

HIỆU QUẢ KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TẠI VIỆT NAM

● NGÔ NGUYỄN TƯỜNG VI

Trường Đại học An Giang, An Giang, Việt Nam
Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam
Email: nntvi@agu.edu.vn

TÓM TẮT:

Bài nghiên cứu phân tích hiệu quả kinh doanh đường sắt đô thị tại Việt Nam. Nghiên cứu sẽ cho thấy tổng quan kết quả kinh doanh của Hà Nội Metro trong những năm gần đây và các số liệu kinh doanh ban đầu của tuyến metro Bến Thành-Suối Tiên do Công ty TNHH MTV Đường sắt đô thị số 1 TP. Hồ Chí Minh (HURC1) quản lý. Nghiên cứu cũng sẽ xem xét các cấu thành trong doanh thu của hoạt động kinh doanh đường sắt đô thị ở Việt Nam. Kết quả của nghiên cứu này có thể giúp các nhà quyết định chính sách tại Việt Nam thiết kế các chính sách đầu tư, khai thác, quản lý hiệu quả để nâng cao hơn nữa kết quả kinh doanh đường sắt đô thị ở Việt Nam.

Từ khóa: hiệu quả kinh doanh, đường sắt đô thị.

1. Đặt vấn đề

Theo Samuelson (1954), hàng hóa công cộng là hàng hóa mà việc một cá nhân tiêu dùng chúng không ảnh hưởng hay làm giảm đi lợi ích tới từ việc tiêu dùng của các cá nhân khác. Trong hàng hóa công cộng đó phải kể đến giao thông công cộng. Giao thông công cộng là sự di chuyển của người dân trong khu vực đô thị sử dụng các phương tiện di chuyển theo nhóm như xe buýt và xe lửa hay còn gọi là đường sắt. (Joseph L. Schofer, 2018). Và theo Thông tư số 05/2011/TT-

BGTVT, đường sắt đô thị (Urban Railway hoặc Metropolitan, hay gọi tắt là Metro) là đường sắt phục vụ nhu cầu đi lại hàng ngày của hành khách ở thành phố, vùng phụ cận.

Ngoài ra, theo quy định tại Khoản 22, Điều 3 Luật Đường sắt năm 2017, kinh doanh đường sắt đô thị là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ các công đoạn từ đầu tư đến vận chuyển hành khách trong đô thị nhằm mục đích sinh lợi. Từ định nghĩa trên có thể thấy, hiệu quả kinh doanh đường sắt đô thị là việc tối đa hóa lợi nhuận trong

việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ các công đoạn từ đầu tư đến vận chuyển hành khách trong đô thị Việt Nam.

Trong những năm gần đây, việc đi lại bằng các phương tiện giao thông công cộng, nhất là bằng đường sắt đô thị (hay metro) ở các đô thị lớn như Hà Nội hay TP. Hồ Chí Minh đã trở nên phổ biến và quen thuộc. Ngày càng nhiều người dân lựa chọn tuyến đường sắt trên cao cho nhu cầu đi lại, học tập và làm việc. Hệ thống giao thông công cộng như đường sắt trên cao, xe buýt, xe đạp công cộng đang dần thay đổi thói quen đi lại của người dân, giúp giảm ùn tắc giao thông, phát triển giao thông công cộng tại các đô thị lớn. Tuy nhiên, nguồn lợi kinh tế từ đường sắt đô thị (ĐSĐT) vẫn chưa được khai thác đúng so với tiềm năng mà nó mang lại. Cụ thể các nguồn vốn đầu tư cho ĐSĐT đều là vốn ngân sách và vốn vay ODA, nhưng doanh thu từ việc bán vé còn rất thấp và cần được trợ giá; bên cạnh đó chi phí đầu tư, chi phí vận hành phát sinh quá lớn nên không thể bù đắp được doanh thu, điều này dẫn đến hiệu quả kinh doanh ĐSĐT tại Việt Nam còn khiêm tốn. Bài báo này nhằm nêu lên thực trạng về hiệu quả kinh doanh ĐSĐT tại các đô thị lớn của Việt Nam như là Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh nhằm tìm ra các giải pháp để cải thiện hiệu quả kinh doanh ĐSĐT tại Việt Nam, cũng như các chính sách đầu tư, khai thác, quản lý hiệu quả để nâng cao hơn nữa kết quả kinh doanh ĐSĐT ở Việt Nam.

2. Thực trạng và đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh đường sắt đô thị tại Việt Nam

2.1. Thực trạng hiệu quả kinh doanh đường sắt đô thị tại Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội (Hanoi Metro)

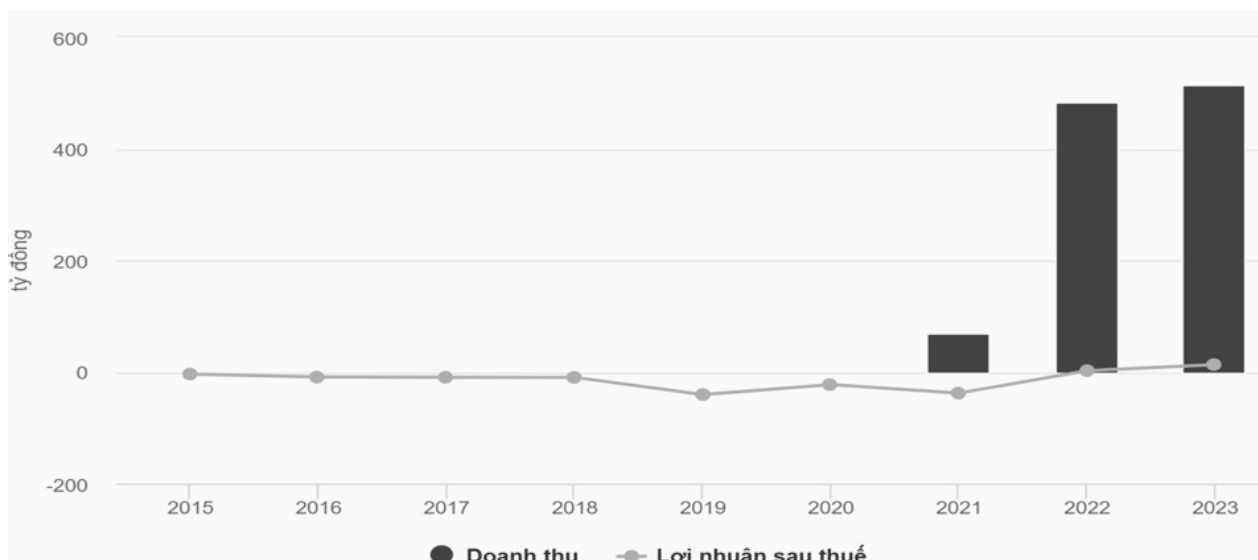
Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội (Hanoi Metro) năm 2023 lãi hơn 13 tỷ đồng, tăng gần 6 lần so với năm 2022. Báo cáo tài chính đã kiểm toán cho thấy, doanh thu Hanoi Metro năm 2023 đạt hơn 515 tỷ đồng, tăng gần 7% so với năm 2022. Trong đó, doanh thu bán vé chiếm khoảng 74 tỷ đồng (tăng 12,5%), phần còn lại là trợ giá. Giá vốn bán hàng tăng mạnh hơn doanh

thu khiến lợi nhuận gộp năm 2023 giảm một nửa từ 15,9 tỷ về 7,8 tỷ đồng. Công ty có biên lãi gộp so với doanh thu từ 3,2% năm 2022 lùi về khoảng 1,5% năm 2023. Bù lại, doanh thu hoạt động tài chính tăng mạnh gấp 12,7 lần từ 2,1 tỷ lên gần 26,6 tỷ đồng. Toàn bộ đều đến từ lãi tiền gửi khi công ty đang có hơn 685 tỷ đồng nhàn rỗi trong ngân hàng. Trong khi đó, Hanoi Metro cắt giảm được toàn bộ chi phí lãi vay nên không ghi nhận chi phí tài chính trong năm 2023. Tổng lại, doanh nghiệp này lãi sau thuế hơn 13 tỷ đồng, tăng gần 6 lần so với lãi sau thuế năm 2022 và vượt gấp đôi kế hoạch đề ra. Đây là năm thứ hai liên tiếp công ty có lợi nhuận dương sau chuỗi 7 năm chịu lỗ (Báo cáo tài chính đã được kiểm toán cho năm kết thúc tài chính 2023 của Cty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, 2023). (Bảng 1)

Tuy nhiên, khi tìm hiểu sâu về báo cáo tài chính đã được kiểm toán của Hanoi Metro thì từ năm 2021-2023 có đến 111 tỉ đồng khoản phải thu đến từ khoản trợ giá từ Trung tâm Quản lý giao thông công cộng thành phố Hà Nội. Nếu loại trừ khoản trợ giá này thì Hanoi Metro sẽ chuyển từ lãi sang lỗ lên đến gần 95 tỉ đồng cho năm 2023. Số liệu được trình bày cụ thể ở Bảng 2 (Võ Quốc Thắng, 2024).

Tương tự, năm 2022, Hanoi Metro từng báo lãi gần 97 tỷ đồng trong lần công bố báo cáo tài chính đầu tiên. Tuy nhiên, theo báo cáo tài chính nêu trên, đơn vị kiểm toán bắt buộc Công ty phải ghi nhận chi phí khấu hao của 15 thiết bị chuyên dùng bảo dưỡng đoàn tàu tuyến Cát Linh - Hà Đông vào chi phí sản xuất. Do đó, lợi nhuận năm 2022 điều chỉnh về lãi là gần 479 triệu đồng, con số đạt khá là khiêm tốn so với tổng vốn sở hữu năm 2022 của công ty là 39 tỷ đồng.

Xét về bảng cân đối kế toán, trong năm 2023, Hanoi Metro cũng tiến hành tăng vốn chủ sở hữu từ hơn 39 tỷ lên hơn 2.688 tỷ đồng, gấp vốn chủ sở hữu năm 2022 69 lần. Cơ sở để ghi nhận việc tăng vốn chủ sở hữu này là do theo Quyết định 4508/QĐ-UBND ngày 08/09/2023 của UBND Thành phố Hà Nội về việc giao tài sản dự án ĐSĐT Hà Nội, tuyến Cát Linh - Hà Đông (2A), theo đó giao Công ty Hanoi Metro giá trị tài sản

Bảng 1. Kết quả kinh doanh của Công ty Hà Nội Metro**Bảng 2. Kết quả hoạt động kinh doanh năm 2022 và 2023 sau khi loại trừ doanh thu từ hoạt động trợ giá**

	CHỈ TIÊU	MS	Năm 2023	Năm 2022
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	01	515.261.151.437	483.168.118.333
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	02	-	-
	Loại bỏ các khoản trợ cấp	03	111.557.617.437	2.371.712.333
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ (01-02-03)	10	403.703.534.000	480.796.406.000
4	Giá vốn hàng bán	11	507.450.962.483	467.225.308.458
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ (10-11)	20	(103.747.428.483)	13.571.097.542
6	Doanh thu hoạt động tài chính	21	26.598.721.145	2.146.382.854
7	Chi phí tài chính	22	-	24.671.460
	Trong đó: Chi phí lãi vay	23	-	24.671.460
8	Chi phí bán hàng	25	-	-
9	Chi phí quản lý doanh nghiệp	26	18.070.733.900	15.213.916.157
10	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh (20+21-22-25-26)	30	(95.219.441.238)	478.892.779

xác định theo giá tạm tính trên cơ sở đề nghị của Ban Quản lý Dự án đường sắt thuộc Bộ Giao thông Vận tải và chủ đầu tư dự án là Bộ Giao thông Vận tải là 2.688 tỷ đồng. Tương ứng với bút toán trên, nợ phải trả khác giảm 8,7 lần từ 3.018 tỷ đồng về gần 347 tỷ đồng, chủ yếu nhờ hoàn thành thủ tục nhận toàn bộ tài sản của tuyến Cát Linh - Hà Đông như đã nêu trên. Ngoài ra, trong năm 2024, Hanoi Metro cũng vận chuyển

gần 11 triệu lượt hành khách và ghi nhận hơn 529 tỷ đồng tổng doanh thu, tăng khoảng 3% so với năm 2023. Công ty lên kế hoạch lãi ở năm thứ ba liên tiếp với hơn 13,4 tỷ đồng. Ngoài tiếp tục phát triển vận hành tuyến đường ĐSDT hiện có, nhiệm vụ trọng tâm của Hanoi Metro trong 2024 là thiết lập tổ chức và nhân sự để vận hành tuyến Nhổn - Ga Hà Nội. Doanh nghiệp này cũng tập trung chuẩn bị công tác vận hành thử, phương án

quản lý, chính sách giá vé và trợ giá cho dự án này. Tuyến đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông dài 13 km đi trên cao, có 12 nhà ga. Mỗi đoàn gồm 4 toa, sức chở tối đa 960 người một đoàn, tốc độ tối đa 80 km/h, tốc độ khai thác 35 km/h. Thời gian đoàn tàu di chuyển toàn tuyến hết 23 phút. Hiện tại, giá vé thấp nhất 8.000 đồng một lượt và tối đa 15.000 đồng nếu đi toàn tuyến. Giá vé ngày (không giới hạn lượt di chuyển) là 30.000 đồng cho một người, vé tháng có giá 200.000 đồng cho khách phổ thông và 100.000 cho học sinh, sinh viên, người lao động tại các khu công nghiệp (Tất Đạt, 2024).

Từ những thông tin trên, chúng ta có thể thấy: *Thứ nhất*, nguồn thu trực tiếp đầu tiên của Hanoi Metro là bán vé và trợ giá. Công ty Hanoi Metro có lãi chủ yếu nhờ vào lãi tiền gửi ngân hàng và không có bất kỳ nguồn thu lớn khác nào là từ các bất động sản xung quanh hệ thống ĐSĐT. Đây sẽ là bài toán lớn đặt ra cho Hanoi Metro khi mà xây dựng ĐSĐT, mục đích đầu tiên và cao nhất là đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. ĐSĐT là một loại hàng hóa công cộng. Do đó, dù chi phí đầu tư rất lớn nhưng giá vé của ĐSĐT buộc phải nhỏ, để bảo đảm phù hợp với khả năng chi trả của mọi người dân. Muốn giảm gánh nặng chi phí, hơn nữa còn biến ĐSĐT thành một kênh đầu tư siêu lợi nhuận, cần phải áp dụng mô hình TOD (Transit Oriented Development), lấy các nhà ga ĐSĐT làm tâm điểm phát triển thương mại dịch vụ cho cả khu vực; điều mà Hanoi Metro chưa làm được.

Thứ hai, tuy lượng hành khách đi lại mỗi ngày trên tuyến Cát Linh - Hà Đông khá đông, trên 35.000 khách mỗi ngày, nhưng công suất đoàn tàu thực tế chỉ đạt 19% đến 20% so với công suất thiết kế trong khi tại các nước phát triển công suất tàu đạt từ 80% đến 90%. Điều này vô hình trung cho thấy sự không hiệu quả khi phải tốn quá nhiều chi phí để vận hành đoàn tàu hằng ngày nhưng lượng hành khách sử dụng ĐSĐT trên cao còn khá thấp.

Thứ ba, do thói quen sử dụng phương tiện cá nhân của người dân thay vì sử dụng phương tiện

công cộng nhất là những loại phương tiện nhanh, khối lớn, thân thiện môi trường như ĐSĐT là một cản trở lớn trong việc tối đa hóa doanh thu từ hoạt động bán vé của Hanoi Metro.

2.2. Sơ lược số liệu kinh doanh ban đầu của tuyến metro số 1 (Bến Thành - Suối Tiên) của Công ty Trách nhiệm hữu hạn Một thành viên Đường sắt đô thị số 1 (Công ty HURC1)

Số liệu thống kê cho thấy từ khi vận hành vào ngày 22/12/2024 đến ngày 06/01/2025, tuyến Metro số 1 đã thực hiện 3.229/3.231 chuyến, đạt tỷ lệ 99,9% với tổng số lượng vận chuyển 1,76 triệu lượt hành khách. Trung bình mỗi ngày, tuyến này phục vụ 109.915 lượt khách, gấp 2,8 lần so với dự báo ban đầu. Theo Công ty TNHH MTV Đường sắt Đô thị số 1 (HURC 1) cho biết trong 3 tháng đầu vận hành thương mại tuyến metro số 1, TP. Hồ Chí Minh đã chi ngân sách hỗ trợ 100% giá vé cho toàn bộ hành khách đi tàu và 17 tuyến xe buýt kết nối. Ngân sách thành phố đã chi khoảng 33 tỷ đồng để thực hiện phương án này. Như vậy, từ ngày 21/01/2025, tuyến Metro số 1 bắt đầu thu phí, dao động từ 7.000 đến 20.000 đồng/lượt nếu thanh toán bằng tiền mặt. Hành khách sử dụng phương thức thanh toán không tiền mặt được hưởng mức giá ưu đãi hơn, từ 6.000 đến 19.000 đồng/lượt. Ngoài vé lượt, tuyến Metro số 1 còn cung cấp nhiều lựa chọn vé tháng với mức giá 300.000 đồng dành cho hành khách phổ thông và 150.000 đồng đối với học sinh, sinh viên. Vé không giới hạn lượt đi trong ngày có giá 40.000 đồng/ngày hoặc 90.000 đồng/ba ngày (Giá vé trên đã bao gồm bảo hiểm hành khách). Riêng các nhóm đối tượng ưu tiên như trẻ em dưới 6 tuổi, người cao tuổi trên 60 tuổi, người có công và người khuyết tật vẫn tiếp tục được miễn phí sử dụng dịch vụ. Theo cơ quan quản lý, mục đích ban hành giá vé trên nhằm thực hiện đúng quy định của pháp luật về việc xây dựng và ban hành giá vận tải hành khách trên ĐSĐT. Đồng thời, khuyến khích hành khách tiếp cận, sử dụng ĐSĐT và hình thành thói quen đi lại bằng giao thông công cộng. Sở Giao thông Vận tải TP. Hồ Chí Minh cho biết giá vé sử dụng cho

tuyến metro số 1 được xây dựng dựa trên phương pháp định giá chi phí, kết hợp phương pháp so sánh với giá vé của tuyến metro Cát Linh - Hà Đông và các khảo sát xã hội, nghiên cứu của các đơn vị tư vấn về khả năng chi trả của người dân. Trong 6 tháng đầu đi vào hoạt động thương mại, tàu metro số 1 sẽ chạy 200 chuyến mỗi ngày từ 5h đến 22h. Vào giờ cao điểm, tàu sẽ chạy mỗi 8 phút với 9 đoàn tàu. Trong các khung giờ còn lại, tàu sẽ chạy mỗi 12 phút với 6 đoàn tàu (Huyền My, 2025).

Như vậy, sự ra đời của tuyến Metro số 1 (Bến Thành - Suối Tiên) mang ý nghĩa to lớn, không chỉ mở ra nhiều cơ hội phát triển mới mà còn giải quyết các vấn đề như ùn tắc giao thông, kẹt xe và ô nhiễm môi trường. Đây cũng là động lực thúc đẩy mô hình phát triển đô thị gắn kết với giao thông công cộng (Transit-Oriented Development - TOD), xu hướng tất yếu của các siêu đô thị hàng đầu thế giới như London, Paris và New York. Theo đó, hệ thống metro có thể vận chuyển hàng triệu lượt người mỗi ngày, tương đương với việc loại bỏ hàng triệu phương tiện cá nhân khỏi đường phố, qua đó giảm thiểu ùn tắc và cải thiện chất lượng không khí. Đây là lợi ích quan trọng đối với mục tiêu phát triển đô thị bền vững. Hơn nữa, metro đô thị còn tạo ra các nhu cầu về ăn uống, mua sắm và dịch vụ dọc tuyến. Theo các chuyên gia, nếu triển khai mô hình TOD hiệu quả, đô thị không chỉ phát triển mà còn có thể thu hút các nguồn thu tài chính đáng kể. Do đó, hoàn toàn có thể thu hồi chi phí để xây dựng tuyến metro trị giá hàng tỷ USD thông qua phát triển bất động sản và dịch vụ thương mại xung quanh, điều mà tuyến Metro số 1 vẫn đang cố gắng thực hiện.

Ngoài ra, TP. Hồ Chí Minh chỉ mới tập trung vào việc hoàn thiện tuyến Metro số 1 mà chưa khai thác hết tiềm năng. Theo đó, cụm ga trung tâm như ga Bến Thành và ga trước Ủy ban Nhân dân thành phố, có thể tạo không gian ngầm đi bộ tương tự như ở Montreal (Canada) bởi khoảng cách giữa hai ga này là tương đối thuận lợi. Để đạt hiệu quả cao, các công trình cao tầng xung quanh phải được kết nối đồng bộ với không gian ngầm. Các cụm công trình như Sài Gòn Center, Thương xá Tax hay tháp đôi trước chợ Bến

Thành chưa tích hợp các tầng ngầm với hệ thống metro, qua đó tăng giá trị đầu tư và thu hút doanh nghiệp tham gia.

2.3. Đề xuất một số giải pháp về chính sách để nâng cao hiệu quả kinh doanh đường sắt đô thị tại Việt Nam

Từ những nhận định trên về hiệu quả kinh doanh ĐSĐT tại Việt Nam, để phát triển ĐSĐT, tác giả đề xuất các nhóm giải pháp để nâng cao hiệu quả kinh doanh ĐSĐT ở Việt Nam như sau:

Thứ nhất là nhóm giải pháp về nguồn lực tài chính. Do Việt Nam đã gia nhập vào nhóm nước đang phát triển có thu nhập trung bình, nên dẫn đến các khoản vay của Việt Nam từ nước ngoài sẽ ít thành tố ưu đãi, và những khoản vay này sẽ mang tính thương mại cao. Vì vậy, cần phải đa dạng hóa nguồn lực tài chính từ: Ngân sách Nhà nước, nguồn tài chính từ việc tổ chức đấu giá quỹ đất theo mô hình TOD, phát hành trái phiếu, huy động tối đa nguồn vốn trong nước.

Thứ hai là nhóm giải pháp về quy hoạch đô thị. Phát triển theo hệ thống giao thông công cộng (Transit Oriented Development – TOD) là mô hình phát triển đô thị lấy định hướng phát triển giao thông công cộng làm cơ sở quy hoạch phát triển đô thị, lấy đầu mối giao thông làm điểm tập trung dân cư để từ đó hình thành tiếp hệ thống giao thông phân tán. Điều quan trọng khi thiết kế TOD là phải đáp ứng được các yếu tố cơ bản sau: Thiết kế hệ thống cho người đi bộ phải được ưu tiên nhất, điểm TOD là sự tổng hợp các chức năng công sở, dịch vụ bán hàng, dân cư; ga tàu là đặc điểm nổi bật của trung tâm khu vực, thiết kế phải đảm bảo dễ dàng cho hệ thống hỗ trợ vận chuyển giao thông, giảm thiểu và quản lý hệ thống đỗ xe trong một chu trình 10 phút đi bộ tại khu trung tâm, ga tàu. Đây là cơ hội tốt để các thành phố cải tạo cảnh quan đô thị, tái cấu trúc đô thị dọc theo hành lang của các tuyến giao thông công cộng khối lượng lớn.

Thứ ba là nhóm giải pháp về nguồn lực đất đai. TOD theo nhóm giải pháp này còn là phương thức nhà nước và nhân dân cùng làm (Ngô Trọng Định, Nguyễn Cao Lâm (2024). Để triển khai thành công mô hình này, trước hết phải có sự đồng thuận của cộng đồng dân cư tại các khu vực

phát triển TOD. Đặc biệt là khâu thu hồi đất phải theo cơ chế thị trường, bồi thường đúng giá thị trường để tạo sự đồng thuận, rút ngắn thời gian giải phóng mặt bằng. Bởi khi giải phóng mặt bằng nhanh thì nhà nước sẽ có quỹ đất “sạch” để tiến hành đấu giá, thu hút nhà đầu tư chiến lược tham gia phát triển TOD. Điều đáng nói, nguồn thu từ việc đấu giá đất “sạch” này sẽ rất lớn, cùng với đó là thiết lập được mặt bằng giá trị mới cho thị trường bất động sản dọc các khu đô thị này. Tuy nhiên, để đi vào thực hiện, cần có những văn bản pháp lý cụ thể đi kèm để làm cơ sở cho quá trình xây dựng và phát triển dự án. Vì vậy, cần có sự đồng hành, hỗ trợ của các cơ quan trung ương. Cụ thể, Nhà nước không thu hồi đất mà người dân sẽ góp quyền sử dụng đất vào dự án phát triển đô thị và nhận lại diện tích đất nhỏ hơn hoặc diện tích sản xây dựng, phần diện tích đất còn lại dùng để làm công viên, các công trình tiện ích xã hội, làm kết cấu hạ tầng kỹ thuật, chỉ cho quản lý dự án... Thực tế, mô hình này được áp dụng phổ biến tại Hàn Quốc, Nhật Bản, Brazil, góp phần lớn trong quá trình phát triển đô thị trong thế kỷ 20 tại các quốc gia này. Do đó, mô hình này hoàn toàn áp dụng được ở Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

Cũng theo các chuyên gia nghiên cứu quy hoạch đô thị, điểm thuận lợi để phát triển TOD đó là Luật Đất đai năm 2024 cho phép góp quyền sử dụng đất, điều chỉnh lại đất đai. Đây là cơ sở pháp lý để tổ chức lại không gian đô thị trên cơ sở sự tham gia của cộng đồng người dân địa phương. Đô thị mô hình TOD là một cộng đồng có mục đích sử dụng đất hỗn hợp nằm trong khoảng cách đi bộ trung bình khoảng hơn 600 m từ trạm dừng chuyển tuyến và khu trung tâm thương mại. Không những vậy, TOD kết hợp khu dân cư, bán lẻ, văn phòng, không gian mở và các mục đích sử dụng công cộng trong một môi trường có thể đi bộ, giúp cư dân và người

lao động di chuyển thuận tiện bằng phương tiện công cộng, xe đạp, đi bộ hoặc ô-tô (Chí Kiên và Quang Sơn, 2024)

Thứ tư là nhóm giải pháp về trình tự thủ tục của hoạt động đầu tư ĐSĐT. Cơ quan Nhà nước cần rút bớt trình tự thủ tục đầu tư, phê duyệt và triển khai dự án ĐSĐT. Hiện nay tổng thời gian thực hiện một tuyến đường sắt đô thị trung bình từ 12 đến 15 năm. Do thủ tục chuẩn bị đầu tư kéo dài, việc đầu tư khai thác không đồng bộ giữa các tuyến sẽ làm giảm hiệu quả của toàn bộ mạng lưới đường sắt đô thị, làm lãng phí nguồn lực, giảm hiệu quả đầu tư, tạo dư luận không tốt... Vì vậy phải khẩn trương nghiên cứu giải pháp tổng thể, khả thi, xây dựng các cơ chế theo hướng phân cấp, phân quyền mạnh để chủ động trong việc phê duyệt và triển khai dự án, nhằm rút ngắn thời gian, đẩy nhanh tiến độ (Minh Kiệt, 2025).

Thứ năm là nhóm giải pháp tuyên truyền cho người dân ý thức về việc giảm sự phụ thuộc vào phương tiện giao thông cá nhân, thúc đẩy sử dụng giao thông công cộng đặc biệt là ĐSĐT. Điều này góp phần xây dựng lối sống bền vững, thân thiện với môi trường và phát triển kinh tế - xã hội.

3. Kết luận

Sự ra đời của tuyến Metro số 1 (Bến Thành - Suối Tiên) đã nhận được sự quan tâm đặc biệt của người dân TP. Hồ Chí Minh và cả nước và kỳ vọng tuyến Metro số 2 (Bến Thành - Tham Lương) cũng sẽ được người dân đón chờ, sử dụng như một phương tiện đi lại phổ biến, nhanh chóng và tiện lợi với kế hoạch TP. Hồ Chí Minh và TP. Hà Nội sẽ có hơn 200 km đường sắt đô thị đến năm 2035 theo Kết luận 49 của Bộ Chính trị. Với sự quyết tâm của các cấp chính quyền trong việc triển khai các chính sách như trên, tương lai, đường sắt đô thị Việt Nam sẽ đi trước dẫn dắt sự phát triển quy hoạch đô thị của hai thành phố lớn và thịnh vượng nhất của Việt Nam■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

Tiếng Việt:

Bộ Giao thông Vận tải (2011). Thông tư số 05/2011/TT-BGTVT hướng dẫn về việc kết nối các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia.

Chí Kiên, Quang Sơn (2024). Phát triển đô thị gắn với giao thông công cộng. Truy cập tại <https://nhandan.vn/phat-trien-do-thi-gan-voi-giao-thong-cong-cong-post822265.html>

Hải Vân, Huỳnh Dũng (2025). Tuyến Metro Bến Thành - Suối Tiên: Hành trình về đích. Tạp chí Kinh tế Việt Nam. Truy cập tại <https://vneconomy.vn/tuyen-metro-ben-thanh-suoi-tien-hanh-trinh-ve-dich.html>

Huyền My (2025). Metro Bến Thành - Suối Tiên phục vụ 761.416 lượt hành khách dịp cao điểm Tết. Truy cập tại <https://doanhnghieptiepthi.vn/metro-ben-thanh-suoi-tien-phuc-vu-761416-luot-hanh-khach-dip-cao-diem-tet-161250203161614051.html>

Minh Kiệt (2025). Tránh khoảng trống pháp lý trong triển khai huy động vốn dự án đường sắt đô thị. Truy cập tại <https://vneconomy.vn/techconnect/tranh-khoang-trong-phap-ly-trong-trien-khai-huy-dong-von-du-an-duong-sat-do-thi.html>

Ngô Trọng Định, Nguyễn Cao Lâm (2024). Vận dụng hiệu quả mô hình phát triển đô thị lấy giao thông công cộng làm trung tâm. Tạp chí Cộng sản.

Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2017). Luật Đường sắt năm 2017 số 06/2017/QH14.

Tiếng Anh

Joseph L. Schofer (2018). Mass transit. Encyclopædia Britannica.

Samuelson, P.A. (1954). The Pure Theory of Public Expenditure. The Review of Economics and Statistics, 36 (4), 387-389.

Ngày nhận bài: 19/2/2025

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 5/3/2025

Ngày chấp nhận đăng bài: 23/3/2025

BUSINESS PERFORMANCE OF URBAN RAILWAY IN VIETNAM

● **NGO NGUYEN TUONG VI**

An Giang University, An Giang, Vietnam

Vietnam National University - Ho Chi Minh City, Vietnam

ABSTRACT:

This study analyzes the business performance of urban railways in Vietnam. The study provides an overview of the business performance of Hanoi Metro in recent years and the initial business results of the Ben Thanh-Suoi Tien metro line managed by Ho Chi Minh City Urban Railway Company No. 1 (HURC1). The study also examines key revenue components of urban railway operations in Vietnam. The findings aim to assist policymakers in developing effective investment, operational, and management strategies to enhance the business performance of urban railways in the country.

Keywords: business performance, urban railways.