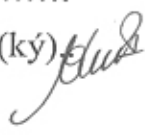


CÔNG TY CỔ PHẦN ĐƯỜNG SẮT HÀ THÁI

PHIẾU XỬ LÝ VĂN BẢN ĐẾN (Số: 361.....)

- Số và ký hiệu văn bản đến: 180.21/KH-DS.....ngày 28...tháng 6...năm 2016
- Tên cơ quan ban hành văn bản: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.....
- Nơi xử lý văn bản: Phòng chủ tịch HĐQT...Ngày trình 28.6.2016...Người trình (ký) 

NỘI DUNG XỬ LÝ:

Chuyến :- CT.1 H001

Tham dự họp
Tài liệu đưa vào đây Web site Cty Đường
Đạo các tài liệu gửi Ban Cty Thuộc

KẾT QUẢ XỬ LÝ:

28/6/2016



Hà Nội, ngày 28 tháng 6 năm 2016

KẾ HOẠCH

Triển khai thực hiện Chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển 5 năm giai đoạn 2016-2020; danh mục các dự án đầu tư nhóm A, B hằng năm của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

Thực hiện Quyết định số 1423/QĐ-BGTVT ngày 10 tháng 5 năm 2016, Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển 5 năm giai đoạn 2016-2020; danh mục các dự án đầu tư nhóm A, B hằng năm, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam xây dựng kế hoạch triển khai thực hiện như sau:

I. MỤC ĐÍCH, YÊU CẦU

Đảm bảo toàn thể Cán bộ công nhân viên trong Tổng công ty Đường sắt Việt Nam được biết về chủ trương, định hướng phát triển trong 5 năm giai đoạn 2016 - 2020 của Tổng công ty tạo sự đồng thuận để triển khai thực hiện.

Định hướng cho các đơn vị trong toàn Tổng công ty xây dựng kế hoạch sản xuất kinh doanh, đầu tư hằng năm của đơn vị theo đúng Chiến lược, kế hoạch đã được phê duyệt và đảm bảo hoàn thành các chỉ tiêu tăng trưởng chung của Tổng công ty trong 5 năm giai đoạn 2016-2020.

II. MỤC TIÊU CHUNG

Phấn đấu duy trì tốc độ tăng trưởng liên tục, bình quân hàng năm sản lượng và doanh thu tăng từ 8% trở lên, hoàn thành nghĩa vụ nộp Ngân sách Nhà nước; đảm bảo việc làm cho người lao động, thu nhập bình quân đầu người tăng 8% năm. Toàn ngành thực hiện phương châm kinh doanh theo tiêu chí “*An toàn, thuận tiện, thân thiện, đúng giờ, hiệu quả*”.

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt, tăng lượng luân chuyển hàng hóa, hạ giá thành và bảo đảm an toàn, thuận lợi, tiện nghi, hấp dẫn, thoải mái trong vận tải hành khách; thông thoáng trong tổ chức vận tải hàng hóa.

Từng bước nâng thị phần vận tải đường sắt lên tương xứng với tiềm năng và nhu cầu vận tải, tập trung vào các mặt hàng, luồng hàng truyền thống, đồng thời khai thác thêm các nguồn hàng mới; chú trọng kết nối với các cảng biển,

cảng sông, cảng ICD, vận tải đa phương thức, vận tải logistics. Thu hút vận tải hành khách bằng đường sắt trong các hành lang trọng điểm, kết nối các khu đô thị, thành phố lớn, kết hợp vận tải hành khách ngoại ô với đường sắt đô thị;

Xây dựng cơ chế, chính sách hợp lý để phát huy được hiệu quả vận tải đường sắt và hấp dẫn đối với khách hàng đồng thời khai thác hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt.

III. NHIỆM VỤ CHỦ YẾU

Tối ưu hóa công tác điều hành giao thông vận tải góp phần hạ giá thành vận tải và nâng cao tỷ lệ tàu khách đi đến đúng giờ. Tiếp tục nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt, đặc biệt tại các ga, đầu mối vận tải; ứng dụng KHKT, sử dụng nhân lực hiệu quả... nhằm giảm chi phí sản xuất để tăng khả năng cạnh tranh với các loại hình vận tải khác.

Phát triển phương tiện vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, công suất hợp lý, tiết kiệm nhiên liệu, hiệu quả. Hoàn thành các dự án đầu tư phương tiện vận tải giai đoạn 2016 - 2020.

Tập trung nâng cao hiệu quả việc quản lý, khai thác và kinh doanh hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt hiện tại; tăng khả năng thu từ phí, giá cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; giảm gánh nặng cho Ngân sách Nhà Nước

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt theo hướng tập trung ưu tiên nâng cấp, hiện đại hoá tuyến đường sắt Bắc Nam hiện có, nâng tải trọng cầu đường đạt 4,2 Tấn/mét trên các khu đoạn còn lại của tuyến đường sắt Thống Nhất.

Tiếp tục đổi mới, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh bảo đảm cạnh tranh bình đẳng trên đường sắt. Đẩy mạnh công tác xã hội hoá, thu hút các nguồn vốn đầu tư cho kinh doanh vận tải và đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt.

An toàn giao thông đường sắt: Đảm bảo không để xảy ra tai nạn đặc biệt nghiêm trọng do chủ quan, kìm chế và giảm thiểu tai nạn do khách quan. Phần đầu giảm so với cùng kỳ giai đoạn 2011-2015 ít nhất là 5% ở các tiêu chí: số vụ tai nạn, số người bị chết và số người bị thương; số thiệt hại về vật chất, thời gian bế tắc chính tuyến, thời gian chậm tàu.

Xây dựng, bổ sung, hoàn thiện, đổi mới các cơ chế, quy chế quản lý nội bộ của Tổng công ty nhằm nâng cao năng lực, hiệu quả của công tác quản lý tạo động lực phát triển, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh. Tăng cường công tác phòng chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm chống lãng phí. Xây dựng văn hóa doanh nghiệp theo hướng tiên tiến.

Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực qua tuyển dụng, thu hút lao động có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ kỹ thuật, tay nghề cao. Đẩy mạnh ứng dụng khoa học - công nghệ, hợp tác quốc tế và bảo vệ môi trường.

IV. CHỈ TIÊU TĂNG TRƯỞNG:

1. Toàn Tổng công ty

TT	Chỉ tiêu	Kế hoạch hàng năm					Tổng cộng
		2016	2017	2018	2019	2020	
1	Vốn chủ sở hữu	2.956.878	3.125.043	3.306.664	3.504.004	3.716.944	
2	Vốn điều lệ	2.426.000	2.510.000	2.660.000	2.660.000	2.660.000	
3	Đóng góp Ngân sách	155.870	171.457	188.603	207.463	228.209	951.602
4	Tổng doanh thu hợp nhất	8.494.375	9.182.885	9.956.786	10.803.708	11.722.546	50.160.300
5	Lợi nhuận thực hiện (trước thuế)	201.000	217.000	234.000	253.000	273.000	1.178.000
6	Lợi nhuận thực hiện (sau thuế)	155.471	168.165	181.621	197.340	212.940	915.537
7	Thu nhập BQ (Tr.đ/ng/tháng)	7,6	8,2	8,8	9,5	10,3	

2. Công ty Mẹ - Tổng công ty ĐSVN: (so với cùng kỳ năm trước)

Doanh thu tăng 8% trở lên, trong đó:

+ Dịch vụ điều hành GTVT: tăng 8% trở lên;

+ Cho thuê KCHT: tăng 10% trở lên;

Lợi nhuận : Tăng bình quân 6%/năm trở lên

Tỉ lệ tàu đi đến đúng giờ: Phần đầu đảm bảo tỷ lệ tàu khách đi đúng giờ đạt 99%, đến đúng giờ 80% trở lên (tàu Thống Nhất 85%).

3. Các Công ty cổ phần do Tổng công ty giữ cổ phần $\geq 50\%$ vốn điều lệ: (so với cùng kỳ năm trước)

Người đại diện phần phát huy tốt vai trò, nắm bắt kịp thời tình hình hoạt động để cùng đơn vị triển khai hiệu quả các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả vốn Nhà nước và hoàn thành các chỉ tiêu đề ra:

+ Về Vận tải:

Phần đầu doanh thu vận tải tăng trưởng bình quân hàng năm từ 8% trở lên và kinh doanh có lãi. Có bước đột phá về sản phẩm và chất lượng dịch vụ. Triển khai thực hiện biểu đồ chạy tàu hàng trên toàn mạng lưới.

Hàng hóa: Khối lượng vận chuyển tăng trưởng bình quân 4%/năm;
Lượng luân chuyển tăng trưởng bình quân 5%/năm;

Hành khách: Khối lượng vận chuyển tăng trưởng bình quân mức 3%/năm;
Lượng luân chuyển tăng trưởng bình quân 5%/năm;

+ Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt: Giá trị sản lượng và doanh thu

tăng bình quân hàng năm từ 10% trở lên.

+ *Sản xuất công nghiệp*: Giá trị sản lượng và doanh thu tăng bình quân hàng năm từ 5% trở lên.

V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN CÁC GIẢI PHÁP

1. Các đơn vị trong toàn Tổng công ty làm tốt công tác tuyên truyền, phổ biến đến toàn thể CBCNV trong đơn vị về Chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch đầu tư phát triển 5 năm giai đoạn 2016-2020, danh mục dự án A, B hàng năm của Tổng công ty (*gửi kèm văn bản này qua PO7*) để thống nhất thực hiện.

2. Triển khai thực hiện các giải pháp:

2.1. Giải pháp đối với hoạt động của Công ty Mẹ:

Các Ban chuyên môn, Văn phòng Tổng công ty căn cứ theo chức năng nhiệm vụ chủ trì phối hợp với các đơn vị trong Tổng công ty thực hiện. Cụ thể:

2.1.1. Về Tổ chức, nhân lực và quản trị doanh nghiệp:

- Thực hiện Đề án Tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, phát triển nguồn nhân lực, giáo dục và đào tạo: Ban TCCB-LĐ chủ trì phối hợp với Trường Cao đẳng Nghề Đường sắt và các đơn vị liên quan trong Tổng công ty thực hiện.

- Quản trị Doanh nghiệp: Các Ban TCCB-LĐ, QTCN, KSNB, KHKD, QLHT, Văn phòng Tổng công ty chủ trì các đơn vị liên quan trong Tổng công ty tham mưu triển khai theo chức năng, nhiệm vụ của các Ban.

2.1.2. Về sản xuất kinh doanh:

+ Ban KHKD, QLHT, TCKT, TCCB-LĐ, Vận tải chủ trì phối hợp với các Ban chuyên môn và các đơn vị liên quan tham mưu triển khai thực hiện các nội dung theo chức năng nhiệm vụ về phương án tổ chức sản xuất kinh doanh vận tải; khai thác và kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

+ Ban Vận tải chủ trì phối hợp với Ban ĐMTX, QLHT, Trung tâm Điều hành vận tải, các Công ty CP vận tải và các đơn vị liên quan tham mưu triển khai thực hiện nội dung về xây dựng, điều chỉnh, giám sát, quản lý thực hiện Biểu đồ chạy tàu, công lệnh tải trọng - tốc độ.

+ Ban Đầu máy toa xe chủ trì phối hợp với Ban Vận tải, KHKD, các Chi nhánh đầu máy tham mưu triển khai thực hiện các giải pháp vận dụng, sửa chữa đầu máy năng suất, hiệu quả.

2.1.3. Về An toàn GTĐS và an ninh trật tự

+ Ban An toàn GTĐS chủ trì phối hợp với các đơn vị trong Tổng công ty triển khai các nội dung đến công tác đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, ứng phó sự cố thiên tai và cứu nạn đường sắt. Riêng việc thực hiện kế hoạch lập lại trật tự hành lang ATGT ĐS theo quyết định 994/QĐ-TTG ngày 19/6/2014 của Thủ

tướng Chính phủ do Ban CBĐT chủ trì Ban ATGTĐS và các đơn vị liên quan phối hợp triển khai thực hiện.

+ Ban BVAN QP chủ trì phối hợp với các đơn vị trong Tổng công ty tham mưu triển khai các hoạt động đảm bảo an ninh trật tự, quốc phòng an ninh trong Tổng công ty.

2.1.4. Về khoa học công nghệ, bảo vệ môi trường và hợp tác quốc tế

Ban Hợp tác quốc tế và khoa học công nghệ chủ trì phối hợp với các Ban chuyên môn, các đơn vị trong và ngoài Tổng công ty tham mưu triển khai thực hiện các giải pháp để đẩy mạnh công tác ứng dụng khoa học công nghệ, hợp tác quốc tế và các hoạt động bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu...

2.1.5. Về phòng, chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm chống lãng phí

Ban Kiểm soát nội bộ chủ trì phối hợp các Ban chuyên môn, các đơn vị trong Tổng công ty tham mưu triển khai thực hiện.

2.2. Các Công ty cổ phần

Các Ban chuyên môn của Tổng công ty chỉ đạo Người đại diện phần vốn của Tổng công ty (Người đại diện) phối hợp tốt với Hội đồng quản trị tại Công ty có Người đại diện triển khai nhiệm vụ sản xuất kinh doanh theo các chỉ tiêu, giải pháp của kế hoạch sản xuất kinh doanh, đầu tư phát triển 5 năm giai đoạn 2016-2020 đề ra:

Về vận tải: Người đại diện phối hợp với Hội đồng quản trị các Công ty CP vận tải triển khai thực hiện.

Về sửa chữa, bảo trì KCHT ĐS: Người đại diện phối hợp với Hội đồng quản trị các Công ty CP ĐS, Thông tin tín hiệu đường sắt triển khai thực hiện.

Về sản xuất công nghiệp: Người đại diện phối hợp với Hội đồng quản trị các Công ty CP công nghiệp triển khai thực hiện.

Tại các Công ty cổ phần khác: Người đại diện phần vốn phối hợp với Hội đồng quản trị các Công ty CP làm tốt vai trò Người đại diện trong việc hướng doanh nghiệp đi đúng mục tiêu, định hướng của Tổng công ty trong 5 năm giai đoạn 2016-2020, đảm bảo quyền lợi và lợi ích của Tổng công ty tại doanh nghiệp.

2.3. Về đầu tư phát triển, nguồn vốn

Ban KHKD, CBĐT, QLHT, QLXD, TCKT chủ trì phối hợp với các đơn vị liên quan triển khai thực hiện theo chức năng nhiệm vụ của các Ban.

Người đại diện phối hợp với Hội đồng quản trị Công ty CP có Người đại diện triển khai thực hiện kế hoạch đầu tư trong thẩm quyền theo qui định tại Điều lệ tổ chức, hoạt động của Công ty CP và qui định hiện hành của Tổng công ty, Nhà nước về đầu tư.

(Danh mục các dự án đầu tư đính kèm văn bản này)

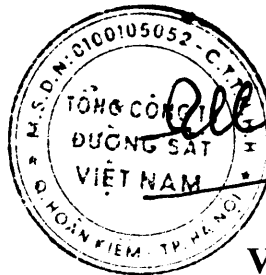
2.5. Các đơn vị trong toàn ngành căn cứ kế hoạch này của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chủ động xây dựng và triển khai kế hoạch chi tiết hàng năm của đơn vị cho phù hợp với tình hình, điều kiện thực tế về sản xuất kinh doanh. Định kỳ báo cáo về Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (qua Ban Kế hoạch Kinh doanh) trước ngày 18 tháng tháng 12 hàng năm để tổng hợp, báo cáo Chính phủ và các Bộ ngành có liên quan.

Trong quá trình triển khai thực hiện nếu có vấn đề phát sinh cần sửa đổi, bổ sung, khó khăn vướng mắc cần tháo gỡ đề nghị phản ánh kịp thời bằng văn bản về Tổng công ty Đường sắt Việt Nam để kịp thời giải quyết.

Nơi nhận :

- Bộ GTVT (để BC);
- Hội đồng thành viên TCT (để BC);
- ĐUĐS, CĐĐS, Đoàn TNĐS;
- Văn phòng, các Ban của TCT;
- Các đơn vị thành viên của TCT;
- Lưu: VT,KHKD.

TỔNG GIÁM ĐỐC



Vũ Tá Tùng

Phụ lục

Biểu 1: DANH MỤC ĐẦU TƯ DỰ ÁN NHÓM A,B
nguồn vốn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2016-2020

Đơn vị tính: Tỷ đồng

TT	Tên dự án	Tổng mức ĐT	Quy mô đầu tư	Nguồn vốn (Dự kiến)	Chủ đầu tư	Thời gian thực hiện
1	Đầu tư đầu máy giai đoạn 2016-2020	2.164	100 đầu máy	- Quỹ ĐTPT: dự kiến 30 % - Khấu hao TSCĐ - Vay Ngân hàng	Tổng công ty ĐSVN	2016-2020
2	Đầu tư mới đoàn tàu vận chuyển hành khách trên đoạn tuyến Hà Nội – Vinh	548,5	30 toa xe	- Vốn đối ứng của Công ty : 15% - Vay ngân hàng thương mại: 85%	Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội	2016-2017
3	Đầu tư mới đoàn tàu vận chuyển hành khách trên đoạn tuyến Sài Gòn – Nha Trang	607,1	30 toa xe	- Vốn đối ứng của Công ty : khoảng 15% - Vay ngân hàng thương mại: 85%	Công ty cổ phần vận tải đường sắt Sài Gòn	2016-2017
4	Đầu tư toa xe Mc	270	300 toa xe Mc	- Vốn đối ứng của Công ty : 15% - Vay ngân hàng thương mại: 85%	Các Công ty CP vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn	2016-2018
5	Đầu tư thay thế dần toa xe có tốc độ chạy dưới 60 Km/h	550	500 toa xe	- Vốn đối ứng của Công ty : 15% - Vay ngân hàng thương mại: 85%	Các Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn	2016-2020

Biểu 2: DỰ ÁN ĐẦU TƯ
nguồn vốn xã hội hóa, kêu gọi đầu tư

TT	Tên dự án	Tổng mức đầu tư	Ghi chú
1	Bãi hàng ga Yên Viên Nam	90.000	Theo hình thức cho thuê KCHT có điều kiện
2	Bãi hàng ga Đồng Đăng	319.975	
3	Bãi hàng An Bình - Sóng Thần	325.638	
4	Cải tạo ga Xuân Giao	105.000	
5	Sửa chữa, cải tạo bãi hàng ga Đông Anh	17.347	
6	Bãi hàng đường 15-16 và hệ thống kho ga Yên Viên	34.000	
7	Xây dựng đường xếp dỡ và bãi hàng trên hệ thống đường sắt quốc gia (44 ga/277 ga)	350.000	
8	Các dự án xã hội hóa cải tạo các ga lớn như Hà Nội, Vinh, Đồng Hới, Huế, Đà Nẵng ...	Sẽ dựa trên cơ sở đề xuất của các nhà đầu tư để xây dựng tổng mức đầu tư	

Biểu 3: DANH MỤC DỰ ÁN NHÓM A, B
Nguồn vốn từ Ngân sách Nhà nước giai đoạn 2016-2020
(Đã lập đề xuất chủ trương đầu tư trình Bộ GTVT)

TT	Tên dự án	Địa điểm	Số Quyết định	Tổng mức đầu tư	Tình hình triển khai	Ghi chú
I	Các dự án chuyển tiếp					
A	Dự án nhóm A					
1	Dự án "Thay tà vẹt bê tông K1, K2, TVS bằng TVBT DUL, kéo dài đường ga đặt thêm đường số 03 đối với các ga chỉ có 02 đường đoạn Vinh Nha - Trang tuyến ĐSTN - Giai đoạn 2".	Tuyến ĐSTN	3859/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2007	3.960.000 triệu đồng	Dự án đã triển khai hoàn thành giai đoạn 1. Giai đoạn 2 sẽ được triển khai khi xác định nguồn vốn	
B	Dự án nhóm B					
1	Dự án Cải tạo Nâng cấp các cầu yếu trên tuyến Đường sắt Thống Nhất	Tuyến ĐSTN	3303/QĐ-ĐS ngày 31/10/2008	1.414.000 triệu đồng	Dự án đang triển khai được 70% khối lượng.	
2	Khôi phục Cầu Long Biên GD 1 gia cố đảm bảo an toàn cầu Long Biên	Hà Nội	1006/QĐ-ĐS ngày 25/7/2015	297.958 triệu đồng	Dự án đang triển khai	
II	Dự án đã có Quyết định cho phép chuẩn bị đầu tư					
A	Dự án nhóm A					

1	Lập lại trật tự an toàn trên các tuyến đường sắt theo QĐ 1856 giai đoạn 2 Tiểu dự án 2`	Các tuyến ĐS	1959/QĐ-BGTVT ngày 4/7/2008	37.779.000 triệu đồng	Dự án được tách một phần khối lượng để triển khai theo lệnh khẩn cấp. Đã trình Bộ GTVT tuy nhiên dự án chưa được phê duyệt.	Dự án quan trọng quốc gia
2	Xây dựng hàng rào, đường gom (phần bổ sung), theo QĐ 1856, giai đoạn 3	Các tuyến ĐS	1880/QĐ-BGTVT (QĐ cho phép lập Dự án)	3.378.032 triệu đồng.	Đang triển khai công tác lập dự án.	
B	Dự án nhóm B					
1	Dự án Gia cố các hàm yếu trên tuyến đường sắt HN-TP. Hồ Chí Minh	Tuyến ĐSTN	1708/QĐ-BGTVT ngày 15/6/2009 (QĐ cho phép lập Dự án)	2.085.201 triệu đồng	Đã trình Bộ GTVT phê duyệt dự án tại tờ trình số 279/TTr-ĐS ngày 14/2/2014. Đang trình chủ trương đầu tư.	
2	Dự án đầu tư xây dựng công trình Đường sắt từ ga Lào Cai (Việt Nam) đến Hà Khẩu (Trung Quốc)	Hà Nội – Lào Cai	1218/QĐ-BGTVT ngày 8/5/2015	299.772 triệu đồng.	Dự án đang triển khai công tác lập dự án	
3	Dự án "Cải tạo 10 ga: Cà Ná, Sông Mao, Sông Lũy, Suối Vắn, Trảng Táo, Bảo Chánh, Long Khánh, Dầu Giây, Trảng Bom, Hố Nai thuộc	Ninh Thuận, Bình Thuận,	1007/QĐ-ĐS ngày 25/7/2014	397.414 triệu đồng	Dự án đã được phê duyệt – Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 713/TTg-KTN	

	khu đoạn Nha Trang - TPHCM"	Đồng Nai				đồng ý cho triển khai trong năm 2015.
4	Sửa chữa, gia cố các công trình phòng, chống lụt đảm bảo an toàn giao thông đường sắt	Các tuyến ĐS	QĐ số 4157/QĐ-BGTVT ngày 03/11/2014	Dự kiến: 208.000 theo ĐC-DT trình Bộ GTVT	Bộ Giao thông vận tải cho phép lập dự án.	
5	Xây dựng các cầu để tách đường bộ khỏi cầu chung ĐS (4 cầu còn lại)		820/QĐ-BGTVT (QĐ cho phép lập Dự án)	242.000 triệu đồng	Đang triển khai công tác lập dự án.	
III	Dự án chưa có quyết định cho phép CBĐT nhưng có trong danh mục qui hoạch phát triển					
A	Dự án nhóm A					
1	"Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện đường sắt thuộc khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn, tuyến đường sắt Bắc - Nam"			TMĐT 3.036.050 triệu đồng (GD 2016-2020 dự kiến 2.200 tỷ đồng)	Đang trình Bộ GTVT đề xuất chủ trương đầu tư	
2	"Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện - Cải tạo bình diện có bán kính nhỏ, đường sắt thuộc khu đoạn Hà Nội – Vĩnh, tuyến đường sắt Bắc - Nam".			TMĐT 3.175,89 tỷ đồng (GD 2016-2020 dự kiến 2.200 tỷ đồng)	Đang trình Bộ GTVT đề xuất chủ trương đầu tư	

B	Dự án nhóm B						
3	“Cải tạo bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng đến dải tốc độ thuộc phạm vi khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn, tuyến đường sắt Bắc - Nam”			TMDT 449.680 triệu đồng	Đang trình Bộ GTVT đề xuất chủ trương đầu tư		

**CHIẾN LƯỢC, KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN
5 NĂM GIAI ĐOẠN 2016-2020
CỦA TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

PHẦN THỨ NHẤT
Kết quả thực hiện kế hoạch phát triển
giai đoạn 2011 -2015

I. Kiểm điểm tình hình thực hiện các nhiệm vụ và mục tiêu kế hoạch 5 năm 2011-2015:

1. Đánh giá chung:

Dự kiến 5 năm từ 2011-2015, toàn Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (TCT Đường sắt VN) duy trì được tăng trưởng hàng năm, giá trị tổng sản lượng đạt 49.979 tỷ đồng bình quân tăng 1.2%/năm, tổng doanh thu đạt 49.687 tỷ đồng, bình quân tăng 2,5%/năm; lợi nhuận bình quân tăng 8,5%; nộp Ngân sách Nhà nước năm sau cao hơn năm trước; thu nhập bình quân tăng 13.8%/năm. (*biểu 1 Phụ lục I*).

An toàn chạy tàu và trật tự an ninh quốc phòng cơ bản được giữ vững, đời sống người lao động cơ bản được đảm bảo, thực hiện tốt các chính sách an sinh xã hội.

Tính chung 5 năm từ 2011-2015, các chỉ tiêu về doanh thu và sản lượng không đạt kế hoạch đề ra, riêng năm 2011 tăng trưởng đột biến so với năm 2010, còn các năm sau tăng trưởng thấp nên bình quân chung không đạt kế hoạch. Thị phần vận tải đường sắt vẫn còn rất nhỏ trong toàn ngành giao thông (theo số liệu niên giám thống kê trung bình khối lượng vận chuyển từ 2011-2014 chỉ đạt 0.4% về hành khách và 0.7% về hàng hóa).

Công tác quản lý điều hành có nhiều tiến bộ, khoa học hơn, phát huy trí tuệ tập thể, đảm bảo tính tập trung thống nhất. Việc xây dựng cơ chế, quy chế được chú trọng đặc biệt khi thay đổi về mô hình tổ chức của Tổng công ty.

Công tác tái cơ cấu, sắp xếp cổ phần hoá doanh nghiệp cơ bản đảm bảo yêu cầu về tiến độ, theo chỉ đạo của Chính phủ và tuân thủ đúng các quy định pháp luật.

Tổng số vốn từ Ngân sách Nhà nước và Tổng công ty tự huy động trong 5 năm là 20.772 tỷ đồng (Vốn NSNN là 19.847 tỷ đồng, vốn Tổng công ty tự huy động là 925 tỷ đồng - *biểu 3,4,5 phụ lục I*). TCT Đường sắt Việt Nam đã sử dụng hiệu quả các nguồn vốn bố trí từ năm 2011 đến 2015 đặc biệt là Trái phiếu Chính phủ, sự nghiệp kinh tế. Giai đoạn này đã tập trung đầu tư từng bước nâng cấp hệ thống KCHTĐS và phương tiện vận tải nhằm đáp ứng yêu cầu của thị trường về

vận tải đường sắt và đảm bảo an toàn giao thông đường sắt (ATGTĐS). Các dự án đầu tư triển khai phù hợp với qui hoạch, kế hoạch, mục tiêu đề ra, đã hoàn thành tốt một số dự án. Tuy nhiên do nguồn vốn hạn hẹp không đáp ứng nhu cầu nên một số dự án lớn công tác chuẩn bị và triển khai còn chậm và một số dự án phải dừng triển khai.

Giai đoạn này vẫn tồn tại một số hạn chế như: kết cấu hạ tầng đường sắt (KCHTĐS) không có chuyển biến nhiều, dự án đường sắt Yên viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân do Cục đường sắt làm chủ đầu tư đã xây dựng mới được 05 km đường sắt (Hạ Long - Cái Lân) nhưng hiện đang bị giãn tiến độ; nguồn vốn Sự nghiệp kinh tế cấp cho giai đoạn này có tăng so với giai đoạn trước nhưng phần lớn chỉ đủ để đầu tư duy trì trạng thái kỹ thuật KCHTĐS hiện có, cân đối hàng năm đạt bình quân 1.753,0 tỷ đồng/năm, bằng 38,6% so với định mức kinh tế kỹ thuật và bằng 87,65% của kế hoạch ban hành theo Quyết định 682/QĐ-TTg. Việc triển khai thực hiện quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt về phát triển tổng thể GTVT Đường sắt Việt Nam đến năm 2020 chưa đáp ứng theo tiến độ.

(Số liệu năm 2015 là số dự kiến, tỉ lệ tăng trưởng tính bình quân chung 5 năm)

2. Kết quả cụ thể.

2.1. Về xây dựng chiến lược, quy hoạch ngành đường sắt Việt Nam.

Giai đoạn 2011-2015, TCT Đường sắt Việt Nam đã xây dựng và được Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015.

Trên cơ sở quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt giai đoạn 2010-2020, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt kế hoạch phát triển ĐSVN giai đoạn 2012-2015 (Quyết định 682/QĐ-TTg ngày 07/6/2012) và danh mục đầu tư một số dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng, thiết yếu giai đoạn đến năm 2015;

Tổng công ty đã xây dựng và được Thủ tướng Chính phủ và Bộ GTVT phê duyệt: Điều chỉnh qui hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015); qui hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam (Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015); Đề án Tái cơ cấu vận tải đường sắt đến năm 2020 (Quyết định số 1512/QĐ-BGTVT ngày 27/4/2015).

2.2. Về công tác tái cơ cấu, sắp xếp đổi mới doanh nghiệp.

Tổng công ty đã tổ chức thực hiện công tác tái cơ cấu, cổ phần hóa doanh nghiệp theo đúng kế hoạch và lộ trình đã được phê duyệt tại Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 21/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ và kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Vũ Văn Ninh tại Thông báo số 86/TB-VPCP ngày 04/3/2014:

- Công tác sắp xếp các đơn vị:

+ Chấm dứt hoạt động của: Báo Đường sắt Việt Nam (sáp nhập về Báo Giao thông vận tải); Ban Quản lý Dự án nhà điều hành sản xuất, văn phòng cho thuê và chung cư - 31 Láng Hạ, Hà Nội; Ban Quản lý dự án đầu tư 136 Hàm Nghi, Quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh; Văn phòng đại diện Tổng công ty tại Đà Nẵng;

+ Đối với Trung tâm ứng phó sự cố thiên tai và cứu nạn ĐSVN: Căn cứ văn bản số 14316/BGTVT-QLDN ngày 27/10/2015 của Bộ Giao thông vận tải về việc giải thể Trung tâm, Hội đồng thành viên Tổng công ty đã có quyết định số 1869/QĐ-ĐS ngày 11/11/2015 chấm dứt hoạt động Trung tâm và các Trung tâm khu vực từ 00 giờ ngày 01 tháng 12 năm 2015 theo đúng trình tự, thủ tục quy định.

+ Hoàn thành công tác sắp xếp thu gọn đầu mỗi khối vận tải từ 04 Công ty thành 02 Công ty và đã hoạt động theo mô hình Công ty TNHH MTV do Tổng công ty nắm giữ 100% vốn điều lệ; triển khai phương án cổ phần hóa 02 công ty vận tải hoàn thành trong năm 2015, đi vào hoạt động theo mô hình Công ty cổ phần từ 01/01/2016.

+ Thành lập 12 Chi nhánh khai thác đường sắt và 5 chi nhánh Xí nghiệp đầu máy trực thuộc Công ty Mẹ.

+ Thực hiện chuyển đổi Nhà máy Xe lửa Gia Lâm thành Công ty TNHH MTV do Tổng công ty nắm giữ 100% vốn điều lệ; triển khai phương án cổ phần hóa 02 Công ty TNHH MTV Xe lửa Dĩ An, Xe Lửa Gia Lâm đi vào hoạt động từ ngày 01/01/2016.

- Công tác cổ phần hóa

+ Hoàn thành công tác cổ phần hoá cổ phần hoá 02 Công ty In: Công ty In Hà Nội đi vào hoạt động theo hình thức cổ phần từ 01/7/2014; Công ty In Đường sắt Sài Gòn đi vào hoạt động theo hình thức cổ phần từ 01/01/2015.

+ Trong năm 2015, Tổng Công ty đã tích cực chỉ đạo, phối hợp với các đơn vị liên quan và 24 Công ty TNHH MTV tập trung triển khai công tác cổ phần hóa theo tiến độ. Đến nay Tổng Công ty đã thực hiện xong việc bán CP lần đầu IPO của 24/24 Công ty và đã tổ chức thành công Đại hội cổ đông lần thứ nhất và chính thức đi vào hoạt động theo mô hình công ty cổ phần từ 01/01/2016.

- Công tác thoái vốn:

Theo Đề án Tái cơ cấu của Tổng công ty ĐSVN đã được phê duyệt, giai đoạn 2014 - 2015 Tổng công ty thực hiện thoái hết phần vốn góp của Tổng công ty tại 27 công ty cổ phần.

Đến thời điểm hiện nay, Tổng Công ty đã triển khai thực hiện thoái vốn đợt 1 tại 13 công ty cổ phần, bổ sung kế hoạch thoái vốn đợt 2 tại 14 công ty cổ phần và tiếp tục đưa vào kế hoạch thoái vốn tại 03 công ty cổ phần theo chỉ đạo của Bộ GTVT, nâng tổng số các công ty cổ phần thuộc diện thoái vốn lên 30 doanh nghiệp. Hiện tại, đã thực hiện thoái vốn tại 11 doanh nghiệp (trong đó có 7 công ty đã thoái toàn bộ vốn), tổng số tiền thu về đạt trên 192 tỷ đồng, gấp 2,4 lần so với mệnh giá. Hiện nay Tổng Công ty đang phối hợp với đơn vị tư vấn tiếp tục hoàn thiện phương án bán theo lô và hoàn thiện hồ sơ thoái vốn đối với các công ty bán đấu giá công khai.

- Đề án Tổ chức quản lý, kinh doanh và khai thác KCHT đường sắt

Căn cứ vào các quy định hiện hành của Nhà nước và thực tiễn hoạt động theo mô hình tổ chức mới, Tổng công ty đã xây dựng Đề án tổ chức quản lý, khai thác và kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt Quốc gia và trình Bộ GTVT xem xét

thẩm định tại tờ trình số 2280/TTr-ĐS ngày 31/7/2014.

Trên cơ sở ý kiến đóng góp của Bộ GTVT, Tổng công ty ĐSVN đã hoàn thiện Đề án bổ sung việc xây dựng phương án tổ chức lại Tổng công ty để thực hiện nhiệm vụ trọng tâm là tổ chức quản lý, khai thác và kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, quản lý phần vốn góp và Người đại diện phần vốn góp của Tổng công ty tại doanh nghiệp có vốn góp của Tổng công ty. Ngoài việc đặt ra các nhiệm vụ trọng tâm cho các đơn vị thuộc Tổng công ty thực hiện, đồng thời cũng đưa ra ý kiến về thực hiện xã hội hóa đầu tư KCHT ĐS hoặc chuyển nhượng quyền khai thác một số tuyến đường sắt. Ngày 09/2/2015, Tổng công ty đã có tờ trình lần 2 số 353/TTr-ĐS trình Bộ GTVT và đang khẩn trương hoàn thiện để trình Bộ GTVT.

Nhìn chung, chủ trương tái cơ cấu, sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp đã được sự thống nhất thực hiện từ Tổng công ty đến đơn vị cơ sở; sản xuất kinh doanh của tất cả các khối duy trì được mức tăng trưởng; thu nhập của người lao động cơ bản được đảm bảo và có tăng trưởng; Tổng công ty chuyển sang hình thức đa sở hữu, hoạt động kinh doanh vận hành theo cơ chế thị trường; các doanh nghiệp tự chủ, ổn định và phát triển, bước đầu đã có lãi. Tuy nhiên một số nội dung thực hiện còn chậm như việc thoái vốn của các doanh nghiệp khác, sắp xếp tái cơ cấu các doanh nghiệp khối công nghiệp, sắp xếp các đơn vị sự nghiệp.

2.3. Kết quả thực hiện 3 đột phá về hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa; sử dụng các nguồn vốn đầu tư phát triển, cơ cấu các nguồn vốn đầu tư

2.3.1. Về hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa

Chủ động sắp xếp bộ máy, hoàn thiện hệ thống cơ chế quản lý, rà soát sửa đổi và bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, qui chuẩn, qui trình qui phạm, định mức đơn giá ... cho phù hợp với yêu cầu và nhiệm vụ mới.

Trong sản xuất kinh doanh vận tải, các Công ty vận tải đã xây dựng cơ chế giá cước vận tải hợp lý, linh hoạt phù hợp với cơ chế thị trường và điều kiện kinh tế xã hội của từng khu vực để đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng đa dạng của người dân, đảm bảo hoạt động vận tải vận hành phù hợp với cơ chế thị trường.

Việc Tổng công ty tích cực thực hiện công tác tái cơ cấu, cổ phần hóa doanh nghiệp theo đúng kế hoạch và lộ trình đã được phê duyệt tại Quyết định số 198/QĐ- TTg ngày 21/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ như tổng hợp nói trên đã thể hiện rõ mục tiêu tiến tới xã hội hóa trong kinh doanh vận tải đường sắt của ngành. Các hoạt động quản lý Nhà nước và sản xuất kinh doanh theo hướng thị trường, giữa kinh doanh KCHT đường sắt và kinh doanh vận tải đã dần tách bạch cụ thể: nhiệm vụ sửa chữa bảo trì KCHT ĐS bằng nguồn vốn sự nghiệp kinh tế được thực hiện thông qua hợp đồng đặt hàng với các Công ty TNHH MTV QLĐS; 17 chi nhánh khai thác đường sắt, XN Đầu máy trực thuộc Công ty Mẹ được thành lập đã tách bạch chức năng quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt với kinh doanh vận tải.

2.3.2. Về đào tạo phát triển nguồn nhân lực

Tổng công ty đã hoàn thành xây dựng Đề án “Đào tạo phát triển nguồn nhân lực Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2013 – 2020”. Để đáp ứng nhu cầu đào tạo, bồi

dưỡng nguồn nhân lực phù hợp với yêu cầu đổi mới, hiện đại hoá và phát triển ngành đường sắt trong từng giai đoạn, Trường Cao đẳng nghề đường sắt đang triển khai lập dự án “Qui hoạch tổng thể phát triển Trường cao đẳng nghề đường sắt đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” và đang phối hợp với các đơn vị liên quan triển khai Đề án “Tổ chức đào tạo nguồn nhân lực đường sắt đô thị giai đoạn 2014-2020” đã được Bộ GTVT phê duyệt.

Hàng năm Tổng công ty đã tổ chức các lớp đào tạo chuyên môn, nghiệp vụ, lý luận chính trị, ngoại ngữ, cử đi học nâng cao trình độ: văn bằng 2, thạc sỹ, tiến sỹ tại các trường đại học nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển của Tổng công ty cùng như toàn ngành. Kết quả từ năm 2011-2014 đã tổ chức đào tạo được 5 lớp cho 220 lượt cán bộ quản lý doanh nghiệp, 132 lớp bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ cho 5.193 CBCNV, đào tạo lại chuyển đổi nghề cho 200 lao động. Tổng công ty vẫn tiếp tục duy trì các hoạt động hợp tác về giáo dục để đào tạo về công nghệ, quản lý, vận hành đường sắt hiện đại, từ năm 2012 -2013 đã tổ chức cho 26 đoàn với tổng số 138 CBCNV tham gia các khoá đào tạo về đường sắt cao tốc, đường sắt đô thị, hệ thống Thông tin tín hiệu ĐS.

Đồng thời Tổng công ty đã làm tốt công tác bổ nhiệm và luân chuyển cán bộ theo đúng quy hoạch. Việc thực hiện chế độ chính sách đối với người lao động phù hợp với quy định của Nhà nước. Nhìn chung, chất lượng nguồn nhân lực đã phần nào được cải thiện.

2.3.3. Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng và tình hình sử dụng các nguồn vốn đầu tư phát triển, cơ cấu các nguồn vốn đầu tư

a. Vốn từ Ngân sách Nhà nước : (Chi tiết tại biểu số 3, 9 phụ lục I)

Giai đoạn 2011-2015, tổng số vốn được Nhà nước cấp từ nguồn vốn Đầu tư phát triển cho Tổng công ty ĐSVN là 11.082.076 triệu đồng. Trong đó: Nguồn NSNN là 9.948.676 triệu đồng; Nguồn TPCP là 1.133.400 triệu đồng. Tổng số vốn đầu tư cho các dự án ODA là 6.555.000 triệu đồng, trong đó vốn nước ngoài: 5.479.500 triệu đồng, vốn đối ứng: 1.075.500 triệu đồng, vốn đối ứng các dự án ODA chỉ đáp ứng 35% nhu cầu. Vốn đầu tư cho các dự án trong nước là 3.393.676 triệu đồng chỉ đáp ứng 25% so với nhu cầu vốn.

Vốn đầu tư phát triển năm 2015 nguồn NSNN là 398.000 triệu đồng trong đó Vốn trái phiếu chính phủ kế hoạch năm 2015 là 175 triệu đồng.

Trong tổng số vốn được cấp giai đoạn này thì vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng rất nhỏ chỉ được 9.227.886 triệu đồng bằng 11.77% so với kế hoạch ban hành theo Quyết định 682/QĐ-TTg là 72.252.000 triệu đồng. Do thiếu vốn nên phần lớn vốn bố trí cho các dự án chuyển tiếp, đối ứng dự án ODA và dự án theo lệnh khẩn cấp của Thủ tướng Chính Phủ; các dự án hầm, cầu yếu chưa được phê duyệt dự án đầu tư. Tuy nhiên Tổng công ty đã cân nhắc thứ tự ưu tiên theo khả năng các nguồn vốn để triển khai các dự án trên cơ sở qui hoạch, chiến lược phát triển GTVT đường sắt, cụ thể:

** Về Công tác chuẩn bị đầu tư:*

Giai đoạn 2011-2015 rất hạn chế về nguồn vốn chuẩn bị đầu tư, tổng số vốn được bố trí là 23.200 triệu đồng, kinh phí hạn hẹp nên khó khăn cho công tác lập

dự án. Mặc dù vậy, Tổng công ty ĐSVN đã quản lý sử dụng có hiệu quả nguồn vốn chuẩn bị đầu tư; công tác chỉ đạo, điều hành lập dự án làm tốt nhờ đó đã chuẩn bị đầu tư được một số dự án lớn và có ý nghĩa quan trọng đối với ngành Đường sắt: Đã hoàn thiện dự án Hỗ trợ kỹ thuật Đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn, đã phê duyệt các dự án Dự án đường sắt đô thị tuyến số 1, giai đoạn 2A, Dự án cải tạo đường sắt đèo Khe Nét, điều chỉnh dự án Nâng cao an toàn cầu trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP Hồ Chí Minh, Hàm yếu trên tuyến ĐSTN, Khôi phục cầu Long Biên - Giai đoạn 1: Gia cố đảm bảo an toàn cầu Long Biên phục vụ vận tải đến năm 2020. Dự án cải tạo 10 ga trên tuyến ĐSTN thuộc khu đoạn Nha Trang - TP Hồ Chí Minh.

Các dự án đang trong giai đoạn lập dự án đầu tư gồm Cải tạo tuyến ĐS khu vực đèo Hải Vân (hầm Hải Vân); Nâng cao an toàn cầu đường sắt trên tuyến Hà Nội-TP. Hồ Chí Minh, giai đoạn II (56 cầu); Dự án Đường sắt Trảng Bom - Hoà Hưng, tuyến ĐSTN. Đây là các dự án dự kiến sử dụng nguồn vốn vay ODA của Chính Phủ Nhật Bản giai đoạn 2014-2016.

Tiếp tục hoàn thành công tác lập dự án Hiện đại hoá TTHH đoạn Vinh- TP Hồ Chí Minh giai đoạn 2; Khôi phục cầu Long Biên; Dự án đầu tư xây dựng công trình ĐS từ Lào Cai (Việt Nam) đến Hà Khẩu (Trung Quốc); Xây dựng các cầu để tách đường bộ khỏi cầu chung đường sắt (bổ sung giai đoạn 3 kế hoạch 1856) và dự án Xây dựng đường gom (phần bổ sung) theo quyết định 1856, giai đoạn 3. Tiếp tục nghiên cứu các dự án nhằm nâng cao tốc độ chạy trong giai đoạn tới.

* Công tác thực hiện đầu tư:

Trong bối cảnh khó khăn chung về nguồn vốn đầu tư nhưng Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã quản lý sử dụng hiệu quả, đầu tư đúng mục đích, có trọng điểm, chủ yếu cho mục tiêu gia cố, nâng cấp cải tạo, đảm bảo an toàn chạy tàu và nâng cao năng lực các tuyến đường sắt, tập trung lớn nhất vào 2 tuyến: Đường sắt Thống nhất và Hà Nội – Lào Cai, bên cạnh đó cũng đã giành vốn đầu tư nâng cấp hiện đại hoá một phần kết cấu hạ tầng như dự án nâng cao an toàn cầu trên tuyến đường sắt Hà Nội –TP Hồ Chí Minh góp phần rất lớn đảm bảo an toàn GTVT đường sắt, nâng cao năng lực chạy tàu, đáp ứng yêu cầu của sản xuất kinh doanh, nâng cao trình độ quản lý và năng lực kỹ thuật cho đội ngũ cán bộ, kỹ sư công nhân trong ngành.

Đến hết năm 2015, 04 dự án ODA được hoàn thành là các Dự án hiện đại hoá thông tin tín hiệu đường sắt 3 tuyến phía Bắc và khu đầu mối, hiện đại hoá thông tin tín hiệu đường sắt Hà Nội - Vinh, hiện đại hoá thông tin tín hiệu đường sắt Vinh - Sài Gòn, Cải tạo nâng cấp tuyến Đường sắt Yên Viên -Lào Cai. Cơ bản hoàn thành các gói thầu chính dự án Nâng cao an toàn các cầu đường sắt trên tuyến đường sắt Hà Nội -TP Hồ Chí Minh. Triển khai thiết kế kỹ thuật dự án Đường sắt đô thị tuyến số 1, giai đoạn 1. Khởi công mới dự án đường sắt đô thị tuyến số 1, giai đoạn 2A trong năm 2012.

Các dự án trong nước sử dụng vốn Trái phiếu Chính Phủ: 03 dự án được hoàn thành trong giai đoạn 2011-2015 gồm dự án Thay tà vẹt bê tông K1,K2, tà vẹt sắt bằng tà vẹt BTĐUL kéo dài đường ga, đặt thêm đường số 3 đối với các ga chỉ có 02 đường đoạn Vinh - Nha Trang (Giai đoạn 1) đáp ứng mục tiêu tăng năng lực

thông qua và rút ngắn hành trình; Dự án Đầu tư xây dựng hệ thống đảm bảo an toàn giao thông giữa đường bộ và đường sắt với mục tiêu đảm bảo an toàn giao thông đường sắt đường bộ theo Chỉ thị của Thủ tướng Chính Phủ.

Các dự án trong nước sử dụng nguồn vốn NSNN hàng năm hoàn thành trong giai đoạn 2011-2015 gồm: Dự án đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn; Di dời ga Phan Thiết; Kiên cố hóa hạ tầng ĐS đoạn từ Km 344+750 - 354+950 tuyến ĐSTN theo lệnh khẩn cấp; Gia cố khẩn cấp 02 đoạn sụt trượt thuộc tuyến ĐS Yên Viên - Lào Cai. Dự án Cải tạo, nâng cấp cầu yếu còn lại trên tuyến ĐS Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh .

Hoàn thành các công trình thực hiện theo lệnh khẩn cấp đảm bảo an toàn như “Xây dựng mới 3 cầu theo lệnh khẩn cấp: Đồng Nai, Tam Bạc, Thị Cầu” thông xe và hoàn thành trong năm 2013; Công trình “Xây dựng các hạng mục công trình thuộc giai đoạn 2 kế hoạch 1856 theo lệnh khẩn cấp” đã hoàn thành 75% khối lượng đường ngang, 100% hầm chui, 60% khối lượng đường gom. Dự án dừng để quyết toán khối lượng hoàn thành trong năm 2014, nếu được Nhà nước cấp vốn sẽ thực hiện tiếp các khối lượng còn lại vào giai đoạn sau, công trình “Lập lại trật tự hành lang an toàn trên các tuyến đường sắt theo Quyết định 1856, giai đoạn 2 (2009 – 2010) - Tiểu dự án 1” đã hoàn thành công tác xây lắp và phê duyệt điều chỉnh các gói thầu xây lắp đang hoàn thành thủ tục quyết toán dự án.

Tiếp tục khởi công các dự án quan trọng: Trong năm 2015, Tổng công ty đã tổ chức khởi công dự án mới là Dự án Sửa chữa Cầu Long Biên đến năm 2020 để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, đường bộ.

Các dự án phục vụ công tác đào tạo nguồn nhân lực: Đối với các dự án đầu tư cho công tác giáo dục đào tạo, trong năm 2012, Tổng công ty được Thủ tướng Chính phủ đồng ý cơ chế hỗ trợ 50% vốn NSNN trên tổng mức đầu tư các dự án giáo dục. Trong cả giai đoạn 2012-2015 được bố trí 30 tỷ đồng cho 3 dự án. Đến nay đã hoàn thành 2 dự án Nhà ký túc xá sinh viên và Nhà xưởng lớp học và thực hành cơ khí tại Đà Nẵng. Năm 2015, tiếp tục bố trí vốn đầu tư cho Dự án thiết bị mô phỏng lái tàu, đây là dự án rất quan trọng nhằm phục vụ nhu cầu đào tạo lái tàu phục vụ cho đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị.

Việc thực hiện nguồn vốn trong nước đều hoàn thành kế hoạch cả về khối lượng, giải ngân và quyết toán công trình theo đúng quy định hiện hành. Trong công tác xây dựng Kế hoạch đầu tư phát triển và quản lý đầu tư, Tổng công ty đều nghiêm túc thực hiện đúng số vốn được giao hàng năm, không để xảy ra tình trạng thất thoát, lãng phí. Công tác giải ngân đúng theo kế hoạch được giao, đạt 100% so với kế hoạch hàng năm.

Giai đoạn 2011-2015, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành chỉ thị số 1792/CT-TTg ngày 15 tháng 10 năm 2011, chỉ thị số 27/CT-TTg ngày 10 tháng 10 năm 2012 và số 14/CT-TTg ngày 28 tháng 6 năm 2013 về những giải pháp chủ yếu khắc phục tình trạng nợ đọng xây dựng cơ bản, Tổng công ty ĐSVN đã nghiêm túc triển khai thực hiện trong công tác kế hoạch vốn cũng như thực hiện các chủ trương thắt chặt quản lý khi triển khai dự án. Không mở thêm các gói thầu mới do chưa xác định được nguồn vốn, dừng triển khai một số dự án để tránh tình trạng đầu tư dàn trải gây nợ đọng khối lượng và thiệt hại cho Nhà Thầu. Nợ đọng xây

dựng cơ bản tập trung chủ yếu vào 2 dự án thực hiện theo lệnh khẩn cấp của Chính phủ, Tổng công ty đã có văn bản báo cáo các Bộ Kế hoạch Đầu tư, Tài Chính, Giao thông vận tải, tích cực tìm kiếm nguồn vốn để bố trí xử lý nợ đọng các công trình này.

Các dự án đã hoàn thành đều đảm bảo chất lượng. Nguồn vốn được sử dụng đúng mục đích và hiệu quả; việc đầu tư đúng trọng tâm, trọng điểm, sát với thực tế và đáp ứng yêu cầu kinh doanh vận tải, đã xoá bỏ được nhiều điểm xung yếu, điểm đen về ATGT, giảm thiểu thiệt hại do bão lũ gây ra, đảm bảo an toàn chạy tàu, nâng cao năng lực và chất lượng vận tải.

b. Vốn Tổng công ty tự huy động (*Chi tiết tại biểu số 5, 9 phụ lục I*)

Trong giai đoạn 2011 -2015, Tổng công ty đã huy động được 874.787 tỷ đồng bằng vốn vay (Ngân hàng phát triển Việt Nam, Ngân hàng thương mại), vốn đối ứng để triển khai và hoàn thành các dự án lớn: Lắp ráp đầu máy, đóng mới toa xe hàng và lắp đặt thiết bị xử lý chất thải trên toa xe khách.

Các dự án xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng và hợp tác khai thác quỹ nhà, đất đang trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư như:

- Xã hội hóa đầu tư: Bãi hàng ga Yên Viên, Đồng Đăng, Sóng Thần;

- Các dự án hợp tác khai thác quỹ nhà, đất:

- + Tại 31 Láng Hạ -Hà Nội: Đã hoàn thành việc lựa chọn nhà đầu tư và Bộ GTVT đã có văn bản chấp thuận.

- + Tại 136 Hàm Nghi – thành phố Hồ Chí Minh: Sau khi hoàn thành công tác phân hóa các Công ty vận tải Tổng công ty đang nghiên cứu phương án thực hiện.

2.4. Về vận tải

a. Đây là giai đoạn có sự thay đổi lớn về mô hình tổ chức song kinh doanh vận tải đường sắt tiếp tục giữ ổn định; công tác xã hội hoá kinh doanh vận tải bước đầu phát huy tác dụng, kêu gọi được các thành phần kinh tế khác tham gia vào kinh doanh vận tải (đã có 28 doanh nghiệp khác tham gia kinh doanh vận tải) và huy động được 50,6 tỷ đồng tiền đầu tư vào sửa chữa nâng cấp toa xe khách; tổ chức khai thác các đoàn tàu chuyên tuyến, chuyên luồng hiệu quả; khai thác tốt các đoàn tàu địa phương.

Ứng dụng khoa học công nghệ để cải tiến công tác phục vụ hành khách đặc biệt là dự án bán vé điện tử, đưa ra nhiều hình thức bán vé đáp ứng nhu cầu mua vé thuận tiện và dễ dàng; mở rộng nhiều đại lý bán vé trên cả nước, ban hành phương án bán vé sớm kịp thời điều chỉnh phương án bán vé và giá vé phù hợp với sự biến động của luồng hành khách đặc biệt đã tổ chức các đôi tàu giá rẻ cho hành khách có thu nhập thấp.

Chất lượng phục vụ hành khách trên tàu dưới ga đã có nhiều chuyển biến tích cực như đưa vào khai thác ke ga tại một số ga lớn như Hà Nội, Sài Gòn, chấn chỉnh công tác phục vụ thông qua cuộc vận động nâng cao chất lượng phục vụ hành khách trong toàn ngành với tiêu chí “4 xin, 4 luôn”; vệ sinh trên tàu được cải thiện rõ rệt khi hoàn thành dự án Lắp đặt thiết bị vệ sinh tự hoại lên các toa xe khách; việc xây dựng, điều chỉnh Biểu đồ chạy tàu hợp lý đã đưa tỷ lệ tàu đi đến

đúng giờ tăng cao.

Các Công ty vận tải đường sắt đã được giao quyền chủ động trong việc quy định thời gian, cự ly cắt chỗ trên hệ thống bán vé điện toán và xây dựng giá cước cho các đoàn tàu địa phương và liên tuyến. Công tác điều hành nối, cắt toa xe của các đoàn tàu; bố trí quay chung ram xe hợp lý trong các đợt vận chuyển cao hay thấp điểm.

b. Kết quả đạt được: *(Chi tiết biểu 2 phụ lục I)*

* Về Sản lượng vận tải giai đoạn 2011 - 2015 nhìn chung không đạt mục tiêu đã đề ra. Trong giai đoạn 2011-2015 bình quân tăng trưởng, về Hàng hóa: Tấn xếp -3.0%, TKm tăng 1.4%; Về Hành khách: HK lên tàu -0.5%, HKKm -0.6%, Doanh thu tăng 10.7%. Cụ thể:

- Hàng hóa:

+ Về khối lượng: Tấn xếp thực hiện đạt 34,1 triệu tấn đạt 79,6% so với 5 năm trước và không đạt kế hoạch đề ra là tăng trưởng bình quân 10%/năm;

+ Về lượng luân chuyển hàng hóa: Tấn km thực hiện đạt 20.159,4 triệu tấn.km bằng 104,5% so với 5 năm trước và không đạt kế hoạch đề ra là tăng trưởng bình quân 10%/năm.

- Hành khách:

+ Về khách lên tàu: Hành khách lên tàu đạt 59,383 triệu HK bằng 104,1 % so với 5 năm trước và không đạt kế hoạch đề ra là tăng trưởng bình quân 10%/năm;

+ Lượng luân chuyển hành khách: Hành khách km đạt 22.060,3 triệu tấn.km bằng 99,4% so với 5 năm trước và không đạt kế hoạch đề ra là tăng trưởng bình quân 10%/năm.

* Doanh thu vận tải: đạt 22.989 tỷ đồng bằng 168,8% so với 5 năm trước và đạt kế hoạch đề ra là tăng trưởng bình quân 10%/năm.

2.5. Về Quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

Tăng trưởng doanh thu và sản lượng bình quân hàng năm của các đơn vị làm công tác quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt (KCHT ĐS) đạt 9.8% và 9.7% chưa đạt mục tiêu đề ra là tăng trưởng 15% trở lên.

Trong điều kiện hiện trạng KCHTĐS còn nhiều khó khăn, nguồn vốn sự nghiệp kinh tế nhà nước cấp cho ngành đường sắt để bảo trì, sửa chữa KCHTĐS là 8.765,049 tỷ đồng, tăng bình quân 9,0%/năm. *(Chi tiết biểu 4 - Phụ lục I)*

Mặc dù vốn sự nghiệp kinh tế được cân đối hàng năm có tăng nhưng chỉ đáp ứng khoảng hơn 70% so với dự toán theo nhu cầu tối thiểu và theo hệ thống định mức kinh tế kỹ thuật mới chỉ đạt khoảng 38,6%. TCT Đường sắt Việt Nam đã sử dụng có hiệu quả và có những giải pháp tích cực hạn chế được tình trạng xuống cấp, cải thiện và nâng cao chất lượng một số tuyến đường sắt như gia cố, sửa chữa, nâng cấp nhiều nhà ga, tốc độ chạy tàu được giữ vững đảm bảo an toàn, đáp ứng cơ bản yêu cầu phục vụ vận tải.

Công tác kiểm tra trạng thái kỹ thuật chất lượng cầu đường trên các tuyến được tăng cường để giữ vững công lệnh tải trọng và tốc độ .

Những cố gắng trên cùng với việc ứng dụng một số công nghệ mới (hàn liên ray, sử dụng thiết bị bảo dưỡng đường sắt tiên tiến của Áo và Pháp, đầu tư đổi mới phương tiện vận tải...) đã giữ vững thời gian chạy tàu đảm bảo tỷ lệ tàu đi đến đúng giờ và đảm bảo an toàn giao thông đường sắt trong những năm qua.

Riêng năm 2015 được xác định là năm tập trung nguồn lực để nâng cấp cải tạo KCHTĐS nên với sự quyết liệt trong chỉ đạo, các dự án, công trình nâng cao năng lực của kết cấu hạ tầng đã được hoàn thành như:

- + Hoàn thành các công trình giải quyết các nút thắt vận tải: Sửa chữa 03 ga Cà Ná, Sông Mao và Trảng Bom; sửa chữa kéo dài đường ga các ga Sóng Thần, Nha Trang để đủ chiều dài xếp xe, tăng năng lực xếp dỡ.

- + Các công trình sửa chữa, cải tạo và xây dựng mới nhà ga, hệ thống mái che, ke ga đã được hoàn thành và đưa vào khai thác nâng cao chất lượng phục vụ hành khách tại các ga Hà Nội, Sài Gòn, Nha Trang, Đồng Hới, Hạ Long, Ninh Bình, Lào Cai.

- + Các công trình thuộc dự án Nâng cấp, cải tạo tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai và sửa chữa cải tạo 14 cầu yếu trên khu đoạn Yên Bái - Lào Cai để khai thác đầu máy công suất lớn, rút ngắn thời gian chạy tàu kỹ thuật được 40 phút; đưa được đầu máy lớn lên khai thác hạn chế ghép đôi đầu máy.

Ứng dụng cơ giới hóa và công nghệ tự động vào công tác quản lý đường ngang thay thế cho các đường ngang gác chắn thủ công hiện nay. Tổ chức rà soát nhân lực để bỏ từ 109 vị trí bố trí gác cầu còn 15 vị trí giảm từ 384 lao động xuống còn 62 lao động làm công tác gác cầu.

Trong giai đoạn 2011-2015, TCT Đường sắt Việt Nam đã nghiên cứu tính toán để nâng tải trọng từ 3,6T/m lên 4,2T/m đoạn từ Đà Nẵng vào Sài Gòn cho đồng bộ tải trọng trên cả tuyến (trước đây đã giải quyết nâng được 4,2T/m đoạn đến Đà Nẵng). Số cầu cần được xem xét đầu tư trên cơ sở loại đầu máy lựa chọn là 211 cầu với các nguồn vốn đầu tư đến nay đã gia cố được 75 cầu còn lại 136 cầu cần phải được đầu tư gia cố, nâng cấp. Như vậy tình hình thực hiện dự án cầu yếu còn chậm và nguồn vốn hạn hẹp nên đến nay vẫn chưa nâng được tải trọng toàn tuyến theo mục tiêu đã đề ra.

2.6. Về sản xuất công nghiệp

Giai đoạn 2011 - 2015 là giai đoạn khó khăn cho các đơn vị sản xuất công nghiệp của ngành vì nguồn vốn đầu tư hạn hẹp nên không có nhiều dự án lớn đồng thời nền kinh tế trong nước vẫn chưa thoát khỏi khủng hoảng nên việc mở rộng thị trường tiêu thụ, sản phẩm chưa thực hiện được. Tăng trưởng không đều riêng giữa các năm đặc biệt năm 2011 doanh thu tăng đột biến do có đóng mới đầu máy, năm 2015 do thay đổi giá gốc từ năm 1994 sang năm 2010. Những năm còn lại đạt thấp nên tính chung tỉ lệ tăng trưởng bình quân hàng năm: sản lượng đạt 4.8%, doanh thu đạt 7.8% và không đạt kế hoạch đề ra là tăng trưởng bình quân hàng năm trên 10%.

Trong 5 năm qua, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tập trung việc thay thế, đổi mới phương tiện vận tải, thay thế đầu máy công suất nhỏ, lạc hậu bằng các loại đầu máy mới, hiện đại, công suất lớn từ 1500-2200 mã lực

Đã thực hiện xong dự án lắp ráp, chế tạo 20 đầu máy đổi mới D19E (công

suất 1.900 HP) tại Nhà máy Xe lửa Gia Lâm, trên cơ sở chủ trương nội địa hóa trong sản phẩm hoàn chỉnh, tuy nhiên do điều kiện của ngành cũng như của đất nước còn lạc hậu về công nghệ nên trong sản phẩm hoàn chỉnh này mới chỉ có phần khung vỏ thép của đầu máy được chế tạo tại Việt Nam, còn lại các chi tiết làm việc khác đều phải nhập khẩu từ nhà cung cấp.

Tổng công ty đang tập trung cải tạo, nâng cấp những đầu máy có công suất nhỏ, phù hợp với điều kiện vận dụng của ngành và tiết kiệm nhiên liệu: Đã thực hiện xong dự án cải tạo động cơ 30 đầu máy D10H bằng loại động cơ Caterpillar 3508 tiết kiệm nhiên liệu, đang tiếp tục nghiên cứu hoàn cải động cơ đầu máy D12E bằng loại động cơ tiết kiệm nhiên liệu.

Thực hiện chủ trương nâng cao chất lượng toa xe nhằm đáp ứng tối đa nhu cầu phục vụ hành khách và vận chuyển hàng hóa. TCT Đường sắt Việt Nam đã hoàn thành dự án cải tạo toa xe khách chất lượng cao của ram tàu SE3/4 và SE5/6 nhằm thực hiện chủ trương chế tạo toa xe khách chất lượng trong tương lai và đang triển khai dự án đóng mới 250 xe M container. Đã thực hiện xong dự án đóng mới 300 toa xe hàng nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, trong dự án này ngoài bộ phận giá chuyển hướng vẫn phải nhập khẩu thì các chi tiết bộ phận khác của toa xe đều được chế tạo tại Việt Nam. Đang triển khai công tác chuẩn bị đầu tư: dự án 04 ram tàu khách vận chuyển hành khách trên tuyến đường sắt Sài Gòn - Nha Trang và Hà Nội - Vinh; đầu tư 100 đầu máy giai đoạn 2016 - 2020

2.7. Về thực hiện các nhiệm vụ củng cố quốc phòng, an ninh, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt và an ninh trật tự.

2.7.1. An toàn giao thông đường sắt:

Sau 5 năm triển khai thực hiện công tác bảo đảm ATGTĐS được sự quan tâm sâu sát của Đảng, Nhà nước, sự chỉ đạo kịp thời của Chính phủ, Ủy ban ATGTQG, Bộ GTVT, các bộ ngành liên quan, sự phối hợp chặt chẽ của Cục cảnh sát giao thông, Cục Đường sắt Việt Nam, chính quyền và nhân dân, các ban, ngành, sự tham gia tích cực của các tổ chức chính trị- xã hội, các cơ quan truyền thông từ Trung ương đến các địa phương có đường sắt đi qua trong việc thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm TTATGTĐS, nên công tác bảo đảm TTATGTĐS đã có nhiều chuyển biến mạnh mẽ, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông có nhiều chuyển biến tốt, trách nhiệm của CBCNV nhất là lực lượng làm công tác liên quan đến chạy tàu được nâng cao, bước đầu đã thiết lập lại trật tự, kỷ cương trong công tác đảm bảo TTATGTĐS trên phạm vi cả nước.

Do vậy tình hình trật tự ATGTĐS giai đoạn 2011 - 2014 cơ bản đã có những chuyển biến tích cực: Tai nạn giao thông đường sắt giảm đều hàng năm trên các tiêu chí - số vụ, số người chết, số người bị thương, thiệt hại về vật chất, thời gian bế tắc chính tuyến, thời gian chậm tàu với mức bình quân khoảng 3%. Riêng năm 2015, tình hình an toàn GTĐS diễn biến rất phức tạp và gia tăng về số vụ. Nguyên nhân phần lớn do lỗi chủ quan của người tham gia giao thông.

Bên cạnh kết quả đạt được, vì nhiều lý do an toàn GTĐS vẫn luôn tiềm ẩn rủi ro, nguy cơ mất an toàn cao. Việc khống chế tai nạn giao thông đường sắt chưa có được kết quả như mong muốn điển hình là tai nạn GTĐS năm 2015 đã tăng ở cả

3 tiêu chí. Tai nạn GTĐS xảy ra do nhiều nguyên nhân khác nhau, nhưng chủ yếu là do người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ gây ra cho đường sắt và tập trung chủ yếu tại các giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ; đặc biệt đã xảy ra 09 vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng do giữa tàu hỏa và ô tô nguyên nhân là do người điều khiển phương tiện khi đi qua ĐS không chú ý quan sát dẫn đến tai nạn. Qua công tác quản lý, tổng hợp phân tích có các nguyên nhân cơ bản như sau:

a, Về khách quan:

- Về cơ bản các tuyến đường sắt đều được người Pháp xây dựng cách đây gần 100 năm nên một mặt cơ sở hạ tầng, chất lượng phương tiện, công nghệ khai thác đã xuống cấp nghiêm trọng nhưng chưa được đầu tư, nâng cấp, cải tạo kịp thời. Mặt khác nhiều đoạn tuyến đi quanh co, đèo dốc vừa kéo dài cự ly khai thác, vừa gây khó khăn cho công tác đảm bảo ATCT.

- Hệ thống đường sắt trải dài trên 34 tỉnh, thành phố trong cả nước, 147 quận, huyện, thị xã, 654 phường, xã, thị trấn với những đặc thù tương đối khác nhau cả về cơ sở hạ tầng và công tác tổ chức quản lý ATGT tại các địa phương. Đặc biệt phổ biến các tuyến đường sắt chạy xuyên qua khu đô thị, khu dân cư có tốc độ đô thị hoá nhanh và rất nhiều đoạn đường sắt chạy song song và liền kề đường bộ, đây là nguyên nhân chính làm phát sinh tình trạng vi phạm và lấn chiếm hành lang ATGTĐS, mở lối đi trái phép qua đường sắt.

- Các vụ tai nạn GTĐS chủ yếu là do người tham gia giao thông đường bộ vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ, đường sắt gây ra trong phạm vi HLATGT đường sắt. Thiệt hại do tai nạn, sự cố GTĐS vẫn còn cao, đặc biệt là tai nạn tại các giao cắt bất hợp pháp, dọc 2 bên hành lang đường sắt.

- Ý thức chấp hành luật lệ ATGTĐS của một bộ phận người dân chưa nghiêm; Người dân chưa nhận thức được việc chấp hành pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vừa là trách nhiệm, đồng thời là quyền lợi thiết thực của mình, nhằm bảo vệ tính mạng, tài sản của bản thân, gia đình và lợi ích chung của toàn xã hội.

- Tình trạng ném đất đá, chất bẩn lên tàu, thả rông gia súc, thả dỡ vật tư, phụ kiện của đường sắt vẫn diễn ra tại các địa phương, uy hiếp đến tính mạng của hành khách và nhân viên đường sắt, gây thiệt hại về tài sản cho Tổng công ty ĐSVN.

b, Về chủ quan:

- Công tác phối hợp tuyên truyền về pháp luật về TTATGTĐS giữa các đơn vị liên quan của Tổng công ty ĐSVN và các địa phương có đường sắt đi qua chưa được thường xuyên, liên tục mới chỉ tập trung vào các đợt cao điểm; việc tổ chức họp định kỳ để giao ban, thông báo trao đổi công tác có địa bàn chưa nên nếp nên việc xử lý các hành vi vi phạm về an ninh, trật tự ATXH đường sắt còn chưa thực sự kịp thời, kiên quyết, đặc biệt là trong việc vi phạm TTATGT đường sắt.

- Hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn chưa được đầu tư, cải tạo, nâng cấp đồng bộ trên tất cả các tuyến đường sắt quốc gia ; phương tiện vận tải đường sắt còn một số chủng loại lạc hậu, sử dụng lâu năm.

- Nhiều đường ngang chưa đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn đặc biệt là

những đường ngang tại vị trí đường bộ nằm liền kề với đường sắt (chiếm trên 90% đường ngang bất hợp pháp vi phạm Thông tư 33/2012/TT-BGTVT ngày 15/8/2012 với lý do: các đường ngang này tồn tại do lịch sử để lại và ra đời trước khi có Thông tư).

- Việc chấp hành các quy định, quy trình trong: tổ chức chạy tàu, xếp hàng, sửa chữa thi công, bảo dưỡng đường sắt; chỉnh bị, khám chữa toa xe ở một số CBCNV chưa cao. Công tác kiểm tra, giám sát ở một số đơn vị chưa thường xuyên, sâu sát; việc phát hiện và xử lý các yếu tố tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn chưa kịp thời.

c, Về địa phương và các bộ ngành liên quan:

- Giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ còn quá nhiều, đặc biệt là đường ngang dân sinh bất hợp pháp.

- Các công trình vi phạm hành lang ATGTĐS chưa được giải tỏa dứt điểm; hệ thống đường gom, hàng rào hộ lan giữa đường sắt và đường bộ chạy song song liền kề, hàng rào bảo vệ hành lang ATGTĐS,... kinh phí hạn hẹp nên chưa được đầu tư, xây dựng kịp thời.

- Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về ATGTĐS chưa được thường xuyên, hiệu quả chưa cao. Các cấp ủy đảng cũng như chính quyền địa phương chưa nhận thức sâu sắc về hậu quả tai nạn giao thông ĐS, cho rằng tai nạn giao thông ĐS không liên quan đến địa phương do đó chủ quan trong việc tổ chức thực hiện.

- Sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan đến công tác bảo đảm ATGTĐS chưa thực sự chặt chẽ, đồng bộ. Các hành vi vi phạm trật tự ATGTĐS chưa được phát hiện và xử lý nghiêm minh.

- Nguồn vốn do nhà nước cấp còn hạn hẹp chưa đáp ứng được yêu cầu đầu tư, sửa chữa, nâng cấp, quản lý, bảo trì hạ tầng đường sắt, bảo vệ hành lang ATGTĐS; vốn đầu tư thiếu và giải phóng mặt bằng chậm dẫn đến tiến độ thi công của một số công trình, dự án chậm, thậm chí dừng, giãn tiến độ dẫn đến việc bảo đảm trật tự ATGTĐS gặp nhiều khó khăn.

Riêng năm 2015:

Về cuối năm số vụ tai nạn GTĐS đã giảm nhiều nhưng nhìn chung cả năm diễn biến phức tạp tăng trên cả ba tiêu chí so với cùng kỳ làm ảnh hưởng đến công tác vận tải và làm thiệt hại về kết cấu hạ tầng đường sắt: đã xảy ra 487 vụ tai nạn GTĐS, tăng 99 vụ (tăng 25,5%). Tai nạn do chủ quan 33 vụ, tăng 08 vụ (tăng 32%), tai nạn do khách quan 454 vụ, tăng 92 vụ (tăng 25,4%) trong đó, tai nạn đặc biệt nghiêm trọng (do khách quan) 01 vụ, giảm 01 vụ; tai nạn rất nghiêm trọng (do khách quan) 13 vụ, tăng 10 vụ. Nguyên nhân như sau:

Khách quan: Lỗi vi phạm của người tham gia giao thông và người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ khi đi qua đường ngang như: không chú ý quan sát biển báo, tín hiệu tại đường ngang, tín hiệu của nhân viên gác chắn. Không làm chủ được tốc độ đâm vào tàu khi tàu đang chạy qua đường ngang hoặc cố tình vượt qua đường ngang khi thiết bị tín hiệu cảnh báo tự động đã báo hiệu có

tàu sắp đến hoặc không chú ý quan sát tàu hỏa trước khi vượt qua đường ngang (đối với đường ngang không có người gác chắn).

Ngoài ra, tai nạn xảy ra tại các đường ngang còn do một số nguyên nhân khác như: hệ thống giao thông đường bộ phát triển nhanh; mật độ chạy tàu, mật độ người và phương tiện tham gia giao thông cao; cộng với sự gia tăng nhanh chóng của các loại phương tiện giao thông đường bộ, trong 9 tháng/2015 đã có 230.008 xe ô tô và 2.272.424 xe mô tô được đăng ký mới, so với cùng kỳ năm 2014 tăng 93.079 xe ô tô (68,00%) tăng 242.529 xe mô tô (11,9%), trong đó chưa kể đến xe máy điện, xe đạp điện ngày càng phổ biến tại các địa phương. Đặc biệt là hiện tượng người đi bộ cố ý lao đầu vào tàu (có 11 vụ trong 10 tháng),

Chủ quan: Nhiều đường ngang chưa đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn như tầm nhìn bị hạn chế, độ dốc của đường bộ, góc giao cắt giữa đường sắt và đường bộ quá nhỏ, độ dốc đoạn đường bộ trước khi vào đường ngang quá lớn, đặc biệt là những đường ngang tại vị trí đường bộ nằm liền kề với đường sắt (chiếm trên 90% đường ngang hợp pháp vi phạm Thông tư 33/2012/TT-BGTVT ngày 15/8/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về đường ngang vì tồn tại do lịch sử để lại và ra đời trước khi có Thông tư). Mặt khác, tại một số đường ngang biển báo chưa đầy đủ, mờ; bề mặt một số đường ngang chưa êm thuận; thiết bị cảnh báo tự động có lúc còn xảy sự cố, thời gian khắc phục chưa kịp thời.

2.7.2. Công tác an ninh, quốc phòng:

Trong những năm qua TCT Đường sắt Việt Nam luôn được sự quan tâm chỉ đạo, giúp đỡ của Chính phủ, các Bộ, ngành và các địa phương tại 34 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có đường sắt quốc gia.

Các cấp ủy Đảng, lãnh đạo chuyên môn và các tổ chức đoàn thể tại các cơ quan, đơn vị trong ngành luôn coi trọng công tác quốc phòng, an ninh vì vậy đã chỉ đạo sát sao sản xuất kinh doanh phải gắn liền với bảo đảm quốc phòng, an ninh; Các đơn vị của Tổng công ty đã bám sát chỉ đạo của các cơ quan chức năng, của ngành kịp thời phối hợp triển khai các kế hoạch, phương án đảm bảo an ninh trật tự, phòng chống cháy nổ, chống buôn lậu và gian lận thương mại. Lực lượng bảo vệ ĐS đã phát huy được tính chủ động bảo đảm an ninh trật tự, kịp thời phát hiện và ngăn chặn kịp thời các hành vi vi phạm pháp luật. Công tác kiểm tra, kiểm soát có trọng tâm, trọng điểm. Vì vậy trong giai đoạn vừa qua tình hình an ninh trật tự trong địa bàn Tổng công ty cơ bản được giữ vững.

2.8. Về khoa học công nghệ, bảo vệ môi trường

Hoạt động khoa học công nghệ cơ bản đáp ứng yêu cầu phát triển sản xuất kinh doanh của ngành. Trong giai đoạn 2011-2015 đã đầu tư ứng dụng thành công một số công nghệ cao, tiết kiệm nhiên liệu và bảo vệ môi trường vào thực tiễn sản xuất như: Mở rộng hệ thống bán vé điện toán, thiết bị giám sát đuôi tàu thay thế toa xe trưởng tàu, sử dụng năng lượng điện mặt trời kết hợp sức gió, thử nghiệm dầu biodiesel chất lượng cao trên đầu máy...đặc biệt cuối năm 2014 đã đưa hệ thống bán vé điện tử vào hoạt động tạo bước chuyển biến lớn trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách.

Những năm qua Tổng công ty Đường sắt Việt Nam triển khai nhanh chóng và

đầy đủ các văn bản chỉ đạo điều hành của Chính phủ, Bộ GTVT và các cấp có liên quan về công tác bảo vệ môi trường đến các đơn vị thành viên, tổ chức nhiều hoạt động bảo vệ, cải thiện môi trường, chống biến đổi khí hậu đặc biệt tổ chức tốt ngày môi trường thế giới 5/6 và môi trường đường sắt 5/11 hàng năm. Ban hành quyết định số 1299/QĐ-ĐS ngày 8/9/2015 qui định tạm thời về quản lý, bảo vệ môi trường và sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả.

2.9. Về Hợp tác quốc tế và hội nhập quốc tế

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tích cực tham gia hoạt động trong các tổ chức đường sắt quốc tế, chủ động mở rộng quan hệ hợp tác với đường sắt các nước duy trì sự ủng hộ của các đối tác như Nhật Bản, Trung quốc, Nga, Đức, Pháp, Áo, ADB Qua đó đã thu hút vốn nước ngoài đầu tư cho các dự án phát triển KCHTĐS, đào tạo cán bộ.

Duy trì và phát triển vận tải liên vận đường sắt quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc và quá cảnh Trung Quốc đến các nước trong khối OSZD. Mặc dù có sự tăng trưởng, nhưng khối lượng vận tải hàng Liên vận quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc và các nước trong khối OSZD còn thiếu tính ổn định và phát triển chưa tương xứng với tiềm năng của các bên.

2.10. Về hiệu quả quản lý của doanh nghiệp, công tác tổ chức thực hiện kế hoạch và công tác phòng chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm.

Tiếp tục đổi mới công tác quản trị doanh nghiệp, phân cấp triệt để và tăng cường kiểm tra, giám sát lấy hiệu quả kinh doanh làm tiêu chuẩn để đánh giá doanh nghiệp và lãnh đạo doanh nghiệp.

Thực hiện tốt công tác quản lý vốn và tài sản được kiểm toán Nhà nước đánh giá cao. Công tác quản lý tài chính trong 5 năm ổn định, luôn đảm bảo khả năng thanh toán. Các nguồn vốn được sử dụng linh hoạt, hiệu quả, đáp ứng đủ vốn phục vụ sản xuất kinh doanh, trả nợ vốn vay đúng kỳ hạn, thanh toán lương, thưởng cho cán bộ công nhân viên kịp thời, đảm bảo cân bằng thu chi trong SXKD vận tải. Kết quả xếp loại doanh nghiệp Tổng công ty phần lớn các năm được xếp loại A .

Công tác tổ chức thực hiện kế hoạch được triển khai kịp thời và phát huy được trí tuệ tập thể, đảm bảo tính tập trung thống nhất. Việc xây dựng cơ chế, quy chế có những thay đổi căn bản đảm bảo phù hợp với thực tế, đúng quy định của pháp luật.

Thường xuyên chỉ đạo các đơn vị thuộc Tổng công ty thực hiện tốt các chương trình thực hành tiết kiệm chống lãng phí, phòng chống tham nhũng theo Luật thực hành tiết kiệm chống lãng phí và Luật Phòng chống tham nhũng. Tăng cường công tác kiểm tra tại các đơn vị chuyên chi; giám sát, kiểm tra công tác đầu tư xây dựng cơ bản, công tác tiền lương đối với các đơn vị thuộc Tổng công ty.

Công tác cải cách hành chính được thực hiện thường xuyên; hầu hết các đơn vị trong Đường sắt Việt Nam đã triển khai áp dụng hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2000. Đã đưa hệ thống hành chính điện tử vào hoạt động điều hành tại Cơ quan Tổng công ty và các công ty vận tải.

2.11. Công tác an sinh, xã hội.

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hiện có 31.636 lao động, trong đó khối

vận tải chiếm 52.9%. Thu nhập bình quân năm đạt 6.146.320 đồng/người/tháng, tăng bình quân 13.8%/năm. Cơ bản đảm bảo việc làm cho CBCNV, từng bước cải thiện điều kiện làm việc và đời sống người lao động, thực hiện tốt các chính sách an sinh xã hội...Tiếp tục đầu tư cung cấp điện, nước sinh hoạt và cải thiện điều kiện làm việc cho các đơn vị ở những nơi đặc biệt khó khăn, tính đến hết năm 2013 đã bố trí tổng vốn đầu tư cho các công trình là 14,166 tỷ đồng. (Biểu 6 - Phụ lục I)

Thực hiện nhiệm vụ an sinh xã hội theo Nghị quyết 30a/2008/NQ-CP của Chính phủ: Đường sắt Việt Nam cam kết hỗ trợ huyện Quế Phong (Nghệ An): Năm 2012 hỗ trợ 760 triệu đồng để xây dựng 152 căn nhà cho các hộ nghèo; Hỗ trợ xây dựng 01 nhà bán trú dân nuôi tại huyện Quế Phong.

TCT Đường sắt Việt Nam đã vận chuyển miễn cước hàng cứu trợ nhiều tỷ đồng cho đồng bào các tỉnh bị ảnh hưởng bởi thiên tai bão lụt và nhiều lô hàng ủng hộ người nghèo. Đồng thời tiếp tục thực hiện chính sách giảm giá vé hành khách cho các đối tượng, theo thống kê hai năm 2011 và 2012 đã thực hiện giảm giá cho 1.380.144 lượt hành khách và giảm thu 101 tỷ đồng. Tổ chức chạy tàu ở các tuyến, khu đoạn khó khăn phục vụ nhân dân và an ninh quốc phòng từ năm 2011 đến 6 tháng đầu năm 2014 đã bù lỗ là 288,5 tỷ đồng.

3. Những khó khăn và tồn tại chủ yếu

Mặc dù đạt được kết quả kể trên việc thực hiện kế hoạch 5 năm 2011 -2015 vẫn còn có những khó khăn, tồn tại trên một số mặt sau:

3.1. Khó khăn:

Kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn còn lạc hậu, không có khả năng cạnh tranh với các loại hình vận chuyển khác. Ngành đường sắt hiện nay vẫn đang hoạt động khai thác các tuyến đường sắt chủ yếu là đường đơn khổ 1000mm nên năng lực thông qua hạn chế, một số tuyến đã tới hạn trong những đợt vận chuyển cao điểm làm giảm khả năng cạnh tranh của vận tải đường sắt với các phương thức vận tải khác.

Tuy vốn Nhà nước giao có tăng hơn giai đoạn trước nhưng chưa đáp ứng yêu cầu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cũng như công tác bảo trì nên chưa thực hiện hoàn chỉnh chỉ tiêu cải tạo tuyến Thống Nhất, tuyến Hà Nội - Lào Cai đạt cấp kỹ thuật qui định mà chỉ giữ vững hiện trạng KCHTĐS hiện có. Trong điều kiện KCHTĐS còn hạn chế thì sự ra đời những loại hình dịch vụ mới của các phương tiện vận chuyển khác đã đưa đường sắt vào cuộc cạnh tranh khốc liệt hơn điển hình là máy bay giá rẻ bùng nổ, đường bộ cao tốc Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng đưa vào khai thác đã làm tụt giảm nghiêm trọng sản lượng vận tải của tuyến phía Tây và một phần sản lượng tuyến Thống Nhất.

Phương tiện vận tải chất lượng còn thiếu về số lượng, yếu về chất lượng chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải đặc biệt là nhu cầu về dịch vụ chất lượng cao.

Chất lượng nguồn nhân lực của đường sắt hiện thiếu công nhân lành nghề và cán bộ chuyên nghiệp có trình độ để đáp ứng được yêu cầu phát triển của Đường sắt theo quy hoạch đến năm 2020. Khả năng huy động và thu hút vốn đầu tư vào ngành đường sắt còn khó khăn vì hiệu quả đầu tư thấp do vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài và lợi nhuận thấp. Chưa có cơ chế đột phá về thu hút vốn đầu tư phát triển KCHTĐS quốc gia.

An toàn giao thông đường sắt luôn tiềm ẩn nhiều rủi ro do hành lang an toàn giao thông đường sắt bị xâm lấn, mật độ đường ngang và đường dân sinh qua đường sắt nhiều. Những vụ tai nạn, trở ngại do người và phương tiện giao thông đường bộ vi phạm Luật giao thông đường bộ, đường sắt gây ra đã làm thiệt hại nhiều về vật chất và ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ của ngành đường sắt.

3.2. Tồn tại:

- Phân cấp quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh, mô hình tổ chức chưa thực sự phù hợp với yêu cầu, còn mang hình thức bao cấp, nặng về hành chính, sự phối hợp trong bộ máy quản lý điều hành có lúc chưa nhịp nhàng, chưa tạo được mối quan hệ thực sự về lợi ích kinh tế giữa Tổng công ty và các đơn vị thành viên.

- Sau cổ phần hóa tư duy kinh doanh và quản trị doanh nghiệp đã có sự thay đổi nhưng chưa song hành cùng đổi mới tổ chức của doanh nghiệp nên sản xuất kinh doanh sụt giảm, một số đơn vị gặp khó khăn trong việc bảo toàn và phát triển vốn.

- Tính chủ động, sáng tạo trong sản xuất kinh doanh chưa được phát huy nên một số lĩnh vực kinh doanh mà đường sắt có ưu thế như khai thác đất đai tài sản của các khu ga đặc biệt là ga tại các thành phố lớn chưa có chuyển biến nhiều.

- Việc đầu tư xây dựng và thực hiện các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh chưa được quan tâm đúng mức; một số cơ chế chậm được sửa đổi nên không phát huy hết thế mạnh của giao thông vận tải đường sắt.

- Một phần ảnh hưởng từ việc tái cơ cấu nên nguồn lực cho hoạt động sản xuất kinh doanh của ngành bị phân tán nhất là đối với hoạt động vận tải. Đây là hoạt động sản xuất bị ảnh hưởng nhiều nhất từ công tác Tái cơ cấu, tâm lý người lao động bị dao động, qui trình tổ chức sản xuất ít nhiều bị xáo trộn nên chưa toàn tâm toàn ý thực hiện triệt để các giải pháp đề ra vì vậy kết quả thực hiện chưa khả quan như mong đợi. Các chỉ tiêu về tấn xếp, hành khách lên tàu và lượng luân chuyển trong 5 năm có mức tăng trưởng rất thấp hoặc sụt giảm, thị phần vận tải đường sắt ngày càng nhỏ so với thị phần toàn ngành giao thông vận tải. Chất lượng dịch vụ đã được cải thiện nhưng nhìn chung vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu của khách hàng.

- Công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực chưa được chú trọng đúng mức ở một số đơn vị dẫn đến thiếu hụt người lao động có tay nghề chuyên môn cao: Việc xây dựng và tổ chức thực hiện quy hoạch, kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng cán bộ, công nhân viên chức chưa được quan tâm đúng mức. Chưa có qui định bắt buộc việc đào tạo và tự đào tạo đối với cán bộ công nhân viên. Ý thức trách nhiệm trong công việc của một số cán bộ, công nhân chưa cao.

Tổng số lao động toàn Tổng công ty còn cao, năng suất lao động còn thấp, chất lượng lao động chưa đáp ứng yêu cầu cao của doanh nghiệp trong giai đoạn hiện nay, đặc biệt là trong các doanh nghiệp vận tải và quản lý KCHTĐS do chưa có điều kiện đầu tư máy móc thiết bị cơ giới hóa thi công đồng bộ trong quản lý bảo trì KCHT ĐS.

- Về nguồn vốn đầu tư phát triển:

- + Cho kết cấu hạ tầng: Nguồn vốn nhà nước cấp cho TCT Đường sắt Việt Nam để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt giai đoạn 2011-2015 rất hạn

hẹp vì vậy khả năng hoàn thành các dự án theo đúng tiến độ được phê duyệt là rất khó khăn, một số dự án phải gia hạn thời gian thực hiện. Việc phân bổ vốn đầu tư XDCB thời gian qua cũng chưa thể tập trung dứt điểm cho từng dự án cũng vì nguyên nhân này. Dự án huy động vốn xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng ĐS khởi động từ cuối năm 2015 nên chưa ghi nhận trong giai đoạn này.

+ Cho phương tiện vận tải: Trong cả giai đoạn đã thu hút được một số nhà đầu tư vào cải tạo, sửa chữa toa xe với số vốn 50,6 tỷ đồng tập trung vào đầu tư toa xe khách chất lượng cao để phục vụ vận tải hành khách.

- Vốn chủ sở hữu ở các Công ty quản lý KCHTĐS còn thấp nên năng lực tài chính hạn chế khó có khả năng tự đầu tư máy móc thiết bị thi công hiện đại; công nghệ bảo trì, sửa chữa chủ yếu bằng thủ công, năng suất lao động chưa cao, thu nhập của người lao động còn thấp, đời sống của người lao động còn khó khăn.

- Chất lượng của các đơn vị tư vấn ở một số dự án chưa đáp ứng về chất lượng và tiến độ. Một số dự án mới có tính chất kỹ thuật cao, phức tạp, đội ngũ cán bộ kỹ thuật còn lúng túng khi giải quyết các vấn đề liên quan đến dự án.

- Công tác ATGTĐS còn tồn tại tình trạng lấn chiếm hành lang ATGTĐS và mở đường ngang trái phép; hệ thống đường dân sinh qua đường sắt còn nhiều; cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ công tác ATGTĐS còn thiếu và lạc hậu.

Tình hình an ninh trật tự và phòng chống cháy nổ còn xảy ra một số vụ cháy và vẫn còn tình trạng gây rối trật tự công cộng, chống người thi hành công vụ, lấy cắp vật tư, phụ kiện đường sắt; đặt chướng ngại vật trên đường sắt; ném đất đá lên tàu.

PHẦN THỨ HAI

Kế hoạch sản xuất kinh doanh của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2016-2020.

I. Đặc điểm tình hình:

1. Thuận lợi.

Kinh tế thế giới và khu vực đã và đang phục hồi đà tăng trưởng sau cuộc khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu nhưng tốc độ phục hồi còn chậm và tiềm ẩn nhiều rủi ro. Kinh tế cả nước đã có dấu hiệu phục hồi, thế và lực của đất nước sau gần 30 năm đổi mới đã lớn mạnh hơn nhiều. Quy mô và tiềm lực kinh tế của đất nước được nâng cao hơn trước.

Kết quả bước đầu của tái cơ cấu nền kinh tế; tiếp tục đẩy mạnh thực hiện 3 bước đột phá trong Chiến lược phát triển kinh tế xã hội 10 năm 2011 - 2020 trong đó có việc xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn, cùng với các qui hoạch phát triển các khu công nghiệp, cảng biển và đô thị sẽ đòi hỏi sự phát triển cơ sở hạ tầng trong đó có đường sắt với vai trò kết nối các đầu mối kinh tế mới. Nhu cầu vận tải ngày càng cao tạo điều kiện thuận lợi cho kinh doanh vận tải đường sắt. Một số dự án trọng điểm của ngành đường sắt được hoàn thành sẽ góp phần nâng cao năng lực vận tải. Dự báo năng lực tăng thêm cho giai đoạn 2016-

2020: tuyến đường sắt phía Tây từ 17 đôi tàu lên 22 đôi tàu/ngày đêm, tuyến Thống Nhất năng lực tuyến tăng thêm khoảng 10% so với hiện nay. Tốc độ chạy tàu bình quân đạt 80km/h đối với tàu khách và 50km/h đối với tàu hàng.

Tiếp tục đổi mới, cải thiện môi trường đầu tư và tạo mọi điều kiện thuận lợi để phát triển các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế sẽ đưa các thành phần kinh tế chú ý, tham gia đầu tư vào ngành đường sắt nhiều hơn. Mức sống xã hội nâng cao, tốc độ đô thị hóa nhanh, sự đa dạng hoá các sản phẩm dịch vụ du lịch là cơ hội để ngành đường sắt nâng cao thị phần và sản lượng vận tải.

Sau khi đã hoàn thành Đề án Tái cơ cấu Tổng công ty giai đoạn 2012 – 2015, trong giai đoạn tiếp theo, việc hoàn thiện phương án sản xuất và cơ cấu tổ chức theo mô hình mới, tinh thần người lao động đã ổn định sẽ là nền tảng vững chắc để Tổng công ty sản xuất kinh doanh tập trung và hiệu quả hơn.

Trong sản xuất công nghiệp, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hiện đang quản lý nguồn nhân lực có tiềm năng; mặt bằng sản xuất tại các cơ sở đáp ứng được việc đầu tư trang thiết bị sản xuất theo quy mô lớn. Trong giai đoạn 5 năm vừa qua đã triển khai thành công các dự án đóng mới toa xe khách và hàng; lắp ráp đầu máy trong nước và sửa chữa phương tiện vận tải đảm bảo vận hành an toàn làm tiền đề để đẩy mạnh phát triển trong giai đoạn tới.

Định hướng phát triển cho giao thông vận tải đường sắt các giai đoạn, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Nhà nước và Bộ GTVT phê duyệt là cơ sở pháp lý quan trọng để triển khai xây dựng kế hoạch phát triển sản xuất kinh doanh giai đoạn đến năm 2020 của Tổng công ty, cụ thể:

- + Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050;

- + Quyết định số 1512/QĐ-BGTVT ngày 27/4/2015 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Đề án Tái cơ cấu vận tải đường sắt đến năm 2020

- + Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam.

- + Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

- + Quyết định số 3582/QĐ-ĐS ngày 07/10/2015 của Bộ GTVT về việc ban hành kế hoạch triển khai thực hiện Chiến lược và Quy hoạch phát triển GTVT đường sắt Việt Nam.

2. Những khó khăn thách thức.

Nền kinh tế toàn cầu còn tiềm ẩn nhiều rủi ro và những diễn biến tại biên Đông sẽ tác động trực tiếp đến sự phát triển của đất nước nói chung và của ngành đường sắt nói riêng trong đó vận tải đường sắt chịu nhiều ảnh hưởng của chính sách mậu biên của Trung Quốc.

Thị trường vận tải nội địa ngày càng có sự cạnh tranh gay gắt giữa các phương thức vận tải. Trong khi các lĩnh vực vận tải khác không ngừng đẩy mạnh

đầu tư phương tiện hiện đại, nâng cao chất lượng và đa dạng hoá loại hình dịch vụ nhằm tăng năng lực cạnh tranh và chiếm lĩnh thị trường thì sự thích ứng với cạnh tranh và cơ chế thị trường của TCT Đường sắt Việt Nam còn chậm vì vậy chưa khai thác được thế mạnh của mình đồng thời đứng trước nguy cơ mất thị phần.

Công tác Tái cơ cấu của Tổng công ty vừa hoàn thành vào cuối năm 2015 vì vậy cần thời gian để ổn định tổ chức, tinh thần cho Người lao động, kiểm toán hệ thống quy chế nội bộ cho thích ứng với hoạt động sản xuất kinh doanh theo mô hình mới. Hệ thống văn bản qui phạm pháp luật cho hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng ĐS chưa hoàn thiện là một khó khăn cho hoạt động này.

Vốn đầu tư cho phát triển KCHT cho giai đoạn 2016-2020 từ Ngân sách Nhà nước được dự báo tăng trưởng so với giai đoạn trước nhưng phần lớn ưu tiên cho trả nợ đọng XDDB, dự án chuyển tiếp giai đoạn trước vì vậy hạn chế cho dự án khởi công mới. Bên cạnh đó, giai đoạn này ngành đường sắt vẫn tiếp tục hoạt động khai thác trên hệ thống KCHT ĐS hiện có dự báo chưa có đột biến lớn nên năng lực thông qua hạn chế, chưa đáp ứng được yêu cầu vận chuyển trên một số tuyến; ở một số thời điểm đã ở mức bão hoà và đặc biệt là đáp ứng về tốc độ, thời gian vận chuyển.

Chất lượng nguồn nhân lực hiện có chưa đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hoá hiện đại hoá của ngành. Công tác nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ chưa có bước đột phá lớn để nâng cao năng suất lao động và hiệu quả sản xuất kinh doanh nói chung.

Sản xuất công nghiệp vẫn còn một số hạn chế:

+ Trang thiết bị máy móc tại các đơn vị công nghiệp đã lạc hậu, tỷ lệ tự động hóa thấp, vận hành máy móc chủ yếu là bán tự động và thủ công. Các sản phẩm phục vụ bảo trì, sửa chữa đường sắt như ray, thiết bị TTTH ... đều phải nhập ngoại. Nguồn nhân lực chưa mang tính công nghệ cao chủ yếu là lao động có tính thủ công. Sản lượng đầu ra so với năng lực là thấp và chủ yếu phục vụ nội bộ là chính nên khó đầu tư mở rộng sản xuất.

+ Nguồn vốn đầu tư còn hạn hẹp: Nhu cầu vốn đầu tư máy móc thiết bị, dây truyền công nghệ để lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe, sản xuất vật tư phụ tùng là rất lớn.

Môi trường đầu tư chưa đủ hấp dẫn để thu hút các thành phần kinh tế và huy động nguồn lực đầu tư vào đường sắt. Đây là điểm yếu nhất của ngành đường sắt từ trước đến nay do vậy phải có cơ chế đột phá để thu hút được vốn đầu tư nhất là trong giai đoạn vốn đầu tư từ Ngân sách ngày càng hạn chế.

Hành lang an toàn giao thông đường sắt vẫn tiếp tục đối mặt với việc bị xâm hại, lấn chiếm nên tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn GTVT ĐS.

II. Mục tiêu và các chỉ tiêu chủ yếu:

2.1. Mục tiêu:

Phấn đấu duy trì tốc độ tăng trưởng liên tục, bình quân hàng năm sản lượng và doanh thu tăng từ 8% trở lên, hoàn thành nghĩa vụ nộp Ngân sách Nhà nước; đảm bảo việc làm cho người lao động, thu nhập bình quân đầu người tăng 8% năm. Toàn ngành thực hiện phương châm kinh doanh theo tiêu chí “*An toàn, thuận tiện, thân*

thiện, đúng giờ, hiệu quả”.

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt, tăng lượng luân chuyển hàng hóa, hạ giá thành và bảo đảm an toàn, thuận lợi, tiện nghi, hấp dẫn, thoải mái trong vận tải hành khách; thông thoáng trong tổ chức vận tải hàng hóa.

Từng bước nâng thị phần vận tải đường sắt lên tương xứng với tiềm năng và nhu cầu vận tải, tập trung vào các mặt hàng, luồng hàng truyền thống, đồng thời khai thác thêm các nguồn hàng mới; chú trọng kết nối với các cảng biển, cảng sông, cảng ICD, vận tải đa phương thức, vận tải logistics. Thu hút vận tải hành khách bằng đường sắt trong các hành lang trọng điểm, kết nối các khu đô thị, thành phố lớn, kết hợp vận tải hành khách ngoại ô với đường sắt đô thị;

Xây dựng cơ chế, chính sách hợp lý để phát huy được hiệu quả vận tải đường sắt và hấp dẫn đối với khách hàng đồng thời khai thác hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt.

2.2. Nhiệm vụ chủ yếu

Tối ưu hóa công tác điều hành giao thông vận tải góp phần hạ giá thành vận tải và nâng cao tỷ lệ tàu khách đi đến đúng giờ. Tiếp tục nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt, đặc biệt tại các ga, đầu mối vận tải; ứng dụng KHKT, sử dụng nhân lực hiệu quả... nhằm giảm chi phí sản xuất để tăng khả năng cạnh tranh với các loại hình vận tải khác.

Phát triển phương tiện vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, công suất hợp lý, tiết kiệm nhiên liệu, hiệu quả. Hoàn thành các dự án đầu tư phương tiện vận tải giai đoạn 2016 - 2020.

Tập trung nâng cao hiệu quả việc quản lý, khai thác và kinh doanh hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt hiện tại; tăng khả năng thu từ phí, giá cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; giảm gánh nặng cho Ngân sách Nhà Nước

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt theo hướng tập trung ưu tiên nâng cấp, hiện đại hoá tuyến đường sắt Bắc Nam hiện có, nâng tải trọng cầu đường đạt 4,2 Tấn/mét trên các khu đoạn còn lại của tuyến đường sắt Thống Nhất.

Tiếp tục đổi mới, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh bảo đảm cạnh tranh bình đẳng trên đường sắt. Đẩy mạnh công tác xã hội hoá, thu hút các nguồn vốn đầu tư cho kinh doanh vận tải và đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt.

An toàn giao thông đường sắt: Đảm bảo không để xảy ra tai nạn đặc biệt nghiêm trọng do chủ quan, kìm chế và giảm thiểu tai nạn do khách quan. Phấn đấu giảm so với cùng kỳ giai đoạn 2011-2015 ít nhất là 5% ở các tiêu chí: số vụ tai nạn, số người bị chết và số người bị thương; số thiệt hại về vật chất, thời gian bế tắc chính tuyến, thời gian chậm tàu.

Xây dựng, bổ sung, hoàn thiện, đổi mới các cơ chế, quy chế quản lý nội bộ của Tổng công ty nhằm nâng cao năng lực, hiệu quả của công tác quản lý tạo động lực phát triển, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh. Tăng cường công tác phòng chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm chống lãng phí. Xây dựng văn hóa doanh nghiệp theo hướng tiên tiến.

Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực qua tuyển dụng, thu hút lao động có

trình độ chuyên môn, nghiệp vụ kỹ thuật, tay nghề cao. Đẩy mạnh ứng dụng khoa học- công nghệ, hợp tác quốc tế và bảo vệ môi trường.

2.3. Chỉ tiêu chủ yếu:

Theo Chiến lược, qui hoạch phát triển GTVT đường sắt đã được phê duyệt, để đáp ứng được thị phần vận tải hành khách từ 1% - 2% và hàng hóa từ 1% - 3% thì:

- Tổng nguồn vốn dự kiến đầu tư cho KCHT là 106.276.451 triệu đồng
- Các chỉ tiêu về sản lượng vận tải phải đạt: Hành khách từ 107% - 123% bình quân năm; hàng hóa từ 115% - 142% bình quân năm.

Tuy nhiên trên thực tế, dự kiến của Bộ Kế hoạch và đầu tư cân đối vốn đầu tư phát triển từ NSNN giai đoạn 2016-2020 cho Tổng công ty là 2.350.512 triệu đồng (chỉ đạt 2,75% so với nhu cầu vốn theo qui hoạch) và vốn xã hội hóa dự kiến huy động được 1.190.613 triệu đồng.... Các chỉ tiêu tăng trưởng vận tải giai đoạn 2011-2015 đã được là:

- + Hàng hóa: Tấn xếp -3.0%, TKm tăng 1.4%;
- + Hành khách: HK lên tàu -0.5%, HKKm -0.6%,

Qua số liệu nói trên cho thấy, việc đạt được các chỉ tiêu tăng trưởng về sản xuất kinh doanh theo Chiến lược, qui hoạch phát triển là không khả thi. Vì vậy, căn cứ tình hình thực tế, Tổng công ty xây dựng các chỉ tiêu cho giai đoạn 2016-2020 như sau:

Đơn vị tính: Triệu đồng

TT	Chỉ tiêu	Kế hoạch hàng năm					Tổng cộng
		2016	2017	2018	2019	2020	
1	Vốn chủ sở hữu	2.956.878	3.125.043	3.306.664	3.504.004	3.716.944	
2	Vốn điều lệ	2.426.000	2.510.000	2.660.000	2.660.000	2.660.000	
3	Đóng góp Ngân sách	155.870	171.457	188.603	207.463	228.209	951.602
4	Tổng doanh thu hợp nhất	8.494.375	9.182.885	9.956.786	10.803.708	11.722.546	50.160.300
-	Vận tải	5.427.540	5.861.743	6.330.683	6.837.137	7.384.108	31.841.211
-	Công nghiệp	362.880	381.024	400.075	420.079	441.083	2.005.141
-	Cơ sở hạ tầng	2.409.550	2.650.505	2.915.556	3.207.111	3.527.822	14.710.544
-	Công ty Mẹ	294.405	289.613	310.473	339.380	369.533	1.603.404
5	Lợi nhuận thực hiện (trước thuế)	201.000	217.000	234.000	253.000	273.000	1.178.000
6	Lợi nhuận thực hiện (sau thuế)	155.471	168.165	181.621	197.340	212.940	915.537
7	Thu nhập bình quân (Tr.đ/ng/tháng)	7,6	8,2	8,8	9,5	10,3	

Trong đó

- Công ty Mẹ - Tổng công ty ĐSVN:

Doanh thu tăng 8% trở lên, trong đó:

- + Dịch vụ điều hành GTVT: tăng 8% trở lên;
- + Cho thuê KCHT: tăng 10% trở lên;

Lợi nhuận : Tăng bình quân 6%/năm trở lên

Tỉ lệ tàu đi đến đúng giờ: Phần đầu đảm bảo tỷ lệ tàu khách đi đúng giờ đạt 99%, đến đúng giờ 80% trở lên (tàu Thống Nhất 85%).

- Các Công ty cổ phần do Tổng công ty giữ cổ phần $\geq 50\%$ vốn điều lệ:

Chỉ đạo Người đại diện phần phát huy tốt vai trò, nắm bắt kịp thời tình hình hoạt động để cùng đơn vị triển khai hiệu quả các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả vốn Nhà nước và hoàn thành các chỉ tiêu đề ra:

+ Về Vận tải:

Phần đầu doanh thu vận tải tăng trưởng bình quân hàng năm từ 8% trở lên và kinh doanh có lãi. Có bước đột phá về sản phẩm và chất lượng dịch vụ. Triển khai thực hiện biểu đồ chạy tàu hàng trên toàn mạng lưới.

Hàng hóa: Khối lượng vận chuyển tăng trưởng bình quân 4%/năm; Lượng luân chuyển tăng trưởng bình quân 5%/năm;

Hành khách: Khối lượng vận chuyển tăng trưởng bình quân mức 3%/năm; Lượng luân chuyển tăng trưởng bình quân 5%/năm;

+ *Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt*: Giá trị sản lượng và doanh thu tăng bình quân hàng năm từ 10% trở lên.

+ *Sản xuất công nghiệp*: Giá trị sản lượng và doanh thu tăng bình quân hàng năm từ 5% trở lên.

III. Giải pháp thực hiện

3.1. Công ty Mẹ

3.1.1. Về tổ chức, nhân lực và quản trị doanh nghiệp

a. Thực hiện Đề án tái cơ cấu Tổng công ty đường sắt Việt Nam

Rà soát, điều chỉnh và giải quyết những tồn tại trong quá trình sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp theo Quyết định 198/QĐ- TTg ngày 21/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ.

Trên cơ sở đánh giá kết quả của công tác tái cơ cấu doanh nghiệp giai đoạn 2011-2015 để hoàn thiện công tác tổ chức sản xuất theo mô hình sản xuất mới với nhiệm vụ kinh doanh kết cấu hạ tầng, điều hành GTVT, dịch vụ hỗ trợ vận tải thuộc Công ty Mẹ và các Công ty vận tải trực tiếp thực hiện nhiệm vụ kinh doanh vận tải.

Tiếp tục thực hiện tái cơ cấu ngành nghề kinh doanh trên cơ sở phát huy thế mạnh của các ngành dịch vụ hỗ trợ nhằm phát triển mạnh mẽ ngành nghề kinh doanh chính; đảm bảo tổ chức sản xuất hợp lý, nâng cao sức cạnh tranh và hiệu quả kinh

doanh; làm tốt vai trò của ngành đường sắt góp phần thúc đẩy thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước.

Kiến toàn bộ máy quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt theo hướng tinh gọn, có năng lực thực sự. Nghiên cứu sắp xếp lại địa bàn quản lý của các doanh nghiệp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt phù hợp với địa giới địa phương để thuận lợi cho quá trình quản lý và quan hệ phối hợp công tác.

Hoàn thành đề án thay đổi mô hình tổ chức, nâng cao hiệu quả hoạt động của các đơn vị sự nghiệp như Trường Cao đẳng nghề ĐS, Trung tâm y tế đường sắt.

Tiếp tục kiện toàn tổ chức của các tổ chức Đảng, đoàn thể trong Tổng công ty.

b. Phát triển nguồn nhân lực, giáo dục và đào tạo

Đẩy mạnh áp dụng công nghệ tiên tiến; rà soát lược bỏ những quy trình - tổ chức sản xuất lạc hậu, áp dụng các định mức lao động tiên tiến và có chế độ ưu đãi để tuyển dụng, thu hút nhân lực chất lượng cao từ đó làm cơ sở sắp xếp, tinh giảm định biên lao động, trọng tâm là giảm bộ máy gián tiếp tại tất cả các đơn vị. Phân đầu tới năm 2020 giảm 20% định biên gián tiếp so với giai đoạn 2011-2015.

Đào tạo nguồn nhân lực phát triển đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa - hiện đại hóa ngành đường sắt có đạo đức, tri thức, sức khỏe, ngoại ngữ, tin học, kỹ năng nghề nghiệp. Áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển. Đẩy mạnh thực hiện đề án xã hội hóa công tác đào tạo của Bộ Giao thông vận tải giai đoạn 2013-2020; nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lý, công chức, viên chức và người lao động.

Tập trung nâng cấp cơ sở vật chất và điều kiện giảng dạy của Trường cao đẳng nghề đường sắt để đảm bảo điều kiện và chất lượng giảng dạy nhằm cung cấp nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ cho giai đoạn 2016-2020 và sau 2020. Xây dựng cơ chế huy động, thu hút các nhà đầu tư trong lĩnh vực đào tạo của Trường Cao đẳng nghề đường sắt, đến năm 2020 trường có thể tự chủ 100% kinh phí hoạt động. Nghiên cứu thành lập Học viện công nghệ đường sắt Việt Nam.

Tăng cường phối hợp và gắn kết giữa các đơn vị trong ngành với các cơ sở đào tạo, huấn luyện trong và ngoài nước để đảm bảo nhân lực có kiến thức và kỹ năng sát với nhu cầu thực tế công việc, sử dụng có hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo. Chuẩn bị đầy đủ các điều kiện để tham gia quản lý và kinh doanh đường sắt đô thị.

c. Quản trị doanh nghiệp

Đẩy mạnh tái cấu trúc quản trị doanh nghiệp tập trung vào việc đổi mới, hoàn thiện hệ thống cơ chế, quy chế quản lý nội bộ của Tổng công ty, tăng cường ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật nhằm nâng cao năng lực, hiệu quả của công tác quản lý tạo động lực phát triển và phù hợp với mô hình tổ chức sau khi tái cơ cấu:

- Đẩy mạnh cải cách, đơn giản hóa các thủ tục hành chính, phân đầu giảm 20% trở lên các thủ tục hành chính trong TCT Đường sắt Việt Nam.

- Tiếp tục xây dựng, hoàn thiện các văn bản pháp lý và hệ thống kiểm soát nội bộ trong ngành bảo đảm tính thống nhất đối với hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt và nâng cao hiệu quả hoạt động của Người đại diện vốn của Tổng công ty tại các công ty cổ phần khi đi vào hoạt động theo mô hình tổ chức mới theo Đề

án Tái cơ cấu Tổng công ty.

Đổi mới cơ chế quản lý, chủ động xây dựng, đề xuất với các cơ quan quản lý nhà nước sửa đổi, ban hành các cơ chế quản lý, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, cơ chế quản lý tài chính; giao kế hoạch, thanh toán vốn SNKT cho phù hợp với mô hình tổ chức mới của Công ty mẹ và các công ty quản lý KCHTĐS sau tái cơ cấu, phát huy tính chủ động sáng tạo của toàn ngành nhằm sử dụng hiệu quả tiền vốn, tài sản, lao động để phát triển sản xuất, nâng cao chất lượng quản lý, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

Nâng cao chất lượng công tác tổng hợp dữ liệu phục vụ xây dựng chiến lược phát triển, quy hoạch, kế hoạch về đường sắt của Nhà nước làm cơ sở cho các đơn vị xây dựng và triển khai thành công chiến lược sản xuất kinh doanh.

3.1.2. Về sản xuất kinh doanh

a. Điều hành Giao thông vận tải

Xây dựng phương án tổ chức sản xuất kinh doanh vận tải phù hợp với mô hình tổ chức mới, đảm bảo hiệu quả kinh doanh; tạo cơ chế kinh doanh lành mạnh, bình đẳng, đúng pháp luật giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải. Xây dựng và công bố khung giá thuê điều hành GTVT trên đường sắt quốc gia.

Công khai minh bạch trong công tác lập biểu đồ chạy tàu. Xây dựng biểu đồ chạy tàu khoa học, giảm chi phí, tận dụng tối đa năng lực tuyến; phân bổ hợp lý hành trình giữa tàu khách và tàu hàng trên từng tuyến; nâng cao năng lực chỉ huy điều hành chạy tàu tăng tỷ lệ tàu khách và hàng đi - đến đúng giờ theo biểu đồ chạy tàu; Quản lý chặt chẽ công lệnh tốc độ và tải trọng quy định.

Tiếp tục nghiên cứu phương án vận dụng đầu máy hiệu quả, định mức nhiên liệu hợp lý để vừa đáp ứng nhu cầu sức kéo vừa tiết kiệm nhiên liệu giảm chi phí điều hành. Quản lý tốt công tác sửa chữa đầu máy đảm bảo chất lượng đầu máy khi vận dụng.

b. Khai thác và kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt

Tập trung khai thác hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có. Giai đoạn 2016 -2020 khẩn trương hoàn thành và tích cực triển khai Đề án tổ chức quản lý, khai thác và kinh doanh KCHT đường sắt quốc gia tập trung xây dựng, đề xuất cơ chế thu hút vốn từ nhà đầu tư; cơ chế bán, khoán, cho thuê, thu phí sử dụng, nhượng quyền khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành tạo khung pháp lý cho việc xã hội hóa đầu tư và kinh doanh kết cấu hạ tầng.

Thúc đẩy các hoạt động tổ chức thực hiện việc bán, khoán, cho thuê, nhượng quyền khai thác kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt; kêu gọi đầu tư vào các khu ga có lợi thế thương mại và tổ chức quản lý, khai thác, kinh doanh KCHT ĐS bao gồm:

- Kinh doanh các dịch vụ phục vụ khách hàng, khai thác nhà ga, kho ga, bãi hàng, hóa trường tại các khu ga.

- Tận dụng, khai thác có hiệu quả quỹ nhà, quỹ đất, cơ sở hạ tầng đường sắt hiện có. Xây dựng đề án đầu tư, khai thác kinh doanh đặc biệt là phần KCHT không liên quan trực tiếp đến chạy tàu, các ga đường sắt ở các đô thị lớn như: xây dựng các khu ga kết hợp thương mại để phục vụ vận tải đường sắt và kinh doanh tổng hợp... ,

đề xuất phương án khai thác hiệu quả các khu đất tại 136 Hàm Nghi thành phố Hồ Chí Minh, 107 Trần Hưng Đạo - Hà Nội, 551 Nguyễn Văn Cừ - Hà Nội...

Cung ứng dịch vụ phục vụ giao thông vận tải đường sắt và các dịch vụ khác trên cơ sở khai thác năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt. Tối ưu hóa việc cho thuê kiosk qua sửa chữa, cải tạo, nâng cấp chuẩn hóa kiosk tại các ga; tận dụng hiệu quả không gian giành cho quảng cáo tại khu vực phòng đợi, ke ga... Phát triển các dịch vụ tiện ích phục vụ nhu cầu của khách đi tàu như phần mềm ứng dụng tiện ích trực tuyến Railway box, chuỗi siêu thị...

3.1.3. Về An toàn giao thông đường sắt và an ninh trật tự.

Phối hợp với các địa phương, các cơ quan chức năng và các cơ quan truyền thông tuyên truyền, triển khai thực hiện tốt Chỉ thị, Nghị quyết của Đảng, Chính phủ, pháp luật về trật tự an toàn giao thông và tổ chức các hoạt động đảm bảo an toàn giao thông đường sắt (ATGTĐS): thực hiện tốt Quy chế phối hợp giữa Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua; kết nối tín hiệu giao thông giữa đường sắt và đường bộ ở các đường ngang, giao cắt bằng trong thành phố, thị xã, thị trấn nơi đường bộ và đường sắt liền kề; Vận động và triển khai thực hiện việc xã hội hóa công tác đảm bảo trật tự ATGTĐS như các phong trào “Thiếu nhi bảo vệ đường sắt”, “Thanh niên tình nguyện cảnh giới đường ngang”, đặc biệt trong các dịp cao điểm về vận tải...

Tiếp tục rà soát, bổ sung, sửa đổi kịp thời các văn bản liên quan đến ATGTĐS cho phù hợp với cơ cấu tổ chức mới của TCT Đường sắt Việt Nam. Triển khai thực hiện đồng bộ trong toàn ngành Thông tư số 29/2013/TT-BGTVT ngày 07/10/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư 15/2009/TT-BGTVT ngày 04/8/2009 có hiệu lực từ ngày 01/01/2014.

Kiện toàn bộ máy quản lý về đảm bảo an toàn GTĐS gọn nhẹ, hoạt động hiệu quả. Xây dựng cơ chế quản lý lực lượng, phương tiện và trang thiết bị phục vụ công tác cứu hộ cứu nạn giữa công ty Mẹ và các đơn vị được giao quản lý, sử dụng. Đầu tư, mua sắm trang thiết bị, phương tiện cứu hộ thiết yếu, chuyên ngành; duy trì tổ chức diễn tập cứu hộ để nâng cao trình độ, năng lực cho lực lượng cứu hộ, đặc biệt là chú trọng **4 tại chỗ** để kịp thời giải quyết, khắc phục nhanh nhất sự cố, tai nạn GTĐS.

Đẩy mạnh việc áp dụng KHCN trong công tác đảm bảo ATGTĐS. Đảm bảo tốt chất lượng kết cấu hạ tầng, phương tiện vận tải, khai thác có hiệu quả năng lực thiết bị, cơ sở vật chất hiện có; thường xuyên theo dõi, phát hiện và có biện pháp xử lý các điểm đen về trật tự ATGTĐS; duy trì tốt chế độ kiểm tra tại các đường ngang, đảm bảo hệ thống thiết bị cảnh báo tự động hoạt động ổn định, phối hợp chặt chẽ với chính quyền, công an các địa phương và thanh tra GTĐS tăng cường kiểm tra, phát hiện, ngăn chặn kịp thời các trường hợp mở đường ngang trái phép và lấn chiếm hành lang ATGTĐS.

Quan tâm đúng mức đến việc nâng cao năng lực, trình độ, ý thức trách nhiệm của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, đặc biệt là các nhân viên lái tàu, tuần, gác. Kịp thời phân tích, quy kết trách nhiệm trong việc để xảy ra các sự cố, tai nạn và xử lý thật nghiêm minh các tổ chức, cá nhân vi phạm.

- Công tác an ninh, quốc phòng:

Tăng cường công tác tuyên truyền giáo dục quốc phòng - an ninh và thực hiện công tác giáo dục quốc phòng - an ninh cho CBCNV và người lao động trong các cơ quan đơn vị thuộc TCT Đường sắt Việt Nam.

Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế - xã hội với tăng cường công tác quốc phòng - an ninh; phối hợp với Bộ Quốc phòng và các bộ ngành địa phương có liên quan xây dựng nền quốc phòng toàn dân, thế trận quốc phòng toàn dân và khu vực phòng thủ vững chắc, lập kế hoạch thực hiện nhiệm vụ động viên các nguồn lực ở các đơn vị để sẵn sàng đáp ứng yêu cầu bảo vệ Tổ quốc xã hội chủ nghĩa trong mọi tình huống.

Phối hợp với Bộ Công an và các bộ ngành địa phương có liên quan xây dựng nền an ninh nhân dân và thế trận an ninh nhân dân, xây dựng cơ quan, đơn vị cơ sở thuộc TCT Đường sắt Việt Nam vững mạnh toàn diện, thực hiện tốt các chương trình, kế hoạch, phương án phòng ngừa, phát hiện, đấu tranh ngăn chặn mọi âm mưu và hoạt động của các thế lực thù địch và các loại tội phạm, bảo đảm giữ vững định hướng XHCN, tạo cho các đơn vị của ĐSVN tự bảo vệ mình và góp phần tham gia bảo vệ an ninh chính trị nội bộ, an ninh tư tưởng, văn hóa, bảo vệ an ninh xã hội, an ninh kinh tế.

3.1.4. Về khoa học công nghệ, bảo vệ môi trường và hợp tác quốc tế .

Đẩy mạnh công tác ứng dụng công nghệ thông tin vào phục vụ sản xuất kinh doanh, nhất là trong quản lý điều hành doanh nghiệp. Thực hiện giai đoạn 2 dự án bán vé điện tử, phát triển hệ thống bán và soát vé tự động; Triển khai hóa đơn điện tử trong công tác vận tải hàng hóa, hành khách; Hoàn chỉnh hệ thống quản lý toa xe hàng; Hoàn thiện hệ thống hành chính điện tử từ Công ty mẹ tới các đơn vị thành viên. Đặc biệt chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để lập kế hoạch tổ chức khai thác, thu thập và xử lý thông tin khách hàng.

Tăng cường nghiên cứu ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới, hiện đại vào các lĩnh vực chế tạo, đóng mới đầu máy toa xe, phụ tùng; điều hành khai thác vận tải, an toàn giao thông, xây dựng kết cấu hạ tầng, công nghiệp và dịch vụ. Đầu tư các trang thiết bị tiện nghi và cung cấp các dịch vụ theo tiêu chuẩn quốc tế trên các đoàn tàu khách cao cấp.

Đẩy mạnh công tác nghiên cứu thử nghiệm, tổng kết đánh giá và chọn lựa thống nhất mô hình phòng vệ đường ngang kiểu cần chắn tự động để phát triển rộng rãi trong toàn mạng lưới đường sắt; rà soát các văn bản quy định kỹ thuật ban hành qua các thời kỳ để chuyển đổi thành Tiêu chuẩn cơ sở, Tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và xây dựng mới trình cấp thẩm quyền công bố ban hành theo quy định của Luật Tiêu chuẩn Quy chuẩn kỹ thuật và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan, trong đó ưu tiên xây dựng bộ tiêu chuẩn các thiết bị phòng vệ tự động đường ngang.

Tích cực hợp tác với Viện ứng dụng Khoa học công nghệ thuộc Bộ Khoa học & Công nghệ và các cơ quan đơn vị thuộc Bộ GTVT trong việc triển khai các nhiệm vụ khoa học công nghệ cấp quốc gia theo đơn đặt hàng số 13631/BGTVT-KHCN ngày 27/10/2014 của Bộ GTVT với 2 nội dung: Nghiên cứu áp dụng hệ thống phòng

vệ đoàn tàu tự động kiểu điểm (I-ATP) để nâng cao an toàn và tăng năng lực vận tải trên các tuyến đường sắt tại Việt Nam; nghiên cứu, chế tạo, thử nghiệm hệ thống thiết bị điều khiển chạy tàu ga điện khí tập trung công nghệ vi xử lý.

Tiếp tục triển khai thực hiện hoạt động về bảo vệ môi trường. Tích cực triển khai đồng bộ các giải pháp hạn chế nước thải, rác thải từ các đoàn tàu xả xuống đường sắt; tăng cường thu gom rác thải, làm trong sạch môi trường trên dọc tuyến đường sắt. Đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng các công nghệ tiết kiệm nhiên liệu, điện năng. Thực hiện đồng bộ các giải pháp cải thiện môi trường và tiết kiệm nhiên liệu, điện năng trong các mặt hoạt động sản xuất kinh doanh. Chủ động nghiên cứu, đề xuất với Chính phủ và chính quyền địa phương các giải pháp giảm thiểu tác hại của thiên tai ảnh hưởng trực tiếp đến đường sắt. Xây dựng và thực hiện các giải pháp tiết kiệm năng lượng.

Chủ động đẩy mạnh hợp tác quốc tế để kêu gọi nguồn vốn ưu đãi đầu tư vào các dự án ưu tiên của Ngành, tiếp thu khoa học công nghệ tiên tiến, kinh nghiệm phát triển đường sắt và đào tạo cán bộ - đặc biệt là về lĩnh vực đường sắt cao tốc, đường sắt đô thị. Tiếp tục phát triển mối quan hệ với đường sắt các nước Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Nga, các nước ASEAN, tổ chức UIC và OSZD. Làm tốt công tác tổ chức tiếp đón các đoàn khách quốc tế đến làm việc với Tổng công ty và phối hợp tổ chức các hội nghị, hội thảo trong khuôn khổ hợp tác đường sắt góp phần nâng cao vị thế của ngành đường sắt Việt Nam trong khu vực và trên thế giới, thúc đẩy hợp tác, hội nhập và thu hút đầu tư nước ngoài vào các dự án phát triển của Ngành.

3.1.5. Về phòng, chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm chống lãng phí

Tiếp tục thực hiện nghiêm túc, mạnh mẽ và đồng bộ hơn nữa mục tiêu, quan điểm và các giải pháp nêu trong Nghị quyết Trung ương 3 khóa X, các nhóm nhiệm vụ trọng tâm được nêu trong Kết luận Hội nghị Trung ương 5 khóa XI; các quy định pháp luật về phòng, chống tham nhũng. Trong đó chú trọng cả phòng và chống, với tinh thần kiên trì, kiên quyết, liên tục, đúng quy định của pháp luật, nhằm tạo chuyển biến rõ rệt hơn nữa trong công tác phòng, chống tham nhũng, củng cố niềm tin của người lao động, của nhân dân đối với Tổng công ty.

Tuyên truyền sâu rộng trong toàn Tổng công ty pháp luật về phòng, chống tham nhũng và tiết kiệm chống lãng phí. Tập trung hoàn thiện hệ thống quy chế, nội quy, quy định nội bộ của Tổng công ty có liên quan đến quản lý sản xuất, đầu tư, chế độ chính sách của người lao động... để phòng ngừa tham nhũng và tiết kiệm chống lãng phí. Gắn công tác phòng, chống tham nhũng với việc học tập và làm theo tấm gương đạo đức Hồ Chí Minh và thực hiện Nghị quyết Trung ương 4 khóa XI về xây dựng Đảng. Lấy tiêu chí hoàn thành công tác này làm tiêu chí đánh giá kết quả hoàn thành nhiệm vụ của cán bộ, đảng viên. Thực hiện nghiêm túc các quy định của Đảng và Nhà nước về công khai, kê khai tài sản, thu nhập của cán bộ, viên chức quản lý.

Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của cả hệ thống chính trị trong Tổng công ty; đưa nội dung kiểm tra, giám sát thực hiện phòng, chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm chống lãng phí vào nội dung, chương trình kiểm tra, giám sát hàng năm. Xử lý nghiêm cán bộ, đảng viên và tổ chức không chấp hành nghiêm các quy

định của Đảng và Nhà nước về phòng, chống tham nhũng và thực hành tiết kiệm chống lãng phí. Giải quyết tốt khiếu nại, tố cáo và công khai kết quả giải quyết như một công cụ hữu hiệu để phát hiện, bài trừ tham nhũng và các hành vi lãng phí.

Phát huy vai trò của truyền thông ngành Đường sắt để tuyên truyền, giáo dục quần chúng và nêu gương người tốt, kinh nghiệm tốt trong công tác phòng, chống tham nhũng và thực hành tiết kiệm chống lãng phí.

3.2. Hoạt động tại các Công ty cổ phần

Nâng cao vai trò của Người đại diện phần vốn của Tổng công ty trong hoạt động sản xuất kinh doanh tại các đơn vị. Tăng cường giám sát hoạt động doanh nghiệp phần đầu hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch của toàn Tổng công ty tập trung vào các giải pháp:

3.2.1. Về vận tải

- Hiện đại hóa công tác phục vụ hành khách, chủ hàng; giảm giá thành vận tải:

+ Tổ chức chạy tàu hợp lý, tận dụng tối đa tần số và chiều dài đoàn tàu, giảm hệ số chạy rỗng nhằm nâng cao hiệu quả đường đơn.

+ Tập trung nguồn lực tạo sự chuyển biến mạnh mẽ về chất lượng dịch vụ vận tải thông qua: đa dạng hóa loại hình dịch vụ; chủ động huy động vốn cải tạo nhà ga, kho bãi hàng; đầu tư phương tiện xếp dỡ, vận chuyển; đổi mới cách thức phục vụ trên tàu dưới ga; đẩy mạnh áp dụng khoa học công nghệ vào công tác quản lý, khai thác vận tải, cung cấp đầy đủ chính xác thông tin về giờ tàu khách, vị trí toa xe của chủ hàng; đăng ký toa xe xếp hàng qua mạng và thực hiện vận đơn điện tử... để tăng năng lực cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

+ Thường xuyên nghiên cứu cập nhật giá thị trường, giá của các phương tiện vận tải khác để ban hành giá cước linh hoạt theo loại toa xe, tuyến đường, ga đi, ga đến để có doanh thu cao nhất, tăng hiệu quả kinh doanh vận tải hàng hóa. Thay đổi tư duy khi tiếp cận, thu hút khách hàng tại các chân hàng; tăng cường hoạt động kết nối vận tải đường sắt với đường thủy, đường bộ; khai thác lợi thế vận chuyển của các tuyến đường nhánh. Từng bước triển khai thực hiện dịch vụ vận tải logistics. Đơn giản hóa thủ tục vận chuyển hàng hóa. Tổ chức các đoàn tàu hàng chuyên tuyến, chạy suốt từ nơi xếp đến nơi dỡ. Đẩy mạnh khai thác vận tải hàng hóa liên vận quốc tế đặc biệt là tuyến Côn Minh - Hải Phòng.

+ Tổ chức chạy tàu khách hợp lý; khai thác lợi thế tại các ga mà các phương tiện vận tải khác khó tiếp cận; có chính sách giá vé linh hoạt với từng tuyến đường, đoàn tàu và từng thời điểm trong năm, thời gian mua vé để nâng cao hiệu suất sử dụng chỗ, giảm giá thành vận tải hành khách. Tổ chức lại hệ thống bán vé, bán vé theo nhiều hình thức, hoàn thiện dự án bán vé điện tử.

+ Hoàn thiện và đổi mới phương thức xây dựng và quản lý hệ thống các định mức kinh tế - kỹ thuật trong lĩnh vực vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt làm cơ sở để giảm giá thành vận tải.

+ Nâng cao chất lượng công tác sửa chữa, vận dụng toa xe để đảm bảo đáp ứng kịp thời nhu cầu vận tải.

- Phối hợp với Tổng công ty triển khai thực hiện các giải pháp về phát triển

phương thức vận tải đa phương thức, logistics

+ Tích cực thực hiện các đề án: Kết nối đường sắt và đường thủy; kết hợp hài hòa các phương thức vận tải từ Hải phòng đến Lào cai; vận chuyển Container bằng đường sắt giảm tải cho hệ thống giao thông đường bộ; tái cơ cấu vận tải đường sắt đến năm 2020.

+ Ưu tiên các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng đường sắt kết nối với cảng biển, cảng sông, ICD... kết nối vận tải hành khách đô thị với vận tải hành khách quốc gia tại các đô thị lớn như Hà Nội, Tp Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng...

+ Tập trung chuyên môn hóa vận tải hàng hóa bằng container trên đường sắt đồng bộ với phương tiện chuyên chở, kho bãi và thiết bị cơ giới hóa xếp dỡ tại các đầu mối.

+ Tăng cường liên kết với các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hỗ trợ vận tải và doanh nghiệp vận tải đường bộ chặng ngắn để thực hiện vận chuyển trọn gói container bằng đường sắt, tăng khả năng cạnh tranh với vận chuyển đường bộ.

- Đẩy mạnh chính sách xã hội hóa trong kinh doanh vận tải đường sắt; thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phương tiện vận tải, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải (như: ke, kho, bãi hàng, phương tiện xếp dỡ...).

- Tiếp tục thực hiện công tác thoái vốn, thu hút nguồn vốn đầu tư từ bên ngoài kể cả của các nhà đầu tư nước ngoài để tạo bước đột phá về vốn, quản trị doanh nghiệp, công nghệ tiên tiến từ đó nâng cao được thị phần vận tải đường sắt.

3.2.2. Về sửa chữa, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

Triển khai thực hiện hợp đồng quản lý bảo trì KCHT ĐS theo kế hoạch hàng năm đảm bảo chất lượng, hiệu quả. Thực hiện nghiệm thu sản phẩm đúng quy trình kỹ thuật, quy tắc nghiệm thu. Quản lý chặt chẽ khối lượng, chất lượng sản phẩm; chất lượng vật tư đưa vào công trình.

Đầu tư đổi mới thiết bị, đẩy mạnh cơ giới hóa thi công sửa chữa đường sắt. Tích cực nghiên cứu ứng dụng và phát triển công nghệ thông tin, khẩn trương đưa tin học vào công nghệ quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

Triển khai phương án tổ chức chạy tàu kế tiếp tại các khu gian hạn chế nhằm nâng cao năng lực thông qua của các đoạn tuyến khó khăn.

3.2.3. Về sản xuất công nghiệp

Trên cơ sở quy hoạch sức kéo đường sắt; quy hoạch mạng lưới lắp ráp, chế tạo và sửa chữa cơ khí đường sắt đầu tư có trọng điểm các cơ sở công nghiệp để hoàn thiện công nghệ lắp ráp, chế tạo và sửa chữa đầu máy diesel công suất từ 1.500 - 2.500 CV; nghiên cứu xây dựng dây chuyền đóng mới toa xe, sửa chữa xe tự hành đường sắt đô thị vốn ODA công suất 100 xe/năm.

Đầu tư có trọng điểm vào các cơ sở sản xuất vật tư, phụ tùng; mở rộng liên danh liên kết với các doanh nghiệp trong và ngoài nước để chế tạo sản phẩm cơ khí đường sắt đáp ứng nhu cầu sản xuất kinh doanh trong ngành theo hướng công nghiệp phụ trợ phục vụ vận tải. Từng bước nghiên cứu các sản phẩm cơ khí khác theo nhu cầu trong nước và tiến tới xuất khẩu sang thị trường khu vực.

Đẩy nhanh nghiên cứu, áp dụng công nghệ tiên tiến vào các cơ sở công nghiệp. Tích cực thực hiện tiêu chuẩn hóa các loại sản phẩm, áp dụng các tiêu chuẩn quản lý chất lượng tiên tiến.

- Tiếp tục thực hiện công tác thoái vốn, thu hút nguồn vốn đầu tư từ bên ngoài kể cả của các nhà đầu tư nước ngoài để tạo bước đột phá về vốn, quản trị doanh nghiệp, công nghệ tiên tiến

3.3. Về đầu tư phát triển

3.3.1. Về kết cấu hạ tầng đường sắt

a. Vốn Ngân sách Nhà nước:

Triển khai Kế hoạch vốn khẩn trương, kịp thời theo đúng các tiêu chí và nguyên tắc quy định tại Luật đầu tư công.

Tích cực vận động, làm việc với các Bộ ngành để được ủng hộ và sớm bố trí nguồn vốn để xử lý 100% nợ đọng xây dựng cơ bản. Do nguồn vốn khó khăn nên trình Thủ tướng Chính phủ cho phép chỉ hoàn trả 35% tổng vốn ứng các năm trước về Ngân sách Nhà nước.

Ngay khi được bố trí vốn, chỉ đạo các Ban quản lý dự án và nhà thầu triển khai khẩn trương để hoàn thành các dự án chuyển tiếp theo đúng tiến độ được phê duyệt. Mục tiêu giải quyết các cầu yếu trên tuyến ĐSTN để đồng bộ tải trọng, kéo dài đường ga và mở thêm đường số 3 đối với các ga chỉ có 3 đường để tăng năng lực thông qua trên tuyến. Chuẩn bị đầu tư đảm bảo tiến độ một số dự án dự kiến khởi công giai đoạn sau 2020.

Tập trung sớm hoàn thành các dự án trọng điểm giải quyết các nút thắt trên tuyến đường sắt Thống nhất như: Cải tạo 7 ga còn lại trong dự án cải tạo 10 ga khu đoạn Nha Trang - thành phố Hồ Chí Minh, cải tạo tuyến ĐS khu vực đèo Hải Vân (hầm Hải Vân); hoàn thành dự án Cải tạo nâng cấp các cầu yếu trên tuyến đường sắt Thống nhất, dự án Dự án Thay tà vẹt bê tông K1, K2, tà vẹt sắt bằng Tà vẹt bê tông dự ứng lực, kéo dài đường ga, đặt thêm đường số 3 đối với các ga chỉ có 2 đường, đoạn Vinh - Nha Trang - Tuyến đường sắt Thống nhất (giai đoạn 2). Đầu tư cải tạo nâng cấp hai đoạn Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn từ nguồn vốn Trái phiếu Chính phủ giai đoạn 2017-2020.

Tiếp tục đề nghị Nhà nước bổ sung vốn để thực hiện các dự án ATGT theo Quyết định số 994/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính Phủ.

b. Vốn Sự nghiệp kinh tế cho quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng:

Cân đối bố trí khoa học, hợp lý để quản lý, sử dụng hiệu quả nguồn vốn Sự nghiệp kinh tế dự kiến được cấp giai đoạn năm 2016-2020 là 14.408 tỷ đồng; Kịp thời xây dựng và triển khai thực hiện kế hoạch quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt hàng năm. Ưu tiên vốn để tăng cường chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt nâng cao năng lực chạy tàu trên tuyến Hà Nội - Lào Cai và tuyến Bắc - Nam.

Chủ động báo cáo để Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài Chính cân đối bổ sung nguồn vốn Sự nghiệp kinh tế, đảm bảo nhu cầu cần thiết cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; phân cấp trong phê duyệt giá sản phẩm công ích đường sắt đối với công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;

Tập trung giám sát các đơn vị làm tốt công tác sửa chữa thường xuyên, khẩn cấp, duy trì chất lượng, từng bước cải tạo các tuyến đường sắt hiện có. Từng bước nâng cao chất lượng KCHTĐS, đảm bảo giao thông ĐS thông suốt, êm thuận, an toàn với nhiệm vụ trọng tâm là nâng tải trọng cầu đường đạt 4,2 Tấn/mét trên các khu đoạn còn lại của tuyến đường sắt Thống Nhất. Nâng dần tốc độ, giảm thời gian chạy tàu trên tất cả các tuyến.

Nâng cấp các đường ngang, chuyển một số đường ngang hiện có từ không phòng vệ thành đường ngang có phòng vệ ở những khu vực có mật độ người và phương tiện qua lại lớn; lắp đặt hệ thống thiết bị cảnh báo tự động, chặn đường ngang tự động để tăng cường độ an toàn và giảm lực lượng gác chặn đường ngang ngay trong năm 2016 *nghiên cứu, cân đối nguồn vốn đầu tư để lắp đặt hệ thống cản chặn tự động tại 300 đường ngang*. Thay tín hiệu cánh bằng tín hiệu đèn màu trên các tuyến, nâng cao chất lượng thông tin, sửa chữa hệ thống cáp ngầm, triển khai thông tin vô tuyến trên các đoàn tàu.

3.3.2. Về đầu tư phương tiện vận tải

Nghiên cứu, cân đối và huy động nguồn vốn để đầu tư thêm đầu máy, toa xe theo hướng tiết kiệm nhiên liệu, thân thiện với môi trường và phù hợp với kinh doanh vận tải đặc biệt là vận tải đa phương thức. Trong giai đoạn này tập trung đầu tư một số dự án lớn nhằm đáp ứng đủ nhu cầu vận tải; nâng cao chất lượng, hiệu quả của phương tiện và cải thiện hình ảnh của ngành đường sắt.

(Chi tiết biểu 3 phụ lục II)

IV. Kế hoạch Đầu tư phát triển 5 năm giai đoạn 2016-2020:

Các dự án đầu tư của Tổng công ty được dự kiến thực hiện bằng các nguồn vốn sau:

- Nguồn ngân sách Nhà nước cấp.
- Nguồn vốn Quỹ đầu tư của doanh nghiệp.
- Nguồn vốn thu từ việc cổ phần hóa tại các doanh nghiệp của Tổng công ty đã được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.
- Nguồn vốn vay thương mại và các nguồn hợp pháp khác.

Tổng công ty sẽ thực hiện bổ sung và xin điều chỉnh định kỳ hàng năm theo qui định của Nhà nước khi thực tế sản xuất phát sinh các dự án đầu tư có tổng mức đầu tư vượt thẩm quyền phê duyệt danh mục đầu tư của Tổng công ty

a. Vốn từ Ngân sách Nhà nước: *(Chi tiết các dự án tại biểu 2, 4 phụ lục II)*

Phương án 1:

Căn cứ Luật Đầu tư công số 49/2014/QH13 ngày 18/6/2014, thực hiện công văn số 916/BKHĐT-TH ngày 5/02/2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc thông báo số kiểm tra Kế hoạch đầu tư công trung hạn 5 giai đoạn 2016-2020, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam dự kiến phân bổ chi tiết kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016-2020 như sau:

* Vốn GTVT: Tổng số vốn **2.350.521 triệu đồng** được bố trí cho 05 dự án thực hiện đầu tư (trong đó 03 dự án trả nợ đọng XD CB và 02 dự án chuyển tiếp):

- Ưu tiên bố trí 660.227 triệu đồng trả nợ khối lượng nợ đọng xây dựng cơ bản để giải quyết hết 100% nợ đọng cho 03 dự án (Dự án Xây dựng mới 3 cầu theo lệnh khẩn cấp: Đồng Nai, Tam Bạc, Thị Cầu bố trí: 248.970 triệu đồng; Xây dựng các hạng mục công trình thuộc giai đoạn 2 kế hoạch 1856 theo lệnh khẩn cấp bố trí: 385.145 triệu đồng; Dự án Dự án Lập lại trật tự HLAT trên các tuyến ĐS theo QĐ 1856 giai đoạn 2 (2009-2013) tiểu dự án 1 bố trí 26.112 triệu đồng).

- Bố trí vốn hoàn ứng kế hoạch các năm trước là 672.810 triệu đồng/2.136.626 triệu đồng cho 04 dự án. (Hoàn ứng được 32% tổng số vốn ứng)

- Bố trí 989.480 triệu đồng cho 02 dự án chuyển tiếp hoàn thành dứt điểm trong giai đoạn 2016-2020 (gồm: Dự án "Cải tạo, nâng cấp tải trọng các cầu yếu còn lại trên tuyến đường sắt Hà Nội - Tp.HCM" (751.645 triệu đồng); "Gia cố đảm bảo an toàn cầu Long Biên đến năm 2020" (237.835 triệu đồng).

- Bố trí 28.000 triệu đồng cho công tác Chuẩn bị đầu tư để trả nợ khối lượng các đơn vị tư vấn cho 05 dự án.

* Vốn Giáo dục đào tạo: Tổng số vốn được bố trí là 61.047 triệu đồng. Dự kiến bố trí cho dự án hoàn thành Thiết bị mô phỏng lái tàu là 7.830 triệu đồng. Số vốn còn lại bố trí chuẩn bị đầu tư cho 04 dự án là 2.700 triệu đồng và thực hiện đầu tư là 50.517 triệu đồng.

Phương án 2 :

Phương án này xây dựng trên cơ sở theo nhu cầu đầu tư các dự án theo chiến lược qui hoạch được phê duyệt trong giai đoạn 2016 -2020 và sau 2020 với nhu cầu vốn là 106.276.451 triệu đồng (gồm cả Vốn Trái phiếu Chính phủ) để đạt được mục tiêu như sau:

- Hoàn trả toàn bộ phần vốn ứng trước giai đoạn 2011-2015 .
- Thanh toán các khối lượng nợ đọng xây dựng cơ bản.
- Hoàn thành các dự án khởi công giai đoạn 2011-2015, các dự án đã được phê duyệt chuyển tiếp sang giai đoạn 2016-2020.
- Hoàn thành các dự án đã có Quyết định đầu tư đang trình xin chủ trương đầu tư và các dự án đã hoàn thành công tác lập dự án.
- Bố trí vốn cho các dự án đã được cấp có thẩm quyền cho phép triển khai công tác lập dự án hoặc các dự án đã được phê duyệt.
- Chuẩn bị đầu tư các dự án để triển khai trong giai đoạn 2016-2020 và các dự án chuyển tiếp sang giai đoạn sau 2020 để phù hợp với chiến lược phát triển đường sắt đến năm 2020 và tầm nhìn 2030. Bố trí đủ vốn trong công tác lập, thẩm định, trình chủ trương đầu tư và phê duyệt dự án.
- Chuẩn bị cho các dự án hoàn thành giai đoạn sau năm 2020 theo qui hoạch chi tiết hiện đại hóa đường sắt Bắc Nam đã được phê duyệt với mục tiêu Nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam có tiêu chuẩn đường sắt Quốc Gia từ cấp 1 đến cấp 3 tùy thuộc vào điều kiện địa lý của từng khu đoạn;

Các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh của Tổng công ty giai đoạn 2016 -2020 đang được xây dựng trên cơ sở phương án 1.

b. Vốn xã hội hóa: 1.241,960 tỷ đồng (biểu số 3 phụ lục II)

- Sau khi thí điểm thực hiện tại ga Viên Viên sẽ tiếp tục đề xuất với Bộ GTVT cho triển khai theo mô hình tương tự một số dự án hợp tác đầu tư khai thác kết cấu hạ tầng ĐS cho các Ga Sóng Thần, An Bình - Sóng Thần, Đồng Đăng, Đông Anh, bãi hàng đường 15-16 và hệ thống kho ga Yên Viên... với tổng mức đầu tư dự kiến là 696,96 tỷ đồng.

- Dự án cải tạo ga Xuân Giao dự kiến 105 tỷ đồng;

- Xây dựng đường xếp dỡ và bãi hàng trên hệ thống đường sắt Quốc Gia (44 ga trên tổng 277 ga) dự kiến 350 tỷ đồng.

- Tiếp tục tập trung mời xã hội hóa các ga lớn như: Hà Nội, Vinh, Đồng Hới, Huế, Đà Nẵng, Nha Trang, Sài Gòn...

- Phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam triển khai thực hiện Đề án “Huy động vốn xã hội hóa để đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt” theo quyết định số 4907/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải. Chú trọng hình thức đầu tư hợp tác công - tư (PPP). Lựa chọn các dự án ưu tiên nhằm tạo bước đột phá về huy động nguồn vốn đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt. Trước mắt kêu gọi đầu tư vào các cảng ICD, thiết bị xếp dỡ và kho, bãi hàng.

c. Vốn của doanh nghiệp: (Chi tiết tại biểu 3 phụ lục II)

- Vốn đầu tư của Công ty Mẹ: 2.164 tỷ đồng

+ Dự án đầu tư đầu máy giai đoạn 2016-2020 (Quỹ đầu tư của doanh nghiệp, Nguồn vốn thu từ việc cổ phần hóa tại các doanh nghiệp của Tổng công ty, vay thương mại ...) với mục tiêu:

+ Thay thế dần các đầu máy cũ công suất nhỏ, tốc độ thấp, lạc hậu, hiệu quả sử dụng thấp.

+ Bổ sung sức kéo công suất lớn đáp ứng nhu cầu vận tải giai đoạn 2016-2020 và các năm tiếp theo.

+ Nâng cao tốc độ chạy tàu và tải trọng đoàn tàu góp phần nâng cao hiệu quả, chất lượng, năng lực cạnh tranh vận tải đường sắt.

Tổng công ty sẽ thực hiện bổ sung và xin điều chỉnh định kỳ hàng năm theo qui định của Nhà nước khi thực tế sản xuất phát sinh các dự án đầu tư có tổng mức đầu tư vượt thẩm quyền phê duyệt danh mục đầu tư của Tổng công ty

- Vốn đầu tư của các Công ty cổ phần có vốn góp của Tổng công ty

Dự kiến đầu tư trong giai đoạn 5 năm 2016 - 2020 là 1.975,6 tỷ đồng. Ngoài danh mục các dự án đầu tư đã biểu quyết trong kế hoạch năm của đơn vị, Người đại diện phần vốn của Tổng công ty tại các đơn vị sẽ thực hiện xin ý kiến Tổng công ty khi thực hiện biểu quyết bổ sung và điều chỉnh hàng năm theo qui định của Nhà nước khi phát sinh các dự án đầu tư nằm ngoài danh mục kế hoạch trước đó. Danh mục dự kiến đầu tư như sau:

- Dự án đầu tư 04 ram tàu vận chuyển hành khách trên tuyến đường sắt Sài Gòn - Nha Trang, Hà Nội - Vinh.

- Đầu tư đóng mới 300 toa xe M chở container khổ 1.000mm.

- Thay thế dần các toa xe lạc hậu kỹ thuật, tốc độ chạy tàu chậm.

d. Danh mục đầu tư các dự án nhóm A, B: Chi tiết tại phụ lục III.

Riêng nguồn vốn Ngân sách Nhà nước: Trên cơ sở thẩm định của Bộ KH&ĐT, Tổng công ty sẽ thực hiện theo quyết định riêng và xem xét điều chỉnh định kỳ hàng năm theo qui định của Nhà nước.

V. Tổ chức thực hiện:

1. Các đơn vị thuộc Tổng công ty:

Trên cơ sở Kế hoạch sản xuất kinh doanh giai đoạn 2016 – 2020 của Tổng công ty, Thủ trưởng các đơn vị tự chủ động xây dựng kế hoạch của đơn vị mình và quán triệt đến CBCNV trong đơn vị về chủ trương phát triển chung của ngành và đơn vị để việc triển khai thực hiện đảm bảo thống nhất, minh bạch. Tổ chức thực hiện với tinh thần kế hoạch của đơn vị cũng là kế hoạch của toàn Tổng công ty để thực hiện những giải pháp đề ra hợp lý, kịp thời và hiệu quả.

2. Các Ban chuyên môn của Tổng công ty căn cứ chức năng, nhiệm vụ được giao khẩn trương thực hiện:

- Xây dựng, hoàn thiện các cơ chế, qui định nội bộ, qui trình sản xuất theo mô hình tổ chức mới làm cơ sở để các đơn vị trực thuộc căn cứ thực hiện.

- Chủ động xây dựng và tích cực làm việc với các cơ quan có thẩm quyền để phê duyệt, ban hành những văn bản pháp qui có liên quan đến hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty đặc biệt là hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan trực tiếp đến vận tải.

- Chỉ đạo người đại diện phần vốn của Tổng công ty tại các doanh nghiệp chủ động, linh hoạt trong công tác quản lý, bảo toàn và phát triển phần vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, đảm bảo thực hiện đạt và vượt chỉ tiêu kế hoạch đề ra.

- Chỉ đạo, giám sát các đơn vị triển khai thực hiện hiệu quả các giải pháp đề ra để hoàn thành nhiệm vụ sản xuất kinh doanh của toàn Tổng công ty.

3. Các tổ chức đoàn thể tích cực tổ chức các hoạt động tuyên truyền, phát động phong trào thi đua về các chủ trương, chính sách lớn của ngành để Người lao động nắm bắt, nhận thức được trách nhiệm và quyền lợi của mình trong hoạt động của đơn vị. Hoàn thành tốt việc quan tâm đến đời sống tinh thần và bảo vệ quyền lợi của Người lao động nhất là trong giai đoạn quá độ của chuyển đổi mô hình tổ chức để Người lao động ổn định tinh thần, yên tâm công tác và phát huy trí tuệ, tính sáng tạo góp phần hoàn thành nhiệm vụ SXKD của toàn ngành.

VI. Kiến nghị, đề xuất của Tổng công ty

1. Về đầu tư phát triển, nguồn vốn:

- Ưu tiên đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt tạo bước đột phá cho giai đoạn 2016-2020 để vận tải đường sắt có thể đạt tỷ lệ tăng trưởng theo chỉ tiêu đã được Thủ tướng phê duyệt tại Quyết định số 214/QĐ- TTg.

- Đề nghị ưu tiên cân đối cấp đủ nguồn vốn sự nghiệp kinh tế theo phương án tính đủ theo định mức kinh tế kỹ thuật của Tổng công ty ĐSVN cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

...

Biểu số 1: Kết quả sản xuất kinh doanh các khối

Giá trị sản lượng

Đơn vị tính: Triệu đồng

KHỐI SẢN XUẤT	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015	Tổng cộng 2011-2015
Vận tải	3.992.394	4.361.652	4.597.566	5.012.616	5.025.500	22.989.728
Công nghiệp	427.333	343.825	348.400	280.440	345.600	1.745.598
Xây lắp	1.631.172	1.788.204	2.171.305	937.417	930.500	7.458.598
Quản lý CSHT	1.704.805	1.897.254	2.269.500	2.254.008	2.190.500	10.316.067
Dịch vụ - du lịch	2.046.467	2.147.548	2.024.627	662.504	338.200	7.219.346
Công ty mẹ					250.361	250.361
Tổng số	9.802.171	10.538.483	11.411.398	9.146.985	9.080.661	49.979.698

Doanh thu

KHỐI SẢN XUẤT	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015	Tổng cộng 2011-2015
Vận tải	3.992.394	4.361.652	4.597.566	5.012.616	5.025.500	22.989.728
Công nghiệp	359.200	307.299	300.400	193.114	158.700	1.318.713
Xây lắp	1.642.365	1.630.372	1.934.160	986.895	998.000	7.191.792
Quản lý CSHT	1.727.246	1.943.442	2.313.930	2.416.895	2.316.200	10.717.713
Dịch vụ - du lịch	2.046.467	2.147.548	2.024.627	662.504	338.200	7.219.346
Công ty mẹ					250.361	250.361
Tổng số	9.767.672	10.390.313	11.170.683	9.272.024	9.086.961	49.687.653

Biểu số 2: Bảng tổng hợp sản lượng - doanh thu vận tải giai đoạn 2011-2015

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm						Tỉ lệ tăng trưởng bình quân năm
			2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	Tổng	
1	HK lên tàu	HK	11.981.849	12.217.644	12.122.999	11.845.233	11.215.700	59.383.425	99,5%
2	HK Km	1000 HKKm	4.571.078	4.558.960	4.436.833	4.252.580	4.240.826	22.060.277	99,4%
3	Tấn xếp	Tấn	7.197.586	6.866.549	6.383.521	7.119.876	6.596.000	34.163.532	97,0%
4	TKm	1000TKm	4.100.544	3.959.000	3.715.223	4.251.901	4.132.700	20.159.368	101,4%
5	Doanh thu	1000 đồng	3.992.394	4.361.652	4.597.566	5.012.616	5.025.500	22.989.728	110,7%

Biểu số 3: Vốn đầu tư phát triển từ Ngân sách Nhà nước trong giai đoạn 2011-2015

Đơn vị tính: Triệu đồng

TT	Nguồn vốn	Năm					
		2011	2012	2013	2014	2015	Tổng
TỔNG SỐ CÁC NGUỒN VỐN		2.104.356	3.345.805	2.499.900	2.734.015	398.000	11.082.076
1	Vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng	1.935.173	2.293.448	2.188.250	2.423.015	388.000	9.227.886
2	Vốn An toàn giao thông	169.183	1.052.357	304.650	304.000		1.830.190
3	Vốn cho giáo dục	0	0	7.000	7.000	10.000	24.000

Biểu số 4: Vốn Sự nghiệp kinh tế được cấp giai đoạn 2011-2015

Đơn vị tính: Triệu đồng

TT	Hạng mục	Năm				
		2011	2012	2013	2014	2015
1	<i>Sửa chữa thường xuyên</i>	1.374.105	1.495.434	1.689.840	1.744.198	1.707.000
2	<i>Sửa chữa lớn</i>	45.455	76.866	90.000	148.596	280.000
3	<i>Khắc phục bão lũ</i>	62.398		2.560	22.206	26.000
4	<i>Chi trả dự án/quản lý khai thác máy Matisa</i>	391				
						391
	Tổng cộng	1.482.349	1.572.300	1.782.400	1.915.000	2.013.000
						8.765.049

Biểu số 5: Vốn tự huy động của Tổng công ty giai đoạn 2011-2015

Đơn vị tính: Triệu đồng

TT	Hạng mục	Năm			
		2011 -2012	2013	2014-2015	Tổng
1	Lắp ráp đầu máy	361.771			361.771
2	Đóng mới toa xe hàng	324.620			324.620
3	Lắp đặt thiết bị xử lý chất thải trên toa xe khách			188.396	188.396
	Tổng cộng	686.391	-	188.396	874.787

Biểu số 6: Thu nhập giai đoạn 2011-2015

Đơn vị tính: Nghìn đồng

Đơn vị tính: nghìn đồng							
STT	Các khối SX	Năm					Bình quân
		2011	2012	2013	2014	2015	
1	Vận tải	5.132,5	5.935,4	6.384,2	7.965,7	7.841,6	6.651,9
2	Quản lý kết cấu hạ tầng ĐS	4.047,9	5.062,8	5.528,4	5.897,7	5.735,3	5.254,4
3	Xây dựng cơ bản	5.371,8	5.500,0	7.279,0	5.432,1		5.895,7
4	Công nghiệp	4.397,5	4.868,2	5.220,2	6.154,1	6.574,9	5.443,0
5	Dịch vụ	4.793,6	5.202,7	5.542,2	6.100,3	6.672,8	5.662,3
6	Quản lý dự án	7.943,5	9.891,2	10.243,7	10.156,9		9.558,8
7	Sự nghiệp	3.128,9	3.958,9	6.120,3	6.506,6	6.616,6	5.266,3
Toàn Tổng công ty		4.742,6	5.546,9	6.107,7	7.034,8	7.075,3	6.101,46

Biểu số 7: Chiều dài đường sắt hiện có tính đến năm 2015

Số TT	Khổ đường	Chiều dài đường sắt hiện có			
		<i>Khu gian (Km)</i>	<i>Ga (km)</i>	<i>Cầu (100m)</i>	<i>Hầm (100m)</i>
1	1000mm	2.245,78	411,95	460,51	84,30
2	1435 mm	177,88	39,45	25,94	11,41
3	Lông	220,191	67,56	47,099	19,9
Tổng cộng		2.643,85	518,96	533,55	115,61

Biểu số 8: Số lượng đầu máy toa xe hiện có tính đến năm 2015

Số TT	Loại phương tiện	Số lượng	Ghi chú
1	Đầu máy	297	
2	Toa xe	5.121	
2.1	Khách	1.074	
2.2	Hàng	4.047	

Biểu số 9: Tình hình triển khai các dự án trọng điểm đến hết năm 2015

TT	Tên dự án	Tiến độ (kế hoạch)	Tiến độ thực hiện đến hết năm 2015
I	CHUẨN BỊ ĐẦU TƯ		
1	Dự án Cải tạo 10 ga: Cà Ná, Sông Mao, Sông Lũy, Suối Vện, Trảng Táo, Bảo Chánh, Long Khánh, Dầu Giây, Trảng Bom, Hố Nai thuộc khu đoạn ĐS Nha Trang – TP HCM	2014-2015	Ngày 25/7/2014 dự án đã được phê duyệt với tổng mức đầu tư là 397,414 tỷ đồng (Quyết định số 1007/QĐ-ĐS ngày 25/7/2014 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam). Thủ tướng Chính Phủ đã có văn bản số 713/TTg ngày 10/6/2015 về việc bố trí vốn cho dự án để thực hiện năm 2015. Tuy nhiên trong năm 2015 dự án chưa được bố trí KH vốn NSNN vì vậy Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã đề xuất dự án trong danh mục dự án khởi công trong KH 5 năm 2016-2020.
2	Dự án khôi phục cầu Long Biên giai đoạn I: Gia cố đảm bảo an toàn cầu Long Biên phục vụ vận tải đến 2020	2014-2015	- Tính đến ngày 30/6/2015, công trình đã hoàn thành giải ngân hết 60,123 tỷ đồng (đạt 100% kế hoạch vốn được giao). - Ngày 10/8/2015, TCT văn bản gửi Bộ GTVT về việc cho phép nhà thầu ứng vốn tiếp tục thi công dự án. Tuy nhiên, ngày 18/8/2015, tuy nhiên Bộ GTVT yêu cầu thi công theo đúng vốn được giao để tránh nợ XDCB (văn bản số 10916/BGTVT-KHĐT). - Ngày 30/11/2015 tại Văn bản số 3700/ĐS-CBĐT, Hội đồng thành viên TCT đã chấp thuận cho phép xác định điểm dừng. - Ngày 2/12/2015, Tổng giám đốc đã có văn bản chỉ đạo dừng thi công. - Ngày 10/9/2015, HĐTV TCT ĐSVN đã có văn bản số 2629/ĐS-CBĐT chấp thuận chủ trương điều chỉnh dự án. Đang tổ chức thực hiện điều chỉnh dự án.
5	Dự án Bãi hàng ga: Yên Viên, Đồng Đăng, Sóng Thần:		- Đã hoàn thành thẩm định phương án thiết kế Tổng thể Bãi hàng ga Yên Viên, Bãi hàng ga Đồng Đăng là cơ sở để Tổng công ty lựa chọn nhà đầu tư. - Bãi hàng ga Sóng Thần: Đang tổ chức thẩm định hồ sơ để tham mưu TGD trình HĐTV phê duyệt theo Nghị quyết Hội đồng thành viên. - Trung tâm Logistics ĐS Yên Viên đã được Tổng Công ty phối hợp nhà thầu ITL tổ chức khởi công vào ngày 06/11/2015;

6	Dự án mở rộng ga Xuân Giao A:	- Ngày 07/8/2015, TCT đã có tờ trình số 2267/TTr-ĐS gửi Bộ GTVT về việc chấp thuận quy hoạch mở rộng ga Xuân Giao A. - Ngày 31/8/2015, Bộ GTVT đã có văn bản số 11610/BGTVTt-KHĐT thống nhất chủ trương quy hoạch mở rộng ga Xuân Giao A để triển khai đầu tư theo hình thức xã hội hóa. - Tổng công ty đã có văn bản số 2665/ĐS-CBĐT đề nghị Công ty VP Vinalines làm việc với UBN tỉnh Lào Cai về thủ tục xin giao đất để triển khai thực hiện dự án phù hợp với quy hoạch đã được Bộ GTVT chấp thuận. - Tiếp theo ngày 17/12/2015, Tổng công ty đã có văn bản số 3968/ĐS-CBĐT ngày 17/12/2015 đề nghị Công ty CP Vinaline lập đề xuất dự án. - Ngày 20/7/2015, TCT đã có tờ trình số 2000/TTr-ĐS v/v phê duyệt chi phí khảo sát, lập dự án đầu tư, thẩm tra, giám sát khảo sát tách thành 2 tiểu dự án “Xây dựng phương án tổ chức kết nối giao thông của 03 cầu đường sắt: Bắc Giang, Chung Lu, Long Đại” và “Xây dựng cầu đường bộ Lục Nam để tách đường bộ khỏi cầu chung đường sắt Lục Nam”. - Dự án đã đề xuất Chủ trương đầu tư trình Bộ GTVT, KHĐT, TC - Dự án này đang thực hiện công tác lập dự án. Ban sẽ tham mưu trình Bộ phê duyệt dự án và triển khai theo kế hoạch triển khai Quyết định số 994/QĐ-TTg của TTCP. - Ngày 04/8/2015, TCT đã có VB 2187/ĐS-CBĐT về việc gia hạn hợp đồng gói thầu tư vấn lập dự án. - Ngày 24/4/2015, Bộ GTVT có văn bản số 5219/BGTVTt-HTQT giao Cục ĐSVN chủ trì, phối hợp với UBND tỉnh Lào Cai và Tổng công ty ĐSVN về sự cần thiết việc tiếp tục lập dự án xây dựng tuyến mới tuyến đường sắt khổ lòng kết nối từ ga Lào Cai với ga Hà Khẩu mới. - Tham gia đoàn công tác của Cục Đường sắt Việt Nam làm việc với Đường sắt Trung Quốc về các dự án liên quan trong đó có dự án này.
7	Các Dự án: Xây dựng các cầu để tách đường bộ khỏi cầu chung đường sắt (Bổ sung vào giai đoạn 3, kế hoạch 1856):	
8	Xây dựng hàng rào, đường gom (phần bổ sung) theo QĐ 1856, giai đoạn 3	
9	Dự án đầu tư xây dựng công trình ĐS từ Lào Cai (Việt Nam) đến Hà Khẩu (Trung Quốc):	
II	THỰC HIỆN ĐẦU TƯ	
1	Các công trình khẩn cấp: Xây dựng mới 3 cầu theo lệnh khẩn cấp: Đồng Nai, Tam Bạc, Thị Cầu; Xây dựng các hạng mục công trình thuộc giai đoạn 2 kế hoạch 1856 theo lệnh khẩn cấp	- Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ GTVT tại văn bản số 12386/BGTVTt-CQLXD ngày 16/9/2015, Tổng công ty đã tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt điều chỉnh dự toán theo phương án chỉ đạo của Bộ. - Tiếp tục chỉ đạo các Ban QLDA khẩn trương thực hiện thanh quyết toán hạng mục công trình theo dự toán điều chỉnh được duyệt.

2	Công trình “Nâng cấp, cải tạo, sửa chữa các đường ngang vì phạm điều lệ đường ngang”		Hoàn thành công tác điều chỉnh báo cáo Kinh tế kỹ thuật 134 đường ngang/137 đường ngang. Năm 2015 vốn SNKT được giao là 170 tỷ đồng trong đó thu hồi vốn ứng năm 2013 là 20 tỷ đồng. Năm 2016 dự toán Thu chi ngân sách giao 170 tỷ đồng để bố trí thực hiện chuyển tiếp các công trình triển khai năm 2015 và thực hiện tiếp 108 đường ngang được phê duyệt Báo cáo KTKT.
3	Dự án: Cải tạo, nâng cấp tái trọng các cầu yếu còn lại trên tuyến ĐS Hà Nội - TP. HCM	2008-2015	1/ Gói 9: (CYNB3) Cải tạo, nâng cấp 9 cầu. - Đã hoàn thành cầu Km 949+350, cầu Km923+350, cầu Km937+662, cầu Km959+010, cầu Km 1009+450, cầu Km1048+182, cầu Km1049+780, cầu Km1057+808. Cầu Km918+970 . 2/ Gói 10 (CYPK2): Cải tạo, nâng cấp 10 cầu. - Đã hoàn thành: Cầu Cây Cam Km1166+282; Cầu Phú Mỹ Km1178+597; Cầu Km1179+794; Cầu Km1180+934 và Cầu Km1227+934. Cầu Bà Tâm Km1162+042, Cầu Bến Nhất Km1167+169, Cầu Km1179+333, Cầu Km1179+529, Cầu Km1226+552 . 3/ Gói thầu số 28: Khảo sát thiết kế và thực hiện di chuyển hệ thống thông tin tín hiệu, cấp quang các gói thầu xây lắp số 9 (CYNB2) & gói thầu số 10 (CYPK2). - Hết tháng 9/2015 đã hoàn thành đi dờ và khôi phục đối với các cầu đã hoàn thành. - Trong quý IV đã hoàn thành bước khôi phục đối với các cầu còn lại. 4/ Gói thầu số 12 (CYĐN2): Cải tạo, nâng cấp 8 cầu. - Ký kết hợp đồng ngày 16/9/2015. - Trình phê duyệt đề cương TVGS thi công xây dựng. 5/ Gói thầu số 13, 14, 15, 16: Thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế. - Đã hoàn thành công tác thi công xây lắp 3 gói thầu xây lắp (5, 8, 13). - Đã tổ chức nghiệm thu hoàn thành công trình và bàn giao đưa vào sử dụng 2/3 gói thầu (8, 13), gói thầu số 5 sẽ được tổ chức nghiệm thu hoàn thành và bàn giao đưa vào sử dụng trong tháng 12/2015. - Đang thực hiện công tác quyết toán A-B 3 gói thầu xây lắp (5, 8, 13). - Đang thực hiện công tác thanh lý, đấu giá vật tư thu hồi không sử dụng lại được theo quy định. - Dự án đang thực hiện công tác kiểm toán độc lập để phục vụ công tác trình cấp có thẩm quyền phê duyệt quyết toán dự án hoàn thành.
4	Dự án Thay tà vẹt BT K1, K2,	2009-2015	

Phụ lục II
TỔNG HỢP KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ 5 NĂM 2016-2020

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	Tên dự án	Tổng mức đầu tư dự kiến	Ghi chú
I	Đầu tư kết cấu hạ tầng	12.192.707	
<i>1</i>	<i>Nguồn NSNN</i>	<i>10.950.747</i>	
	Vốn Ngân sách trong nước	4.419.333	
	Vốn Trái phiếu Chính phủ	6.531.414	
<i>2</i>	<i>Xã hội hóa</i>	<i>1.241.960</i>	
II	Đầu tư phương tiện vận tải (Vốn của Tổng công ty)	2.164.000	
III	Tổng cộng	14.356.707	

STT	Danh mục dự án	Địa điểm XD	Năng lực thiết kế	Thời gian KC-HT	Quyết định đầu tư theo quy định tại Nghị quyết 881 hoặc Quyết định đầu tư ban đầu			Quyết định đầu tư cấp nhất hoặc điều chỉnh theo quy định tại NQ 726/NQ-UBTVQH13 và NQ 736/NQ-UBTVQH13				Nhu cầu đầu tư 5 năm 2016-2020				Ghi chú
					Số QĐ; ngày, tháng, năm ban hành	TMĐT	Trong đó: TPCP	Số QĐ; ngày, tháng, năm ban hành	TMĐT	Trong đó: TPCP	Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Vốn TPCP	Vốn NSNN	Các nguồn vốn khác		
I	NGÀNH GIAO THÔNG					8.998.998	8.998.998		4.687.584	4.687.584	6.531.414	6.531.414	-	-		
1	Dự án chuyển tiếp từ trước năm 2010 sang giai đoạn 2011-2015															
a	Dự án khởi công trước năm 2010 và hoàn thành giai đoạn 2011-2015					4.711.584	4.711.584		4.687.584	4.687.584	-	-	-			
1	Dự án Đầu tư xây dựng hệ thống đảm bảo ATGT giữa đường sắt và đường bộ	Các tỉnh, thành phố (toàn quốc)		2009-2013	Số 3313/QĐ-BGTVT ngày 31/10/2008	172.404	172.404		172.404	172.404	-	-	-	-		
2	Dự án Xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội (tuyến 1), giai đoạn I - Tiểu dự án Giải phóng mặt bằng	Tuyến ĐS Giáp Bát-Gia Lâm	Chiều dài tuyến 15,36 km	2009-2017	2019/QĐ-BGTVT	3.125.180	3.125.180		3125180	3125180	-	-	-	-	đã bàn giao CĐT	
3	Dự án Thay tà vẹt bê tông K1,k2 TVS bằng tà vẹt bê tông DUL kéo dài đường ga đặt thêm đường số 3 với ga chỉ có 2 đường đoạn Vĩnh - Nha Trang - Giai đoạn 1	Tuyến ĐSTN		2009 ~ 2015	3859/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2007	1414000 (GD1)	1414000 (GD1)	2941/QĐ-BGTVT ngày 04/8/2014	1.390.000	1.390.000	-	-	0	0		

STT	Danh mục dự án	Địa điểm XD	Năng lực thiết kế	Thời gian KC-HT	Quyết định đầu tư theo quy định tại Nghị quyết 881 hoặc Quyết định đầu tư ban đầu			Quyết định đầu tư cấp nhật hoặc điều chỉnh theo quy định tại NQ 726/NQ-UBTVQH13 và NQ 736/NQ-UBTVQH13				Nhu cầu đầu tư 5 năm 2016-2020			Ghi chú
					Số QĐ, ngày, tháng, năm ban hành	TMDT	Trong đó: TPCP	Số QĐ, ngày, tháng, năm ban hành	TMDT	Trong đó: TPCP	Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Vốn TPCP	Vốn NSNN	Các nguồn vốn khác	
b	Dự án khởi công mới giai đoạn 2016-2020					4.287.414	4.287.414	-	-	-	6.531.414	6.531.414	-	-	
1	Dự án Thay tá vệt bê tông K1,k2 TVS bằng tá vệt bê tông DUL kéo dài đường ga đất thêm đường số 3 với ga chỉ có 2 đường đoạn Vĩnh - Nha Trang - Giai đoạn 2	Tuyến ĐSTN		2009 ~ 2015	3859/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2007	3.890.000	3.890.000				2.590.000	2.590.000	0	0	
2	Gia cố các hầm yếu trên tuyến đường sắt HN-TP. Hồ Chí Minh										1.270.000	1.270.000			
3	Dự án "Cải tạo 10 ga: Cà Ná, Sông Mao, Sông Lũy, Suối Vân, Trảng Táo, Bảo Chánh, Long Khánh, Dầu Giây, Trảng Bom, Hồ Nai thuộc khu đoạn Nha Trang - TPHCM"	Ninh Thuận, Bình Thuận, Đồng Nai	2 bước	2014-2015	1007/QĐ-ĐS ngày 25/7/2014		397.414				397.414	397.414			
4	Cải tạo các cầu yếu còn lại trên tuyến ĐS HN-TP HCM thuộc 4 khu đoạn còn lại từ Vĩnh đến Nha Trang										2.274.000	2.274.000			

Ghi chú: (*) Số vốn kế hoạch theo số vốn đã được cấp có thẩm quyền cho phép điều chỉnh (nếu có); không bao gồm các khoản ứng trước.

Phụ lục số 2

Dom w: Trifun obine

[illegible]

ST T	Danh mục dự án	Địa điểm XD	Năng lực thiết kế	Thời gian KC HT	Số quyết định ngày, tháng, năm ban hành	TMDT		Lấy kế số vốn bố trí từ khởi công đến hết năm 2015		Nhà đầu tư Giai đoạn 2016-2020				Dự kiến kế hoạch 5 năm 2016-2020				Kế hoạch năm 2016									
						Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	Dự án "Lập lại trật tự hành lang an toàn trên các tuyến đường sắt theo QĐ số 1856 - Giai đoạn 2 - Tuyến dự án 1".	Tuyến ĐSTN		2009- 2013	2338/QĐ- BGTVT, ngày 01/9/2009	377.613	377.613	377.613	200.656	200.656	135.656	135.656	200.656	200.656	200.656	91.112	91.112	65.000	26.112	91.112	91.112	65.000	26.112	18.216	18.216	0	18.216
2	Xây dựng mới 3 cầu theo lệnh Hải Phòng, Bắc Giảng - Bắc Ninh, Đông Nai	Hải Phòng, Bắc Giảng - Bắc Ninh, Đông Nai		2011- 2013	1302/QĐ-ĐS ngày 14/12/2012	1.496.192	1.496.192	1.496.192	1.133.000	1.133.000	833.000	833.000	1.133.000	1.133.000	1.133.000	926.826	926.826	300.000	248.970	453.607	453.607	204.637	248.970	56.000	56.000		56.000
3	Công trình "Xây dựng các hàng rào công trình trước ga đường 2, kế hoạch 1856 theo lệnh khẩn cấp".	Các tuyến ĐS		2011- 2014	1675/QĐ-ĐS ngày 30/11/2012; 1241/QĐ-ĐS ngày 11/9/2012; 1136/QĐ-ĐS ngày 24/8/2012	1.756.172	1.756.172	1.756.172	500.000	500.000	100.000	100.000	500.000	500.000	500.000	926.826	926.826	334.000	385.145	552.145	552.145	167.000	385.145	80.000	80.000	50.000	30.000
b	Dự án chuyển (tiếp sang giai đoạn 2016-2020)					1.730.757	1.730.757	1.730.757	505.100	505.100	505.100	505.100	741.273	741.273	741.273	1.225.657	1.225.657	236.173	-	1.225.657	1.225.657	236.173	-	144.831	144.831	-	-
	Trong đó:																										
	Dự án dự kiến hoàn thành và báo cáo đưa vào sử dụng trong giai đoạn 2016- 2020					1.730.757	1.730.757	1.730.757	505.100	505.100	505.100	505.100	741.273	741.273	741.273	1.225.657	1.225.657	236.173	-	1.225.657	1.225.657	236.173	-	144.831	144.831	-	-
1	Dự án "Cải tạo, nâng cấp lại trong các cầu yếu còn lại trên tuyến đường sắt Hà Nội - Tp.HCM"	ĐSTN	2 bước	Quý IV/2008 2015	QĐ số 3303/QĐ- BGTVT, ngày 31/10/2008	1.432.799	1.432.799	1.432.799	681.150	681.150	444.977	444.977	681.150	681.150	681.150	987.822	987.822	236.173		987.822	987.822	236.173		30.000	30.000		
2	Khởi phục cầu Long Biên	TP Hà Nội		2014- 2015	1006/QĐ-ĐS ngày 25/7/2014	297.958	297.958	297.958	60.123	60.123	60.123	60.123	60.123	60.123	60.123	237.835	237.835			237.835	237.835			114.831	114.831		
B	NGÂN HÀNG GIÁO DỤC VÀ MÔI TRƯỜNG					98.560	98.560	98.560	11.170	11.170	11.170	11.170	11.170	11.170	11.170	72.370	69.860	-	-	63.548	61.038	-	-	8.300	8.300		
1	CHUYÊN MỘT ĐẦU TƯ					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.170	2.170	0	0	2.170	2.170	0	0				
1	Dự án Nhà trưng bày thông tin và thư viện	Long Biển														810	810			810	810			810	810		
2	Tòa nhà đa năng trưng bày nghiên cứu ứng dụng và chuyển giao công nghệ; Trưng bày bảo tàng đường sắt đô thị	Long Biển														600	600			600	600						

ST T	Danh mục dự án	Địa điểm XD	Năng lực thiết kế	Thời gian KC HT	Quyết định đầu tư ban đầu hoặc QĐ đầu tư điều chỉnh đã được TTg, giao KH 2012, 2013			Lấy kế số vốn bổ trí từ khởi công đến hết năm 2015			Lấy kế giải ngân từ khởi công đến hết ngày 31/12/2015			Nhà cầu đầu tư Giai đoạn 2016-2020						Dự kiến kế hoạch 5 năm 2016-2020				Kế hoạch năm 2016																																																																																																																																																																																																																																	
					Số quyết định ngày, tháng, năm ban hành	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong đó: NSNN	Tổng số (tổng cả các nguồn vốn)	Trong

Phụ lục II

Biểu số 3: DỰ ÁN ĐẦU TƯ BẰNG VỐN CỦA TỔNG CÔNG TY VÀ VỐN XÃ HỘI HÓA

STT	Tên dự án	Tổng mức đầu tư dự kiến	Ghi chú
I	Tổng công ty	2.164.000	
1	Lắp ráp 100 đầu máy	2.164.000	
II	Xã hội hóa	1.241.960	
1	Bãi hàng ga Yên Viên Nam	90.000	Theo hình thức cho thuê KCHT có điều kiện
2	Bãi hàng ga Đồng Đăng	319.975	
3	Bãi hàng An Bình - Sóng Thần	325.638	
4	Cải tạo ga Xuân Giao	105.000	
5	Sửa chữa, cải tạo bãi hàng ga Đông Anh	17.347	
6	Bãi hàng đường 15-16 và hệ thống kho ga Yên Viên	34.000	
7	Xây dựng đường xếp dỡ và bãi hàng trên hệ thống đường sắt quốc gia (44 ga/277 ga)	350.000	
8	Các dự án xã hội hóa cải tạo các ga lớn như Hà Nội, Vinh, Đồng Hới, Huế, Đà Nẵng ...	Sẽ dựa trên cơ sở đề xuất của các nhà đầu tư để xây dựng tổng mức đầu tư	

Phụ lục II

Biểu số 4: DANH MỤC CÁC DỰ ÁN KHỞI CÔNG THEO QUI HOẠCH 2016-2020

(Xây dựng trên cơ sở Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT về việc phê duyệt Qui hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam)

I. Danh mục dự án đã có Quyết định cho phép lập dự án và giao Tổng công ty Đường sắt Việt Nam làm Chủ đầu tư

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã hoàn thành và trình Bộ Giao thông vận tải thẩm định phê duyệt Chủ trương đầu tư. Tổng số: 8 Dự án. Kinh phí dự kiến triển khai giai đoạn 2016 – 2020: 13.590.907/53.417.882 triệu đồng. Dự kiến sắp xếp thứ tự ưu tiên như sau:

1. Dự án “Thay tà vẹt Bê tông K1,K2, tà vẹt sắt bằng TVBTDUL, kéo dài đường ga, đặt thêm đường số 3 đoạn Hà Nội - Vinh và Nha Trang – Sài Gòn tuyến ĐSTN, giai đoạn 2” (Tờ trình số 2023/BC-ĐS ngày 21/7/2015 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam).

- Dự kiến TMĐT: 4.344.903 triệu đồng.

2. Dự án "Cải tạo 10 ga: Cà Ná, Sông Mao, Sông Lũy, Suối Vận, Trảng Táo, Bảo Chánh, Long Khánh, Dầu Giây, Trảng Bom, Hồ Nai thuộc khu đoạn Nha Trang - TPHCM" (Tờ trình số 1976/BC-ĐS ngày 15/7/2015 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam).

- Dự kiến TMĐT: 397.414 triệu đồng.

3. Dự án "Lập lại trật tự an toàn trên các tuyến đường sắt theo QĐ 1856 giai đoạn 2 Tiểu dự án 2” (Tờ trình số 2022/BC-ĐS ngày 21/7/2015 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam).

- Dự kiến TMĐT: 37.779.000 triệu đồng. Dự kiến triển khai trong giai đoạn 2016-2020 là 6.700.000 triệu đồng cho giải phóng Hành lang ATGT Đường sắt 5 địa phương TP Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Đồng Nai, TP Hồ Chí Minh.

4. Dự án "Xây dựng hàng rào, đường gom (phần bổ sung), theo QĐ 1856, giai đoạn 3”. (Tờ trình số 2147/BC-ĐS ngày 30/7/2015 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam).

- Dự kiến TMĐT: 527.356 triệu đồng.

5. Dự án "Sửa chữa, gia cố các công trình phòng, chống lụt đảm bảo an toàn giao thông đường sắt”. (Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư để thẩm định nguồn vốn).

- Dự kiến TMĐT: 207.000 triệu đồng.

6. Dự án “ Gia cố hầm yếu trên tuyến Đường sắt Hà nội – TP Hồ Chí Minh” (Tờ trình số 1977/BC-ĐS ngày 15/7/2015 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam).

- Dự kiến TMĐT: 2.986.873 triệu đồng. Nếu tách Hầm Hải Vân đưa sang dự án sử dụng nguồn ODA, TMĐT còn lại 2.300.000 triệu đồng.

7. Dự án “Xây dựng các cầu để tách đường bộ khỏi cầu chung ĐS (4 cầu còn lại)” (Tờ trình số 2024/BC-ĐS ngày 21/7/2015 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam).

- Dự kiến TMĐT: 869.137 triệu đồng.

8. Dự án “Đầu tư xây dựng công trình Đường sắt từ ga Lào Cai (Việt Nam) đến Hà Khẩu (Trung Quốc)” (Tờ trình số 2146/BC-ĐS ngày 30/7/2015 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam).

- Dự kiến TMĐT: 299.772 triệu đồng.

II. Danh mục dự án đề xuất lập Chủ trương đầu tư theo Quyết định 2477/QĐ-BGTVT (Chưa giao Chủ đầu tư).

Trên cơ sở danh mục dự án được phê duyệt theo Quyết định 2477/QĐ-BGTVT, trong giai đoạn 2016-2020 các dự án đề xuất lập chủ trương đầu tư như sau:

A. ƯU TIÊN 1: GIẢI QUYẾT CÁC NÚT THẮT CỎ CHAI; 2 KHU ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ NHA TRANG – SÀI GÒN

1. Giải pháp để nâng cao tốc độ chạy tàu

1.1 Nhóm giải pháp 1: Cải tạo lớn các “Nút cổ chai”

1. Dự án “Cải tạo đường sắt đèo Khe Nét”

+ Dự kiến TMĐT: 1.772.540 triệu đồng (tương đương 80,57 triệu USD).

+ Đề xuất đầu tư bằng nguồn vốn ODA.

2. Dự án “Cải tạo tuyến ĐS khu vực đèo Hải Vân”

+ Dự kiến TMĐT: 11.015.400 triệu đồng (tương đương 500,7 triệu USD).

+ Đề xuất đầu tư bằng nguồn vốn ODA.

3. Dự án “Nâng cấp đoạn Hòa Duyệt – Thanh Luyên”

+ Dự kiến TMĐT: 1.181.620 triệu đồng (tương đương 53,71 triệu USD).

+ Đề xuất đầu tư bằng nguồn vốn ODA.

1.2 Nhóm giải pháp 2: Cải tạo cục bộ bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng đến dải tốc độ thuộc phạm vi 02 khu đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang - Sài Gòn.

*** Khu đoạn Hà Nội - Vinh**

1. Dự án “Cải tạo bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng tốc độ thuộc phạm vi khu đoạn Hà Nội – Vinh”

- Qui mô: 33/40 đường cong, chiều dài cải 14592,34m, chiều dài rút -77,07 m.

- Dự kiến TMĐT: 656.480 triệu đồng (tương đương 29,84 triệu USD).

*** Khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn**

1. Dự án “Cải tạo bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng tốc độ thuộc phạm vi khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn”

- Qui mô: 11/33 đường cong, chiều dài cải 10228,64m, chiều dài rút -150,72 m.

- Dự kiến TMĐT: 460.240 triệu đồng (tương đương 20,92 triệu USD).

1.3 Nhóm giải pháp 3: Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang – Sài Gòn.

*** Khu đoạn Hà Nội - Vinh**

1. Dự án “Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện đoạn Hà Nội – Vinh”
 - Qui mô: Nâng cấp đường cũ giữ nguyên bình diện: Cải tạo nền đường theo tiêu chuẩn cấp đường và thay KTTT ray, ghi, tà vẹt, bổ sung đá balat tương đương với dải tốc độ tối đa. Chiều dài 288,56 km.
 - Dự kiến TMĐT: 2.593.360 triệu đồng (tương đương 117,88 triệu USD).

*** Khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn**

1. Dự án “Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện đoạn Nha Trang – Sài Gòn”
 - Qui mô: Nâng cấp đường cũ giữ nguyên bình diện: Cải tạo nền đường theo tiêu chuẩn cấp đường và thay KTTT ray, ghi, tà vẹt, bổ sung đá balat tương đương với dải tốc độ tối đa. Chiều dài 358,611 km.
 - Dự kiến TMĐT: 3.106.620 triệu đồng (tương đương 141,21 triệu USD).

1.4 Nhóm giải pháp 4: Nâng cấp, cải tạo cầu, hầm thuộc phạm vi khu đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang – Sài Gòn.

*** Khu đoạn Hà Nội - Vinh**

1. Dự án “Cải tạo nâng cấp nâng cao an toàn các cầu yếu còn lại trên tuyến ĐSTN thuộc khu đoạn Hà Nội – Vinh”.
 - Qui mô: Cầu yếu còn lại 14 cái tương đương 264,62 m.
 - Dự kiến TMĐT: 127.600 triệu đồng (tương đương 5,8 triệu USD).

*** Khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn**

1. Xây dựng cầu Bình Lợi (thuộc khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn).
 - Dự kiến TMĐT: 1.009.580 triệu đồng (tương đương 45,89 triệu USD).
 - Đề xuất triển khai theo hình thức BOT.
2. Dự án “Cải tạo nâng cấp nâng cao an toàn các cầu yếu còn lại trên tuyến ĐSTN thuộc khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn”.
 - Qui mô: Cầu yếu còn lại 53 cái tương đương 1425 m.
 - Dự kiến TMĐT: 686.840 triệu đồng (tương đương 31,22 triệu USD).

1.5 Nhóm giải pháp 5: Các điểm giao cắt và hành lang an toàn giao thông thuộc phạm vi 2 khu đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang – Sài Gòn

*** Khu đoạn Hà Nội - Vinh**

1. Dự án “Cải tạo và nâng cấp các đường ngang trên tuyến đoạn Hà Nội – Vinh”
 - Qui mô: Cải tạo 87 đường ngang hiện có.
 - Dự kiến TMĐT: 89.100 triệu đồng (tương đương 4,05 triệu USD).
2. Dự án “Mở mới các đường ngang trên tuyến đoạn Hà Nội – Vinh”
 - Qui mô: Bổ sung 21 đường ngang mới.

- Dự kiến TMĐT: 241.560 triệu đồng (tương đương 10,98 triệu USD).

3. Dự án “Xây dựng đường gom đoạn Hà Nội – Vinh”

- Qui mô: Xây dựng đường gom 45 đường gom/13511,11m.

- Dự kiến TMĐT: 27.720 triệu đồng (tương đương 1,26 triệu USD).

4. Dự án “Xây dựng hàng rào đoạn Hà Nội – Vinh”

- Qui mô: Xây dựng hàng rào 112 vị trí /73605,11m.

- Dự kiến TMĐT: 150.700 triệu đồng (tương đương 6,85 triệu USD).

5. Dự án “Xây dựng cầu đường bộ vượt đường sắt đoạn Hà Nội – Vinh”

- Qui mô: xây dựng cầu vượt 6 vị trí.

- Dự kiến TMĐT: 1.963.720 triệu đồng (tương đương 89,26 triệu USD).

** Khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn*

1. Dự án “Cải tạo và nâng cấp các đường ngang trên tuyến đoạn Nha Trang – Sài Gòn”

- Qui mô: Cải tạo 87 đường ngang hiện có.

- Dự kiến TMĐT: 89.100 triệu đồng (tương đương 4,05 triệu USD).

2. Dự án “Mở mới các đường ngang trên tuyến đoạn Nha Trang – Sài Gòn”

- Qui mô: Bổ sung 59 đường ngang mới.

- Dự kiến TMĐT: 86.020 triệu đồng (tương đương 3,91 triệu USD).

3. Dự án “Xây dựng đường gom đoạn Nha Trang – Sài Gòn”

- Qui mô: Xây dựng đường gom 1 đường gom/300 m.

- Dự kiến TMĐT: 660 triệu đồng (tương đương 0,03 triệu USD).

4. Dự án “Xây dựng hàng rào đoạn Nha Trang – Sài Gòn”

- Qui mô: Xây dựng hàng rào 40 vị trí /45877m.

- Dự kiến TMĐT: 93.940 triệu đồng (tương đương 4,27 triệu USD).

5. Dự án “Xây dựng hầm chui đoạn Nha Trang – Sài Gòn”

- Qui mô: Xây dựng 01 hầm chui.

- Dự kiến TMĐT: 25.520 triệu đồng (tương đương 1,16 triệu USD).

6. Dự án “Xây dựng cầu đường bộ vượt đường sắt đoạn Nha Trang – Sài Gòn”

- Qui mô: xây dựng cầu vượt 2 vị trí.

- Dự kiến TMĐT: 654.500 triệu đồng (tương đương 29,75 triệu USD).

1.6 Nhóm giải pháp 6: ứng phó biến đổi khí hậu thuộc phạm vi 2 khu đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang – Sài Gòn

** Khu đoạn Hà Nội - Vinh*

1. Dự án “Xây cầu cạn, nâng cao trắc dọc, gia cố nền đường các đoạn thương xuyên ngập lụt mùa mưa lũ đoạn Hà Nội – Vinh”

2. Dự án “Gia cố mái dốc cho các đoạn taluy nền đường mất ổn định đoạn Hà Nội – Vinh”

3. Dự án “Gia cố nền đường yếu cho các đoạn nền đường mất ổn định, phạt bùn túi đá đoạn Hà Nội – Vinh”

- Qui mô cả 3 dự án: 8 vị trí chiều dài 4.640m

- Dự kiến TMĐT cả 3 dự án: 102.470 triệu đồng (tương đương 4,67 triệu USD).

** Khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn*

1. Dự án “Xây cầu cạn, nâng cao trắc dọc, gia cố nền đường các đoạn thương xuyên ngập lụt mùa mưa lũ đoạn Nha Trang – Sài Gòn”

2. Dự án “Gia cố mái dốc cho các đoạn taluy nền đường mất ổn định đoạn Nha Trang – Sài Gòn ”

3. Dự án “Gia cố nền đường yếu cho các đoạn nền đường mất ổn định, phạt bùn túi đá đoạn Nha Trang – Sài Gòn ”

- Qui mô cả 3 dự án: 43 vị trí chiều dài 28.481m

- Dự kiến TMĐT cả 3 dự án: 414.360 triệu đồng (tương đương 23,39 triệu USD).

1.7 Nhóm giải pháp 7: Hệ thống thông tin tín hiệu thuộc phạm vi 2 khu đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang – Sài Gòn

1. Dự án “Điều chỉnh giai đoạn 2 dự án hệ thống TTTH ĐS Hà Nội – Vinh”

2. Dự án “Hiện đại hóa TTTH đoạn Vinh – Sài Gòn, giai đoạn 2”

Đề xuất sử dụng nguồn vốn ODA.

2. Giải pháp về nâng cao năng lực thông qua và năng lực vận tải

** Khu đoạn Hà Nội - Vinh*

1. Dự án “Kéo dài đường ga, mở thêm đường khu đoạn Hà Nội – Vinh”

- Qui mô: Kéo dài đường ga, đặt thêm đường số 3 đảm bảo chiều dài sử dụng $\geq 400m$ và mở mới ga trên khu gian hạn chế < 25 đôi tàu. Đặt thêm đường số 3 3 ga; Kéo dài đường ga 7 ga.

- Dự kiến TMĐT: 253.220 triệu đồng (tương đương 11,51 triệu USD).

** Khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn*

1. Dự án “Kéo dài đường ga, mở thêm đường, mở mới ga khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn” .

- Qui mô: Kéo dài đường ga, đặt thêm đường số 3 đảm bảo chiều dài sử dụng $\geq 400m$ và mở mới ga trên khu gian hạn chế < 25 đôi tàu. Đặt thêm đường số 3 4 ga; Kéo dài đường ga 11 ga; Ga mở mới 5 ga.

- Dự kiến TMĐT: 990.000 triệu đồng (tương đương 45 triệu USD).

2. Dự án “Xây dựng cải tạo ke ga, mái che ke, cầu vượt bộ hành các ga có tác nghiệp hành khách khu đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang – Sài Gòn”.

- Dự kiến TMĐT: 716.760 triệu đồng (tương đương 32,58 triệu USD).

3. Dự án “Cải tạo mặt đường, bãi hàng, đường xếp dỡ các ga hàng hóa khu đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang – Sài Gòn”.

- Dự kiến TMĐT: 431.640 triệu đồng (tương đương 19,62 triệu USD).

B. ƯU TIÊN 3: ĐỒNG BỘ CÁC DỰ ÁN THUỘC 4 KHU ĐOẠN CÒN LẠI TỪ VINH ĐẾN NHA TRANG

1. Giải pháp để nâng cao tốc độ chạy tàu

1.1 Nhóm giải pháp 1: Cải tạo lớn các “Nút cổ chai” còn lại

1. Dự án “Di dời đường sắt khu vực ga Đà Nẵng”

1.2 Nhóm giải pháp 2: Cải tạo cục bộ bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng đến dải tốc độ thuộc phạm vi 02 khu đoạn Vinh và Nha Trang

1. Dự án “Cải tạo cục bộ bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng đến dải tốc độ thuộc phạm vi 02 khu đoạn Vinh và Nha Trang”

1.3 Nhóm giải pháp 3: Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện đoạn Vinh đến Nha Trang

1. Dự án “Đại tu kiến trúc tầng trên hiện tại cho các ga đoạn còn lại (trừ các đoạn cải tuyến, ga mở mới, ga đặt thêm đường và ga kéo dài các khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang)”

1.4 Nhóm giải pháp 4: Nâng cấp, cải tạo cầu, hầm thuộc phạm vi khu đoạn Vinh đến Nha Trang

1. Dự án “Cải tạo nâng cấp nâng cao an toàn các cầu yếu thuộc 4 khu đoạn còn lại trên tuyến ĐSTN thuộc khu đoạn còn lại từ Vinh – Nha Trang”.

2. Dự án “Gia cố các hầm yếu thuộc 4 khu đoạn còn lại từ Vinh – Nha Trang”.

1.5 Nhóm giải pháp 5: Các điểm giao cắt và hành lang an toàn giao thông thuộc 4 khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang

1. Dự án “Cải tạo và nâng cấp các đường ngang trên tuyến đoạn Vinh – Nha Trang”

2. Dự án “Mở mới các đường ngang trên tuyến đoạn Vinh – Nha Trang”

3. Dự án “Xây dựng đường gom đoạn Vinh – Nha Trang”

4. Dự án “Xây dựng hàng rào đoạn Vinh – Nha Trang”

5. Dự án “Xây dựng cầu đường bộ vượt đường sắt đoạn Vinh – Nha Trang”

1.6 Nhóm giải pháp 6: Ứng phó biến đổi khí hậu thuộc 4 khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang

1. Dự án “Xây cầu cạn, nâng cao trắc dọc, gia cố nền đường các đoạn thương xuyên ngập lụt mùa mưa lũ”

2. Dự án “Gia cố mái dốc cho các đoạn taluy nền đường mất ổn định”

3. Dự án “Gia cố nền đường yếu cho các đoạn nền đường mất ổn định, phụt bùn túi đá”

2. Giải pháp nâng cao năng lực thông qua

1. Dự án “Xây dựng cải tạo ke ga, mái che ke, cầu vượt bộ hành các ga có tác nghiệp hành khách”.

2. Đầu tư xây dựng đường sắt đô thị tuyến 1 đoạn Ngọc Hồi – Ga Hà Nội

3. Đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Trảng Bom – Hòa Hưng.

4. “Kéo dài đường ga, mở thêm đường, mở mới ga trên tuyến ĐSTN Hà Nội –TP Hồ Chí Minh (đối với các ga còn lại).

5. Dự án “ Cải tạo mặt đường, bãi hàng, đường xếp dỡ các ga hàng hóa dọc tuyến”

C. ƯU TIÊN 3: TIẾP TỤC ĐẦU TƯ CÁC DỰ ÁN ĐỂ NÂNG CAO TỐC ĐỘ CHẠY TÀU

1. Dự án “Cải tuyến ĐS đầu ga Thanh Hóa”

2. Dự án “Cải tuyến Đường sắt khu kinh tế Nghi Sơn”

3. Dự án “Xây dựng đường sắt nhánh kết nối với cảng Nghi Sơn Thanh Hóa”

4. Dự án “Xây mới ga khách chính Hà Tĩnh”

5. Dự án “Cải tạo đường sắt khu vực Nha Trang, Bỏ đường vòng”

6. Dự án “Hàn ray các đoạn có tốc độ $V \geq 100\text{km/h}$ ”

7. Dự án “Xây dựng các cầu vượt quốc lộ, các cầu vượt trong đô thị còn lại”

8. Dự án “Đồng bộ kết nối hệ thống đường sắt với cảng biển, khu công nghiệp cần đầu tư xây dựng các dự án phù hợp với qui hoạch một số tuyến đường sắt.

Phụ lục III
Biểu số 1: DANH MỤC DỰ ÁN NHÓM A, B
Nguồn vốn từ Ngân sách Nhà nước giai đoạn 2016-2020
(Đã lập đề xuất chủ trương đầu tư trình Bộ GTVT)

TT	Tên dự án	Địa điểm	Số Quyết định	Tổng mức đầu tư	Tình hình triển khai	Ghi chú
I	Các dự án chuyển tiếp					
A	Dự án nhóm A					
1	Dự án "Thay tà vẹt bê tông K1,K2,TVS bằng TVBT DUL, kéo dài đường ga đặt thêm đường số 03 đối với các ga chỉ có 02 đường đoạn Vinh Nha - Trang tuyến ĐSTN - Giai đoạn 2" .	Tuyến ĐSTN	3859/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2007	3.960.000 triệu đồng	Dự án đã triển khai hoàn thành giai đoạn 1. Giai đoạn 2 sẽ được triển khai khi xác định nguồn vốn	
B	Dự án nhóm B					
1	Dự án Cải tạo Nâng cấp các cầu yếu trên tuyến Đường sắt Thống Nhất	Tuyến ĐSTN	3303/QĐ-ĐS ngày 31/10/2008	1.414.000 triệu đồng	Dự án đang triển khai được 70% khối lượng.	
2	Khôi phục Cầu Long Biên GĐ 1 gia cố đảm bảo an toàn cầu Long Biên	Hà Nội	1006/QĐ-ĐS ngày 25/7/2015	297.958 triệu đồng	Dự án đang triển khai	
II	Dự án đã có Quyết định cho phép chuẩn bị đầu tư					
A	Dự án nhóm A					
1	Lập lại trật tự an toàn trên các tuyến đường sắt theo QĐ 1856 giai đoạn 2 Tiểu dự án 2'	Các tuyến ĐS	1959/QĐ-BGTVT ngày 4/7/2008	37.779.000 triệu đồng	Dự án được tách một phần khối lượng để triển khai theo lệnh khẩn cấp. Đã trình Bộ GTVT tuy nhiên dự án chưa được phê duyệt.	Dự án quan trọng quốc gia

2	Xây dựng hàng rào, đường gom (phần bổ sung), theo QĐ 1856, giai đoạn 3	Các tuyến ĐS	1880/QĐ-BGTVT (QĐ cho phép lập Dự án)	3.378.032 triệu đồng.	Đang triển khai công tác lập dự án.	
B	Dự án nhóm B					
1	Dự án Gia cố các hầm yếu trên tuyến đường sắt HN-TP. Hồ Chí Minh	Tuyến ĐSTN	1708/QĐ-BGTVT ngày 15/6/2009 (QĐ cho phép lập Dự án)	2.085.201 triệu đồng	Đã trình Bộ GTVT phê duyệt dự án tại tờ trình số 279/TTr-ĐS ngày 14/2/2014. Đang trình chủ trương đầu tư.	
2	Dự án đầu tư xây dựng công trình Đường sắt từ ga Lào Cai (Việt Nam) đến Hà Khẩu (Trung Quốc)	Hà Nội – Lào Cai	1218/QĐ-BGTVT ngày 8/5/2015	299.772 triệu đồng.	Dự án đang triển khai công tác lập dự án	
3	Dự án "Cải tạo 10 ga: Cà Ná, Sông Mao, Sông Lũy, Suối Vắn, Trảng Táo, Bảo Chánh, Long Khánh, Dầu Giây, Trảng Bom, Hồ Nai thuộc khu đoạn Nha Trang - TPHCM"	Ninh Thuận, Bình Thuận, Đồng Nai	1007/QĐ-ĐS ngày 25/7/2014	397.414 triệu đồng	Dự án đã được phê duyệt – Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 713/TTg-KTN đồng ý cho triển khai trong năm 2015.	
4	Sửa chữa, gia cố các công trình phòng, chống lụt đảm bảo an toàn giao thông đường sắt	Các tuyến ĐS	QĐ số 4157/QĐ-BGTVT ngày 03/11/2014	Dự kiến: 208.000 theo ĐC-DT trình Bộ GTVT	Bộ Giao thông vận tải cho phép lập dự án.	
5	Xây dựng các cầu để tách đường bộ khỏi cầu chung ĐS (4 cầu còn lại)		820/QĐ-BGTVT (QĐ cho phép lập Dự án)	242.000 triệu đồng	Đang triển khai công tác lập dự án.	
III	Dự án chưa có quyết định cho phép CBĐT nhưng có trong danh mục qui hoạch phát triển					
A	Dự án nhóm A					

1	“Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện đường sắt thuộc khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn, tuyến đường sắt Bắc - Nam”				TMĐT 3.036.050 triệu đồng (GD 2016-2020 dự kiến 2.200 tỷ đồng)	Đang trình Bộ GTVT đề xuất chủ trương đầu tư	
2	“Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện - Cải tạo bình diện có bán kính nhỏ, đường sắt thuộc khu đoạn Hà Nội – Vinh, tuyến đường sắt Bắc - Nam”.				TMĐT 3.175,89 tỷ đồng (GD 2016-2020 dự kiến 2.200 tỷ đồng)	Đang trình Bộ GTVT đề xuất chủ trương đầu tư	
B	Dự án nhóm B						
3	“Cải tạo bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng đến dải tốc độ thuộc phạm vi khu đoạn Nha Trang – Sài Gòn, tuyến đường sắt Bắc - Nam”				TMĐT 449.680 triệu đồng	Đang trình Bộ GTVT đề xuất chủ trương đầu tư	

Phụ lục III

Biểu số 2: DANH MỤC ĐẦU TƯ DỰ ÁN NHÓM A,B
nguồn vốn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2016-2020

TT	Tên dự án	Tổng mức ĐT (tỷ đồng)	Quy mô đầu tư	Nguồn vốn (Dự kiến)	Chủ đầu tư	Thời gian thực hiện
1	Đầu tư đầu máy giai đoạn 2016-2020	2.164	100 đầu máy	- Quỹ ĐTPT: dự kiến 30 % - Khấu hao TSCĐ - Vay Ngân hàng	Tổng công ty ĐSVN	2016-2020
2	Đầu tư mới đoàn tàu vận chuyển hành khách trên đoạn tuyến Hà Nội – Vinh	548,5	30 toa xe	- Vốn đối ứng của Công ty : 15% - Vay ngân hàng thương mại: 85%	Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội	2016-2017
3	Đầu tư mới đoàn tàu vận chuyển hành khách trên đoạn tuyến Sài Gòn – Nha Trang	607,1	30 toa xe	- Vốn đối ứng của Công ty : khoảng 15% - Vay ngân hàng thương mại: 85%	Công ty cổ phần vận tải đường sắt Sài Gòn	2016-2017
4	Đầu tư toa xe Mc	270	300 toa xe Mc	- Vốn đối ứng của Công ty : 15% - Vay ngân hàng thương mại: 85%	Các Công ty CP vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn	2016-2018
5	Đầu tư thay thế dần toa xe có tốc độ chạy dưới 60 Km/h	550	500 toa xe	- Vốn đối ứng của Công ty : 15% - Vay ngân hàng thương mại: 85%	Các Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn	2016-2020

Giải trình các dự án:

I. Đầu tư đầu máy giai đoạn 2016-2020

1. Các căn cứ để lập dự án đầu tư:

- Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Quyết định số 214/2015/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh chiến lược phát triển Giao thông vận tải Đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam.

- Nhu cầu đầu máy vận dụng phục vụ vận tải giai đoạn 2016-2020.

2. Mục tiêu đầu tư:

- Thay thế dần các đầu máy cũ công suất nhỏ, tốc độ thấp, lạc hậu, hiệu quả sử dụng thấp.

- Bổ sung sức kéo công suất lớn đáp ứng nhu cầu vận tải giai đoạn 2016-2020 và các năm tiếp theo.

- Nâng cao tốc độ chạy tàu và tải trọng đoàn tàu góp phần nâng cao hiệu quả, chất lượng, năng lực cạnh tranh vận tải đường sắt.

3. Sự cần thiết phải đầu tư

- Hiện nay Tổng công ty ĐSVN đang quản lý và khai thác 296 đầu máy bao gồm 14 chủng loại đầu máy. Trong đó có 179 đầu máy công suất nhỏ chiếm tỷ lệ 60,5% với 10 chủng loại đầu máy đã cũ, lạc hậu, thời hạn sử dụng từ 10 năm đến 50 năm, công suất nhỏ, tốc độ thấp, tiêu hao vật tư, nhiên liệu, dầu mỡ lớn, kém hiệu quả không phù hợp với điều kiện vận tải hiện nay.

Về sửa chữa: Một số chủng loại đầu máy đã chuẩn bị vào cấp đại tu lần thứ ba. Trong khi đó phụ tùng vật tư khan hiếm do nhà chế tạo hiện nay không chế tạo nữa, nhiều chi tiết đã được nội địa hóa nhưng chất lượng chưa cao, độ bền kém gây ra nhiều sự cố trong vận dụng.

Bởi vậy cần khẩn trương thay thế các chủng loại đầu máy lạc hậu kỹ thuật, công suất nhỏ để giảm chi phí giá thành, nâng cao hiệu quả, tăng khả năng cạnh tranh của vận tải đường sắt.

- Theo quy định của dự thảo Luật Đường sắt mới thay thế Luật Đường sắt 2005 sẽ quy định niên hạn sử dụng của đầu máy (dự kiến 30 năm); Tổng công ty Đường sắt Việt Nam dự kiến từ năm 2016 đến năm 2020 sẽ thanh lý từ 70 đến 100 đầu máy công suất nhỏ, lạc hậu kỹ thuật.

- Theo Quyết định 214/QĐ-TTg ngày 10/2/2015 của Thủ tướng, đến năm 2020:

+ Thị phần vận tải hành khách trên đường sắt đảm nhận từ 1% - 2% thì tăng trưởng vận tải hành khách bình quân hàng năm phải đạt từ 107% - 123% với năm 2015.

+ Thị phần vận tải hàng hóa trên đường sắt đảm nhận từ 1% - 3% thì tăng trưởng vận tải hàng hóa bình quân hàng năm phải đạt từ 115% - 142% so với năm 2015.

+ Tạm tính tỷ lệ tăng trưởng về sản lượng vận tải đường sắt là 19%/ năm thì đến năm 2020 sản lượng vận tải đường sắt đạt 24.025,56 triệu tấn.km vượt so với sản lượng năm 2015 là 11.704,76 triệu tấn.km. Hiện nay theo số liệu thống kê mỗi 01 HP công suất đầu máy kéo được 31.136,7 T.km/ năm, như vậy công suất đầu máy cần tăng thêm là : 375.915 HP tương ứng với 198 đầu máy 1900 mã lực (tương tự như đầu máy D19E).

4. *Tổng mức đầu tư dự kiến:* Tổng mức đầu tư 100 đầu máy dự kiến là 2.164 tỷ đồng

5. *Nguồn vốn đầu tư:*

- Đề nghị Chính phủ cho phép Tổng công ty Đường sắt Việt Nam được tăng vốn Điều lệ của Tổng công ty qua việc sử dụng Quỹ đầu tư phát triển, nguồn thoái vốn từ các công ty cổ phần để đầu tư dự án đầu máy : khoảng 30% Tổng mức đầu tư.

- Nguồn khấu hao tài sản cố định của Tổng công ty: Cân đối nguồn vốn đối ứng vay ngân hàng.

- Vay ngân hàng thương mại.

- Khấu hao của các đầu máy mới được dùng trả nợ gốc dự kiến khoảng 15 năm; Lãi vay hàng năm được đưa vào chi phí giá thành cung cấp sức kéo.

6. *Phân kỳ đầu tư*

Dự kiến phân kỳ thành 3 giai đoạn:

Giai đoạn 2016-2017: 30 đầu máy;

Giai đoạn 2017-2018: 30 đầu máy.

Giai đoạn 2018-2020: 40 đầu máy

7. *Hiệu quả đầu tư của dự án*

- Qua số liệu thống kê cho thấy chi phí tổng gộp của các loại đầu máy cũ, lạc hậu kỹ thuật cao gấp 1,5 đến 2,5 lần so với đầu máy loại Đổi mới; dự kiến sơ bộ nếu đầu tư đầu máy mới thay thế đầu máy cũ sẽ tiết kiệm được từ 50 đến 70 tỷ đồng/ năm.

- Hiệu quả đầu tư của dự án sẽ được tính toán cụ thể trong Báo cáo nghiên cứu khả thi.

II. Đầu tư mới đoàn tàu vận chuyển hành khách trên đoạn tuyến Sài Gòn - Nha Trang

1. *Các căn cứ để lập dự án đầu tư:*

- Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Quyết định số 214/2015/QĐ- TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh chiến lược phát triển Giao thông vận tải Đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT

phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam.

- Quyết định số 1512/QĐ- BGTVT ngày 27/4/2015 Phê duyệt Đề án tái cơ cấu vận tải đường sắt đến năm 2020.

- Nhu cầu vận chuyển hành khách trên đoạn tuyến Sài Gòn – Nha Trang.

2. Mục tiêu đầu tư

Áp dụng và đưa toa xe khách được sản xuất bằng công nghệ mới hiện đại của các nước công nghiệp phát triển vào sử dụng và khai thác vận chuyển hành khách trên các tuyến đường sắt tại Việt Nam (Trước mắt vận chuyển và khai thác tuyến đường sắt Sài Gòn – Nha Trang).

- Đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người dân trong xã hội về chất lượng dịch vụ, phục vụ vận chuyển hành khách bằng phương tiện đường sắt cho hiện tại và các năm tới

- Tăng thị phần vận tải hành khách bằng đường sắt trên tuyến Sài Gòn – Nha Trang, tạo lợi thế cạnh tranh so với các phương tiện vận tải khác bằng các ưu thế về an toàn, thuận tiện và mang lại cho hành khách sự thoải mái trên các toa xe khách cao cấp

- Tăng doanh thu và giảm tối đa các chi phí trong khai thác so với các toa xe, đoàn tàu khách hiện đang được sử dụng trên tuyến Sài Gòn – Nha Trang.

3. Tổng mức đầu tư dự kiến: 607,1 tỷ đồng.

4. Nguồn vốn đầu tư: Vốn vay ngân hàng và vốn đối ứng của Công ty cổ phần vận tải đường sắt Sài Gòn.

5. Hiệu quả đầu tư

- Doanh thu thuần hàng năm đạt từ 332 tỷ đồng trở lên.

- Thời gian thu hồi vốn dự kiến 14 năm.

- Số liệu cụ thể được xác định tại Báo cáo NCKT của dự án.

III. Đầu tư mới đoàn tàu vận chuyển hành khách trên đoạn tuyến Hà Nội – Vinh

1. Các căn cứ để lập dự án đầu tư:

- Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Quyết định số 214/2015/QĐ- TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh chiến lược phát triển Giao thông vận tải Đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam.

- Quyết định số 1512/QĐ- BGTVT ngày 27/4/2015 Phê duyệt Đề án tái cơ cấu vận tải đường sắt đến năm 2020.

- Nhu cầu vận chuyển hành khách trên đoạn tuyến Hà Nội – Vinh.

2. Mục tiêu đầu tư

Áp dụng và đưa toa xe khách được sản xuất bằng công nghệ mới hiện đại của

các nước công nghiệp phát triển vào sử dụng và khai thác vận chuyển hành khách trên các tuyến đường sắt tại Việt Nam (Trước mắt vận chuyển và khai thác tuyến đường sắt Hà Nội – Vinh).

- Đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người dân trong xã hội về chất lượng dịch vụ, phục vụ vận chuyển hành khách bằng phương tiện đường sắt cho hiện tại và các năm tới

- Tăng thị phần vận tải hành khách bằng đường sắt trên tuyến Hà Nội – Vinh, tạo lợi thế cạnh tranh so với các phương tiện vận tải khác bằng các ưu thế về an toàn, thuận tiện và mang lại cho hành khách sự thoải mái trên các toa xe khách cao cấp

- Tăng doanh thu và giảm tối đa các chi phí trong khai thác so với các toa xe, đoàn tàu khách hiện đang được sử dụng trên tuyến Hà Nội – Vinh.

3. *Tổng mức đầu tư dự kiến:* 548,5 tỷ đồng.

4. *Nguồn vốn đầu tư:* Vốn vay ngân hàng và vốn đối ứng của Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội.

5. *Hiệu quả đầu tư*

- Doanh thu thuần hàng năm đạt từ 134,3 tỷ đồng trở lên.

- Thời gian thu hồi vốn dự kiến 10,14 năm.

- Số liệu cụ thể được xác định tại Báo cáo NCKT của dự án.

IV. Đầu tư toa xe Mc

1. *Các căn cứ để lập dự án đầu tư:*

- Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Quyết định số 214/2015/QĐ- TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh chiến lược phát triển Giao thông vận tải Đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam.

- Quyết định số 1512/QĐ- BGTVT ngày 27/4/2015 Phê duyệt Đề án tái cơ cấu vận tải đường sắt đến năm 2020.

- Nhu cầu toa xe Mc vận chuyển container của các Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn.

2. *Mục tiêu đầu tư*

- Đáp ứng nhu cầu vận chuyển container trên đường sắt, tăng thị phần vận tải đường sắt và góp phần giảm tải cho đường bộ.

- Đóng vai trò quan trọng trong kết nối vận tải đường sắt với đường thủy, đường biển.

- Tăng doanh thu và hiệu quả kinh doanh của các công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn.

3. *Tổng mức đầu tư dự kiến:* 270 tỷ đồng.

4. *Nguồn vốn đầu tư:* Vốn vay ngân hàng và vốn đối ứng của các Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn.

5. *Hiệu quả đầu tư*

- Thời gian thu hồi vốn dự kiến 10 năm.
- Số liệu cụ thể được xác định tại Báo cáo NCKT của dự án.

V. Đầu tư thay thế dần toa xe có tốc độ chạy dưới 60 Km/h

1. *Các căn cứ để lập dự án đầu tư:*

- Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Quyết định số 214/2015/QĐ- TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh chiến lược phát triển Giao thông vận tải Đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam.

- Quyết định số 1512/QĐ- BGTVT ngày 27/4/2015 Phê duyệt Đề án tái cơ cấu vận tải đường sắt đến năm 2020.

2. *Mục tiêu đầu tư*

- Nâng cao tốc độ chạy tàu từ đó nâng cao chất lượng và hiệu quả kinh doanh vận tải đường sắt.

- Thay thế các toa xe lạc hậu kỹ thuật, tải trọng thấp bằng các toa xe có tốc độ và tải trọng cao.

3. *Tổng mức đầu tư dự kiến:* 550 tỷ đồng.

4. *Nguồn vốn đầu tư:* Vốn vay ngân hàng và vốn đối ứng của các Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn.

5. *Hiệu quả đầu tư*

- Thời gian thu hồi vốn dự kiến 10 năm.
- Số liệu cụ thể được xác định tại Báo cáo NCKT của dự án.

PHỤ LỤC IV

Kết quả thực hiện Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường bộ, đường sắt theo Quyết định 994/QĐ-TTg, ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ (phần đường sắt)

I. Kết quả triển khai thực hiện:

1. Về tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt (giai đoạn 2014 – 2016):

- Tiếp tục phối hợp với các địa phương để tổ chức tuyên truyền theo nội dung chương trình cam kết phối hợp giữa Bộ GTVT và các địa phương.

- Phối hợp với Đài truyền hình Việt Nam, Báo Giao thông vận tải, Báo Đường sắt, truyền hình, truyền thanh, các địa phương,... tổ chức tuyên truyền về ATGTĐS trên các phương tiện thông tin đại chúng tập trung chủ yếu tuyên truyền mọi người dân chấp hành quy định khi tham gia giao thông qua đường ngang và không mở trái phép đường dân sinh qua đường sắt.

- Xây dựng Kế hoạch hành động của Tổng công ty ĐSVN thực hiện năm an toàn giao thông 2015 (Văn bản số 535/KH-ĐS ngày 13/3/2015), trong đó tiếp tục quán triệt và phổ biến đến tận CBCNV trong ngành chấp hành nghiêm túc các quy định về an toàn giao thông và đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, không để lỗi chủ quan gây ra.

2. Về công tác đền bù giải tỏa hành lang an toàn đường sắt Bước 1(giai đoạn 2014 -2016):

Thực hiện công tác đền bù giải tỏa HLATGTĐS đảm bảo tầm nhìn thông thoáng tại các đường ngang và tại những vị trí xây dựng đường gom, hàng rào để xóa các lối đi dân sinh trái phép vượt qua đường sắt:

- Tổng công ty ĐSVN đã hoàn thành công tác rà soát thống kê các vị trí vi phạm HLATĐS và công tác lập dự án về đền bù giải tỏa HLATĐS trình Bộ GTVT phê duyệt tháng 01/2011, do kinh phí quá lớn và chưa được bố trí hiện nay dự án đang dừng lại.

3. Cấm mốc giới hạn hành lang an toàn đường sắt trên tất cả các tuyến và bàn giao cho các địa phương quản lý (giai đoạn 2014 – 2016):

- Tổng công ty ĐSVN đã xây dựng phương án cấm mốc trình UBND các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua phê duyệt để triển khai thực hiện. Tuy nhiên đến nay vẫn chưa thực hiện được do mới có 23/33 tỉnh thành phố phê duyệt phương án cấm mốc, 10 tỉnh thành phố còn lại (Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương Hải Phòng, Phú Thọ, Lào Cai, Thái Nguyên, Quảng Ninh, Đà Nẵng, Bình Dương) vẫn chưa phê duyệt phương án cấm mốc.

4. Thực hiện Nâng cấp, cải tạo, sửa chữa 291 đường ngang vi phạm quy định về

đường ngang (giai đoạn 2014 – 2016) :

Tổng công ty ĐSVN đã phê duyệt xong Báo cáo Kinh tế - Kỹ thuật các đường ngang. Sau khi Bộ Tài chính có Quyết định số 3042/QĐ-BTC ngày 28/11/2014 giao dự toán thu, chi ngân sách nhà nước năm 2015 cho Tổng công ty ĐSVN, theo đó công trình được bố trí kinh phí 170 tỷ đồng để thực hiện, ngày 31/12/2015 Tổng công ty ĐSVN đã có Văn bản số 4405/ĐS-CBĐT trình Bộ GTVT giao Kế hoạch thực hiện nâng cấp cải tạo 63 đường ngang.

5. Dự án Xây dựng, hệ thống đường gom và hàng rào cách ly : Thực hiện hoàn thành 72 Km đường gom, hàng rào (giai đoạn 2014 – 2016) :

- Năm 2012 Tổng công ty đã báo cáo và được Bộ GTVT cho phép lập dự án “Xây dựng hàng rào, đường gom (phần bổ sung) theo quyết định 1856, giai đoạn 3” tại Quyết định số 595/QĐ-BGTVT ngày 20/3/2012, khối lượng lập dự án: 72 Km đường gom, hàng rào. Năm 2013 Tổng công ty ĐSVN đã ký Hợp đồng tư vấn lập dự án. Quá trình lập dự án “Xây dựng hàng rào, đường gom (phần bổ sung) theo quyết định 1856, giai đoạn 3” phát sinh 320 Km Tổng công ty ĐSVN báo cáo và được Bộ GTVT đồng ý đưa khối lượng 320km vào giai đoạn 2016 – 2017. Hiện nay Tổng công ty ĐSVN đang đôn đốc tư vấn lập dự án hoàn thành công tác lập dự án 72 Km, Tổng công ty ĐSVN sẽ hoàn thiện hồ sơ trình Bộ GTVT phê duyệt dự án sau khi được chấp thuận Chủ trương đầu tư.

6. Đối với Dự án xây dựng 50 đường ngang để xóa các điểm đen về ATGT (giai đoạn 2014 – 2016):

Tổng công ty ĐSVN chưa triển khai thực hiện do tiến hành rà soát lại vị trí và dự kiến quy mô để lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư trình Bộ GTVT xem xét, quyết định theo quy định hiện hành.

7. Xây dựng cầu đường bộ tách khỏi cầu chung đường sắt (giai đoạn 2014 – 2016):

Hoàn thành xây dựng phương án tổ chức kết nối giao thông của 03 cầu: Cầu Bắc Giang, cầu Chung Lu và cầu Long Đại (2014 – 2016):

- Năm 2013 Tổng công ty ĐSVN đã lập dự án và báo cáo Bộ GTVT công tác lập dự án đầu tư bao gồm: phương án tuyến, quy mô và lựa chọn kết cấu nhịp để xây dựng mới cầu đường bộ Lục Nam và kết nối giao thông, 03 cầu: Cầu Bắc Giang, cầu Chung Lu và cầu Long Đại thực hiện xây dựng phương án tổ chức kết nối giao thông với đường bộ.

- Thực hiện Quyết định 3067/QĐ-BGTVT ngày 11/8/2014 của Bộ GTVT, Tổng công ty ĐSVN đang chỉ đạo tư vấn tách hồ sơ 03 cầu Bắc Giang, cầu Chung Lu và cầu Long Đại để trình Bộ GTVT triển khai thực hiện trong năm 2015 do 03 cầu này chỉ thực hiện xây dựng phương án tổ chức kết nối giao thông với đường bộ.

8. Hoàn thành xây dựng 23 đường ngang, 27,96 km đường gom, 17,3 km rào cách ly đang thực hiện dở dang thuộc công trình khẩn cấp giai đoạn 2 Kế hoạch 1856:

- Đến 31/3/2014 Tổng công ty ĐSVN đã hoàn thành 03 cầu vượt, 03/03 hầm chui, 25đường ngang và 51,92Km đường gom 55,24Km rào cách ly. Khối lượng

còn lại đang tạm dừng chưa thi công gồm 23 đường ngang 27,96 km đường gom, 17,3 km rào cách ly.

- Ngày 13/3/2015 Tổng công ty ĐSVN đã có Văn bản số 536/ĐS-CBĐT, đề nghị Bộ GTVT kiến nghị Thủ tướng Chính phủ các Bộ ngành Bố trí vốn để trả nợ khối lượng đã hoàn thành và thi công khối lượng dở dang (23 đường ngang 27,96 km đường gom, 17,3 km rào cách ly) để hoàn thành dự án.

- Các khối lượng còn lại sẽ được triển khai khi được bố trí đủ vốn Giai đoạn 2016-2020.

II. Dự kiến kinh phí triển khai thực hiện: Kinh phí triển khai toàn bộ công trình theo Kế hoạch 994:

1. Công tác tuyên truyền, vận động để mọi người dân hiểu rõ và chấp hành các quy định của pháp luật về đường sắt (giai đoạn 2014 – 2016):

- Kinh phí tuyên truyền: Dự kiến: 11.800.000.000 đồng (Mười một tỷ tám trăm triệu đồng).

- Nguồn kinh phí: Sự nghiệp kinh tế.

2. Thực hiện công tác giải tỏa hành lang an toàn giao thông đường sắt:

Tổng công ty ĐSVN đã hoàn thành công tác thống kê rà soát, đã trình Bộ GTVT phê duyệt dự án từ năm 2011, kinh phí cụ thể :

- Năm 2014 – 2015: Thực hiện công tác đền bù giải tỏa HLATGTĐS đảm bảo tầm nhìn thông thoáng tại các đường ngang hợp pháp và tại những vị trí xây dựng đường ngang và đường gom, hàng rào để xóa các lối đi dân sinh trái phép vượt qua đường sắt. Kinh phí dự kiến 700 tỷ đồng.

- Năm 2016 – 2017: Thực hiện công tác đền bù giải tỏa HLATGTĐS tại những vị trí còn lại của bước 1. Dự kiến kinh phí 20.000 tỷ đồng.

- Thực hiện công tác đền bù giải tỏa HLATGTĐS bước 2 (năm 2018 – 2020): dự kiến 16.000 tỷ đồng.

- Nguồn kinh phí: Ngân sách nhà nước.

3. Cắm mốc giới hạn hành lang an toàn đường sắt trên tất cả các tuyến và bàn giao cho các địa phương quản lý (giai đoạn 2014 – 2016) :

- Kinh phí : kinh phí thực hiện là 25 tỷ đồng.

- Nguồn kinh phí: Ngân sách nhà nước - Sự nghiệp kinh tế.

4. Công trình “Nâng cấp, cải tạo, sửa chữa các đường ngang vi phạm điều lệ đường ngang” (giai đoạn 2014 – 2016) :

- Khối lượng thực hiện 291 đường ngang.

- Kinh phí: 560 tỷ đồng

- Nguồn kinh phí: Ngân sách nhà nước - Sự nghiệp kinh tế,

5. Xây dựng, hệ thống đường gom và hàng rào cách ly để đóng toàn bộ các lối đi dân sinh mở trái phép trên các tuyến đường sắt quốc gia:

- Giai đoạn 2014 – 2016 hoàn thành xây dựng 72 Km được Bộ GTVT cho phép lập dự án “Xây dựng hàng rào, đường gom (phần bổ sung) theo quyết định 1856, giai đoạn 3” tại Quyết định số 595/QĐ-BGTVT ngày 20/3/2012:

- + Kinh phí dự kiến khoảng 280 tỷ đồng.

- + Nguồn vốn: Ngân sách nhà nước.

- Giai đoạn 2016 – 2017 : Khối lượng còn lại đường gom, hàng rào còn lại (khoảng 320 Km):

- + Kinh phí khoảng 1000 tỷ đồng.

- + Nguồn kinh phí: Ngân sách nhà nước.

6. Xây dựng các đường ngang (giai đoạn 2015 – 2017):

- Khối lượng xây dựng mới 50 đường ngang để xóa các điểm đen về tai nạn giao thông.

- Kinh phí: dự kiến 200 tỷ đồng.

- Nguồn vốn: Ngân sách nhà nước.

7. Xây dựng cầu đường bộ tách khỏi cầu chung đường sắt:

- Giai đoạn 2014 – 2015 thực hiện kết nối giao thông với đường bộ tại 03 cầu: cầu Bắc Giang, cầu Chung Lu và cầu Long Đại để tách đường bộ khỏi cầu chung đường sắt.

- + Kinh phí dự kiến 80 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2015 – 2016 hoàn thành xây dựng cầu đường bộ Lục Nam và kết nối giao thông.

- + Kinh phí dự kiến 713 tỷ đồng.

8. Dự án xây dựng các cầu trên Quốc lộ vượt đường sắt Quốc gia:

Dự án xây dựng các cầu trên Quốc lộ vượt đường sắt Quốc gia Bộ GTVT đã giao Ban dự án ATGT lập dự án đầu tư từ năm 2012 với khối lượng 80 cầu vượt. Dự án đã tổ chức báo cáo đầu kỳ.

- Giai đoạn 2014 – 2017 xây dựng 36 cầu vượt đường sắt trên tuyến Đường sắt Hà Nội – Tp Hồ Chí Minh có mật độ chạy tàu lớn tiềm ẩn nguy cơ tai nạn cao.

- + Kinh phí : 3.000 tỷ đồng.

- + Nguồn vốn: Ngân sách nhà nước.

- Giai đoạn 2017 – 2020 xây dựng 42 cầu vượt các tuyến còn lại.

- + Kinh phí : 3.000 tỷ đồng.