

## PHỤ LỤC V

### BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ VỀ KẾT QUẢ THỰC HIỆN KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH HẰNG NĂM VÀ 03 NĂM GẦN NHẤT (Ban hành kèm theo Nghị định số 81/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 9 năm 2015 của Chính phủ)

**TỔNG CÔNG TY  
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

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

MST: 0100105052

Hà Nội, ngày tháng năm 2020

Năm báo cáo: 2019

1. Tình hình sản xuất kinh doanh và đầu tư phát triển 03 năm trước

#### BIỂU SỐ 1

#### MỘT SỐ CHỈ TIÊU VỀ HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH CỦA TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Thực hiện			
			2016	2017	2018	2019
1	Sản phẩm chủ yếu					
a	Tấn xếp	Tấn	5.147.480	5.559.015	5.664.036	5.128.774
b	TKM	1000 Tkm	3.198.180	3.574.704	3.989.675	3.742.287
c	HK	HK	9.827.299	9.518.374	8.687.402	8.082.276
d	HKKm	1000 HKKm	3.421.636	3.657.308	3.542.056	3.185.103
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	6.753,30	6.982,59	7.755.571	7.738.141
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	173,48	116,97	145,75	180,97
4	Nộp Ngân sách	Tỷ đồng	826	991	914	1.143
5	Kim ngạch XK	Tỷ đồng	-	-	-	-
6	Sản phẩm dịch vụ công ích	Tỷ đồng	2.166	2.185	2.565	2.740
7	Kế hoạch đầu tư phát triển					
-	Nguồn Ngân sách	Tỷ đồng				
	+ Vốn Đầu tư PT	Tỷ đồng	761,169	216,806	190,0	21.887
	+ Vốn SNKT	Tỷ đồng		110,0	170,0	463.464
-	Vốn vay	Tỷ đồng				
-	Vốn Tổng công ty	Tỷ đồng	297,1	586,2	138,5	-

8	Tổng lao động	Người	27.490	26.606	25.578	24.772
9	Tổng quỹ lương	Tỷ đồng	2.583,1	2.385,6	2.514,3	2.645,3
-	Quỹ lương quản lý	Tỷ đồng	40,5	41,6	40,0	43,2
-	Quỹ lương lao động	Tỷ đồng	2.542,6	2.328,8	2.460,0	2.588,4

*Ghi chú:* Doanh thu và lợi nhuận trước thuế là số theo báo cáo tài chính hợp nhất của Tổng công ty đã được kiểm toán.

2. Tình hình thực hiện đầu tư các dự án trọng điểm của Tổng công ty, những khoản đầu tư lớn.

2.1. Nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước.

a. Kế hoạch đầu tư công trung hạn được Tổng công ty xây dựng và triển khai theo đúng qui định của Luật Đầu tư công, Nghị Quyết của Quốc hội, Chính phủ và văn bản hướng dẫn của Bộ ngành, khắc phục được tình trạng bố trí dàn trải, không hiệu quả, tập trung vào các vấn đề trọng tâm, trọng điểm như giải quyết nợ cho nhà thầu, tập trung hoàn thành các dự án chuyển tiếp và các gói thầu chuyển tiếp, hiện tại vốn được bố trí cho Tổng công ty như sau:

TT	Nguồn vốn	Kế hoạch hàng năm (tỷ đồng)			
		2016	2017	2018	2019
1	Vốn cấp theo kế hoạch năm	308,300	216,806	190,000	57,000
2	Vốn ứng trước trả nợ đọng XDCB	452,869			

b. Kế hoạch đầu tư phát triển trung hạn rất hạn chế, do vậy vốn bố trí chi đáp ứng trả nợ đọng xây dựng cơ bản còn tồn trong giai đoạn 2011 - 2015 và bố trí cho các dự án chuyển tiếp còn dờ dang, đến nay Tổng công ty đã đạt được những kết quả sau đây:

- Hoàn thành 100% trả nợ đọng XDCB: Tổng số nợ XDCB tính đến hết 31/12/2015 là 584,521 tỷ đồng của 03 dự án (Dự án “Xây dựng mới 3 cầu theo lệnh khẩn cấp: Đồng Nai, Tam Bạc, Thị Cầu” bố trí: 172,0 tỷ đồng; “Xây dựng các hạng mục công trình thuộc giai đoạn 2 kế hoạch 1856 theo lệnh khẩn cấp” bố trí: 385,145 tỷ đồng; Dự án “Lập lại trật tự HLAT trên các tuyến đường sắt theo Kế hoạch 1856 giai đoạn 2 (2009 - 2013) TDA 1” bố trí 27,376 tỷ đồng);

- Hoàn thành dự án “Gia cố đảm bảo an toàn cầu Long Biên đến năm 2025” tổng số vốn được bố trí là 230,843 tỷ đồng, trong đó vốn trung hạn 2016 - 2020 là 170,720 tỷ đồng;

- Hoàn thành Dự án Cầu Ghềnh với tổng vốn bố trí 298,5 tỷ đồng;

- Tiếp tục triển khai dự án chuyển tiếp "Cải tạo, nâng cấp tải trọng các cầu yếu còn lại trên tuyến đường sắt Hà Nội - Tp.HCM", số vốn được bố trí trong trung hạn là 454,302 tỷ đồng. Đến nay, đã hoàn thành 105/134 cầu (bao gồm 02 cầu bổ sung dự án), giá trị khối lượng hoàn thành đến hết năm 2018 là 1.167,975/1.432,799 tỷ đồng tổng mức đầu tư được phê duyệt. Dự án được bố trí kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 là 454,302 tỷ đồng, đã bố trí kế hoạch trung hạn 2016 - 2020 hết năm 2018 là 330,949 tỷ đồng, kế hoạch trung hạn sẽ tiếp tục giao 73,353 tỷ đồng để hoàn thành 04 cầu.

Do có nhiều vấn đề liên quan trong việc chuyển giao đại diện chủ sở hữu giữa Bộ GTVT và Ủy ban Vốn, theo đó Bộ GTVT thông báo kế hoạch vốn năm 2019 cho Tổng công ty vào cuối tháng 11/2019, Tổng công ty đã khẩn trương triển khai để kịp tiến độ giải ngân;

- Tổng số vốn được bố trí là 13,918 tỷ đồng cho 5 dự án chuyển tiếp để trả nợ khối lượng tư vấn hoàn thành. Các dự án này được cấp có thẩm quyền cho phép chuẩn bị đầu tư trong giai đoạn từ năm 2008 đến năm 2012. Tuy nhiên, do không có vốn hoặc không được phê duyệt nên các dự án đều dừng nghiên cứu, toàn bộ số vốn này sẽ được giải ngân trong năm 2020.

c. Tình hình thực hiện Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng chính phủ về đảm bảo ATGTĐS:

- Đối với các dự án đầu tư xây dựng: *Công tác đền bù giải tỏa hành lang an toàn đường sắt; cấm mốc hành lang ATGTĐS; dự án Xây dựng, hệ thống đường gom và hàng rào cách ly; dự án xây dựng cầu đường bộ tách khỏi cầu chung đường sắt; dự án xây dựng các cầu trên quốc lộ vượt đường sắt Quốc gia; 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.* Các dự án này, Tổng công ty đã lập dự án đầu tư xây dựng từ trước năm 2014, tiến độ theo Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng chính phủ, đến năm 2017 cơ bản hoàn thành các hạng mục công trình. Tuy nhiên, do nguồn vốn NSNN trung hạn 2016 - 2020 không được bố trí, nên các dự án đang tạm dừng. Riêng hạng mục xây dựng đường gom, hàng rào cách ly để đóng các lối đi tự mở, triển khai thực hiện 04 dự án 7000 tỷ, Bộ GTVT dự kiến thực hiện 24 km hàng rào đường gom; các hạng mục còn lại Cục ĐSVN đã lập đề án báo cáo Thủ tướng Chính phủ để triển khai thực hiện;

- Đối với nguồn vốn NSNN chi hoạt động kinh tế để thực hiện nâng cấp, cải tạo đường ngang theo Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng chính phủ: Từ năm 2017 đến nay được bố trí 650 tỷ đồng, Tổng công ty đã và đang triển khai thực hiện 370 đường ngang/452 đường ngang;

- Về giải ngân: Dự kiến đến hết năm 2020 sẽ giải ngân hết 100% vốn được giao theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

## 2.2. Nguồn vốn của Tổng công ty và các Công ty con.

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

- Nguồn vốn thu hút từ xã hội hóa:

+ Giai đoạn 2016 - 2020: Dự kiến thu hút 1.241,960 tỷ đồng để đầu tư vào các bãi hàng (ga Yên Viên, ga An Bình, ga Đông Anh, ga Xuân Giao) và các nhà ga hành khách lớn như Hà Nội, Sài Gòn;

+ Đến nay đã hoàn thành và đưa vào khai thác bãi hàng ga Đông Anh, bãi hàng ga Yên Viên Nam, bãi hàng đường 15,16 và hệ thống kho ga Yên Viên với tổng vốn huy động là 141,0 tỷ đồng. Các dự án khác hiện đang tạm dừng do chờ phê duyệt "Đề án Quản lý, sử dụng, khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư" theo Nghị định 46/2018/NĐ-CP.

## 2.3. Những thay đổi chủ yếu trong 3 năm.

Tổng công ty tập trung vào ngành nghề kinh doanh chính là vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường sắt, trong giai đoạn 2016 - 2019 Tổng công ty đã triển khai các biện pháp để nâng cao chất lượng sản phẩm, dịch vụ từ khâu tổ chức sản xuất đến chất lượng nhân lực và đã có một số thay đổi cơ bản như sau:

### a. Về KCHTĐS:

- Hàng năm, Tổng công ty đã triển khai thực hiện nghiêm túc kế hoạch bảo trì KCHTĐS quốc gia, quản lý chặt chẽ và sử dụng có hiệu quả nguồn kinh phí được cấp, duy trì ổn định trạng thái kỹ thuật KCHTĐS, giữ vững công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ cầu đường. Ưu tiên nghiên cứu bố trí vốn nâng cao chất lượng KCHTĐS tại điểm đen về ATGT, nút thắt về KCHTĐS, các ga hành khách lớn. Từ đó, đã duy trì được chất lượng các tuyến ĐS hiện có, tỷ lệ điểm xóc lắc bình quân/km giảm mạnh từng năm. Tốc độ kỹ thuật cầu đường trên tuyến Hà Nội - TP.Hồ Chí Minh hiện nay hầu hết đạt từ 70 km/h trở lên, đã có trên 100 km có tốc độ kỹ thuật cầu đường đạt 100 km/h, gần 1.000 km có tốc độ chạy tàu kỹ thuật là 80 km/h. Ngoài việc đưa vào khai thác thêm ke ga cao, mái che ke ga tại các nhà ga lớn, Tổng công ty đã hoàn thành kiểm định xong 111 cầu yếu khu đoạn Đà Nẵng - Sài Gòn đúng tiến độ;

- Tổng công ty đã chủ động trình Chính phủ và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền để được cho phép đầu tư và cấp vốn thực hiện các dự án ATGTĐS,

nhằm hạn chế những điểm đen về tai nạn giao thông; hoàn thành lắp đặt toàn bộ đường ngang cảnh báo tự động, có cản chắn tự động theo kế hoạch đề ra.

#### b. Về vận tải:

- Giá điều hành GTVTĐS, dịch vụ sức kéo và các dịch vụ hỗ trợ liên quan, trên mạng đường sắt quốc gia do Tổng công ty quản lý đã được xây dựng trên cơ sở tính toán đảm bảo hiệu quả hoạt động của Công ty Mẹ và các Công ty CP VTĐS. Áp dụng chính sách chiết khấu giảm giá, để khuyến khích các Công ty CP VTĐS tăng cường khai thác thêm chân hàng, luồng hàng mới, thúc đẩy SXKD; đồng thời thực hiện giảm giá cho các đoàn tàu duy trì tuyến, để bảo vệ tài sản KCHTĐS quốc gia và các đoàn tàu phục vụ an sinh xã hội. Với mục đích nâng cao chất lượng dịch vụ điều hành GTVT, Tổng công ty đã lắp đặt toàn bộ camera hỗ trợ giám sát công tác đảm bảo an ninh trật tự (ANTT), ATGTĐS tại phòng trực ban chạy tàu, cabin đầu máy, trong và ngoài chòi gác đường ngang;

- Dịch vụ hỗ trợ vận tải tại các nhà ga được đẩy mạnh như: Triển khai lắp đặt thử nghiệm hệ thống wifi miễn phí tốc độ cao tại ga Hà Nội, lắp đặt cổng soát vé tự động tại ga Hà Nội, ga Đà Nẵng, ga Sài Gòn. Sắp xếp lại không gian bố trí kiosk, biển quảng cáo ... trong khu ga đảm bảo thông thoáng, hợp lý. Bổ sung, hoàn thiện hệ thống bán vé điện tử để hành khách tiếp cận dịch vụ dễ dàng, nhanh chóng hơn với nhiều kênh thanh toán (thẻ tín dụng, mã QRCode, MPOS, SmartPOS), mở rộng mô hình bán vé với các đối tác liên kết (đối tác thứ 3) - hiện có 5 đối tác;

- Các Công ty cổ phần vận tải đã có nhiều giải pháp để thúc đẩy SXKD:

+ Tổ chức quay chung toa xe, quay nhanh toa xe, vận dụng các ram chạy tàu Thống Nhất để chạy thêm các tàu khu đoạn; theo dõi sát sao luồng khách, chủ động cắt, nối xe phù hợp. Đóng mới, cải tạo nâng cấp và đưa vào khai thác 150 toa xe khách chất lượng cao, nâng cao chất lượng dịch vụ trên tàu, dưới ga như: Thay đổi tác phong, thái độ phục vụ của nhân viên đi tàu, khách hóa vận; đa dạng hóa suất ăn trên tàu, chấn chỉnh và nâng cao chất lượng công tác vệ sinh toa xe, ga gối,...;

+ Chủ động tiếp cận với luồng khách, luồng hàng tại các khu công nghiệp; có nhiều chính sách để thu hút các đối tác thuê nguyên toa, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ du lịch. Một số sản phẩm, dịch vụ mới đưa vào khai thác như: Tàu chuyên tuyến chở container, liên vận quốc tế, tàu khách chặng ngắn đến các tỉnh có địa điểm du lịch lớn,... Đẩy mạnh khai thác hành lý, hàng hóa nối theo tàu khách; phát triển dịch vụ vận chuyển hàng lẻ, bưu kiện từ nhà đến nhà (Harapost).

#### c. Về tái cơ cấu:

- Tổng công ty đã xây dựng và hoàn thiện "Đề án Cơ cấu lại Tổng công ty

giai đoạn 2017 - 2020", trong đó trọng tâm là phương án sắp xếp lại các Công ty VTĐS và các xí nghiệp đầu máy. Tổng công ty đã báo cáo, giải trình về Đề án nhiều lần theo yêu cầu của Bộ GTVT và sau khi bàn giao quyền chủ sở hữu về Ủy ban Vốn, Tổng công ty đã có tờ trình Ủy ban Vốn và Thủ tướng Chính phủ xin phê duyệt;

- Hoàn thành việc sửa đổi, bổ sung Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty và được Chính phủ ban hành tại Nghị định số 11/2018/NĐ-CP ngày 16/01/2018.

d. Về xây dựng văn bản quy phạm pháp luật:

- Tổng công ty đã tích cực, chủ động phối hợp làm việc với các Bộ ngành liên quan để hoàn thiện Luật Đường sắt sửa đổi và được Quốc Hội thông qua năm 2017, đồng thời phối hợp xây dựng hệ thống văn bản dưới Luật gồm 04 Nghị định và 19 thông tư hướng dẫn thi hành theo kế hoạch của Bộ GTVT;

- Sau khi Chính phủ ban hành Nghị định 11/2017/NĐ-CP phê duyệt Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Tổng công ty đã kịp thời sửa đổi, bổ sung, ban hành mới nội quy, quy chế nội bộ của Tổng công ty phù hợp với Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty và các quy định mới của pháp luật.

đ. Thuận lợi, khó khăn chủ yếu, các yếu tố ảnh hưởng đến SXKD của Tổng công ty:

- Thuận lợi:

+ Tổng công ty luôn nhận được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước và sự chỉ đạo sâu sát, kịp thời của Chính phủ, Đảng ủy Khối DNTW, Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, Bộ GTVT,... Sự phối hợp chặt chẽ của các cơ quan liên quan, sự giúp đỡ của chính quyền và nhân dân các địa phương có đường sắt đi qua;

+ Người lao động trong Tổng công ty có truyền thống đoàn kết, lao động sáng tạo, luôn biết khắc phục vượt qua khó khăn, thách thức; cán bộ, đảng viên, công nhân viên tuyệt đối tin tưởng vào đường lối đổi mới của Đảng, sự lãnh đạo của Đảng bộ, đặc biệt là sự tin tưởng, ủng hộ, tự nguyện đặt lợi ích chung lên trên quyền lợi của cá nhân trong suốt quá trình thực hiện tái cơ cấu và đổi mới toàn diện Tổng công ty;

+ Vận tải đường sắt ngày càng nhận được nhiều sự quan tâm, ủng hộ từ Chính phủ, các bộ ngành và nhân dân sau thời gian dài mất vị thế trong thị phần và đầu tư. Các dự án đường sắt quan trọng, cấp bách đầu tư bằng nguồn vốn dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 (Dự án gói 7.000 tỷ đồng) được triển khai trong năm 2020 sẽ giải quyết được một số nút

thất vận tải, đồng thời nâng cao ATGTĐS, giảm thiểu hậu quả của vi phạm ATGTĐS, ảnh hưởng đến hoạt động SXKD của ngành. Đồng thời, cũng mang lại doanh thu cho các đơn vị của Tổng công ty trong những năm tới khi tham gia triển khai thực hiện các dự án của nguồn vốn này.

- Khó khăn:

+ Nguồn vốn đầu tư từ ngân sách cho phát triển KCHTĐS rất khó khăn nên trong giai đoạn năm 2016 - 2019 không có dự án mới nào được triển khai thực hiện, chưa giải quyết triệt để các nút thắt về vận tải. Vốn huy động từ nhà đầu tư bên ngoài vào đường sắt rất hạn chế do mức đầu tư cao, thời gian hoàn vốn dài, khả năng sinh lời thấp và đặc biệt là cơ chế về quản lý, khai thác tài sản KCHTĐS do nhà Nước đầu tư chưa rõ ràng. "Đề án Quản lý, sử dụng, khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư" chưa được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, nên việc kinh doanh KCHTĐS không liên quan trực tiếp đến chạy tàu không triển khai được, ảnh hưởng lớn đến hiệu quả hoạt động của Công ty Mẹ;

+ An toàn GTĐS vẫn chưa thực sự vững chắc, tuy giảm về số lượng nhưng lại gia tăng về mức độ nghiêm trọng và thiệt hại, đặc biệt là tai nạn tại các đường ngang, lối đi tự mở. Ý thức của người điều khiển các phương tiện tham gia giao thông khi đi qua đường sắt chưa tốt, trách nhiệm của chính quyền địa phương trong công tác phối hợp đảm bảo trật tự an toàn GTĐS trên địa bàn chưa rõ nét;

+ Cạnh tranh quyết liệt trên thị trường vận tải về giá cước và chất lượng dịch vụ mà trong đó vận tải hàng không giá rẻ và đường bộ cao tốc vẫn còn là một thách thức lớn với vận tải đường sắt. Mặt khác, giá nhiên vật liệu và dịch vụ điện, nước tăng cũng làm ảnh hưởng lớn đến giá thành vận tải đường sắt, giảm sức cạnh tranh với các phương tiện vận tải khác. Bên cạnh việc phải cạnh tranh quyết liệt với các phương tiện vận tải khác thì Tổng công ty còn phải đương đầu với những khó khăn bất khả kháng ảnh hưởng lớn đến hoạt động vận tải như sập cầu Ghềnh năm 2016 gây sụt giảm hàng trăm tỷ đồng về doanh thu;

+ Nhiều khó khăn, vướng mắc trong SXKD đối với những nội dung tồn đọng phát sinh từ các giai đoạn trước do Nhà nước thay đổi cơ chế chính sách và những khó khăn vướng mắc của Tổng công ty sau khi chuyển giao đại diện chủ sở hữu vốn nhà nước từ Bộ GTVT sang Ủy ban vốn vẫn chưa được các cơ quan nhà nước có thẩm quyền giải quyết. Quá trình thực hiện tái cơ cấu ít nhiều tác động đến tinh thần, đời sống của người lao động, do đó ảnh hưởng đến công tác điều hành, hiệu quả hoạt động SXKD chung của Tổng công ty;

+ Sức cạnh tranh của lĩnh vực vận tải đường sắt hiện nay còn yếu so với các lĩnh vực vận tải khác, dẫn đến khó có cơ hội tăng trưởng sản lượng vận tải. Tổng số lao động toàn Tổng công ty còn cao, ứng dụng KHCN và đầu tư máy móc thiết bị còn hạn chế nên năng suất lao động thấp, thu nhập chưa cao, thiếu

sức thu hút lao động vào một số ngành nghề đặc thù, đặc biệt là trong các doanh nghiệp vận tải và bảo trì KCHTĐS. Những bất cập về cơ cấu tổ chức, đặc biệt là khối vận tải, dẫn đến còn có sự cạnh tranh nội bộ, phát sinh nhiều nghiệp vụ đối chiếu thanh toán tác nghiệp làm ảnh hưởng đến kết quả SXKD chung của Tổng công ty. Trong khi đó, "Đề án Cơ cấu lại Tổng công ty giai đoạn 2017 - 2020" vẫn chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt, nên chưa khắc phục được những bất cập này.

e. Mục tiêu, nhiệm vụ kế hoạch đến năm 2025:

- Tập trung nâng cao hiệu quả việc quản lý, khai thác và kinh doanh hệ thống KCHTĐS hiện tại; tăng khả năng thu từ phí, giá cho thuê sử dụng KCHTĐS; giảm gánh nặng cho NSNN. Sau khi "Đề án Quản lý, sử dụng, khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư" được phê duyệt, tích cực triển khai các hoạt động khai thác, kinh doanh hệ thống KCHTĐS do Tổng công ty quản lý, để nâng cao hiệu quả SXKD, như: Đầu tư kho hàng hóa, cảng ICD; đầu tư nâng cấp, cải tạo hệ thống nhà ga hành khách, thí điểm các ga hành khách lớn theo hướng phát triển trung tâm thương mại dịch vụ tổng hợp do Tổng công ty quản lý. Đẩy mạnh công tác xã hội hoá, thu hút các nguồn vốn đầu tư cho kinh doanh vận tải và đầu tư vào KCHTĐS, đặc biệt đối với các đối tác bị gián đoạn hợp tác trong giai đoạn 2016 - 2020 do vướng mắc khi xử lý chuyển tiếp Nghị định 46/2018/NĐ-CP";

- Tăng cường vận tải hàng hóa, từng bước hỗ trợ cho vận tải hành khách đảm bảo doanh thu và hiệu quả SXKD. Nghiên cứu, đưa ra các giải pháp, phương án vận tải hành khách trên các đoạn tuyến trung bình, ngắn thay thế đường dài, giảm bớt các đoàn tàu hiệu quả thấp. Bám sát nhu cầu thị trường vận tải mở thêm tuyến mới để mở rộng thị trường; phát triển hệ thống bán hàng rộng khắp, chú trọng vào vùng thị xã, thị trấn và các hình thức hợp tác để thu hút luồng khách người nước ngoài;

- Tiếp tục đổi mới, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh bảo đảm cạnh tranh bình đẳng trên đường sắt. Tối ưu hóa công tác điều hành GTVT 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 KHCN, 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. Xúc tiến các biện pháp tháo gỡ các nút thắt cơ chế, chính sách để nâng cao sản lượng hàng hoá liên vận quốc tế đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng - Bằng Tường - Nam Ninh đến các địa phương khác của Trung Quốc, và đi các nước thứ 3; tiến tới đưa hàng xuất khẩu sang Nga, Châu Âu,...;



- Đẩy mạnh hoạt động nghiên cứu, ứng dụng khoa học & công nghệ, đổi mới sáng tạo đồng bộ trên tất cả các lĩnh vực đảm bảo gắn kết chặt chẽ với thực tế quản lý, sản xuất và kiểm soát về ATGTĐS của Tổng công ty, tạo động lực mạnh mẽ để nâng cao năng suất, chất lượng các công trình, sản phẩm, nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp và toàn Tổng công ty.

## II. Tình hình đầu tư tại các công ty con.

### BIỂU SỐ 2

### TÌNH HÌNH ĐẦU TƯ TẠI CÁC CÔNG TY CON DO CÔNG TY MẸ NĂM CỔ PHẦN CHI PHỐI

TT	Tên doanh nghiệp	Thực hiện năm 2016			Thực hiện năm 2017			Thực hiện năm 2018			Thực hiện năm 2019		
		Vốn điều lệ (Tỷ đồng)	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư (Tỷ đồng)	Vốn điều lệ (Tỷ đồng)	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư (Tỷ đồng)	Vốn điều lệ (Tỷ đồng)	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư (Tỷ đồng)	Vốn điều lệ (Tỷ đồng)	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư (Tỷ đồng)
Các công ty con do công ty mẹ nắm giữ cổ phần chi phối(cấp 2)													
1	CTCP Xe lửa Dĩ An	65	86,85	56	65	86,85	56	65	86,85	56	65	86,85	56
2	CTCP Xe lửa Gia Lâm	36	68,20	17	36	68,20	17	36	68,20	17	36	68,20	17
3	CTCP Vận tải ĐS Hà Nội	801	91,62	734	801	91,62	734	801	91,62	734	801	91,62	734
4	CTCP Vận tải ĐS Sài Gòn	503	78,44	395	503	78,44	395	503	78,44	395	503	78,44	395
5	CTCP Đá Đồng Mô	7	51,00	3	7	51,00	3	7	51,00	3	7	51,00	3
6	CTCP ĐS Thanh Hóa	21	51,00	11	21	51,00	11	21	51,00	11	21	51,00	11
7	CTCP ĐS Phú Khánh	20	51,00	10	20	51,00	10	20	51,00	10	20	51,00	10
8	CTCP ĐS Yên Lào	19	51,00	10	19	51,00	10	19	51,00	10	19	51,00	10
9	CTCP ĐS Vĩnh Phú	12	51,00	6	12	51,00	6	12	51,00	6	12	51,00	6
10	CTCP ĐS Hà Thái	15	51,60	8	15	51,60	8	15	51,60	8	15	51,60	8
11	CTCP ĐS Hà Hải	14	51,00	7	14	51,00	7	14	51,00	7	14	51,00	7
12	CTCP ĐS Hà Ninh	15	51,00	8	15	51,00	8	15	51,00	8	15	51,00	8
13	CTCP ĐS Hà Lạng	17	51,00	8	17	51,00	8	17	51,00	8	17	51,00	8
14	CTCP ĐS Nghệ Tĩnh	15	51,00	8	15	51,00	8	15	51,00	8	15	51,00	8
15	CTCP ĐS Quảng Bình	18	51,00	9	18	51,00	9	18	51,00	9	18	51,00	9
16	CTCP ĐS Bình Trị Thiên	19	51,00	9	19	51,00	9	19	51,00	9	19	51,00	9

17	CTCP ĐS Q N – ĐN	16	51,00	8	16	51,00	8	16	51,00	8	16	51,00	8
18	CTCP ĐS Nghĩa Bình	18	51,00	9	18	51,00	9	18	51,00	9	18	51,00	9
19	CTCP ĐS Thuận Hải	17	64,50	11	17	64,50	11	17	64,50	11	17	64,50	11
20	CTCP ĐS Sài Gòn	20	51,00	10	20	51,00	10	20	51,00	10	20	51,00	10
21	CTCP TTH ĐS Bắc Giang	8	51,00	4	8	51,00	4	8	51,00	4	8	51,00	4
22	CTCP TTH ĐS Hà Nội	23	51,00	11	23	51,00	11	23	51,00	11	23	51,00	11
23	CTCP TTH ĐS Vinh	13	51,00	7	13	51,00	7	13	51,00	7	13	51,00	7
24	CTCP TTH ĐS Sài Gòn	31	75,77	23	31	75,77	23	31	75,77	23	31	75,77	23
25	CTCP TTH ĐS Đà Nẵng	11	51,00	6	11	51,00	6	11	51,00	6	11	51,00	6

## 2. Tình hình đầu tư của doanh nghiệp vào các công ty này:

- Việc sử dụng vốn đúng mục đích, phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh có hiệu quả, tạo ra lợi nhuận; Bảo toàn và phát triển vốn và tài sản của doanh nghiệp;
- Tổng công ty được chi trả cổ tức theo đúng Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông của doanh nghiệp có vốn góp và đúng thời hạn quy định.