

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
			đường sắt đô thị
16	Thông tư	Số: 32/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018	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: 15/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023	Quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt (thay thế 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 ngày 15/5/2018)
18	Thông tư	Số: 06/2019/TT-BGTVT ngày 31/01/2021	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 ngày 08/02/2021	Quy định về quản lý, bảo trì KCHTĐS quốc gia
20	Thông tư	Số: 11/2021/TT-BGTVT ngày 21/5/2021	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.
		Số: 25/2023/TT-BGTVT ngày 15/9/2023	sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 11/2021/TT-BGTVT ngày 21/5/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn phương pháp định giá dịch vụ sự nghiệp công trong lĩnh vực quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thực hiện theo phương thức đặt hàng sử dụng ngân sách nhà nước chi thường xuyên
21	Thông tư	Số: 17/2021/TT-BGTVT ngày 25/8/2021	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 ngày 04/5/2018	Quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu
23	Thông tư	Số: 32/2018/TT-BCA ngày 08/10/2018	Thông tư quy định trình tự, nội dung kiểm tra, kiểm soát và xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường sắt của lực lượng Cảnh sát giao thông

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
24	Thông tư	Số: 34/2018/TT-BCA ngày 15/10/2018	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 số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)

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 thủ tục hành chính (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 2017 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 số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)

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

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
1	2018	QCVN 06:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt	
2	2018	QCVN 08:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt	
3	2019	QCVN 104: 2019/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống thiết bị đường ngang cảnh báo tự động.	Ngưng hiệu lực QCVN
4	2023	QCVN 15:2023/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 trong quá trình khai thác sử dụng	Thay thế QCVN 15:2018/BGTVT
5	2023	QCVN 18:2023/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành khi sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu	Thay thế QCVN 18:2018/BGTVT
6	2018	QCVN 08:2018/BXD	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình tàu điện ngầm.	

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

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

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

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
23	2021	TCVN 13422:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống đường sắt đô thị tự động (AUGT) – Các yêu cầu an toàn	
24	2021	TCVN 13423:2021	Ứng dụng đường sắt – Phương tiện đường sắt – Các biện pháp bảo vệ liên quan đến các nguy hiểm về điện	
25	2021	TCVN 13424:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống lắp đặt cố định – Hệ thống lưu trữ năng lượng cố định đối với các hệ thống điện kéo một chiều	
26	2021	TCVN 13425:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống lắp đặt cố định – Điện kéo – Các yêu cầu cụ thể đối với thiết bị cách điện composite sử dụng trong hệ thống đường dây điện tiếp xúc trên cao	
27	2021	TCVN 13426:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống lắp đặt cố định – Các yêu cầu đối với việc thẩm định các công cụ mô phỏng được sử dụng để thiết kế hệ thống cung cấp điện kéo	
28	2021	TCVN 13427:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống lắp đặt cố định – Máy biến áp điện kéo	
29	2021	TCVN 13428:2021	Ứng dụng đường sắt – Hệ thống gom điện – Các yêu cầu và thẩm định phép đo tương tác động lực giữa cân 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	
40	2022	TCVN 13594-4:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 4: Phân tích và đánh giá kết cấu	

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

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

Phụ lục số 04
Tài sản KCHTĐS quốc gia trực tiếp liên quan đến chạy tàu
(Kèm theo Báo cáo số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)

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

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

(Nguồn: Tổng công ty ĐSVN)

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

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

(Nguồn: Tổng công ty ĐSVN)

Phụ lục số 05. Đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt
(Kèm theo Báo cáo số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)

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	
2023	Đầu máy	01	92	13	
	Toa xe	44	03	01	
	Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	02	0	0	
	Tổng cộng	621	977	113	

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	2022	2023
1	Công ty TNHH MTV Apatit VN	01	0	0	16	9	0
2	Công ty Gang thép Thái Nguyên	0	0	0	0	0	0
3	Công ty than Núi Hồng	5	0	0	0	0	0
4	Công ty kho vận Đá Bạc	0	0	35	0	25	1
5	Công ty tuyển than Cửa Ông	0	0	49	0	0	0
	Tổng cộng	06	0	84	16	34	1

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

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

Phụ lục số 06

Thống kê số lượng, sản lượng hành khách, hàng hóa giai đoạn 2018 -2023
(Kèm theo Báo cáo số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)

Nội dung	Đơn vị	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Số lượng hành khách đi tàu-Hành khách	triệu khách/năm	8,69	8,04	3,70	1.38	4.45	5.795
Thị phần hành khách sử dụng phương tiện đường sắt so với toàn ngành GTVT	%	0,20	0,17	0,10	-	-	-
Sản lượng hành khách bằng đường sắt-HK.Km	triệu HKKm/năm	3.542	3.154	1.509	639,8	1.598	2.109
Thị phần sản lượng hành khách so với toàn ngành	%	1,71%	1,36%	0,97%	-	-	-
Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt-Tấn	triệu tấn/năm	5,72	5,20	5,22	5.69	5.66	4.377
Thị phần khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt so với toàn ngành GTVT	%	1,48%	1,28%	1,34%	-	-	-
Sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt - T.Km	triệu TKm/năm	4.039	3.739	3.818	4.099	4.546	3.833
Thị phần sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt so với toàn ngành GTVT	%	0,37	0,31	0,32	-	-	-

(Nguồn: Tổng cục thống kê Việt Nam: 2018-2022; Tổng công ty ĐSVN: 2023)

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

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

(Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)

Thống kê năng lực vận tải trên các tuyến đường sắt

Stt	Tuyến/Khu đoạn	Tổng số (đôi)	Tàu khách (đôi)	Tàu hàng nhanh (đôi)	Tàu hàng khu đoạn (đôi)
I	TUYẾN HN-TP.HCM				
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
II	HÀ NỘI-HẢI PHÒNG	25,2	5,0	0,0	20,2
III	TUYẾN HÀ NỘI - LÀO CAI				
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
IV	TUYẾN HÀ NỘI - ĐỒNG ĐĂNG				
1	HÀ NỘI -KÉP	22,5	3	0	19,5
2	KÉP-ĐỒNG ĐĂNG	14,6	2	0	12,6
V	KÉP-CÁI LÂN	13,4	1	0	12,4
VI	HÀ NỘI-QUÁN TRIỀU	17,9	1	1	16,9

(Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)

Phụ lục số 07
Danh mục các Luật liên quan đến Luật Đường sắt 2017
(Kèm theo Báo cáo số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)

TT	Tên văn bản được rà soát	Các quy định điều chỉnh đến hoạt động đường sắt	Kiến nghị phương án xử lý
I	CÁC VĂN BẢN LIÊN QUAN CÓ ĐIỀU KHOẢN CỤ THỂ ĐIỀU CHỈNH HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG SẮT		
1	Bộ Luật Lao động năm 2019	Khoản 2 Điều 169 Bộ luật Lao động 2019 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”.	Đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu điều chỉnh tuổi lái tàu để phù hợp với pháp luật về lao động
2	Bộ Luật Dân sự năm 2015	<p>- Điều 522. Hợp đồng vận chuyển hành khách Hợp đồng vận chuyển hành khách là sự thỏa thuận giữa các bên, theo đó bên vận chuyển chuyên chở hành khách, hành lý đến địa điểm đã định theo thỏa thuận, hành khách phải thanh toán cước phí vận chuyển.</p> <p>- Điều 523. Hình thức hợp đồng vận chuyển hành khách 1. Hợp đồng vận chuyển hành khách có thể được lập thành văn bản, bằng lời nói hoặc được xác lập bằng hành vi cụ thể. 2. Vé là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng vận chuyển hành khách giữa các bên.</p> <p>- Điều 530. Hợp đồng vận chuyển tài sản Hợp đồng vận chuyển tài sản là sự thỏa thuận giữa các bên, theo đó bên vận chuyển có nghĩa vụ chuyển tài sản đến địa điểm đã định theo thỏa thuận và giao tài sản đó cho người có quyền nhận, bên thuê vận chuyển có nghĩa vụ trả cước phí vận chuyển.</p> <p>- Điều 531. Hình thức hợp đồng vận chuyển tài sản 1. Hợp đồng vận chuyển tài sản được giao kết bằng văn bản, bằng lời nói hoặc được xác lập bằng hành vi cụ thể.</p>	Phù hợp với Luật Đường sắt

		2. Vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương khác là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng giữa các bên.	
3	Bộ Luật Hình sự năm 2015	<ul style="list-style-type: none"> - Điều 267. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt - Điều 268. Tội cản trở giao thông đường sắt - Điều 269. Tội đưa vào sử dụng các phương tiện, thiết bị giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn Điều 270. Tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt Điều 271. Tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt 	Phù hợp với Luật Đường sắt
4	Luật Quy hoạch năm 2017	<ul style="list-style-type: none"> - Điều 5. Hệ thống quy hoạch quốc gia 1. Quy hoạch cấp quốc gia. Quy hoạch cấp quốc gia bao gồm quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch không gian biển quốc gia, quy hoạch sử dụng đất quốc gia, quy hoạch ngành quốc gia. 2. Quy hoạch vùng. 3. Quy hoạch tỉnh. 4. Quy hoạch đơn vị hành chính - kinh tế đặc biệt. Quy hoạch đơn vị hành chính - kinh tế đặc biệt do Quốc hội quy định. 5. Quy hoạch đô thị, quy hoạch nông thôn. - Điều 6. Mối quan hệ giữa các loại quy hoạch 3. Quy hoạch vùng phải phù hợp với quy hoạch cấp quốc gia; quy hoạch tỉnh phải phù hợp quy hoạch vùng, quy hoạch cấp quốc gia. - Điều 27. Nội dung quy hoạch tỉnh 2. Quy hoạch tỉnh bao gồm những nội dung chủ yếu sau đây: ... d) Phương án quy hoạch hệ thống đô thị, bao gồm đô thị cấp quốc gia, cấp vùng đã được xác định trong quy hoạch vùng trên địa bàn; phương án phát triển đô thị tinh lý và các thành phố, thị xã, thị trấn trên địa bàn; phương án phát triển hệ thống khu kinh tế; khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao; khu du lịch; khu nghiên cứu, đào tạo; khu thể dục thể thao; khu bảo tồn, khu vực cần được bảo quản, tu bổ, phục hồi di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh và đối tượng đã được kiểm kê di tích đã được xác định trong quy 	<p>Phù hợp với Luật Đường sắt. Hiện các quy hoạch đang triển khai thực hiện gồm:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quy hoạch ngành quốc gia về đường sắt: Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. - Quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành: Quy hoạch cửa khẩu; cảng biển; quy hoạch tuyến, ga đường sắt; quy hoạch cảng hàng không, sân bay.

		hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng trên địa bàn; phương án phát triển các cụm công nghiệp; phương án tổ chức lãnh thổ khu vực nông thôn, phát triển các vùng sản xuất nông nghiệp tập trung; phương án phân bố hệ thống điểm dân cư; xác định khu quân sự, an ninh; phương án phát triển những khu vực khó khăn, đặc biệt khó khăn, những khu vực có vai trò động lực;	
5	Luật Quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ năm 2017	- Điều 55. Đối tượng được trang bị công cụ hỗ trợ 1. Đối tượng được trang bị công cụ hỗ trợ bao gồm:... q) Các đối tượng khác có nhu cầu trang bị công cụ hỗ trợ thì căn cứ vào tính chất, yêu cầu, nhiệm vụ, Bộ trưởng Bộ Công an quyết định.	Phù hợp với Luật Đường sắt. Hiện đang triển khai thực hiện Lĩnh vực đường sắt theo 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, đã quy định và tổ chức cấp công cụ hỗ trợ cho lực lượng bảo vệ trên tàu.
6	Luật An ninh quốc gia năm 2004	Điều 21. Áp dụng một số biện pháp cần thiết khi có nguy cơ đe dọa an ninh quốc gia nhưng chưa đến mức ban bố tình trạng khẩn cấp 1. Khi có nguy cơ đe dọa an ninh quốc gia nhưng chưa đến mức ban bố tình trạng khẩn cấp, Thủ tướng Chính phủ được quyết định áp dụng một số biện pháp sau đây: ... c) Thực hiện kiểm soát đặc biệt tại các cửa khẩu, các chuyến vận chuyển bằng đường hàng không, đường biển, đường thủy nội địa, đường sắt và đường bộ;	Phù hợp với Luật Đường sắt
7	Luật Cảnh vệ năm 2017	Điều 11. Biện pháp, chế độ cảnh vệ đối với người giữ chức vụ, chức danh cấp cao của Đảng Cộng sản Việt Nam, Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam 1. Đối với Tổng Bí thư Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam, Chủ tịch nước, Chủ tịch Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ, được áp dụng biện pháp, chế độ cảnh vệ sau đây: ... d) Khi đi công tác bằng ô tô được bố trí xe cảnh sát dẫn đường; đi bằng tàu hỏa được bố trí toa riêng, đi bằng tàu bay được sử dụng chuyên khoang hoặc chuyên cơ; đi bằng tàu thủy được sử dụng tàu, thuyền riêng có phương tiện dẫn đường, hộ tống bảo vệ và được bố trí lực lượng đi trước nắm tình hình, khảo sát để xây dựng, triển khai phương án bảo vệ	Phù hợp với Luật Đường sắt
8	Luật Giá năm 2023	- Điều 73. Sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ một số khoản, điều của các luật có liên quan	Việc sửa đổi của Luật Giá phù hợp với hoạt động đường sắt

		<p>3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 35/2018/QH14 như sau:</p> <p>a) Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 56 như sau:</p> <p>“1. Giá vận tải hành khách, hành lý, hàng hoá trên đường sắt quốc gia do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định; giá vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá theo quy định của pháp luật về giá; giá vận tải trên đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng quyết định.”;</p> <p>b) Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 2 Điều 67 như sau:</p> <p>“a) Bộ Giao thông vận tải định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật về giá;”.</p> <p>- Phụ lục số 02: Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá có: Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư - Bộ GTVT định giá tối đa; Dịch vụ vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt đô thị - Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể.</p>	
9	Luật Đầu tư năm 2020	Phụ lục IV: Danh mục ngành nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện, đối với lĩnh vực đường sắt có: kinh doanh vận tải đường sắt, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị.	Phù hợp với Luật Đường sắt
10	Luật Đất đai hiện hành và dự án Luật Đất đai (sửa đổi)	<p>- Điểm e khoản 2 Điều 10 Luật Đất đai 2013: "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, hệ thống đường sắt, hệ thống đường bộ và công trình giao thông khác); 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>- Dự án Luật Đất đai (sửa đổi) hiện đang được Quốc hội cho ý kiến có một điều riêng quy định về đất đường sắt và một số điều, khoản liên quan đến quản lý, sử dụng đất đường sắt. Trong quá trình xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục cập nhật dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi) để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất giữa hai Luật.</p>	Phù hợp với Luật Đường sắt. Bộ GTVT tiếp tục cập nhật để xây dựng các chính sách đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi)
11	Luật Công an nhân dân năm 2018 và Luật	<p>- Khoản 10, khoản 16 Điều 16:</p> <p>10. Thực hiện quản lý về cư trú, cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư và cơ sở dữ liệu căn cước công dân, con dấu, trật tự, an toàn giao thông, trật tự công cộng,</p>	Phù hợp với Luật Đường sắt

	sửa đổi, bổ sung năm 2023	vũ khí, vật liệu nổ, tiền chất thuốc nổ, công cụ hỗ trợ, phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ theo quy định của pháp luật; cấp, quản lý thẻ Căn cước công dân và giấy tờ tùy thân khác; đăng ký, cấp, quản lý biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; thực hiện công tác phòng cháy, chữa cháy, cứu nạn, cứu hộ và thực hiện quản lý về an ninh, trật tự đối với các ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện theo quy định của pháp luật. 16. Quyết định hoặc kiến nghị đình chỉ, đình chỉ có thời hạn hoạt động của cơ quan, tổ chức, cá nhân có hành vi gây nguy hại hoặc đe dọa gây nguy hại đến an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội; yêu cầu cơ quan, tổ chức, cá nhân cung cấp thông tin, tài liệu, đồ vật khi có căn cứ xác định liên quan đến hoạt động xâm phạm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội theo quy định của pháp luật. Huy động, trưng dụng theo quy định của pháp luật phương tiện thông tin, phương tiện giao thông, phương tiện khác và người đang sử dụng, điều khiển phương tiện đó trong trường hợp cấp bách để bảo vệ an ninh quốc gia, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội hoặc để ngăn chặn hậu quả thiệt hại cho xã hội đang xảy ra hoặc có nguy cơ xảy ra.	
II	VĂN BẢN LIÊN QUAN KHÁC KHÔNG CÓ ĐIỀU KHOẢN CỤ THỂ ĐIỀU CHỈNH HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG SẮT		
1	Luật Tổ chức Chính phủ năm 2015 và Luật sửa đổi, bổ sung năm 2019.		Đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu các nội dung về phân cấp, phân quyền về: đăng ký phương tiện giao thông đường sắt đô thị; đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt vùng, đường sắt đô thị đi qua địa bàn từ 02 tỉnh/thành phố trở lên sau khi được Chính phủ chấp thuận; cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị và Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị...
2	Luật Tổ chức Chính quyền địa phương năm 2015 và Luật sửa đổi, bổ sung năm 2019.		
3	Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư. Khoản 2 Điều 69 quy định “2. Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP theo quy định tại điểm a và điểm c khoản 1 Điều này không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án. Đối với dự án có nhiều dự án thành phần, trong đó có dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP thì tỷ lệ vốn nhà nước quy định tại khoản này được xác định trên tổng mức đầu tư của dự án thành phần đó.”		Đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu nội dung quy định cho phép tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án đầu tư đường sắt (đầu tư mới toàn bộ từ kết cấu hạ tầng đến phương tiện giao thông đường sắt) theo hình

		thức đối tác công tư không quá 80% tổng mức đầu tư.
4	Luật Quản lý, sử dụng tài sản công.	Đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu các nội dung về phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và khai thác hiệu quả tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt
5	Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu.	Đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu nội dung doanh nghiệp kinh doanh đường sắt Được miễn thuế nhập khẩu, áp dụng mức thuế suất 0% thuế giá trị gia tăng đối với máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt; nguyên liệu, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được.
6	Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp.	Đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu nội dung cho phép doanh nghiệp kinh doanh đường sắt được hưởng ưu đãi ở mức cao nhất theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp. Việc quy định này mang tính chất ngoại lệ, khác với Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp vẫn đảm bảo không mâu thuẫn, chồng chéo
7	Luật Xây dựng Khoản 1 Điều 52 quy định: <i>“1. Khi đầu tư xây dựng, chủ đầu tư hoặc cơ quan, tổ chức được giao nhiệm vụ chuẩn bị dự án phải lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này. Nội dung Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng phải phù hợp với yêu cầu của từng loại dự án. Việc lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng phải tuân thủ quy định của Luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.”</i> Khoản 1 Điều 78 quy định:	Đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu nội dung đối với các dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư cho phép trong bước lập Báo nghiên cứu khả thi được thực hiện thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay cho thiết kế cơ sở; không lập thiết kế kỹ thuật mà triển khai lập ngay thiết kế bản

<p><i>“1. Thiết kế xây dựng gồm:</i></p> <p><i>a) Thiết kế sơ bộ trong Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng;</i></p> <p><i>b) Thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng hoặc thiết kế bản vẽ thi công trong Báo cáo kinh tế-kỹ thuật đầu tư xây dựng;</i></p> <p><i>c) Các thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở bao gồm thiết kế kỹ thuật tổng thể (Front - End Engineering Design, sau đây gọi là thiết kế FEED), thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công và các thiết kế khác (nếu có) theo thông lệ quốc tế.”</i></p>	vẽ thi công.
---	--------------

Phụ lục số 08**Vướng mắc kết nối với ga, bãi hàng đường sắt bằng đường bộ***(Kèm theo Báo cáo số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)*

TT	Tên ga	Địa điểm	Vướng mắc	Đề xuất
1	Thành phố Hà Nội			
	Hà Nội	120 đường Lê Duẩn, Hoàn Kiếm, Hà Nội	Cấm ô tô tải lớn từ 6giờ đến 22giờ	Đã xây dựng biện pháp đưa lấy hàng từ 22 giờ đến 6 giờ, cần sự hỗ trợ của địa phương để cho phép làm việc vào ban đêm (có thể ảnh hưởng khu dân cư xung quanh bởi tiếng ồn)
2	Tỉnh Quảng Bình			
	La Khê	Thôn Đức Tân 1, xã 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	Thành phố Đà Nẵng			
	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	Tỉnh Quảng Ngãi			
	Quảng Ngãi	Phường Quảng Phú, thành phố Quảng Ngãi	Đường đi chung, địa phương đã đầu tư đổ bê tông (rộng 5m, dài 50m) và đã cấm ô tô trên 10 tấn ra vào. Trước mắt địa phương cho phép ô tô trên 10 tấn hoạt động trong 1 năm và cấm giờ trưa, sau 22 giờ	Cho làm đường riêng vào bãi hàng
5	Tỉnh Đồng Nai			

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

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

TT	Tên ga	Lý trình Đường sắt	Đường vào ga nối từ	Chiều Dài (m)	Ghi chú
I Tuyến đường sắt Bắc Hồng – Văn Điển					
1	Kim Nỗ	Km3+923	Đường Xã Kim Nỗ - Đông Anh	800	
2	Phú Diễn	Km15+050	Đường K1 Cầu Diễn	170	
3	Hà Đông	Km28+772	Quốc Lộ 21B	340	
II Tuyến Đông Anh – Quán Triều					
1	Đa Phúc	Km9+550	QL3 Cũ đi Thái Nguyên	220	
III Tuyến Kép – Lư Xá					
1	Mỏ Trạng	Km22+540	QL17	300	
IV Tuyến Yên Viên – Lào Cai					
1	Tiên Kiên	Km90+800	Quốc lộ 32C	270	
2	Văn Phú	Km148+350	Đường tỉnh 167	182	Dự án cải tạo tuyến đường sắt YV-LC
3	Lâm Giang	Km210+150	Đường Tỉnh 164	154	
V Tuyến Đường sắt Kép – Hạ Long					
1	Hạ Long	Km106+400	Quốc lộ 18A	230	Dự án Hạ Long – Cái Lân
1	Cái Lân	Km126+500	Đường vào cảng Cái Lân	88	
VI Tuyến Cầu Giát – Nghĩa Đàn					
1	Nghĩa Đàn	Km30+300	QL48A	200	
VII Tuyến Đường sắt Hà Nội – TP. Hồ Chí Minh					
1	Núi Gôi	Km100+808	QL10	70	
2	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	
Tổng				6.340	

Phụ lục số 10**Bảng kê số lượng đầu máy, toa xe hết niên hạn sử dụng đến năm 2050***(Kèm theo Báo cáo số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)*

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

Nguồn: Tổng công ty ĐSVN

Phụ lục số 11

Kinh nghiệm Quốc tế trong hoạt động đường sắt

(Kèm theo Báo cáo số /BC-BGTVT ngày tháng năm của Bộ GTVT)

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 Nha⁷⁷.

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.

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,

⁷⁷Năm 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

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 cho khách chờ tàu (phòng trọ, khách sạn...). Mô hình kinh doanh đa dạng của nhà ga vận tải hàng hóa đường sắt Trung Quốc chủ yếu là thiết lập chuỗi ngành nghề liên quan đến kinh doanh các dịch vụ hỗ trợ vận tải, kinh doanh dịch vụ logistics (kho bãi lưu giữ, phân loại, phân phối hàng hóa).

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

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

1.7. 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 JRTT 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 JRJT.

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, đèn-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 KCHTĐSTruyền 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 infrustruture – 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 (Infrustruture Credit Guarantee Fund) và Quỹ công trình kết cấu hạ tầng (Infrustruture 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 dừng 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 dùng 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 km²).

- Việc lựa chọn phương 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/1.000km²). 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 chuyển 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 mật

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 tuyến 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
- 2 <http://etheses.whiterose.ac.uk/682/>
- 3 <http://www.wctrs-society.com/wp/wp-content/uploads/abstracts/lisbon/selected/01122.pdf>
- 4 https://www.jstage.jst.go.jp/article/easts/10/0/10_392/_article
- 5 https://en.wikipedia.org/wiki/First_Railway_Directive
- 6 http://www.econ.kyoto-u.ac.jp/~ida/3Kenkyuu/4ouyoumicro/2010ouyoumicro/110127mi_zutani.pdf
- 7 http://www.cer.be/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media//EVES-Rail_-_Final_v6.4.3_SUMMARY.pdf&t=1391848016&hash=d1b6da00930cdbac081f544ac988c1c1c4e72d1c
- 8 http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/ch3_4_3.html
- 9 http://www.fbbva.es/TLFU/dat/dt1208_vertical%20and%20horizontal_web.pdf
- 10 <http://www.slideshare.net/ismurray/lessons-from-uk-rail-privatization-germany>
- 11 <http://www.railjournal.com/index.php/policy/china-implements-radical-railway-reform.html>
- 12 <http://www.nationmultimedia.com/business/ADB-SRT-disagree-on-how-to-fix-rail-systems-woes-30199670.html>
- 13 <http://www.adb.org/projects/documents/supporting-railway-sector-reform-thailand-railway-sector-reform-final-report>
- 14 <http://www.cambodiadaily.com/news/govt-looking-to-renegotiate-toll-railway-deal-60438>
- 15 The Brazilian Market for Railway Technologies by Business Network Switzerland (December 2010)
- 16 European Rail Policy and Passenger Market Liberalization by Mr. Chris Nash, University of Leeds (Published on Special Edition of Transport Information in the EU)
- 17 European Railway Reforms by Mr. Didier M. van de Velde, Delft University of Technology (Special Edition of Transport Information in the EU)
- 18 KORAIL and Railway Reforms in ROK by Mr. Lee Sungwan, KORAIL (July 2015)
- 19 Regulatory Reform of Railways in Russia by OECD (2007 update)
- 20 Rail Reform Strategies, the Australian Experience by Mr. Helen Owens (Published on January 2004)
- 21 Railway in Sweden and Japan - a comparative study by Transport Analysis (Report 2014)
- 22 Swedish Railway Policy - From Vertical Separation to Open Access Competition by Dr. Gunnar Alexanderson (Special Edition of Transport Information in the EU)
- 23 Results and Perspective of the Japan National Railway Reform from an European Point of View by Mr. Chris Nash (Published on JR 07.4)
- 24 Recent Developments in Rail Transportation Services by OECD (Version 2013)
- 25 A vision for railway in 2050 by Mr. Louis Thompson (International Transport

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