô hình tổ chức, cải cách hành chính. Một số đề tài nghiên cứu đã được triển khai ứng dụng trực tiếp vào sản xuất, tiết kiệm chi phí, đảm bảo an toàn, bảo vệ môi trường, nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả. Việc ứng dụng rộng rãi kết quả các nhiệm vụ KHCN, các sản phẩm, công nghệ mới trong lĩnh vực quản lý, bảo trì, nâng cấp KCHT và ATGT đóng góp thuận lợi cho việc ứng dụng KHCN vào KCHTĐS, nâng cao an toàn chạy tàu.

Năm 2018, 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 nghề 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 và 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 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 cao<sup>4</sup>.

Đối với đường sắt đô thị (ĐSĐT): đã ban hành và công bố 01 quy chuẩn kỹ thuật<sup>5</sup>; 03 Tiêu chuẩn Việt Nam<sup>6</sup>. *(Chi tiết tại Phụ lục 03)*

*1.3.2. Lĩnh vực môi trường*

<sup>4</sup> (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.

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

<sup>6</sup> (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.

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% PTGTĐS 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 PTGTĐS hoặc Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường PTGTĐS 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 PTGTĐS (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. Lĩnh vực 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. 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 ĐSĐT theo Đề án Tổ chức đào tạo nguồn nhân lực ĐSĐT 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...); 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 KHCN 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.

## **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 - Tp. 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, Phó Lu - Xuân Giao, Mai Pha - Na Dương, Chí Linh - Phả Lại, Đà Lạt - Trại Mát. Tổng chiều dài đường sắt 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 km<sup>2</sup>. 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).

Hiện tại, chất lượng KCHTĐS chấp vá, 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 ATGT. 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: 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 cấp IV có 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 m<sup>2</sup>). Số lượng ga nằm ở các thành phố lớn có tài sản có thể khai thác kinh doanh dịch vụ giá trị gia tăng, có lợi thế thương mại không nhiều, chỉ đảm bảo sử dụng vào mục đích chính là phục vụ trực tiếp việc chạy tàu.

Kho ga đường sắt, bãi hàng chủ yếu đã đầu tư từ nhiều năm trước, 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 đến nay, chưa xây dựng thêm được kilomet đường sắt quốc gia nào.

#### *2.1.2. Đối với đường sắt đô thị (ĐSĐT)*

Hiện nay, trong cả nước chỉ có Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh đang đầu tư xây dựng một số tuyến ĐSĐT và chỉ có duy nhất một tuyến ĐSĐT ở Hà Nội được đưa vào khai thác (Tuyến số 2A); một số tuyến đang chạy thử và chuẩn bị

đưa vào khai thác thương mại như: Nhôn - Ga Hà Nội, Bến Thành - Suối Tiên. Các tuyến ĐSDT được đầu tư, xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ khác nhau của mỗi nước cho vay vốn để đầu tư như: Trung Quốc, Pháp, Nhật Bản<sup>7</sup>...

Mô hình quản lý, đầu tư, xây dựng, khai thác ĐSDT tại 02 thành phố Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh đã và đang được kiện toàn<sup>8</sup>.

Nhìn chung các tuyến ĐSDT 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 doanh nghiệp đầu tư, quản lý, khai thác với tổng chiều dài khoảng 258 km 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 Việt Nam                  | 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 ĐSTDĐC trên trục Bắc - Nam và ngày 14/02/2019 Bộ GTVT đã có Tờ trình số 1281/TTr-BGTVT trình Thủ tướng Chính phủ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.

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 đường 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. Tổng mức đầu tư 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

<sup>7</sup> Tuyến 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 Nhôn - ga Hà Nội tiêu chuẩn công nghệ Pháp đang xây dựng và chuẩn bị đưa vào khai thác đoạn trên cao bắt đầu xuất phát từ ga S1 - Nhôn 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.

<sup>8</sup> Chức 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.

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 thấp. Nhược điểm là chỉ có thể kết nối vận tải hàng hóa bằng khổ đường 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 đường 1.435mm để vận tải hành khách và hàng hóa, tốc độ khai thác tàu khách 180km/h, tàu hàng 120km/h. Tổng mức đầu tư 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 tra, thẩm định kỹ lưỡng, bảo đảm sự thành công, hiệu quả đầu tư. Hiện nay, thực hiện chỉ đạo Chính phủ, Bộ GTVT đang nghiên cứu, tiếp thu khuyến nghị của Hội đồng thẩm định nhà nước để 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 “về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”: “Đến năm 2025: Phấn đấu 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 kết cấu hạ tầng đường sắt**

### **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 sự nghiệp kinh tế trong 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 QPPL có liên quan.

Căn cứ thực tế tình hình quản lý, sử dụng tài sản KCHTĐS quốc gia, từ năm 2018, 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 định<sup>9</sup>. Tuy nhiên, đến nay Đề án chưa được phê duyệt cho nên chưa thực hiện việc giao tài sản KCHTĐS quốc gia cho đơn vị quản lý theo quy định, do đó trách nhiệm của các chủ thể trong việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS 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 KCHTĐS quốc gia Tổng công ty ĐSVN đang thực hiện nhưng chưa được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận và chưa có văn bản hướng dẫn gồm: Công tác quản lý hồ sơ, kế toán tài sản KCHTĐS quốc gia.

- Một số nội dung công tác quản lý tài sản KCHTĐS quốc gia Bộ GTVT trình và được Thủ tướng chấp thuận cho Tổng công ty thực hiện gồm: Bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia<sup>10</sup>; khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia<sup>11</sup>; xử lý vật tư thu hồi từ bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia<sup>12</sup>.

- Một số nội dung công tác quản lý tài sản KCHTĐS quốc gia 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); thông kê, báo cáo tài sản...

Như vậy, các nội dung công việc thuộc trách nhiệm của đơn vị quản lý tài sản KCHTĐS quốc gia 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

<sup>9</sup> Theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 5 Nghị định số 46/2018/NĐ-CP.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

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 quy định về quản lý, sử dụng và khai thác KCHTĐS quốc gia. Tuy nhiên, đối với ĐSDT 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 ĐSDT đang được đưa vào vận dụng, khai thác<sup>13</sup>.

### 2.2.2. Quản lý, bảo trì KCHTĐS

#### a) Đối với đường sắt quốc gia:

Bộ GTVT là cơ quan được giao nguồn kinh phí quản lý, bảo trì 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 NSNN 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 gia<sup>14</sup>.

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 ngày 10/4/2019 quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ<sup>15</sup>.

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.

#### b) 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.

#### c) 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

<sup>13</sup> Tại Hà Nội đã có tuyến số 2A Cát Linh - Hà Đông đưa vào khai thác thương mại; tuyến số 3 Nhôn - 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 cuối năm 2023. Tp. Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh đã thành lập các doanh nghiệp kinh doanh ĐSDT.

<sup>14</sup> 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%).

<sup>15</sup> 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.



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

Trước đây ngành đường sắt phải nhập khẩu đầu máy nguyên chiếc của Mỹ, Rumani, Úc, Ấn Độ, Trung Quốc và Đức<sup>16</sup>. Hiện nay, trên cơ sở vật chất và kinh nghiệm đã có, Công ty CP Xe lửa Gia Lâm đã thực hiện các dự án chế tạo đóng mới đầu máy Đồi mới. 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 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 Tổng công ty ĐSVN.

Trong quá trình phát triển, các cơ sở công nghiệp về đầu máy, toa xe (ĐMTX) của Tổng công ty 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 PTGTĐS, trong đó có trên 300 toa xe khách thế hệ 2. Ngoài ra, công tác nâng cấp hoàn 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 và nước 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 các đơn vị công nghiệp đường sắt.

**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              |
|    | <b>Tổng cộng</b> | <b>638</b>               | <b>1.979,66</b>   |

Nguồn: Tổng công ty ĐSVN

### 3.1.2. Về công nghiệp phục vụ cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng, kinh

<sup>16</sup> Trung Quốc: 60 đầu máy D19; Đức: 16 đầu máy D20.

### *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 KCHTĐS theo hướng hiện đại.

Sản xuất cấu kiện chuyên ngành: Đã 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 KCHTĐS 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 ĐSVN... 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 sử dụng, áp dụng tiêu chuẩn khu vực và quốc tế vào hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần để hội nhập hơn với quốc tế về đường sắt.

Như vậy, việc 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 ĐMTX và sản xuất một số kết cấu đơn giản.

### **3.2. Phương tiện giao thông đường sắt**

#### *3.2.1. Đối với đường sắt quốc gia:*

Cục ĐSVN đã cấp 1.456 giấy đăng ký PTGTĐS, trong đó: Cấp mới 574, cấp lại 882; thu hồi, xóa 99 giấy đăng ký PTGTĐS.

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 PTGTĐS 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 PTGTĐS 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 2017 về đăng kiểm PTGTĐS đã góp phần đảm bảo ATGTĐS; công tác cấp Giấy chứng nhận đăng ký PTGTĐS được thực hiện một cách thuận lợi, các doanh nghiệp có thể sử dụng Giấy chứng nhận đăng ký PTGTĐS 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 (NVĐS TTPVCT)**

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 ngày 15/5/2018 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 NVĐS TTPVCT 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 NVĐS TTPVCT, 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 NVĐS TTPVCT. Các chức danh NVĐS TTPVCT đều được đào tạo đáp ứng yêu cầu quy định<sup>17</sup>.

#### **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 2017. Trong 05 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**

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

### **5. Đảm bảo trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt**

#### **5.1. Về an toàn giao thông đường sắt**

Bộ GTVT, Cục ĐSVN đã phối hợp tốt với 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; chủ trì phối hợp với chính quyền địa phương rà soát, thống kê, phân loại lối đi tự mở (LĐTMM) và quyết liệt thực hiện nhiều giải pháp nên thời gian qua ATGTĐS đã có chuyển biến tích cực.

Trong giai đoạn 2018-2022 số vụ tai nạn giao thông đường sắt (TNGTĐS) đã giảm rõ rệt, năm sau thấp hơn năm trước trên cả 3 tiêu chí về số vụ, số người

<sup>17</sup> Tổng 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.

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 xã hội, hạn chế sự đi lại của người dân, do đó các doanh nghiệp đường sắt cắt giảm chạy tàu dẫn đến TNGTĐS các năm này đã giảm sâu cả 3 tiêu chí<sup>18</sup>.

**Bảng thống kê tình hình TNGTĐS 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                |
| 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                |

### **5.2. 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 05 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 TTATGTĐS 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 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.

Kết quả, từ năm 2018 đến năm 2022 đã thực hiện xóa bỏ 581/4093 LĐTM (đạt 14,19%) trên địa bàn khu vực đông dân cư có mật độ chạy tàu cao và tại 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 chiều rộng của 1448/1.879 LĐTM xuống dưới 3m đối với các LĐTM có chiều rộng trên 3m (đạt 77%); cấm biển "Chú ý tàu hỏa" tại 2997/3.512 LĐTM (đạt 85,33%); tổ chức cảnh giới: 378/600 điểm (đạt 63%); xây dựng 8.587m đường gom và 5.710m hàng rào ngăn cách giữa đường bộ - đường sắt; 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", rào thu hẹp bề rộng lối đi và 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

<sup>18</sup> Tình 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.

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 lối đi tự mở từ năm 2018-2022**

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

## **6. Kinh doanh đường sắt**

### **6.1. 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 KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Vì vậy, ngày 21/4/2022 Văn phòng Chính phủ có công văn số 2524/VPCP-CN truyền đạt ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng: “Trong khi chờ Đề án quản lý, sử dụng, khai thác tài sản KCHTĐS 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 KCHTĐS 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 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.

### **6.2. Kinh doanh vận tải đường sắt quốc gia**

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 đối với 20 doanh nghiệp quản lý, bảo trì KCHTĐS 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 (Ratraco) 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 thông (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 năm<sup>19</sup>. Đến năm 2019, thị phần vận tải so với toàn ngành GTVT không đạt yêu cầu so với mục tiêu đề ra<sup>20</sup>; năm 2020, 2021 sản lượng vận tải tiếp tục giảm do dịch bệnh Covid-19; dịch vụ Logistics đường sắt chưa được phát triển nhiều do thiếu kho, bãi hàng, tốc độ chạy tàu thấp và tỷ lệ tàu hàng đúng giờ còn thấp; các tuyến đường sắt hiện nay là đường sắt đơn nên năng lực vận tải thấp (Hiện nay việc khai thác kinh doanh chủ yếu trên tuyến Hà Nội -Tp. Hồ Chí Minh; các tuyến khai thác tốt, hiệu quả: tuyến Hà Nội –Tp. Hồ Chí Minh, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng, các tuyến khác nhu cầu vận tải còn thấp, mật độ chạy tàu ít).

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 hội<sup>21</sup>. 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 để hướng dẫn các tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ chạy tàu an sinh xã hội.

*(Chi tiết tại Phụ lục số 06)*

### **6.3. Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị**

Sau hơn 01 năm đưa vào khai thác thương mại, ĐSĐT Hà Nội, tuyến 2A (Cát Linh - Hà Đông) đã vận chuyển được 3.977.052 lượt hành khách, lượng luân chuyển hành khách 32.217.847 HK.Km (với cự ly đi lại bình quân của hành khách trên tuyến bằng 8,1km)<sup>22</sup>. Đến nay, tuyến đường sắt này đã vận hành ổn định theo đúng kế hoạch, đồng thời chứng minh được ưu thế của phương thức vận tải nhanh khối lượng 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.

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

<sup>20</sup> 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%.

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

<sup>22</sup> 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.

## Phần thứ hai

### MỘT SỐ TỒN TẠI, BẤT CẬP VÀ NGUYÊN NHÂN

#### I. TỒN TẠI, BẤT CẬP

##### 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 tương đối đầy đủ về chính sách phát triển (Điều 5) và chính sách ưu đãi, hỗ trợ KCHTĐS (Điều 6) như: Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ KCHTĐS quốc gia, ĐSĐT để bảo đảm GTVTĐS đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống GTVT cả nước; dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển KCHTĐS; 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...; giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với diện tích đất xây dựng KCHTĐS quốc gia, ĐSĐT; miễn tiền thuê đất đối với diện tích đất xây dựng KCHTĐS 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 KCHTĐS quốc gia, ĐSĐT; 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 KCHTĐS.

Tuy nhiên, trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề như sau:

- Chính sách về ưu đãi phát triển KCHTĐS mặc dù đã được quy định tại Luật Đường sắt nhưng việc quy định cụ thể lại điều chỉnh bằng các Luật khác như: Luật Đất đai, các Luật về Thuế..., các luật này chưa có quy định về chính sách cho phát triển KCHTĐS hoặc có nhưng không đúng với đặc thù của KCHTĐS<sup>23</sup> 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 KCHTĐS, vốn đầu tư phát triển KCHTĐS chủ yếu vẫn do Nhà nước đầu tư. (*Chi tiết tại Phụ lục số 07*).

- 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, ĐSĐT 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 cầu<sup>24</sup>. Với kinh phí được bố trí như vậy cho thấy lĩnh vực

<sup>23</sup> Luật Đất đai năm 2013 không có quy định “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, công trình công nghiệp đường sắt”; Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp năm 2008 không có quy định “áp dụng thuế suất ưu đãi đối với các doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt”; Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu năm 2016 không có quy định “Miễn thuế nhập khẩu đối với các trang thiết bị, phụ tùng...” theo quy định của Luật Đường sắt 2017.

<sup>24</sup> Theo 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

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 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 như sau:

- Các chính sách về ưu đãi, hỗ trợ cho phát triển công nghiệp đường sắt mới chỉ nêu nguyên tắc chung, chưa có 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; các 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 nghiệp<sup>25</sup>.

- Chính sách phát triển công nghiệp đường sắt chưa đề cập đến khuyến khích nội địa hóa, làm chủ công nghệ trong sản xuất lắp ráp PTGTĐS; ưu tiên phát triển đường sắt điện khí hóa sử dụng năng lượng sạch.

### ***1.3. Chính sách phát triển vận tải đường sắt***

Luật Đường sắt 2017 quy định tách bạch giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải đường sắt (Điều 4); 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 (Điều 5); 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 PTGTĐS, máy móc, thiết bị phục vụ duy tu bảo dưỡng đường sắt; được miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, PTGTĐS, 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 (Điều 6).

Tuy nhiên trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề như sau:

- Hiện nay, trên đường sắt quốc gia các doanh nghiệp lớn kinh doanh vận tải đường sắt vẫn do Tổng công ty ĐSVN (doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS)

---

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).

<sup>25</sup> 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.



giữ cổ phần vốn góp chi phối. Các doanh nghiệp vận tải đường sắt thuê sức kéo và điều hành GTVT đường sắt của Tổng công ty ĐSVN, dẫn đến dịch vụ vận tải đường sắt thiếu tính cạnh tranh; không thu hút được tổ chức, cá nhân đầu tư kinh doanh vận tải đường sắt.

- Chưa có ưu đãi về giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình để kinh doanh vận tải đường sắt; chưa có ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

## **2. Về kết cấu hạ tầng đường sắt**

### **2.1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt**

Theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công<sup>26</sup> và đường sắt, mọi tài sản KCHTĐS quốc gia đều được nhà nước giao cho đối tượng quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật; QLNN về tài sản KCHTĐS quốc gia được thực hiện thống nhất, phân cấp rõ thẩm quyền, trách nhiệm của từng cơ quan nhà nước và trách nhiệm phối hợp giữa cơ quan nhà nước; tách bạch giữa chức năng QLNN của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện xuất hiện một số tồn tại, bất cập như sau:

#### *2.1.1. Về quản lý quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia*

Tài sản KCHTĐS quốc gia chủ yếu được hình thành từ đầu thế kỷ trước, trải qua các giai đoạn lịch sử, chuyển giao giữa các chế độ, các cơ chế quản lý khác nhau của nhà nước nên một số hồ sơ quản lý tài sản KCHTĐS chưa được cập nhật giá trị theo quy định. Việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý tài sản KCHTĐS rất hạn chế, hiện chưa có phần mềm quản lý tài sản có tính chất hệ thống, thống nhất, xuyên suốt từ cơ quan quản lý nhà nước về tài sản KCHTĐS đến các đơn vị trực tiếp quản lý, bảo vệ, khai thác khối tài sản này.

Việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS hiện nay là giao toàn bộ tài sản hạ tầng đường sắt để Tổng công ty ĐSVN trực tiếp thực hiện tất cả các hoạt động sản xuất kinh doanh (từ quản lý, bảo trì, sử dụng, kinh doanh vận tải). Năng lực và hiệu quả khai thác tài sản còn ở mức thấp, chưa tương xứng với quy mô khối tài sản được nhà nước giao. Cơ chế khai thác chưa gắn với thị trường<sup>27</sup>; giá cho thuê tài sản KCHTĐS không trực tiếp liên quan đến chạy tàu theo khung giá quy định đã hết hiệu lực.

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, 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 làm giảm năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải đường sắt.

#### *2.1.2. Phân loại tài sản KCHTĐS*

<sup>26</sup> Luật số 15/2017/QH14 và Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018.

<sup>27</sup> Phí sử dụng hạ tầng đường sắt là 8% trên doanh thu vận tải cho tất cả các chuyến tàu theo Thông tư 295/2016/TT-BCT của Bộ Tài chính.

Luật Đường sắt 2017<sup>28</sup> phân loại tài sản KCHTĐS quốc gia do nhà nước đầu tư gồm tài sản KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu và tài sản KCHT 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 tuyến đường sắt, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, đường ngang; hàng rào 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 KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu. Tài sản KCHTĐS 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 KCHTĐS không có ý nghĩa nhiều trong hoạt động thực tiễn.

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

- Về nguồn gốc hình thành tài sản: Luật Đường sắt 2017 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 KCHTĐS: Một số loại tài sản chưa được nêu tên, quy định phân loại một số tài sản chưa phù hợp với thực tiễn (Không có cơ sở để phân biệt một số tài sản như: Đường bộ trong ga, kho và bãi chứa hàng... là tài sản KCHTĐS 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, 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 ga<sup>29</sup>. Tài sản “Nhà ga” không được quy định rõ trong Nghị định số 46/2018/NĐ-CP là KCHTĐS trực tiếp hay không trực tiếp liên quan đến chạy tàu.

## **2.2. Đất dành cho đường sắt**

<sup>28</sup> Khoản 1 Điều 11.

<sup>29</sup> 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.

Hiện nay, 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 dành cho đường sắt đang được quản lý ranh giới theo hồ sơ vì chưa có điều kiện xây dựng hàng rào bảo vệ; HLATGTĐS chưa có điều kiện đo đạc, cắm mốc chỉ giới theo Luật Đường sắt 2017 nên thường xuyên xảy ra tình trạng lấn chiếm, chiếm dụng HLATGTĐS.

Việc quản lý đất dành cho đường sắt vẫn chưa thay đổi so với trước khi có Luật Đường sắt 2017<sup>30</sup>. Do trải qua các giai đoạn lịch sử, chuyển 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 2017 và tổ chức quản lý như sau: Đối với các khu đất đã có hồ sơ pháp lý thực hiện việc 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 thực hiện việc quản lý theo hiện trạng; đối với HLATGTĐS thực hiện việc quản lý theo quy định của Luật Đường sắt và các văn bản QPPL 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 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 UBND 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. 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 và Môi trường, Ủy ban Kinh tế Quốc hội và đã có

<sup>30</sup> Tại 186/29730 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 Nghị định 39-CP ngày 5/7/1996 (đến nay, hầu như các cọc mốc này đã không còn) và quy định mới của pháp luật đường sắt hiện hành.

tổ chức cuộc họp giữa 02 Bộ 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).

### **2.3. Kết nối đường sắt và ga đường sắt**

#### **2.3.1. 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 trong khi quy hoạch phát triển đô thị chưa đồng bộ với quy hoạch phát triển đường sắt, đầu tư chưa đồng bộ đã khiến cho nhiều quốc lộ trở thành đường đô thị, vị trí các ga lớn nằm giữa trung tâm đô thị đông đúc. Tình trạng ga hàng hóa 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 hóa. Ga hành khách nằm trong nội đô chưa thực sự trở thành ga đầu mối trung tâm kết nối với các phương thức vận tải công cộng như: Xe buýt, taxi, đường sắt đô thị... Các ga này đều có nhu cầu được cải tạo, nâng cấp đường kết nối. Giao cắt đường sắt với đường bộ trong thành phố chưa cải tạo thành giao cắt tập thể (*Chi tiết tại Phụ lục số 08*).

- 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 đường sắt kết nối trực tiếp đến là cảng Hải Phòng (khu bến Hoàng Diệu, Vật Cách, Chùa Vẽ) và cảng Cái Lân - Quảng Ninh (tuy nhiên đường sắt kết nối với khu vực Cảng Cái Lân có hạn chế là kết nối ngoài phạm vi Cảng nên không thể xếp dỡ trực tiếp từ tàu biển lên phương tiện đường sắt, dẫn đến chi phí bốc dỡ tăng cao và giảm tính cạnh tranh của vận tải đường sắt). Trong khi đó, đường sắt trong khu vực bến Hoàng Diệu hiện cũng đang được di dời để triển khai quy hoạch cảng biển và các dự án hạ tầng của Tp. 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 Việt Trì và cảng Ninh Bình. Tuy nhiên hiện nay các cảng này đã ngừng hoạt động.

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

### 2.3.2. 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 KCHTĐS 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 09*). 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, khách hàng; 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 đường bộ 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 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.

### 2.3.3. Ga liên vận quốc tế

Trên đường sắt quốc gia hiện nay có 08 ga liên vận quốc tế hàng hóa gồm Lào Cai, Yên Viên, Hải Phòng, Hải Phòng Cảng, Đồng Đăng, Giáp Bát, Đà Nẵng và Sóng Thần và gần đây bổ sung ga Kép được phép tạm thời khai thác hoạt động liên vận quốc tế<sup>31</sup>; 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 lại<sup>32</sup> hoặc xuất khẩu hàng hóa từ Việt

<sup>31</sup> Theo Quyết định số 42/QĐ-BGTVT ngày 19/01/2023 của Bộ GTVT.

<sup>32</sup> 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

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, Hải Phòng và hiện nay là ga Kép 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 2017 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 Điều 37 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.

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 2017 có hiệu lực đến nay vẫn chưa thực hiện bổ sung thêm ga liên vận quốc tế nào ngoài các ga nêu trên.

#### **2.4. Đường sắt giao nhau với đường bộ**

Luật Đường sắt 2017 quy định đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức (trong một số trường hợp); 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 nhất<sup>33</sup>. Tuy nhiên, điều này khó khả thi vì kể từ khi Nghị định 39/NĐ-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/NĐ-CP và chưa được đền bù, giải tỏa theo HLATGTĐS theo quy định. 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. Việc xây dựng công trình theo quy định nêu trên thì khối lượng GPMB lớn, không đủ kinh phí để đền bù GPMB hoặc khó thực hiện mặc dù có kinh phí như tại các thành phố lớn: Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP Hồ Chí Minh.

Trong thời gian qua, khi các địa phương cải tạo, chỉnh trang hay mở rộng đô thị... và triển khai thực hiện Quyết định 358/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, do nguồn vốn bố trí cho việc đền bù GPMB để xây dựng cầu vượt, đường gom không đáp ứng, các địa phương tiếp tục có đề nghị cho phép xây dựng

---

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, giày 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.

<sup>33</sup> Điều 17 Luật Đường sắt.

đường ngang (không làm cầu vượt), đường gom trong phạm vi HLATGTĐS.

Thực tế việc xây dựng các đường gom trong thời gian qua đã góp phần làm giảm TNGTĐS, vì vậy cần nghiên cứu sửa đổi quy định về xây dựng đường ngang, đường gom để đảm bảo tính khả thi cũng như phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam.

### **2.5. Về công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu**

Luật Đường sắt 2017 quy định doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đoạn, tuyến đường sắt được giao kinh doanh. Tuy nhiên, việc quy định công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu thuộc trách nhiệm của đối tượng quản lý tài sản KCHTĐS. Do đó việc quy định giao doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chưa đúng với vai trò và trách nhiệm của đối tượng quản lý tài sản KCHTĐS.

### **2.6. Mô hình phát triển đô thị theo định hướng kết nối giao thông**

Luật Đường sắt 2017<sup>34</sup> 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 chưa có dự án cụ thể nào được triển khai thực hiện (năm 2017 Tư vấn NIIKEN SEIKEI CIVIL Nhật Bản đề xuất nghiên cứu đầu tư xây dựng khu vực xung quanh ga Hà Nội để phát triển đô thị, các khu chức năng theo định hướng kết nối giao thông - TOD (Transit Oriented Development)).

Tại Việt Nam, Tp. Hồ Chí Minh đã nghiên cứu và đã được Quốc hội cho phép thí điểm mô hình phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông<sup>35</sup>. Theo đó, Nghị quyết đã đưa ra khái niệm thuật ngữ "Mô hình phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông - TOD" và một số chính sách như: Cho phép được sử dụng ngân sách của thành phố lập dự án đầu tư công độc lập để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất và đấu giá khu đất thuộc vùng phụ cận làm cơ sở triển khai các dự án phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt; cho phép tách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với các dự án thuộc khu vực lân cận không quy định quy mô dự án để tháo gỡ khó khăn...

Trong điều kiện nguồn vốn NSNN đầu tư cho phát triển KCHTĐS còn hạn chế như hiện nay, cần thiết bổ sung quy định về TOD để có cơ sở pháp lý phát triển mô hình này cho những năm tương lai.

## **3. Về công nghiệp, phương tiện giao thông đường sắt**

### **3.1. 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

<sup>34</sup>Điểm e khoản 2 Điều 16

<sup>35</sup>Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặt thù phát triển thành phố Hồ Chí Minh.

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.

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 các đơn vị công nghiệp đường sắt vẫn rơi vào tình trạng thiếu vốn. Do vậy cơ sở vật chất, máy móc, trang thiết bị các của đơn vị công nghiệp đường sắt 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; 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.

Đối với các sản phẩm công nghiệp:

- Đầu máy đang sử dụng 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 các đơn vị công nghiệp đường sắt 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 các đơn vị công nghiệp đường sắt có thể nâng cao hơn được tỉ lệ nội địa hóa khi chế tạo, lắp ráp các loại ĐMTX.

- 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 KCHTĐS. 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 KHCN và đào tạo nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu.

### **3.2. Phương tiện giao thông đường sắt**

#### **3.2.1. Đăng kiểm PTGTĐS**

Việc thực hiện quy định về đăng kiểm PTGTĐS hiện nay đã phát sinh một số vấn đề chưa phù hợp với thực tế:

(1) Về quy định “giám sát” tại khoản 1 Điều 32 Luật Đường sắt 2017: “*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, Điều 10 Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa quy định 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 PTGTĐS 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 PTGTĐS được thực hiện cho nhiều đối tượng khác nhau như: Đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng, toa xe ĐSĐT, 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 PTGTĐS” cho tất cả các đối tượng và các loại hình kiểm tra nói trên, điều này gây khó khăn trong việc triển khai áp dụng trên thực tế, đặc biệt là đối với kiểm tra toa xe ĐSĐT nhập khẩu. Do đó, cần phải có quy định cụ thể hơn cho từng đối tượng với từng loại hình kiểm tra khác nhau.

#### **3.2.2. Niên hạn phương tiện giao thông đường sắt:**

Theo quy định Luật Đường sắt 2017<sup>36</sup> thì PTGTĐS trong quá trình khai thác sử dụng phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.

Tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ<sup>37</sup> quy định niên hạn sử dụng đối với ĐMTX chở khách không quá 40 năm; đối với toa xe chở hàng không quá 45 năm.

<sup>36</sup> Khoản 2 Điều 32.

<sup>37</sup> Khoản 1, khoản 2 Điều 18

Sau một thời gian áp dụng quy định, do khó khăn trong việc đầu tư đóng mới PTGTĐS và do tình hình dịch bệnh Covid, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đã 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 PTGTĐS.

Tại thời điểm 01/01/2023, 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 sẽ phải dừng hoạt động 114 đầu máy, 1.472 toa xe hàng và 168 toa xe khách. Việc phải thay thế số ĐMTX 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 ĐMTX hết niên hạn sử dụng đến năm 2050 tại Phụ lục số 10)*

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 ĐMTX 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 ĐMTX (giá chuyển hướng của bộ phận chạy, bộ xe, thùng xe). Thực tế khi áp dụng tại Việt Nam thì số lượng PTGTĐS 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 ĐMTX 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% ĐMTX phát điện đường sắt sử dụng nhiên liệu sạch, nhiên liệu tổng hợp (không phát thải khí nhà kính). Như vậy, toàn bộ các ĐMTX 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 PTGTĐS 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 KCHTĐS điện khí hoá, cũng như nguồn kinh phí đầu tư chuyển đổi sang đoàn tàu khách và đoàn tàu hàng sử dụng năng lượng thay thế như điện, hydrogen, pin... Như vậy, các doanh nghiệp vận tải đường sắt chỉ có thể đầu tư PTGTĐS 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.

Hiện nay, chưa có cơ sở pháp lý 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 PTGTĐS sử dụng nguồn nhiên liệu sạch không phát thải khí nhà kính, tiêu chuẩn về khí thải đối với PTGTĐS phục vụ xây dựng yêu cầu kỹ thuật đối với các

dự án đầu tư phương tiện mới...

Vì vậy, việc đầu tư các PTGTĐS, 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.

#### **4. Về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu**

##### **4.1. 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 của Luật Đường sắt 2017<sup>38</sup>, 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. Việc chưa đồng bộ, thống nhất giữa Luật Đường sắt 2017 với Bộ Luật Lao động 2019 đã ảnh hưởng đến quyền lợi của người lao động và gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc sử dụng, bố trí việc làm cho các chức danh lái tàu của các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

##### **4.2. Độ tuổi tối thiểu để cấp Giấy phép lái tàu**

Theo quy định của Luật Đường sắt 2017<sup>39</sup>, 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 ĐSĐT thì chưa phù hợp tình hình thực tế, cụ thể như sau:

- 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 NVĐS TTPVCT ĐSĐT nên đã quy định độ tuổi tối thiểu chung này cho các loại hình đường sắt: quốc gia, chuyên dùng và ĐSĐT.

- Thời gian qua tại một số tuyến ĐSĐT mới lần đầu tiên đưa vào khai thác

<sup>38</sup> Điểm a khoản 3 Điều 36

<sup>39</sup> Điểm a khoản 3 Điều 36

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 ĐSĐT, 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 2017 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 ĐSĐT. Vì vậy, việc điều chỉnh độ tuổi tối thiểu được cấp Giấy phép lái tàu đối với ĐSĐT là cần thiết.

## **5. Về đường sắt đô thị**

### **5.1. Quản lý, tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị**

Tại Điều 11 Luật Đường sắt 2017 quy định về tài sản KCHTĐS, theo đó UBND 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 ĐSĐT 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 ĐSĐT đang được đưa vào vận dụng, khai thác.

### **5.2. Quản lý an toàn đường sắt đô thị**

Luật Đường sắt 2017 quy định ĐSĐT xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống (ATHT); thẩm định, cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ ATHTĐSĐT.

Theo kinh nghiệm ĐSĐT nước ngoài hiện nay: Với mỗi tuyến ĐSĐT có tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng khác nhau thì việc đòi hỏi, đánh giá ATHT ĐSĐT cũng khác nhau, như: Nhật Bản không quy định đánh giá ATHT đối với ĐSĐT 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 ATHT đầy đủ theo tiêu chuẩn châu Âu.

Như vậy, Luật Đường sắt 2017 chưa quy định rõ việc đánh giá, cấp giấy chứng nhận ATHT ĐSĐT 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 **ATHT** 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 ĐSDT 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 ĐSDT.

## **6. Về đường sắt tốc độ cao**

Luật Đường sắt 2017 có 01 Chương quy định về ĐSTDĐC. Tuy nhiên, Luật chỉ mới quy định mang tính nguyên tắc về yêu cầu chung đối với ĐSTDĐC, chính sách phát triển ĐSTDĐC; yêu cầu chung đối với KCHTĐS tốc độ cao, quản lý, khai thác, bảo trì ĐSTDĐC và quản lý an toàn ĐSTDĐC mà chưa quy định cụ thể về đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, vận hành, khai thác... cũng như quy định quy trình phối hợp trong quy hoạch xây dựng, tiêu chuẩn xây dựng, phương pháp đảm bảo ngân sách và chủ thể xây dựng, phát triển kinh doanh ĐSTDĐC.

## **II. NGUYÊN NHÂN CỦA CÁC TỒN TẠI, BẤT CẬP**

### **1. Nguyên nhân khách quan**

(1) Quy mô, chất lượng KCHTĐS thấp, lạc hậu; chủ yếu khổ 1.000mm, đường đơn, năng lực thông qua thấp; kinh phí duy tu, sửa chữa còn hạn chế.

(2) Hoạt động vận tải chưa đạt được như kỳ vọng, chưa phát huy được tính hấp dẫn ưu việt vốn có của loại hình vận tải này; sản lượng vận tải thấp, chiếm thị phần rất nhỏ, và có xu hướng giảm do không đủ khả năng cạnh tranh.

(3) 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.

(4) Đặc thù của đường sắt đòi hỏi tính hệ thống cao, tích hợp đồng bộ nhiều chuyên ngành kỹ thuật, quy mô các dự án đầu tư lớn dẫn đến khó khăn trong bố trí và huy động nguồn lực để triển khai.

(5) 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.

### **2. Nguyên nhân chủ quan**

(1) 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. 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.

(2) 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, chậm đổi mới.

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

(4) 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.

(5) Thiếu cơ chế chính sách mang tính đột phá để huy động nguồn lực cho phát triển, khai thác KCHTĐS; một số cơ chế chính sách về ưu đãi phát triển công nghiệp đường sắt, đào tạo phát triển nguồn nhân lực chưa được triển khai thực hiện.

## **Phần thứ ba**

### **KINH NGHIỆM QUỐC TẾ**

#### **I. LUẬT ĐƯỜNG SẮT CỦA MỘT SỐ NƯỚC**

Hiện nay, Bộ GTVT đang được Chính phủ Ôt-xtrây-li-atai trợ Dự án “Những kinh nghiệm quốc tế tốt hỗ trợ Cục ĐSVN xây dựng dự thảo Luật Đường sắt 2017 sửa đổi” (thuộc Hợp phần B Chương trình Aus4Transport). Mục tiêu của Dự án là: Hỗ trợ Cục ĐSVN và Bộ GTVT chủ động áp dụng kinh nghiệm quốc tế trong dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi; nâng cao năng lực trong xây dựng thể chế và văn bản QPPL. Kết quả của Dự án là học tập kinh nghiệm tại một số quốc gia có hệ thống đường sắt phát triển và một số quốc gia có điều kiện tương đồng Việt Nam để đưa ra các khuyến nghị phục vụ xây dựng Luật Đường sắt sửa đổi cho phù hợp với bối cảnh Việt Nam. Theo đó, sẽ có thêm thông tin về Luật Đường sắt của một số nước để tham khảo. Trong phạm vi của Báo cáo tổng kết này, Bộ GTVT tham khảo Luật Đường sắt của 3 nước là Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc để có bức tranh sơ bộ về cách xây dựng Luật của một số nước, cụ thể như sau:

##### **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 phần 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), 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.

##### **3. 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.

### **3. Luật Đường sắt Hàn Quốc**

Tại Hàn Quốc có một số luật quy định về đường sắt như: Đạo luật Xây dựng đường sắt; Đạo luật về đường sắt đô thị; 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.

*Như vậy, để điều chỉnh lĩnh vực đường sắt, một số nước trên thế giới hình thành 02 hệ thống văn bản quy phạm pháp luật (i) Luật khung quy định chung về đường sắt gồm đầu tư, xây dựng, kinh doanh, an toàn, trách nhiệm của các chủ thể trong hoạt động đường sắt, các quy định cụ thể giao cho Chính phủ, các Bộ, ngành quy định (Trung Quốc); (ii) Tùy từng loại hình đường sắt hay các nước sẽ có những quy định riêng về đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, kinh doanh đường sắt (Nhật Bản, Hàn Quốc...)*

## **II. MỘT SỐ CHÍNH SÁCH TRONG HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG SẮT**

### **1. Về chính sách phát triển đường sắt**

#### **1.1. Đường sắt Trung Quốc**

Kế hoạch 5 năm lần thứ 13 (2016-2020) Trung ương Đảng và Quốc vụ viện Trung Quốc đều rất coi trọng việc xây dựng đường sắt, đã đưa ra sự ủng hộ rất lớn về chính sách, chủ yếu là áp dụng phương thức đầu tư phân loại trong xây dựng đường sắt, Tổng công ty đường sắt Trung Quốc là đơn vị chịu trách nhiệm chính về đầu tư và khai thác đường sắt chính tuyến, đồng thời khuyến khích chính quyền địa phương và các doanh nghiệp, các chủ thể đầu tư của xã hội tham gia xây dựng đối với đường sắt liên thành phố, đường sắt ngoại ô, đường sắt khai thác tài nguyên và đường sắt nhánh. Với phương thức đầu tư phân loại, đã giải quyết hiệu quả vấn đề đầu tư xây dựng đường sắt.

Đồng thời, đối với doanh nghiệp vận tải đường sắt, chủ chốt là Tổng công ty Đường sắt Trung Quốc, Quốc vụ viện đã đưa ra chính sách rất tốt về sử dụng đất, chính sách cho phép doanh nghiệp vận tải đường sắt khai thác sử dụng tổng hợp về đất đai. Xét tình hình của đường sắt quốc gia, hiện nay có 600.000 ha đất, trong số này, một phần có thể dùng để khai thác tổng hợp. Lợi ích từ khai thác tổng hợp số đất này, một mặt nâng cao hiệu quả kinh doanh của chính doanh nghiệp, đồng thời cũng có thể sử dụng để đầu tư xây dựng đường sắt.



Về giá vận tải đường sắt, các cơ quan có liên quan của nhà nước cũng dành cho doanh nghiệp vận tải đường sắt sự ủng hộ mạnh mẽ, trao cho doanh nghiệp một phần quyền tự chủ định giá trong vận chuyển hành khách.

Về xây dựng đường sắt, nhà nước đang phát hành trái phiếu xây dựng đường sắt, đồng thời tích cực cổ vũ phương thức nhiều kênh tài chính như PPP.

### **1.2. Đường sắt Nhật Bản**

Về thuê sử dụng đất tại các khu ga, trong vòng 10 năm từ năm 1964 khi JNR được tư nhân hóa, các công ty đường sắt JR bắt đầu tiếp quản đất đai thuộc sở hữu trước đây của JNR cho đến năm 1973, tất cả các công ty JR đều được ưu đãi giảm 50% thuế sử dụng đất. Hiện nay, bốn công ty gồm JR East, JR Central, JR West và JR Kyushu đã được tư nhân hoá hoàn toàn, cổ phiếu đã được niêm yết trên thị trường chứng khoán nên các công ty này phải nộp đủ 100% thuế sử dụng đất. Ba công ty còn lại gồm JR Hokkaido, JR Shikoku và JR Freight vẫn chưa được tư nhân hóa hoàn toàn nên đang được Chính phủ áp dụng mức ưu đãi giảm 50% thuế sử dụng đất.

Tại các thành phố của Nhật Bản, thuế sử dụng đất tại các khu ga được áp mức cao vì các khu ga được đầu tư phát triển mạnh, có nhiều lợi thế thương mại. Vì vậy, 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.

### **1.3. Đường sắt Hàn Quốc**

Tại Hàn Quốc các chính sách phát triển về đường sắt được quy định tại các Luật như:

- Đạo luật về ĐSDT: Nhà đầu tư khi tham gia đầu tư, kinh doanh công trình hỗn hợp tại nhà ga đường sắt thì được Chính phủ ưu đãi không thu tiền sử dụng đất trong quá trình xây dựng và khi kinh doanh chưa có lãi. Thời gian tiếp theo sẽ thu tiền sử dụng đất khi bắt đầu kinh doanh có lãi.

- Luật Khung về phát triển công nghiệp đường sắt: Nhà nước và chính quyền địa phương có thể cho vay tài chính, tiền, thuế và hỗ trợ thủ tục hành chính cho ngành đường sắt nhằm thúc đẩy và phát triển ngành công nghiệp đường sắt.

Nhà nước tăng cường đầu tư công trình đường sắt thông qua việc: (i) Nhà nước xem xét lợi ích xã hội, môi trường trong việc khuyến khích đầu tư công trình đường sắt; (ii) Nhà nước có trách nhiệm lồng ghép tiêu chí giá trị của đầu tư công trình đường sắt và kế hoạch đầu tư vào các chương trình quốc gia nhằm đảm bảo tỷ lệ vốn đầu tư công trình đường sắt lấy từ ngân sách đầu tư công trình giao thông vận tải tăng liên tục theo từng năm.

## **2. Về kết cấu hạ tầng đường sắt**

### **2.1. Kinh nghiệm về mô hình quản lý, đầu tư, khai thác, bảo trì KCHTĐS quốc gia**

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 loại hình 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.

Hầu hết ở các nước, Nhà nước là chủ sở hữu KCHTĐS, quản lý toàn bộ công tác đầu tư, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải (bao gồm cả đường sắt tốc độ cao).

Việc tổ chức tách đơn vị quản lý đầu tư, duy tu bảo trì kết cấu hạ tầng với đơn vị kinh doanh vận tải tạo sự độc lập, giám sát lẫn nhau để phát huy tối đa khả năng của mỗi đơn vị. Đặc biệt theo quy định của EU, các doanh nghiệp vận tải sẽ phải cạnh tranh với doanh nghiệp vận tải của các quốc gia châu Âu khác.

### ***2.2. Kinh nghiệm về huy động vốn đầu tư KCHTĐS theo hình thức PPP***

Đối tác công tư (PPP) trong đường sắt là đầu tư vốn vào KCHTĐS (thường là nhà ga đường sắt) và ĐMTX, chủ yếu được tài trợ bằng tài chính thương mại, được hoàn trả trong thời gian nhượng quyền dài hạn.

Về đầu tư hạ tầng chủ yếu vẫn là đầu tư theo hình thức đầu tư công, gồm nguồn vốn bố trí từ NSNN, các khoản vay từ các định chế tài chính, ở Châu Âu có thêm sự hỗ trợ của Liên minh Châu Âu đối với các tuyến đường sắt liên vận châu Âu. Một số nước phát triển ở Châu Âu như Đức, Tây Ban Nha... đã xây dựng các khung pháp lý để đầu tư theo phương thức PPP nhưng hầu hết các dự án chỉ áp dụng hình thức đầu tư công và chưa có ý định áp dụng phương thức PPP trong tương lai gần (vì các lợi ích đường sắt mang lại cho cả nền kinh tế nhưng nguồn thu từ chính dự án không thể hoàn vốn). Theo thông tin trao đổi với Đường sắt Tây Ban Nha, đoạn tuyến nối Tây Ban Nha với Pháp là dự án duy nhất áp dụng thử nghiệm đầu tư theo phương thức PPP nhưng không thành công, Chính phủ đã tiếp nhận lại và chuyển sang đầu tư công.

### ***2.3. Kinh nghiệm mô hình phát triển đô thị theo định hướng kết nối giao thông - TOD***

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, chính sách này đã được một số quốc gia trong khu vực như Singapore, Hồng Kông (Trung Quốc), Nhật Bản thực hiện thành công.

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 đất đã 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/m<sup>2</sup> tăng lên 5.000USD/m<sup>2</sup> trước và sau khi có đường sắt chạy qua. Từ

đó, đã phát huy lợi ích kép, vừa có đường sắt lại vừa phát triển đô thị, nhà đầu tư - nhà nước - người dân cùng được hưởng lợi do nguồn vốn đầu tư được huy bằng hình thức “Nhượng quyền phát triển” (TDR - Transfer Development Rights).

Đối với Châu Âu mô hình TOD là giải pháp áp dụng cho quy hoạch để tối ưu nhu cầu đi lại chứ không phải mô hình đầu tư và không được áp dụng. Đức quy hoạch các thành phố quanh các nhà ga để khai thác quỹ đất và phát triển độc lập với dự án đường sắt.

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

#### **3.1. Công nghiệp đường sắt:**

Hiện nay, một số nước trên thế giới như Trung Quốc, Nhật Bản ... không quy định về công nghiệp đường sắt trong Luật Đường sắt. Tuy nhiên, Hàn Quốc có Luật Khung về phát triển công nghiệp đường sắt.

Đạo luật Khung về Phát triển công nghiệp đường sắt Hàn Quốc số 14547, ban hành ngày 17/01/2017 gồm 42 Điều, 09 Chương. Đạo luật được ban hành nhằm thúc đẩy cao hiệu quả của ngành công nghiệp đường sắt cũng như lợi ích công cộng và sự phát triển của nền kinh tế quốc dân thông qua việc nâng cao khả năng cạnh tranh của ngành công nghiệp đường sắt và đặt nền tảng cho sự phát triển mạnh mẽ. Luật này quy định về định hướng chính sách (Điều 4), phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 7), hỗ trợ công nghiệp đường sắt (Điều 8), đào tạo chuyên gia ngành đường sắt (Điều 9), cải tiến công nghệ đường sắt và phát triển, ứng dụng CNTT trong ngành đường sắt (Điều 11, Điều 12)...

Đối với Trung Quốc: Để có thể tiếp thu làm chủ và chuyển sang xuất khẩu công nghệ đường sắt cao tốc như hiện nay, mặc dù xuất phát điểm của ngành công nghiệp đường sắt Trung Quốc tương đối phát triển<sup>40</sup> cũng phải mất gần 2 thập kỷ mới hoàn thành mục tiêu tự chủ và phát triển công nghệ ĐSTĐC. Chính phủ Trung Quốc đã phê duyệt kế hoạch mạng lưới đường sắt trung và dài hạn, đồng thời bắt đầu chương trình nhập khẩu công nghệ quy mô lớn<sup>41</sup>. Với kế hoạch này, Trung Quốc đã tiến hành nhập khẩu công nghệ từ 4 công ty hàng đầu về ĐSTĐC trên thế giới bao gồm Alstom, Siemens, Bombardier và Kawasaki Heavy Industries với các cam kết nhằm tạo thuận lợi trong việc chuyển giao công nghệ<sup>42</sup>. Với sự nỗ lực rất lớn, đội ngũ kỹ thuật của Trung Quốc đã đạt được tiến bộ nhanh chóng trong công nghệ sản xuất, công nghệ bảo trì, hệ thống quản lý và kinh nghiệm vận hành... Tỷ lệ nội địa hoá đã tăng từ mức ban đầu là 30% lên mức 70% vào cuối năm 2009. Trung Quốc đã hoàn thành việc tiếp nhận chuyển giao công nghệ ĐSTĐC chỉ trong ba năm, đạt được khả năng tự “sản xuất theo bản vẽ thiết kế”. Không ngừng cải tiến trong thiết kế, chế tạo tàu tốc độ cao và quan trọng nhất là sự ra đời của bộ tiêu chuẩn ĐSTĐC của Trung Quốc cho thấy Trung

<sup>40</sup> Đã có thể chế tạo sản xuất đầu máy toa xe, thậm chí có thể vận hành ở tốc độ trên 300 km/h.

<sup>41</sup> Kế hoạch đưa ra ba nguyên tắc, đó là: Áp dụng công nghệ tiên tiến; Liên doanh với công ty trong nước để thiết kế và sản xuất; Xây dựng thương hiệu cho riêng mình. Nhà nước sẽ hỗ trợ các doanh nghiệp sản xuất đầu máy toa xe trong nước để từng bước tham gia vào chuỗi sản xuất công nghiệp ĐSTĐC.

<sup>42</sup> Bộ Đường sắt ký hợp đồng mua sắm và chuyển giao công nghệ với các công ty nước ngoài dựa trên 4 nguyên tắc: (i) "Liên kết trong thiết kế" đoàn tàu dựa trên nguyên mẫu nước ngoài kết hợp thích ứng với điều kiện thực tế của Trung Quốc; (ii) Được phép tiếp cận với bản thiết kế công nghệ; (iii) Có sự hướng dẫn về quy trình sản xuất; (iv) Đào tạo các kỹ sư chủ chốt.

Quốc không chỉ là cường quốc về quy mô mạng lưới đường sắt mà còn là quốc gia sở hữu công nghệ ĐSTĐC có thể cạnh tranh ngang bằng với các quốc gia có công nghệ gốc mà trước đây đã từng chuyển giao cho mình. Hiện tại, Trung Quốc đã xuất khẩu công nghệ ĐSTĐC ra thế giới<sup>43</sup>.

### **3.2. Phương tiện giao thông đường sắt**

Đa số các nước có đường sắt phát triển trên thế giới (Đức, Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc...) không quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS vào trong Luật mà được Bộ chủ quản quy định trong các văn bản hướng dẫn thi hành Luật hoặc được 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.

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

Tại các nước như Nhật Bản, Trung Quốc, Đức v.v.... trong Luật chỉ quy định chi tiết về chức danh Lái tàu là phải có giấy phép lái tàu khi lái tàu. Các chức danh cụ thể khác không quy định trong Luật mà giao cho Bộ chủ quản căn cứ vào đặc điểm cụ thể của từng hệ thống đường sắt để quy định cụ thể chi tiết trong một văn bản QPPL dưới Luật.

### **5. An toàn giao thông đường sắt**

#### **5.1. Đường sắt Tây Ban Nha**

Nhà nước là chủ sở hữu KCHTĐS, quản lý toàn bộ công tác đầu tư, quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng và ATGTĐS. Có hai cơ quan độc lập quản lý công tác an toàn gồm (1) Cơ quan An toàn Đường sắt Nhà nước (NSA - trực thuộc Bộ GTVT), chịu trách nhiệm cấp chứng nhận an toàn và giấy phép hoạt động cho các công ty vận tải đường sắt, (2) Ủy ban phân tích tai nạn đường sắt (trực thuộc Bộ GTVT).

#### **5.2. Đường sắt Đức**

- Chính quyền liên bang chịu trách nhiệm cung cấp nguồn vốn đầu tư KCHTĐS liên bang; xây dựng khuôn khổ pháp luật của Đức, tuân thủ khuôn khổ pháp luật của Ủy ban Châu Âu. Chính quyền các bang (16 bang) chịu trách nhiệm về tổ chức đầu tư, vận tải hành khách đường sắt địa phương và khu vực (ngoài mạng đường sắt do DB quản lý), áp dụng nguyên tắc phân quyền, kinh phí đầu tư vẫn thuộc về chính quyền liên bang.

- Để giám sát hoạt động an toàn đường sắt có 02 cơ quan gồm: (1) Cơ quan quản lý an toàn (trực thuộc Bộ GTVT), chịu trách nhiệm đưa ra các quy định, giám sát, phân tích sự cố, tai nạn đường sắt, (2) Cơ quan đường sắt liên bang (EBA – trực thuộc Bộ GTVT), chịu trách nhiệm giám sát điều kiện năng lực, cấp phép tham gia kinh doanh cho các công ty vận tải, công ty đầu tư đầu máy, toa xe.

#### **5.3. Đường sắt Trung Quốc**

<sup>43</sup> Đã ký các hợp đồng xây dựng đường sắt tốc độ cao ở Thổ Nhĩ Kỳ, Venezuela và Argentina và đang hợp tác trong các dự án xây dựng đường sắt cao tốc giữa Trung Quốc và Thái Lan, Hungary, Serbia và một số quốc gia khác.

Cục Đường sắt quốc gia trực thuộc Bộ GTVT, thực hiện chức năng quản lý nhà nước bao gồm các nhiệm vụ chính như xây dựng quy định pháp luật về quản lý, giám sát đường sắt; nghiên cứu, tham mưu về cải cách thể chế và chính sách, quy hoạch phát triển đường sắt; tổ chức xây dựng quy định về tiêu chuẩn, định mức kỹ thuật đường sắt và giám sát việc thực thi; ban hành các biện pháp và thực hiện quản lý giám sát hoạt động sản xuất kinh doanh, an toàn đường sắt; thực hiện các hoạt động cấp phép trong hoạt động đường sắt.

## 6. Đường sắt đô thị

Theo kinh nghiệm tại một số nước như: Trung Quốc không có quy định ĐSDT trong Luật Đường sắt nước CHND Trung Hoa; Nhật Bản không có Luật riêng về ĐSDT trong các Luật về đường sắt; Hàn Quốc có Đạo luật riêng cho ĐSDT (Trong đó quy định: ĐSDT được xây dựng và quản lý bởi Chính quyền địa phương. Đạo luật này quy định được phép tiến hành các hoạt động kinh doanh ĐSDT tại Điều 4; Các tập đoàn công có vốn đầu tư khi có đủ điều kiện thì được phép tiến hành các hoạt động kinh doanh ĐSDT...)

## 7. Đường sắt tốc độ cao

Theo kinh nghiệm tại một số nước như: Trung Quốc có hệ thống Đường sắt cao tốc lớn nhất thế giới, tuy nhiên Trung Quốc không có quy định đường sắt cao tốc trong Luật Đường sắt; Nhật Bản có Đạo luật riêng về ĐSTĐC; Hàn Quốc có hơn 400km ĐSTĐC và tại Đạo luật Xây dựng đường sắt (Hàn Quốc) có một số điều khoản quy định liên quan đến ĐSTĐC mà không có Đạo luật riêng cho ĐSTĐC.

Tiến hành nghiên cứu kinh nghiệm đầu tư, phát triển ĐSTĐC 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 giả<sup>44</sup> rút ra một số kinh nghiệm như sau:

(1) Nghiên cứu kinh nghiệm của các nước đang khai thác, đang xây dựng ĐSTĐC<sup>45</sup> 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 KHCN 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 ĐSTĐC 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

<sup>44</sup> China'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.

<sup>45</sup> 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.

ĐSTĐC khá sớm và phát huy hiệu quả cao.

(2) Quy mô kinh tế của mỗi quốc gia tại thời điểm quyết định đầu tư ĐSTĐC không có sự tương đồng<sup>46</sup>. 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 ĐSTĐC 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 ĐSTĐC có thu nhập dưới 750 USD/tháng (~ 9000 USD/năm)<sup>47</sup>.

(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 ĐSTĐC khác nhau<sup>48</sup>. Tuy nhiên, hầu hết các nước có xu hướng lựa chọn loại hình ĐSTĐC 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 tư<sup>49</sup>. Phương án khai thác chủ yếu chỉ vận tải tàu khách<sup>50</sup>; 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 ĐSTĐC nên bắt đầu phát triển ĐSTĐC 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 ĐSTĐC; 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.

(4) Đầu tư ĐSTĐC 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).

<sup>46</sup> 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 ĐC khi GDP đầu người lần lượt là 16.493 USD (năm 2004), 11.106 USD (năm 1981), 23.435 USD (năm 1991).

<sup>47</sup> China's High-Speed Rail Development, trang 37 – Market.

<sup>48</sup> 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.

<sup>49</sup> 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.

<sup>50</sup> 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.

(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 ĐSTĐC. 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%.

(6) Các quốc gia khi phát triển ĐSTĐC đều tiếp tục khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện hữu; ga đường sắt đầu mối đều ở nằm trong đô thị và kết nối với các phương thức vận tải vận tải khác như tàu điện ngầm, xe buýt, taxi

...

*(Chi tiết ở Phụ lục số 11)*

## **Phần thứ tư**

# **ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG VÀ ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ**

## **I. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT**

### **1. Mục đích:**

(1) Việc ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) nhằm tiếp tục thể chế hoá chủ trương, đường lối của Đảng và Nhà nước về chính sách phát triển đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; khắc phục những hạn chế, khó khăn, vướng mắc về thể chế, cơ sở pháp lý thúc đẩy tính cạnh tranh của phương thức vận tải đường sắt; nâng cao hiệu lực, hiệu quả phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, cũng như công tác quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

(2) Việc ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) cũng nhằm mục đích 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; 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; chính sách ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt và công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt.

### **2. Quan điểm**

(1) Tiếp tục thể chế hoá quan điểm, chủ trương của Đảng về hoàn thiện thể chế, xây dựng chính sách phát triển đường sắt đảm bảo phát huy vai trò giao thông vận tải đường sắt, đáp ứng yêu cầu hiện đại, đồng bộ trên cơ sở phù hợp với Hiến pháp 2013.

(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 là thành viên. 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.

(3) Hoàn thiện các quy định về phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt, quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt... trên cơ sở phát huy những ưu điểm của Luật Đường sắt 2017, bổ sung, thay thế các nội dung không phù hợp; tăng cường công tác phân cấp, phân quyền trong hoạt động về 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) Đa dạng hoá nguồn lực, huy động tối đa nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, công nghiệp đường sắt, trong đó ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo; đẩy mạnh thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt.

(5) Ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại trong xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo đảm trật tự an toàn giao thông, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên, hạn chế ô nhiễm môi trường, tiết kiệm năng lượng.



## II. ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG

### 1. Chính sách phát triển, ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt

- Quy định chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao như Luật Đường sắt 2017; bổ sung một số chính sách cho phù hợp đường lối, chủ trương của Đảng và Nhà nước theo hướng:

+ Chính sách về khuyến khích, ưu tiên phát triển đường sắt điện khí hoá sử dụng năng lượng sạch.

+ Chính sách về ưu tiên, khuyến khích nội địa hoá; liên doanh, liên kết giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp nước ngoài khi đầu tư phát triển đường sắt.

+ Chính sách về cơ chế đặc thù cho đào tạo, phát triển nguồn nhân lực phục vụ phát triển đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao; cơ chế hỗ trợ tài chính của nhà nước với cơ sở đào tạo về chuyên ngành.

- Quy định ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến bổ sung một số nội dung theo hướng:

+ Quy định ưu đãi về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.

+ Quy định ưu đãi về kinh doanh vận tải đường sắt, như: giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình phục vụ vận tải đường sắt, thuế thu nhập doanh nghiệp cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt...

+ Quy định ưu đãi, khuyến khích nội địa hóa, làm chủ công nghệ trong sản xuất, lắp ráp phương tiện giao thông đường sắt, vật tư thiết bị đường sắt; phát triển phương tiện đường sắt điện khí hóa sử dụng năng lượng sạch.

### 2. Kết cấu hạ tầng đường sắt

#### 2.1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

Quy định về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến sửa đổi, bổ sung một số nội dung 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 KCHTĐS 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 KCHTĐS sử dụng vào mục đích khác thì doanh nghiệp phải trả giá sử dụng KCHTĐS theo hướng dẫn của Bộ Tài chính.

- Nghiên cứu điều chỉnh quy định giao, cho thuê, chuyển nhượng tài sản KCHTĐS theo hướng cho đối tượng quản lý để sử dụng, khai thác, bảo vệ theo quy định của pháp luật (không ấn định là doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS).

- Bổ sung quy định rõ chủ thể quản lý tài sản KCHTĐS quốc gia: Đối với các tuyến đường sắt được đầu tư xây dựng mới mới sẽ do nhà nước quản lý; đối với đường sắt hiện hữu giao Tổng công ty ĐSVN quản lý, sử dụng và khai thác.

- Sửa đổi phân loại tài sản cho phù hợp với thực tiễn.

#### 2.2. Đất dành cho đường sắt

Quy định về đất dành cho đường sắt như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến sửa đổi, bổ sung một số nội dung theo hướng quy định chính sách thuế đối với đất dành cho đầu tư xây dựng hạ tầng đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt, kinh doanh đường sắt và cập nhật các chính sách về đất đai trong dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi).

### **2.3. Kết nối đường sắt và ga đường sắt**

Quy định về ga đường sắt như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến sửa đổi, bổ sung một số nội dung theo hướng:

- Quy định về kết nối đường sắt với các đầu mối giao thông lớn; cảng cạn, cảng đường thủy nội địa, cảng hàng không; khu kinh tế, khu công nghiệp, các tuyến đường sắt chuyên dùng.

- 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.

- 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; 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 với ga đường sắt hiện có.

- Tuyến đường bộ vào ga đường sắt chỉ phục vụ vận tải của ga đường sắt sẽ do Bộ GTVT quản lý, đầu tư; trường hợp phục vụ cả giao thông địa phương thì Bộ GTVT và địa phương thống nhất giao cho một bên quản lý, đầu tư.

- Quy định về Mô hình phát triển đô thị theo định hướng kết nối giao thông (TOD):

- + UBND cấp tỉnh chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT dành quỹ đất thích đáng tại các khu vực xung quanh ga đường sắt tốc độ cao, ga đường sắt trong đô thị để phát triển các đô thị, các khu chức năng; sử dụng nguồn thu từ phát triển đô thị để tạo nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

- + Xác định rõ thẩm quyền các chủ thể như: Đối với địa phương trong quản lý đất đai – phát triển đô thị; chủ quản lý/chủ đầu tư phát triển đường sắt; tính đồng bộ trong quy hoạch phát triển và đầu tư; việc tham gia hoặc hỗ trợ vốn đầu tư đường sắt, việc tổ chức quản lý khai thác sau đầu tư ...

### **2.4. Đường sắt giao nhau với đường bộ**

Dự kiến sửa đổi, bổ sung một số nội dung theo hướng:

- Quy định đường sắt giao nhau với đường sắt như Điều 17 Luật Đường sắt 2017.

- Quy định đường sắt giao nhau với đường bộ:

- + Đối với tuyến đường sắt xây dựng mới: phải giao cắt khác mức với đường bộ; phải xây dựng hệ thống đường gom, hàng rào ngăn cách ngoài phạm vi HLATGTĐS.

- + Đối với tuyến đường sắt hiện tại: Giao Chính phủ quy định việc xử lý các vị trí giao nhau với đường bộ, đường ngang, đường gom, cầu chung, kết nối tín

hiệu giao thông, cấp phép...

### **2.5. Công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu**

- Quy định về tải trọng, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu như Luật Đường sắt 2017.

- Sửa đổi quy định về thẩm quyền công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ thuộc trách nhiệm của đối tượng quản lý tài sản KCHTĐS (không ấn định là doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS).

### **2.6. Đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì KCHT đường sắt**

#### **2.6.1. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt**

Quy định về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến bổ sung một số quy định (để đáp ứng, phù hợp với các loại hình đường sắt) theo hướng:

- Cho phép tách GPMB thành dự án độc lập để triển khai và huy động nguồn lực đầu tư ngay từ bước phê duyệt chủ trương đầu tư để triển khai trước.

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

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

- Bổ sung quy định về cơ chế đầu tư tăng thêm tài sản KCHTĐS quốc gia (kéo dài hoặc xây dựng 3 thêm đường ga; sửa chữa mở rộng, nâng cấp nhà ga, kho ga, ke ga, bãi hàng...) trong trường hợp đối tượng quản lý, khai thác tài sản hoặc doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ tự bỏ vốn đầu tư; cơ chế xử lý, chuyển giao tài sản sau đầu tư.

#### **2.6.2. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt**

Quy định về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến sửa đổi, bổ sung một số quy định (để đáp ứng, phù hợp với các loại hình đường sắt) theo hướng:

- 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, 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 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.

+ 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, địa phương này được sử dụng ngân sách của mình đầu tư cho địa phương khác.

- Điều chỉnh đối tượng được giao quản lý tài sản KCHTĐS thực hiện bảo trì KCHTĐS do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật.

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

#### **3.1. Công nghiệp đường sắt**

Quy định về đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến sửa đổi, bổ sung một số quy định theo hướng:

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

- 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.

- 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.

- 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.

#### **3.2. Phương tiện giao thông đường sắt**

##### **3.2.1. Quản lý phương tiện giao thông đường sắt**

Quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt như Luật Đường sắt 2017; dự kiến sửa đổi, bổ sung một số quy định trách nhiệm về QLNN của địa phương 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 theo hướng:

- Bộ GTVT quy định việc cấp, cấp lại, thu hồi, xóa giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.

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

##### **3.2.2. An toàn kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt**

Quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến sửa đổi, bổ sung một số nội dung theo hướng:

- Bổ quy định “giám sát”; quy định “còn niên hạn sử dụng” tại Điều 32.

- Sửa đổi, bổ sung 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; bổ sung quy định chi tiết cho từng đối tượng kiểm tra, loại hình kiểm tra, đảm bảo an toàn trong quá trình vận hành khai thác 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 cũ 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.

### **3.3. Điện sức kéo đường sắt**

Triển khai thực hiện cam kết của Việt Nam tại Hội nghị COP 26, hội nhập quốc tế, phát huy tính ưu việt của loại hình sức kéo điện so với sức kéo Diesel, đề xuất bổ sung:

- Quy định lộ việc chuyển đổi loại hình sức kéo Diesel sang sức kéo điện khi xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp.

- Quy định trách nhiệm của các Bộ, ngành, tổ chức, cá nhân trong việc đảm bảo điện sức kéo cho đường sắt.

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

### **4.1. Độ tuổi được cấp giấy phép lái tàu**

Sửa đổi quy định về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu theo hướng:

- Đối với tiêu chuẩn chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu:

+ Chỉ quy định về tiêu chuẩn các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.

+ Bỏ quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (giao cho doanh nghiệp quy định).

- Đối với Chương trình đào tạo của nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu đề nghị đưa ra khỏi nội dung Luật Đường sắt mà thực hiện theo Luật Giáo dục nghề nghiệp.

### **4.2. Giấy phép lái tàu**

Quy định về giấy phép lái tàu như Luật Đường sắt 2017 và dự kiến sửa đổi, bổ sung một số nội dung theo hướng:

- 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.

- 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.

## **5. Đường sắt đô thị**

- Lồng ghép các quy định về đường sắt đô thị vào các chương theo từng lĩnh vực kết cấu hạ tầng, phương tiện, người lái... của Luật; bổ sung các quy định cụ thể theo hướng:

+ Quy định rõ các chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong việc đầu tư xây dựng,

quản lý, kinh doanh, khai thác, bảo trì; phát triển nguồn nhân lực (các cơ chế, chính sách đặc thù về đào tạo, phát triển nguồn nhân lực phục vụ phát triển; cơ chế hỗ trợ tài chính của nhà nước với cơ sở đào tạo chuyên ngành).

+ Quy định về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.

- Gộp quy định về hệ thống kiểm soát vé và Quy định về quản lý an toàn đường sắt đô thị của Luật Đường sắt 2017 và dự kiến bổ sung một số nội dung 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 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).

+ 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 (Quy định 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).

### **6. Đường sắt tốc độ cao**

Lồng ghép các quy định về đường sắt tốc độ cao vào các chương theo từng lĩnh vực kết cấu hạ tầng, phương tiện, người lái... của Luật; bổ sung các quy định cụ thể theo hướng:

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

- Quy định quy trình phối hợp, trách nhiệm của các chủ thể trong quy hoạch xây dựng, tiêu chuẩn xây dựng, phương pháp đảm bảo ngân sách, đầu tư xây dựng, quản lý công trình và phát triển kinh doanh.

- Quy định những yêu cầu cơ bản khi xây dựng 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 ATHT...

### **III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ**

Để đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất giữa Luật Đường sắt và các Luật khác, đồng thời để giải quyết những tồn tại, bất cập trong quá trình triển khai thực hiện như phân tích nêu trên, Bộ GTVT đề xuất, kiến nghị các bộ, ngành nghiên cứu sửa đổi, bổ sung một số Luật sau:

(1) Bộ Tài nguyên và Môi trường:

Đề xuất bổ sung một (01) Điều quy định về đất đường sắt vào dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi) theo hướng: Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với diện tích đất xây dựng KCHTĐS quốc gia, ĐSĐT; miễn tiền thuê đất đối với diện tích đất xây dựng KCHTĐS chuyên dùng, công trình công nghiệp đường

sắt; bổ sung đối tượng được thụ hưởng là các chủ thể được giao đất xây dựng, quản lý, sử dụng và khai thác KCHTĐS quốc gia, ĐSĐT, đường sắt chuyên dùng và công trình công nghiệp đường sắt để phù hợp với quy định tại điểm a khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt.

(2) Bộ Tài chính:

- Đề xuất sửa đổi, bổ sung Thuế thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03/6/2008; Luật số 32/2013/QH13 ngày 19/6/2013 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp và văn bản QPPL hướng dẫn tương ứng theo hướng bổ sung quy định cụ thể về việc áp dụng thuế suất ưu đãi đối với các doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS, kinh doanh ĐSĐT, công nghiệp đường sắt; bổ sung đối tượng là doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS, kinh doanh ĐSĐT, công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất để phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt.

- Đề xuất sửa đổi, bổ sung Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu theo hướng: Bổ sung quy định về miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, PTGTĐS, 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 cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho xây dựng KCHTĐS mà trong nước chưa sản xuất được; đối tượng được hưởng miễn thuế nhập khẩu là các tổ chức, cá nhân tham gia trong hoạt động đường sắt thực hiện các nội dung nêu trên cho phù hợp với quy định tại điểm d khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt.

## KẾT LUẬN

Trong 05 năm thi hành 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*”<sup>51</sup>. 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 KCHTĐS và cho thuê KCHTĐS; 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...

---

<sup>51</sup> 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”.



**Phụ lục số 01**  
**Danh mục các văn bản QPPL hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 2017**  
*(Kèm theo Báo cáo tổng kết 05 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. |

| <b>TT</b> | <b>Tên loại văn bản</b> | <b>Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành</b> | <b>Tên gọi của văn bản/Trích yếu nội dung của văn bản</b>   |
|-----------|-------------------------|---|---|
| 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 |

| <b>TT</b> | <b>Tên loại văn bản</b> | <b>Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành</b> | <b>Tên gọi của văn bản/Trích yếu nội dung của văn bản</b>  |
|-----------|-------------------------|---|--|
| 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<br>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 05 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 thông 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 05 năm thi hành Luật Đường sắt)**

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

| <b>TT</b> | <b>Năm</b> | <b>Mã hiệu</b>          | <b>Tên</b>   | <b>Ghi chú</b>                 |
|-----------|------------|-------------------------|--|--------------------------------|
| 1         | 2018       | QCVN<br>06:2018/BGTVT   | Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt   |                                |
| 2         | 2018       | QCVN<br>08:2018/BGTVT   | Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt   |                                |
| 3         | 2019       | QCVN 104:<br>2019/BGTVT | Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống thiết bị đường ngang cảnh báo tự động.   | Ngưng hiệu lực<br>QCVN         |
| 4         | 2018       | QCVN<br>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<br>15:2011/BGTVT |
| 5         | 2018       | QCVN<br>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<br>18:2011/BGTVT |
| 6         | 2018       | QCVN<br>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**

| <b>TT</b> | <b>Năm</b> | <b>Mã hiệu</b>                       | <b>Tên</b>   | <b>Ghi chú</b> |
|-----------|------------|--------------------------------------|--|----------------|
| 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<br>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<br>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 |                |



| <b>TT</b> | <b>Năm</b> | <b>Mã hiệu</b>                    | <b>Tên</b>   | <b>Ghi chú</b> |
|-----------|------------|-----------------------------------|--|----------------|
| 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<br>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<br>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<br>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<br>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    |                |

| <b>TT</b> | <b>Năm</b> | <b>Mã hiệu</b>    | <b>Tên</b>   | <b>Ghi chú</b> |
|-----------|------------|-------------------|--|----------------|
| 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<br>03:2022/VNRA | Tiêu chuẩn nghiệm thu kiến trúc tầng trên đường sắt (phần duy tu bảo quản)  | Thay thế TCCS<br>01:2012/VNRA   |
| 2  | 2022 | TCCS<br>03:2022/VNRA | Tiêu chuẩn bảo trì công trình đường sắt thường (Bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)   | Thay thế TCCS<br>02:2014/VNRA   |
| 3  | 2022 | TCCS<br>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<br>04:2014/VNRA   |
| 4  | 2022 | TCCS<br>05:2022/VNRA | Tiêu chuẩn bảo trì công trình cầu, cống, hầm, đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)                                    | Thay thế TCCS<br>05:2014/VNRA   |
| 5  | 2022 | TCCS<br>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<br>06:2014/VNRA   |
| 6  | 2022 | TCCS<br>07:2022/VNRA | Bảo trì công trình đường sắt thường (Bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)  | Trên cơ sở TCCS<br>02:2014/VNRA |
| 7  | 2022 | TCCS<br>08:2022/VNRA | Tiêu chuẩn bảo trì công trình thông tin đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)  | Thay thế TCCS<br>08:2014/VNRA   |
| 8  | 2022 | TCCS<br>09:2022/VNRA | Tiêu chuẩn bảo trì công trình tín hiệu đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)   | Thay thế TCCS<br>09:2014/VNRA   |
| 9  | 2022 | TCCS<br>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<br>10:2014/VNRA   |
| 10 | 2022 | TCCS<br>01:2022/VNRA | Thiết kế Cầu đường sắt theo trạng thái giới hạn   |                                 |
| 11 | 2022 | TCCS<br>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<br>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 05 năm thi hành Luật Đường sắt)*

| <b>TT</b> | <b>Danh mục tài sản</b>  | <b>Đơn vị</b>  | <b>Số lượng</b> |
|-----------|--|----------------|-----------------|
| 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 <sup>2</sup> | 17.754,48       |
| 14.3      | Kho chứa   | m <sup>2</sup> | 34.766,80       |
| 14.4      | Bãi chữa hàng hóa  | m <sup>2</sup> | 622.493,8       |
| 14.5      | Phòng chỉ huy chạy tàu   | m <sup>2</sup> | 5.671,37        |
| 14.6      | Nhà đặt thiết bị TTH   | m <sup>2</sup> | 11.431,72       |

| <b>TT</b> | <b>Danh mục tài sản</b>               | <b>Đơn vị</b>  | <b>Số lượng</b> |
|-----------|---------------------------------------|----------------|-----------------|
| 14.7      | Ke ga                                 | m <sup>2</sup> | 467.967,40      |
| -         | Ke cơ bản                             | m <sup>2</sup> | 180.591,54      |
| -         | Ke trung gian                         | m <sup>2</sup> | 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 <sup>2</sup> | 14.994,56       |

(Nguồn: Tổng công ty ĐSVN)

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

| <b>TT</b> | <b>Danh mục tài sản</b>                                  | <b>Đơn vị</b>  | <b>Số lượng</b> |
|-----------|--|----------------|-----------------|
| 1         | Quảng trường ga  | m <sup>2</sup> | 99.731,60       |
| 2         | Kho chứa hàng hóa không trực tiếp liên quan đến chạy tàu | m <sup>2</sup> | 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 <sup>2</sup> | 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 05 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            |         |
|      | <b>Tổng cộng</b>                          | <b>574</b>                  | <b>882</b> | <b>99</b>    |         |

**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            |
|    | <b>Tổng cộng</b>                                  | <b>06</b> | <b>0</b> | <b>84</b> | <b>16</b> | <b>25</b>    |

**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        |
|     | <b>Tổng cộng</b>   | <b>15.612</b>      | <b>3.628</b>          | <b>198</b>       | <b>19.438</b> |

**Phụ lục số 06****Thống kê số lượng, sản lượng hành khách, hàng hóa giai đoạn 2018 -2021**  
(Kèm theo Báo cáo tổng kết 05 năm thi hành Luật Đường sắt)

| Nội dung  | Đơn vị             | 2018     | 2019     | 2020     | 2021     |
|---|--------------------|----------|----------|----------|----------|
| Số lượng hành khách đi tàu-<br>Hành khách   | triệu<br>khách/năm | 8,69     | 8,04     | 3,70     | 1.43     |
| Thị phần hành khách sử<br>dụng phương tiện đường sắt<br>so với toàn ngành GTVT      | %                  | 0,20     | 0,17     | 0,10     | -        |
| Sản lượng hành khách bằng<br>đường sắt-HK.Km  | triệu<br>HKKm/năm  | 3.542,06 | 3.154,66 | 1.509,19 | 589,26   |
| Thị phần sản lượng hành<br>khách so với toàn ngành                                  | %                  | 1,71%    | 1,36%    | 0,97%    | -        |
| Khối lượng hàng hóa vận<br>chuyển bằng đường sắt-Tấn                                | triệu<br>tấn/năm   | 5,72     | 5,20     | 5,22     | 5.72     |
| Thị phần khối lượng hàng<br>hóa vận chuyển bằng đường<br>sắt so với toàn ngành GTVT | %                  | 1,48%    | 1,28%    | 1,34%    | -        |
| Sản lượng hàng hóa vận<br>chuyển bằng đường sắt –<br>T.Km                           | triệu<br>TKm/năm   | 4.039,30 | 3.739,52 | 3.818,98 | 4.079,33 |
| Thị phần sản lượng hàng<br>hóa vận chuyển bằng đường<br>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<br>tiêu | 2018                  |                    | 2019                  |                    | 2020                  |                    | 2021                  |                    |
|-------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|
|             | Hành<br>khách<br>(HK) | Hàng<br>hóa<br>(T) | Hành<br>khách<br>(HK) | Hàng<br>hóa<br>(T) | Hành<br>khách<br>(HK) | Hàng<br>hóa<br>(T) | Hành<br>khách<br>(HK) | Hàng<br>hóa<br>(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            |
| <b>Tổng</b> | <b>48.809</b>         | <b>790.689</b>     | <b>44.990</b>         | <b>828.281</b>     | <b>4.904</b>          | <b>863.812</b>     | <b>0</b>              | <b>1.098.739</b>   |

(Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)

**Thống kê năng lực vận tải trên các tuyến đường sắt**

| Stt        | Tuyến/Khu đoạn                  | Tổng số<br>(đôi) | Tàu<br>khách<br>(đôi) | Tàu hàng<br>nhanh<br>(đôi) | Tàu hàng<br>khu đoạn<br>(đôi) |
|------------|---------------------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------------------|
| <b>I</b>   | <b>TUYẾN HN-TP.HCM</b>          |                  |                       |                            |                               |
| 1          | HÀ NỘI-VINH                     | 20,1             | 8                     | 8                          | 4,1                           |
| 2          | VINH-ĐỒNG HỚI                   | 16,3             | 7                     | 8                          | 1,3                           |
| 3          | ĐỒNG HỚI-ĐÀ NẴNG                | 19,0             | 6                     | 8                          | 5,0                           |
| 4          | ĐÀ NẴNG-DIÊU TRÌ                | 19,8             | 7                     | 8                          | 4,8                           |
| 5          | DIÊU TRÌ-SÀI GÒN                | 17,1             | 8                     | 8                          | 1,1                           |
| <b>II</b>  | <b>HÀ NỘI-HẢI PHÒNG</b>         | 25,2             | 5,0                   | 0,0                        | 20,2                          |
| <b>III</b> | <b>TUYẾN HÀ NỘI - LÀO CAI</b>   |                  |                       |                            |                               |
| 1          | YÊN VIÊN-TIÊN KIÊN              | 25,8             | 3                     | 0                          | 22,8                          |
| 2          | TIÊN KIÊN-YÊN BÁI               | 21,0             | 3                     | 0                          | 18,0                          |
| 3          | ĐÔNG ANH-TIÊN KIÊN              | 25,8             | 3                     | 0                          | 22,8                          |
| 4          | YÊN BÁI-PHỐ LU                  | 20,3             | 3                     | 0                          | 17,3                          |
| 5          | PHỐ LU-LÀO CAI                  | 18,1             | 3                     | 0                          | 15,1                          |
| 6          | YÊN BÁI-LÀO CAI                 | 18,1             | 3                     | 0                          | 15,1                          |
| <b>IV</b>  | <b>TUYẾN HÀ NỘI - ĐỒNG ĐĂNG</b> |                  |                       |                            |                               |
| 1          | HÀ NỘI -KÉP                     | 22,5             | 3                     | 0                          | 19,5                          |
| 2          | KÉP-ĐỒNG ĐĂNG                   | 14,6             | 2                     | 0                          | 12,6                          |
| <b>V</b>   | <b>KÉP-CÁI LÂN</b>              | 13,4             | 1                     | 0                          | 12,4                          |
| <b>VI</b>  | <b>HÀ NỘI-QUÁN TRIỀU</b>        | 17,9             | 1                     | 1                          | 16,9                          |

*(Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)*



**Phụ lục số 07**  
**Danh mục các Luật thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ với Luật Đường sắt 2017**  
*(Kèm theo Báo cáo tổng kết 05 năm thi hành Luật Đường sắt)*

| TT | Tên văn bản được rà soát                     | Phân tích quy định mâu thuẫn, chồng chéo, thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ, không phù hợp thực tiễn   | Kiến nghị phương án xử lý   |
|----|--|--|---|
| 1  | Luật Đất đai số 45/2013/QH13 ngày 29/11/2013 | <p><b>1. Về tồn tại bất cập của văn bản QPPL liên quan đến ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt</b></p> <p>1.1. Luật Đường sắt năm 2017:<br/>           Tại Điểm a khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt: <i>a) 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, công trình công nghiệp đường sắt”.</i></p> <p>1.2. Luật Đất đai năm 2013:<br/>           Tại Điều 54 và Điều 110 quy định về không thu tiền sử dụng đất và miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất không quy định: <i>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, công trình công nghiệp đường sắt</i></p> <p><b>1.3 Nhận xét:</b><br/> <i>Luật Đường sắt có hiệu lực từ ngày 01/7/2018, tuy nhiên Luật Đất đai chưa được sửa đổi, bổ sung đồng bộ, vì vậy đề xuất sửa đổi, bổ sung Luật Đất đai cho phù hợp, đồng bộ.</i></p> <p><b>2. Về tồn tại bất cập của các văn bản QPPL quy định liên quan đến quyền sử dụng đất dành cho đường sắt</b></p> <p><b>2.1. Quy định của Luật Đường sắt 2017:</b><br/> <b>- Điểm b khoản 3 Điều 12:</b><br/> <i>“b) Cơ quan quản lý nhà nước quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt 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 được cấp có thẩm quyền phê duyệt;”</i></p> <p><b>2.2. Quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công 2017:</b><br/> <b>- Điểm a khoản 1 Điều 16:</b><br/> <i>“1. Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, cơ quan khác ở trung ương (sau đây gọi là Bộ, cơ quan trung ương) có nhiệm vụ, quyền hạn sau đây:<br/>           a) Thực hiện quyền, trách nhiệm của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản công thuộc</i></p> | <p><b>Đề xuất, kiến nghị:</b><br/>           Sửa đổi, bổ sung Luật Đất đai và các văn bản hướng dẫn theo hướng:<br/>           - Bổ sung quy định: <i>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, công trình công nghiệp đường sắt.</i><br/>           - Đối tượng được thụ hưởng: Mọi chủ thể được giao đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng và công trình công nghiệp đường sắt.</p> <p><b>Đề xuất kiến nghị:</b><br/>           Sửa đổi bổ sung Luật đất đai và các văn bản hướng dẫn theo hướng:<br/>           - Bổ sung quy định quy định hướng dẫn xử lý các Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất tại các khu ga đã được cấp trước đây.</p> |

| TT | Tên văn bản được rà soát | Phân tích quy định mâu thuẫn, chồng chéo, thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ, không phù hợp thực tiễn   | Kiến nghị phương án xử lý |
|----|--------------------------|--|---------------------------|
|    |                          | <p>phạm vi quản lý theo quy định của pháp luật và phân cấp của Chính phủ; công khai tài sản công thuộc phạm vi quản lý;"</p> <p><b>- Điều 11, điểm b, c, d khoản 2 Luật đường sắt quy định:</b></p> <p>"2. Trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư:</p> <p>b) Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia;</p> <p>c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị;</p> <p>d) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt sử dụng, khai thác, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khi được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng theo quy định của pháp luật."</p> <p><b>2.3. Quy định của pháp luật về đất đai:</b></p> <p><b>a) Luật Đất đai 2013:</b></p> <p><b>- Điểm e khoản 2 Điều 10:</b></p> <p>"e) Đất sử dụng vào mục đích công cộng gồm đất giao thông (gồm cảng hàng không, sân bay, cảng đường thủy nội địa, cảng hàng hải, <b>hệ thống đường sắt</b>, hệ thống đường bộ và <b>công trình giao thông khác</b>); thủy lợi; đất có di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh; đất sinh hoạt cộng đồng, khu vui chơi, giải trí công cộng; đất công trình năng lượng; đất công trình bưu chính, viễn thông; đất chợ; đất bãi thải, xử lý chất thải và đất công trình công cộng khác;"</p> <p><b>- Khoản 16 Điều 3:</b> "16. Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, quyền sở hữu nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất là chứng thư pháp lý để Nhà nước xác nhận <b>quyền sử dụng đất</b>, quyền sở hữu nhà ở, tài sản khác gắn liền với đất hợp pháp của người có quyền sử dụng đất, quyền sở hữu nhà ở và quyền sở hữu tài sản khác gắn liền với đất."</p> <p><b>- Điểm d khoản 2 Điều 106:</b></p> <p>"2. Nhà nước thu hồi Giấy chứng nhận đã cấp trong các trường hợp sau đây:</p> <p>d) Giấy chứng nhận đã cấp không đúng thẩm quyền, <b>không đúng đối tượng sử dụng đất</b>, không đúng diện tích đất, không đủ điều kiện được cấp, <b>không đúng mục đích sử dụng đất</b> hoặc thời hạn sử dụng đất hoặc nguồn gốc sử dụng đất theo quy định của pháp luật đất đai, trừ trường hợp người được cấp Giấy chứng nhận đó đã thực hiện chuyển quyền sử dụng đất, quyền sở hữu tài sản gắn liền với đất theo quy định của pháp luật đất đai."</p> <p><b>b) Nghị định số 43/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 quy định chi tiết một số điều Luật Đất đai:</b></p> |                           |

| TT | Tên văn bản được rà soát | Phân tích quy định mâu thuẫn, chồng chéo, thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ, không phù hợp thực tiễn   | Kiến nghị phương án xử lý |
|----|--------------------------|--|---------------------------|
|    |                          | <p>Tại khoản 1 và khoản 7 Điều 19 quy định:<br/> <i>“Điều 19. Các trường hợp không cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, quyền sở hữu nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất</i><br/> 1. <i>Tổ chức, cộng đồng dân cư được Nhà nước giao đất để quản lý thuộc các trường hợp quy định tại Điều 8 của Luật Đất đai.</i><br/> 7. <i>Tổ chức, Ủy ban nhân dân cấp xã được Nhà nước giao đất không thu tiền sử dụng đất để sử dụng vào mục đích xây dựng công trình công cộng gồm đường giao thông, công trình dẫn nước, dẫn xăng, dầu, khí; đường dây truyền tải điện, truyền dẫn thông tin; khu vui chơi giải trí ngoài trời; nghĩa trang, nghĩa địa không nhằm mục đích kinh doanh.”</i></p> <p><b>c) Khoản 1 Điều 23 Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt:</b><br/> <i>“Điều 23. Xác định ranh giới đất dành cho đường sắt</i><br/> 1. <i>Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải được xác định cụ thể ranh giới theo tọa độ và được cập nhật, thống nhất với hồ sơ địa chính và cơ sở dữ liệu quản lý đất đai của địa phương nơi có đường sắt đi qua.”</i></p> <p><b>2.4. Thực tế hiện nay trong lĩnh vực đường sắt quốc gia:</b><br/> Trước đây theo quy định của pháp luật đất đai của từng thời kỳ cũng như do đặc thù trước năm 2005 chưa có Luật đường sắt, chính quyền địa phương đã giao đất cho Liên hiệp đường sắt Việt Nam; các Xí nghiệp liên hợp vận tải đường sắt khu vực (thuộc Liên hiệp ĐSVN); một số Xí nghiệp quản lý thuộc Liên hiệp ĐSVN trước đây (hầu hết các doanh nghiệp này đã thay đổi pháp nhân và cổ phần hóa), Tổng công ty ĐSVN trước đây quản lý, sử dụng bằng nhiều hình thức:<br/> - Cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất: tại 186/297<sup>52</sup> khu ga trên đường sắt quốc gia, cơ quan quản lý nhà nước đã cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất (để xây dựng KCHTĐS có thời hạn sử dụng lâu dài).<br/> - Quản lý theo hiện trạng 54 khu ga.<br/> - Quyết định giao đất 57 khu ga (để xây dựng công trình đường sắt có thời hạn sử dụng lâu dài).<br/> Ngoài ra kể từ khi Nghị định 39-CP ngày 5/7/1996 được ban hành, phạm vi đất dành cho đường sắt được cắm mốc chỉ giới và bàn giao địa phương để quản lý, bảo vệ mốc giới đất dành cho đường sắt.</p> |                           |

<sup>52</sup> Nguồn do Tổng công ty ĐSVN cung cấp năm 2018

| TT | Tên văn bản được rà soát  | Phân tích quy định mâu thuẫn, chồng chéo, thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ, không phù hợp thực tiễn  | Kiến nghị phương án xử lý  |
|----|---|---|--|
|    |   | <p>Đến nay, Luật Đường sắt, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công đã quy định rõ KCHTĐS quốc gia là tài sản công. Như vậy các đối tượng đã được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất như đã nêu trên không còn phù hợp với quy định tại khoản 7 Điều 19 Nghị định 43/2014/NĐ-CP và cần thiết phải thực hiện thu hồi theo quy định tại Điểm d khoản 2 Điều 106 Luật Đất đai.</p> <p><b>2.5. Nhận xét:</b><br/> <i>Theo quy định của pháp luật về đất đai hiện hành, đất tại các khu ga trên đường sắt quốc gia không thuộc đối tượng được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất. Tuy nhiên, Luật Đất đai chưa có quy định cụ thể về việc xử lý các trường hợp đã được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất tại các khu ga trước đây. Vì vậy cần phải sửa đổi, bổ sung quy định hướng dẫn xử lý các Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất tại các khu ga đã được cấp trước đây.</i><br/> <i>Hiện nay, Luật đất đai đang được Bộ tài nguyên môi trường sửa đổi bổ sung trình cấp thẩm quyền, xin ý kiến. Những nội dung tồn tại này cần phải sớm được đề xuất để kịp thời sửa đổi bổ sung trong Luật đất đai.</i></p> |  |
| 2  | <p>Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03/6/2008; Luật số 32/2013/QH13 ngày 19/6/2013 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp.</p> | <p><b>1. Quy định của pháp luật:</b><br/> <b>a) Luật Đường sắt:</b><br/>         Điểm c khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt: "<i>Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp</i>"<br/> <b>b) Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp:</b><br/>         Tại Điều 13 chưa có quy định cụ thể về việc áp dụng thuế suất ưu đãi đối với các doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt.</p> <p><b>2. Nhận xét:</b><br/>         - Việc chưa đồng bộ giữa Luật Đường sắt và Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp dẫn đến khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện.<br/>         - Trong thời gian qua (từ năm 2018 đến nay) các doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt chưa được hưởng ưu đãi về thuế suất theo quy định của Luật Đường sắt.</p>   | <p><b>Đề xuất, kiến nghị:</b><br/>         Sửa đổi, bổ sung Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp theo hướng:<br/>         - Bổ sung quy định cụ thể về việc áp dụng thuế suất ưu đãi đối với các doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt.<br/>         - Bổ sung đối tượng là Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất.</p> |
| 3  | <p>Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13.</p>  | <p><b>1. Quy định của pháp luật</b><br/> <b>a) Luật Đường sắt 2017:</b><br/>         Tại điểm d khoản 2 quy định: "<i>d) 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</i></p>   | <p><b>Đề xuất, kiến nghị:</b><br/>         Sửa đổi, bổ sung Luật Thuế xuất, nhập khẩu theo hướng:<br/>         - Bổ sung quy định về miễn thuế nhập khẩu đối với</p>   |

| TT | Tên văn bản được rà soát | Phân tích quy định mâu thuẫn, chồng chéo, thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ, không phù hợp thực tiễn  | Kiến nghị phương án xử lý  |
|----|--------------------------|---|--|
|    |                          | <p><i>chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được."</i></p> <p><b>b) Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13:</b><br/>           Tại khoản 11 Điều 16 chưa có quy định cụ thể về miễn thuế nhập khẩu đối với các trang thiết bị, phụ tùng... theo quy định của Luật Đường sắt 2017.</p> <p><b>2. Nhận xét:</b><br/>           Việc chưa đồng bộ giữa Luật Đường sắt và Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu dẫn đến khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện.</p> | <p>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 cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được.</p> <p>- Đối tượng được hưởng miễn thuế nhập khẩu là các tổ chức, cá nhân tham gia trong hoạt động đường sắt thực hiện các nội dung nêu trên.</p> |

**Phụ lục số 08**  
**Vướng mắc kết nối với ga, bãi hàng đường sắt bằng đường bộ**  
*(Kèm theo Báo cáo tổng kết 05 năm thi hành Luật Đường sắt)*

| TT | Tên ga                   | Địa điểm  | Vướng mắc  | Đề xuất   |
|----|--------------------------|---|--|---|
| 1  | <b>Thành phố Hà Nội</b>  |   |  |   |
|    | 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  | <b>Tỉnh Quảng Bình</b>   |   |  |   |
|    | La Khê                   | Thôn Đức Tân 1, xã Hương 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  | <b>Thành phố Đà Nẵng</b> |   |  |   |
|    | Kim Liên                 | Phường Hiệp Hòa, quận Liên Chiểu, Đà Nẵng                 | Địa phương xây công trên đường vào (rộng 4,25m cao 3,7m) hạn chế xe tải lớn  | Đề nghị địa phương mở rộng công 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  | <b>Tỉnh Quảng Ngãi</b>   |   |  |   |
|    | 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  |
| 5  | <b>Tỉnh Đồng Nai</b>     |   |  |   |

| <b>TT</b> | <b>Tên ga</b>                | <b>Địa điểm</b>  | <b>Vướng mắc</b>  | <b>Đề xuất</b>   |
|-----------|------------------------------|--|---|--|
|           | 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  |
| <b>6</b>  | <b>Tỉnh Bình Dương</b>       |  |   |  |
|           | 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  |
| <b>7</b>  | <b>Thành phố Hồ Chí Minh</b> |  |   |  |
|           | 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  |
| <b>8</b>  | <b>Thành phố Hải Phòng</b>   |  |   |  |
|           | 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  |
| <b>9</b>  | <b>Tỉnh Hải Dương</b>        |  |   |  |
|           | 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  |
| <b>10</b> | <b>Thành phố Vinh Yên</b>    |  |   |  |
|           | Vinh Yên                     | Phường Đống Đa, thành phố Vinh Yên                                     | Hạn chế xe tải đi lại ban ngày trên đường vào ga  | Đề nghị chính quyền địa phương cho phép xe ô hoạt động ban ngày                                |
| <b>11</b> | <b>Tỉnh Phú Thọ</b>          |  |   |  |
|           | Ấm 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   |
| <b>12</b> | <b>Tỉnh Yên Bái</b>          |  |   |  |
|           | 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 nhu cầu |

| <b>TT</b> | <b>Tên ga</b>         | <b>Địa điểm</b>  | <b>Vướng mắc</b>   | <b>Đề xuất</b>   |
|-----------|-----------------------|--|--|--|
| 13        | <b>Tỉnh Bắc Ninh</b>  |  |  |  |
|           | 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        | <b>Tỉnh Bắc Giang</b> |  |  |  |
|           | 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        | <b>Tỉnh Lạng Sơn</b>  |  |  |  |
|           | 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        | <b>Tỉnh Lào Cai</b>   |  |  |  |
|           | Phố Lu                | Đường Lê Hồng Phong, thị trấn Phố 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 09**  
**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 05 năm thi hành Luật Đường sắt)*

| TT  | Tên ga       | Lý trình Đường sắt | Đường vào ga nối từ        | Chiều Dài (m) | Ghi chú                             |
|---|--------------|--------------------|----------------------------|---------------|-------------------------------------|
| <b>I Tuyến đường sắt Bắc Hồng – Văn Điển</b>        |              |                    |                            |               |                                     |
| 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           |                                     |
| <b>II Tuyến Đông Anh – Quán Triều</b>               |              |                    |                            |               |                                     |
| 1   | Đa Phúc      | Km9+550            | QL3 Cũ đi Thái Nguyên      | 220           |                                     |
| <b>III Tuyến Kép – Lư Xá</b>                        |              |                    |                            |               |                                     |
| 1   | Mỏ Trạng     | Km22+540           | QL17                       | 300           |                                     |
| <b>IV Tuyến Yên Viên – Lào Cai</b>                  |              |                    |                            |               |                                     |
| 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           |                                     |
| <b>V Tuyến Đường sắt Kép – Hạ Long</b>              |              |                    |                            |               |                                     |
| 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            |                                     |
| <b>VI Tuyến Cầu Giát – Nghĩa Đàn</b>                |              |                    |                            |               |                                     |
| 1   | Nghĩa Đàn    | Km30+300           | QL48A                      | 200           |                                     |
| <b>VII Tuyến Đường sắt Hà Nội – TP. Hồ Chí Minh</b> |              |                    |                            |               |                                     |
| 1   | Núi Gôi      | Km100+808          | QL10                       | 70            |                                     |
| 2   | Đông 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 Phở      | 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           |                                     |
| <b>Tổng</b>   |              |                    |                            | <b>6.340</b>  |                                     |

**Phụ lục số 10**  
**Bảng kê số lượng đầu máy, toa xe hết niên hạn sử dụng đến năm 2050**  
*(Kèm theo Báo cáo tổng kết 05 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  |              | <b>258</b> |              | <b>980</b> |              | <b>4318</b> |
| 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            | <b>20</b>  | 0            | <b>158</b> | 299          | <b>1292</b> |

*Nguồn: Tổng công ty ĐSVN*

**Phụ lục số 11**  
**Kinh nghiệm Quốc tế trong hoạt động đường sắt**  
*(Kèm theo Báo cáo tổng kết 05 năm thi hành Luật Đường sắt)*

**1. Về mô hình quản lý, đầu tư, khai thác, bảo trì KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư**

**1.1. Đường sắt Tây Ban Nha**

Nhà nước là chủ sở hữu kết cấu hạ tầng đường sắt, quản lý toàn bộ công tác đầu tư, quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trong đó bao gồm cả đường sắt tốc độ cao.

- Bộ GTVT và Đô thị: là cơ quan xây dựng các chính sách cho đường sắt, bao gồm các quy định, quy hoạch và các dịch vụ công ích.

- Ba đơn vị độc lập gồm (1) Cơ quan An toàn Đường sắt Nhà nước (NSA) - trực thuộc Bộ GTVT chịu trách nhiệm cấp chứng nhận an toàn và giấy phép hoạt động cho các công ty vận tải đường sắt, (2) Ủy ban phân tích tai nạn đường sắt – Trực thuộc Bộ GTVT và (3) Ủy ban quốc gia về Thị trường và Cạnh tranh (CNMC) (đơn vị độc lập) chịu trách nhiệm giám sát, điều phối và xử lý các xung đột nhằm thúc đẩy cạnh tranh.

- Có hai doanh nghiệp nhà nước trực thuộc Bộ GTVT là ADIF và RENFE lần lượt thực hiện chức năng quản lý kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt Tây Ban Nha<sup>53</sup>.

Việc tổ chức tách đơn vị quản lý đầu tư, duy tu bảo trì kết cấu hạ tầng với đơn vị kinh doanh vận tải tạo sự độc lập, giám sát lẫn nhau để phát huy tối đa khả năng của mỗi đơn vị. Đặc biệt theo quy định của EU, các doanh nghiệp vận tải Tây Ban Nha sẽ phải cạnh tranh với doanh nghiệp vận tải của các quốc gia châu Âu khác.

**1.2. Đường sắt Đức**

Chính quyền liên bang chịu trách nhiệm cung cấp nguồn vốn đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt liên bang (cho đầu tư nâng cấp, mở rộng kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có, cũng như xây dựng mới kết cấu hạ tầng, không bao gồm đầu máy, toa xe); chịu trách nhiệm về xây dựng khuôn khổ pháp luật của Đức, tuân thủ khuôn khổ pháp luật của Ủy ban Châu Âu, cơ cấu tổ chức tập đoàn quốc gia Đức (DB).

Chính quyền các bang (16 bang) chịu trách nhiệm về tổ chức đầu tư, vận tải hành khách đường sắt địa phương và khu vực (ngoài mạng đường sắt do DB quản lý), áp dụng nguyên tắc phân quyền, kinh phí đầu tư vẫn thuộc về chính quyền liên bang.

---

<sup>53</sup>Năm 1941 RENFE được thành lập trên cơ sở quốc hữu hóa đường sắt Tây Ban Nha. Đến năm 2005, RENFE được tách làm hai đơn vị gồm: Renfe Operadora (Đơn vị vận hành đường sắt) và ADIF (Đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt). Tập đoàn Renfe-Operadora thuộc sở hữu nhà nước, cung cấp dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa; ADIF là đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, thuộc sở hữu nhà nước

Để giám sát hoạt động của đường sắt có 02 cơ quan gồm: (i) Cơ quan mạng lưới liên bang (BnetzA) chịu trách nhiệm đưa ra các quy định, giám sát, đảm bảo tiếp cận không phân biệt đối xử giữa các công ty vận tải tư nhân và công ty thuộc DB; kiểm tra thông tin công bố mạng đường sắt và dịch vụ; rà soát số lượng và cơ cấu phí sử dụng kết cấu hạ tầng; và (ii) Cơ quan đường sắt liên bang (EBA) trực thuộc Bộ GTVT chịu trách nhiệm giám sát điều kiện năng lực, cấp phép tham gia kinh doanh cho các công ty vận tải, công ty đầu tư đầu máy, toa xe.

Tập đoàn đường sắt quốc gia Đức (DB) hoạt động theo mô hình Công ty mẹ 100% vốn nhà nước nắm giữ, chịu trách nhiệm quản lý, bảo trì, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia và kinh doanh vận tải. Tương tự các nhà khai thác đường sắt khác, DB phải trả phí khai thác hạ tầng đường sắt Đức. DB sử dụng vốn nhà nước, các nguồn thu từ cho thuê hạ tầng đường sắt, khai thác thương mại các nhà ga và các nguồn thu liên quan khác để duy tu bảo dưỡng và đầu tư.

- DB ban hành các quy định chung đảm bảo sự minh bạch và công bằng trong khai thác đối với tất cả các nhà khai thác trong và ngoài nước. Hàng năm, DB xây dựng biểu đồ tổng thể và lên kế hoạch khai thác hệ thống đường sắt tốc độ cao, thông báo cho tất cả các nhà khai thác để đăng ký lịch chạy tàu.

- Cơ cấu hoạt động hiện nay của DB được phân chia theo 5 lĩnh vực trong đó DB Netz chịu trách nhiệm quản lý, bảo trì, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong đó có đường sắt tốc độ cao, quản lý kinh doanh các nhà ga và quản lý năng lượng điện cho chạy tàu. DB có các công ty con kinh doanh vận tải đường dài, kinh doanh vận tải khu vực, kinh doanh vận tải hàng hóa, cung cấp dịch vụ logistics, kinh doanh vận tải xe bus.

### ***1.3. 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).

#### **1.4. 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 và 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.

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.

#### **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 Trung Quốc**

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 chờ 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.

### **1.7. 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 (JRTT 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 JRRT thì các công ty JR khai thác và bảo dưỡng KCHT ĐS, điều hành khai thác vận tải, chỉ khác là phải trả phí cho JRRT.

### **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 **KCHTĐS** cao tốc cao hơn so với chi phí sử dụng **KCHTĐS** 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, đèn-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 **KCHTĐS** quốc gia ký với KRNA.

## **2. Về huy động vốn đầu tư KCHTĐS theo hình thức PPP**

### **2.1. Đường sắt Tây Ban Nha**

Bộ GTVT Tây Ban Nha cho biết, Chính phủ nước này đã xây dựng các khung pháp lý để đầu tư theo phương thức PPP nhưng hầu hết các dự án chỉ áp dụng hình thức đầu tư công và chưa có ý định áp dụng phương thức PPP trong tương lai gần. Theo thông tin trao đổi với ADIF đoạn tuyến nối Tây Ban Nha với Pháp là dự án duy nhất áp dụng thử nghiệm đầu tư theo phương thức PPP nhưng không thành công, Chính phủ đã tiếp nhận lại và chuyển sang đầu tư công.

### **2.2. Đường sắt Đức**

Chính phủ Đức đã xây dựng các khung pháp lý để đầu tư theo phương thức PPP, tuy nhiên đến nay cũng chưa áp dụng đối với các dự án đường sắt.

### **2.3. Đường sắt Trung Quốc**

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.

## **2.4. Đường sắt Đài Loan**

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.

## **2.5. Đường sắt 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 infrastructure – 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 (Infrastructure Credit Guarantee Fund) và Quỹ công trình kết cấu hạ tầng (Infrastructure 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. Về quản lý, vận dụng đầu máy toa xe**

#### **3.1. Đường sắt Anh (British Rail - BR)**

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.

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.

#### **3.2. Đường sắt Pháp**

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. 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.

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.

### **3.3. Đường sắt Trung Quốc (CR)**

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 được nhà nước ủy quyền và công ty mà nhà nước là cổ đông không chế, 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.

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. **3.4. Đường sắt Nhật Bản**

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). 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.

### **3.5. Đường sắt Hàn Quốc (KORAIL)**

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 GTVT 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. Đường sắt tốc độ cao**

### **4.1. Đường sắt Tây Ban Nha**

- Về mạng lưới đường sắt: Tây Ban Nha là quốc gia có hệ thống đường sắt phát triển, trong đó toàn bộ hệ thống đường sắt truyền thống có nhiều khổ đường đều đang được tiếp tục sử dụng để khai thác hỗn hợp giữa tàu khách và tàu hàng, đường sắt tốc độ cao để khai thác riêng hành khách đứng đầu Châu Âu và thứ hai trên thế giới (mật độ 32,1km/1000 km<sup>2</sup>).

- Việc lựa chọn phương pháp khai thác (chạy chung khách và hàng hay chạy riêng khách): Tây Ban Nha hằng năm đón nhận một lượng lớn khách du lịch và có nhu cầu kết nối nhanh giữa thủ đô Madrid với các trung tâm khác nên đã lựa chọn phương án chạy riêng khách là chủ yếu, hàng hóa do hệ thống đường sắt hiện hữu đảm nhận.

- Về mô hình đầu tư: Tây Ban Nha đầu tư kết cấu hạ tầng từ nguồn vốn ngân sách; doanh nghiệp vận tải tự đầu tư phương tiện, thiết bị và thuê kết cấu hạ tầng để kinh doanh vận tải. Chưa có dự án đầu tư theo hình thức PPP vì các lợi ích đường sắt mang lại cho cả nền kinh tế nhưng nguồn thu từ chính dự án không thể hoàn vốn; Tây Ban Nha có một dự án dài khoảng 40 km nhưng sau đó

thất bại nên đã quốc hữu hóa. Đối với mô hình TOD là giải pháp áp dụng cho quy hoạch để tối ưu nhu cầu đi lại nhưng không phải mô hình đầu tư và không áp dụng.

- Về công nghệ: Tây Ban Nha đã sử dụng công nghệ nước ngoài cho tuyến đường sắt đầu tiên (phần phương tiện của Pháp, thông tin tín hiệu của Đức; khung tiêu chuẩn, kỹ thuật của Châu Âu). Sau 10 năm, Tây Ban Nha đã làm chủ công nghệ đường sắt tốc độ cao và đến nay đã xuất khẩu, chuyển giao sang nhiều nước.

- Các doanh nghiệp đầu tư, quản lý vận hành, bảo trì đều là doanh nghiệp nhà nước trực thuộc Bộ GTVT. Doanh nghiệp vận tải có một công ty nhà nước và một số công ty tư nhân và các doanh nghiệp vận tải của các quốc gia châu Âu cùng khai thác và trả phí hạ tầng. Chi phí vận hành, bảo trì hệ thống đường sắt đều có hỗ trợ từ **NSNN**.

#### **4.2. Đường sắt Đức**

- Về mạng lưới đường sắt: Đức có mạng lưới đường sắt tiêu chuẩn khổ 1.435 rất phát triển, phương án phát triển đường sắt tốc độ cao của Đức chủ yếu là nâng cấp trên hệ thống đường sắt hiện hữu, việc xây dựng tuyến mới ít được xem xét do diện tích không lớn và mật độ đường sắt hiện hữu dày đặc (93km/1.000km<sup>2</sup>). Do đó cả đường sắt truyền thống và đường sắt tốc độ cao đều sử dụng để khai thác hỗn hợp giữa tàu khách và tàu hàng nhằm tối ưu hóa biểu đồ chạy tàu và khai thác tối đa hạ tầng hiện có (vận tốc khai thác trung bình 160km/h đối với tàu khách và 120km/h đối với tàu hàng).

- Việc lựa chọn phương khai thác (chạy chung khách và hàng hay chạy riêng khách): Đức có mật độ đường sắt dày đặc, diện tích không rộng nên đa số tuyến đường sắt tốc độ cao nâng cấp từ các tuyến hiện hữu và chạy chung khách hàng, chỉ có một tuyến khai thác riêng tàu khách. Cục Đường sắt Đức cho rằng, trên một hành lang nên có nhiều hơn một giải pháp để có phương án thay thế khi cần và việc khai thác với tốc độ cao hơn sẽ tốn nhiều năng lượng hơn, dẫn đến chi phí sẽ cao hơn.

- Về mô hình đầu tư: Đức đầu tư kết cấu hạ tầng từ nguồn vốn ngân sách; doanh nghiệp vận tải tự đầu tư phương tiện, thiết bị và thuê kết cấu hạ tầng để kinh doanh vận tải. Chưa có dự án đầu tư theo hình thức PPP vì các lợi ích đường sắt mang lại cho cả nền kinh tế nhưng nguồn thu từ chính dự án không thể hoàn vốn. Đức quy hoạch các thành phố quanh các nhà ga để khai thác quỹ đất và phát triển độc lập với dự án đường sắt. Mô hình TOD là giải pháp áp dụng cho quy hoạch để tối ưu nhu cầu đi lại nhưng không phải mô hình đầu tư và không áp dụng.

- Về công nghệ: Đức thuộc nhóm các nước đã tự nghiên cứu, phát triển đường sắt tốc độ cao. Công nghệ đoàn tàu, hệ thống điều khiển, hạ tầng của đường sắt Đức đều tiếp cận theo hướng mở, các loại tàu có thể chạy liên thông giữa các nước trong cộng đồng Châu Âu, cho phép tất cả các nhà cung cấp từ nhiều quốc gia đều có cơ hội cung cấp đảm bảo cạnh tranh trong thực hiện đầu tư cũng như bảo trì.

- Các doanh nghiệp đầu tư, quản lý vận hành, bảo trì đều là doanh nghiệp nhà nước trực thuộc Bộ GTVT. Doanh nghiệp vận tải có một công ty nhà nước và một số công ty tư nhân và các doanh nghiệp vận tải của các quốc gia châu Âu cùng khai thác và trả phí hạ tầng. Chi phí vận hành, bảo trì hệ thống đường sắt đều có hỗ trợ từ ngân sách nhà nước.

### **4.3. Đường sắt Pháp**

Sự phát triển mạng lưới ĐSTĐC được tiến hành chủ yếu phục vụ các hành lang có đủ khối lượng vận tải, nối các thành phố có quy mô lớn đáng kể. Chính sách của Pháp chỉ đầu tư vào những tuyến đường có thể mang lại lợi ích xã hội.

Hiện nay, mạng lưới ĐSTĐC của Pháp có chiều dài tổng cộng 962 dặm. Các nhu cầu đi lại, tiết kiệm thời gian và chi phí xây dựng đều được cân nhắc kỹ lưỡng trong các dự án của Pháp. Pháp quyết định chỉ xây dựng một mạng lưới mới tách biệt dọc theo những tuyến quá tải, và sử dụng cùng với các định vụ đường sắt truyền thống ở những tuyến ít đông đúc và để kết nối với những thành phố lớn khi chi phí xây dựng và sung công có nguy cơ quá cao. Trái ngược với Nhật Bản, Pháp có một hệ thống hạ tầng ĐSTĐC hỗn hợp, tỷ lệ ĐSTĐC chuyên biệt hiện tại của Pháp trên tổng mạng lưới chỉ là 36%, phục vụ đi lại cho trên 100 triệu hành khách. Tuy nhiên, ngay cả với một hệ thống như vậy, vận tốc thương mại của ĐSTĐC ở Pháp dao động trong khoảng 240-320km/giờ, nhưng đạt mức thấp hơn ở mạng lưới thường là 200km/giờ. Xét chung, ĐSTĐC đã làm tăng tốc độ trung bình lên 80%.

Pháp có một chính sách hấp dẫn đã được triển khai ở cấp địa phương liên quan đến việc phát triển và cải tiến các dịch vụ đường sắt địa phương phục vụ cho các đầu mối có các nhà ga ĐSTĐC sao cho những lợi ích có thể được lan tỏa rộng rãi và khả năng tiếp cận chung được tăng lên. Chiến lược này đã làm gia tăng đáng kể tải trọng của mạng lưới ĐSTĐC so với dự tính. Các tuyến đường TGV của Pháp chủ yếu được đầu tư theo khả năng sinh lợi của chúng, với tỷ suất lợi nhuận tài chính và xã hội dự tính đạt tối thiểu 12%. Cuối cùng, cũng như ở Nhật Bản, ĐSTĐC đã thúc đẩy sự tập trung hóa các hoạt động dịch vụ kinh tế ở các đầu mối lớn và tạo thuận lợi cho các chuyến công tác phục vụ công việc trong nội bộ tổ chức. Những chuyến đi công tác xuất phát từ Paris tăng 21%, còn những chuyến đến Paris tăng 156%. Ngược lại, tác động của chúng lên các hoạt động công nghiệp nói chung không nhiều. Tác động của ĐSTĐC đến các quyết định địa điểm kinh doanh trong khu vực dịch vụ cũng không đáng kể.

### **4.4. Đường sắt Trung Quốc**

Đặc điểm của tuyến đường sắt cao tốc Trung Quốc là dịch vụ chạy tàu với tốc độ bằng hoặc lớn hơn 200km/h và được chia thành hai nhóm theo tốc độ tàu, nhóm 1 là từ 200-250km/giờ và nhóm 2 là 300-350km/giờ. Nhóm thứ hai là nhóm tàu cao tốc đứng đầu thế giới. Theo kế hoạch dài hạn, các tuyến đường sắt tàu chạy với vận tốc 200-250km có thể được nâng cấp tối đa lên vận tốc 300km/giờ.

Tác động đến lĩnh vực bất động sản: Đường sắt cao tốc sẽ đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế và tăng nhu cầu về bất động sản ở các thành phố và khu vực có đường sắt đi qua. Mạng lưới vận chuyển quy mô lớn này có ý nghĩa quan trọng đối với Trung Quốc do đặc điểm địa hình nhiều hướng, đông dân và mất cân bằng kinh tế đáng kể giữa các vùng khác nhau. Việc xây dựng 8 tuyến chở khách (PDL) - gồm 4 tuyến Bắc-Nam và 4 tuyến Đông-Tây sẽ giúp thúc đẩy các hoạt động kinh tế ở miền trung và miền Tây Trung Quốc, mang lại những lợi ích kinh tế đáng kể cho các khu vực và về lâu dài sẽ thu hẹp khoảng cách phát triển chênh lệch giữa các thành phố sâu trong nội địa và các thành phố duyên hải. Khi các điều kiện sống được cải thiện, chắc chắn đầu tư bất động sản sẽ tăng lên ở các thành phố hạng 2 và 3 dọc theo tuyến đường sắt cao tốc.

Trung Quốc dẫn đầu về công nghệ đường sắt: Hệ thống đường sắt sẽ làm thay đổi các mối quan hệ quốc tế của Trung Quốc, bằng việc xây dựng hệ thống đường sắt rất cần thiết nối với các nước lân cận và xa hơn nữa là các vùng đất nằm ở ranh giới Á - Âu.

Trung Quốc nỗ lực thúc đẩy hợp tác quốc tế. Đại diện của hơn 100 nước đã chứng kiến tuyến đường sắt cao tốc Bắc Kinh - Thiên Tân dài 120km bắt đầu khai thác từ tháng 8/2008 với tốc độ tàu đạt 350km/giờ. Trung Quốc mong muốn phát triển các thành phố quy mô trung bình trên cả nước, nhằm giảm áp lực di dân đến các thành phố lớn. Các hành lang tàu cao tốc sẽ được tích hợp vào các hệ thống tàu đường ray nhẹ (LRT) đang mở rộng nhanh chóng xung quanh các thành phố lớn. Trung Quốc sẽ xây dựng các “vòng tròn giao thông” để giảm thời gian đi lại giữa các thành phố trung tâm như Thượng Hải, Trịnh Châu, Vũ Hán và các thành phố xung quanh chỉ còn 30-60 phút.

#### **4.5. Đường sắt Nhật Bản**

Nhật Bản là quốc gia đi tiên phong trong việc xây dựng ĐSTĐC. Tuyến đường đầu tiên trong mạng lưới của Nhật Bản nối Tokyo với Osaka được đưa vào sử dụng năm 1964. Mục tiêu của các nhà lập kế hoạch ban đầu là giảm thời gian đi lại giữa 2 thành phố này (cách nhau khoảng 560 km) xuống còn 3 giờ đồng hồ. Động lực chính của chính sách là thúc đẩy nhu cầu di chuyển trong hành lang này do kinh tế đã tăng trưởng nhanh chóng sau Chiến tranh Thế giới thứ 2.

Cấu trúc vùng của Nhật Bản, với các trung tâm đô thị lớn nằm cách nhau vài trăm dặm với nhu cầu đi lại cao, tạo điều kiện cho phát triển ĐSTĐC.

Mặc dù hệ thống được thiết kế để chuyên chở cả hành khách và hàng hóa, nhưng nhu cầu vận tải hành khách rất lớn và những yêu cầu bảo dưỡng, chủ yếu tiến hành vào ban đêm, đã ưu tiên cho vận tải hành khách. Ngoài ra, việc tách khỏi dịch vụ vận tải đường sắt thông thường cho phép ĐSTĐC tránh được các vấn đề xuất phát từ các dịch vụ đường sắt thông thường.

Các thành phố có nhà ga ĐSTĐC đạt tốc độ tăng trưởng trung bình là 1,6%, trong khi những thành phố không có dịch vụ này chỉ tăng khoảng 1%. Các nhà nghiên cứu phát hiện ra rằng các nhà ga ĐSTĐC đã tạo ra các tác động dân



số biên, và những tác động này biểu hiện rõ hơn ở các thành phố có ngành công nghiệp trao đổi thông tin, giáo dục bậc cao và đường cao tốc. Tại các thành phố có nhà ga ĐSTĐC, tăng trưởng việc làm trong các ngành bán lẻ, công nghiệp, xây dựng và bán buôn cao hơn từ 16 đến 34% và giá trị đất đai tăng tới 67% so với những nơi khác.

#### **4.6. Đường sắt Hàn Quốc**

Cơ quan chuyên trách xây dựng đường sắt cao tốc Hàn Quốc (Korean High Speed Rail Construction Authority - KHRC) đã lựa chọn công nghệ TGV (Pháp) để hiện đại hóa hệ thống đường sắt và đã ký kết một hợp đồng với ALSTOM và Eukorail để thành lập liên doanh cung cấp một mạng lưới tàu cao tốc nối giữa 2 thành phố Seoul và Busan gồm 46 tàu Korea Train eXpress (KTX), hệ thống điều khiển giao thông, các dịch vụ dây chuyền và bảo trì. Hai nhà đồng quản lý dự án ALSTOM và Eukorail chịu trách nhiệm thiết kế, kỹ thuật, chế tạo, lắp đặt và thử nghiệm vận hành hệ thống lõi. Eukorail là một chi nhánh của ALSTOM tại Hàn Quốc, được thành lập năm 1994 để quản lý các công ty liên doanh Pháp - Hàn Quốc trong dự án xây dựng đường sắt, tích hợp với công nghệ TGV.

Từ khi bắt đầu triển khai, dự án ĐSTĐC Hàn Quốc đã thu được những kết quả đáng khích lệ: thiết lập được tinh thần đồng đội đích thực, đầy nhiệt huyết, và hợp nhất được nhiều hoạt động đơn lẻ thành một đội dự án duy nhất. ALSTOM và chi nhánh tại Hàn Quốc đã phối hợp hoạch định chiến lược để đưa ra phương án tổ chức đội ngũ hiệu quả, có khả năng làm việc thông suốt trong một môi trường phức tạp và đa sắc tộc. Nhờ đó, một đội ngũ tổ chức chặt chẽ, không theo lối tiếp cận tạm thời đã hình thành, cùng với các tuyên liên lạc nhanh chóng, tức thời giữa Hàn Quốc và Châu Âu.

Chuyển giao công nghệ: Năm 2002, nối tiếp sự chuyển giao công nghệ của ALSTOM, các nhà chế tạo Hàn Quốc đã chính thức khai trương tàu KTX được nội địa hóa đầu tiên. Phạm vi chuyển giao công nghệ mà ALSTOM cung cấp cho Hàn Quốc, hiện giờ đã được hoàn tất, gồm có toa xe, chế tạo hệ điều khiển giao thông và móc xích; gồm việc chuyển giao các tài liệu, tập huấn kỹ thuật và hỗ trợ cho các kỹ sư Hàn Quốc. Tại Pháp, công tác tập huấn được tiến hành từ khâu lập bản vẽ chi tiết, thiết kế, chế tạo các bộ phận, chi tiết máy quan trọng, thử nghiệm và đánh giá chất lượng. Ngoài ra, chuyển giao công nghệ còn bao gồm việc hỗ trợ kỹ thuật từ phía Pháp cho các công ty vận tải Hàn Quốc trong các khâu lên kế hoạch, thành lập cơ sở sản xuất, chế tạo các bộ phận, chi tiết máy, lắp ráp và thử nghiệm. Từ tháng 10/1998, 36/46 tàu đã được sản xuất tại Hàn Quốc với sự hỗ trợ và tập huấn kỹ thuật của các kỹ sư người Pháp. Toàn bộ đều đã qua vận hành thử nghiệm trên hệ thống đường ray cao tốc của Hàn Quốc dưới sự giám sát của ALSTOM và Eukorail và đã được cơ quan KHRC thông qua.

Chuyển giao kiến thức và thực hành: Chuyển giao công nghệ bắt đầu từ chuyển giao và cập nhật chính xác 350.000 tài liệu về tàu cao tốc: bản vẽ thiết

kế, bản vẽ kỹ thuật, tài liệu chế tạo, các thủ tục thực hành, tài liệu kinh doanh và tài liệu tập huấn kỹ thuật. Giai đoạn kế tiếp là tập huấn kỹ thuật cho các kỹ sư Hàn Quốc: hơn 1200 kỹ sư đã tham gia khóa đào tạo tại các văn phòng và nhà máy của ALSTOM tại Châu Âu. Hơn 1000 kỹ sư Pháp đã tham gia hỗ trợ sản xuất tại Hàn Quốc. Tổng thể, quá trình thực hiện dự án diễn ra tại 12 nhà máy sản xuất tại châu Âu và 13 cơ sở tại Hàn Quốc.

Đầu máy xe lửa: kỷ lục mới của ngành đường sắt: Nhờ ứng dụng công nghệ tàu cao tốc, Hàn Quốc đã theo kịp 8 quốc gia Âu châu nơi có hơn 500 tàu cao tốc Alstom (sản xuất bởi Alstom) hoạt động mỗi ngày. Tàu cao tốc KTX của Hàn Quốc là thành viên mới nhất trong gia đình tàu cao tốc sản xuất theo công nghệ tàu cao tốc của Pháp do Công ty đường sắt quốc gia Pháp phát triển. Tàu KTX gần giống với người anh em “Eurostar” - tàu chạy tuyến PariLondon trong hơn 3 giờ đồng hồ. Các chuyên gia về giao thông dự đoán tàu KTX sẽ giành được 40% khách của ngành giao thông đường bộ và 60% khách của ngành giao thông hàng không nối 2 đảo Seoul và Pusan.

Tín hiệu: là một yếu tố then chốt của hệ thống đường sắt nhằm đảm bảo tính an toàn và hiệu quả trong giao thông. Phối hợp cùng với Pháp (tập đoàn CSEE) và Hàn Quốc (LGIS, SAMSUNG), tập đoàn công nghiệp ALSTOM đã chứng minh được sản phẩm tàu cao tốc của họ đảm bảo được yếu tố thiết yếu này. Hệ thống CTC do ALSTOM và các đối tác Hàn Quốc phối hợp cung cấp đảm bảo được việc quản lý tổng thể và giám sát giao thông trên tuyến đường sắt cao tốc theo 2 phương thức tự động hoá hoặc điều khiển bằng tay. Hệ thống CTC được nối với hệ thống khoá liên động do ALSTOM cung cấp nhằm đảm bảo kiểm soát an toàn và định hướng đường tàu, hệ thống máy và đèn tín hiệu chính được bố trí dọc theo toàn tuyến; cũng như hệ thống Kiểm soát tàu tự động (ATC) do các đối tác người Pháp và Hàn Quốc cung cấp, được thiết kế để truyền tốc độ tối đa cho phép đến buồng lái mà vẫn đảm bảo độ an toàn, và giám sát an ninh tốc độ và vị trí của tàu mọi lúc trong khi vận hành. Ba tiểu hệ thống này kết hợp với nhau tạo thành Hệ thống Điều khiển Tốc độ Tàu cao tốc (High Speed Train Control System) giúp đảm bảo độ an toàn cao nhất cho hành khách.

Công tác giám định cơ sở hạ tầng đường sắt cao tốc của ALSTOM đóng một vai trò quan trọng trong việc xây dựng hệ thống đường ray cao tốc trên cao. Hệ thống cáp cao tốc trên cao chạy dọc theo 477 km đường ray đơn (133 km đường lộ thiên, 163 km đường hầm và 181 km đường cầu cạn).

ALSTOM vẫn duy trì giám sát công tác bảo trì hệ thống đường ray cao tốc Hàn Quốc cho đến năm 2006. Trong khuôn khổ liên kết cung cấp dịch vụ, ALSTOM còn chịu trách nhiệm lập kế hoạch bảo dưỡng, tập huấn và giám sát, trong đó mọi hoạt động và tổ chức cần thiết cho việc duy trì hoạt động của hệ thống phải được mô tả chi tiết trong kế hoạch bảo dưỡng. Báo cáo tổng kết bảo trì (622 báo cáo) tập trung chủ yếu vào hoạt động và công tác bảo dưỡng của từng hệ thống và các tiểu hệ thống (giàn tàu, hệ thống cáp nối và điều khiển tàu). Tập huấn vận hành và bảo dưỡng tàu cao tốc bắt đầu tại Pháp sau khi hợp đồng được kí kết (9/1999) và kết thúc tại Hàn Quốc. Công tác tập huấn cho đội ngũ

nhân viên lái yêu cầu phải có mô hình tàu do ALSTOM phát triển và cung cấp phục vụ riêng cho dự án.

ALSTOM giám sát công tác bảo trì ngay khi giao lại toàn bộ hệ thống hoàn chỉnh cho bên Hàn Quốc và tiếp tục duy trì hoạt động 2 năm kế tiếp sau khi cơ quan thuế vụ được thành lập (giai đoạn 2000-2006). Đội ngũ giám sát viên bảo trì gồm 130 người, được trang bị đầy đủ kỹ năng và chuyên môn trong nhiều lĩnh vực khác nhau.

## NGUỒN TÀI LIỆU THAM KHẢO

- 1 [http://ac.els-cdn.com/S2352146516303544/1-s2.0-S2352146516303544-main.pdf?\\_tid=f76b32e2-81e6-11e6-992900000aab0f6c&acdnat=1474674147\\_2d8edb88b4aea1c2cf638b14da6e7538](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](https://www.jstage.jst.go.jp/article/easts/10/0/10_392/_article)
- 5 [https://en.wikipedia.org/wiki/First\\_Railway\\_Directive](https://en.wikipedia.org/wiki/First_Railway_Directive)
- 6 [http://www.econ.kyoto-u.ac.jp/~ida/3Kenkyuu/4ouyoumicro/2010ouyoumicro/110127mi\\_zutani.pdf](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](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](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](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](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](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](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, 38<sup>th</sup> ASEAN Railways CEOs' Conference
- 38 Số liệu do KORAIL cung cấp cho Ban HTQT&KHCHN ngày 17/5/2017
- 39 Status & Development, 39<sup>th</sup> 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, 41<sup>st</sup> ASEAN Railways CEOs' Conference.
- 44 Status & Development, 42<sup>nd</sup> 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](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/ata glance/facts\\_figures-7537726](https://www.deutschebahn.com/en/group/ata glance/facts_figures-7537726)
- 52 [http://aseanrailways.org/?page\\_id=611](http://aseanrailways.org/?page_id=611)
- 53 <https://www.shinkansentrains.com/japanese-railway.html>
- 54 Kinh nghiệm thế giới về xây dựng đường sắt tốc độ cao: Bài học chuyên giao công nghệ, đánh giá hiệu quả công nghệ; chi phí, tác động môi trường