

Hình thành Tập đoàn Đường sắt quốc gia: Bước tái cấu trúc lớn của VNR

21:30 19/02/2026

Bộ Tài chính vừa trình Chính phủ đề án cơ cấu lại Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (VNR) giai đoạn 2026–2030, tầm nhìn 2035 theo định hướng hình thành Tập đoàn Đường sắt quốc gia. Đây được xem là bước tái cấu trúc quan trọng nhằm nâng năng lực doanh nghiệp nhà nước, chuẩn bị nguồn lực tham gia các dự án đường sắt lớn và phát triển công nghiệp đường sắt trong nước.

Theo Bộ Tài chính, việc tái cơ cấu không chỉ xuất phát từ nhu cầu nội tại của doanh nghiệp mà còn từ các nhiệm vụ mới được Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ giao. Trong các nghị quyết phê duyệt chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam và tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, VNR được giao tiếp nhận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng, tổ chức vận hành khai thác, đồng thời huy động doanh nghiệp khác đầu tư phương tiện và tham gia phát triển công nghiệp đường sắt.

Trong bối cảnh đó, các nhiệm vụ đặt ra đều mang tính cấp bách, đòi hỏi sự thay đổi mạnh mẽ về vốn, nhân lực và mô hình tổ chức. Việc chuyển đổi VNR sang mô hình Tập đoàn Đường sắt quốc gia Việt Nam được đánh giá là giải pháp để hình thành doanh nghiệp nhà nước quy mô lớn, đủ năng lực dẫn dắt lĩnh vực vận tải – logistics và công nghiệp đường sắt, phù hợp với định hướng phát triển các tập đoàn kinh tế mạnh.

Theo đề xuất, Tập đoàn Đường sắt quốc gia Việt Nam sẽ được hình thành trên cơ sở chuyển đổi mô hình hoạt động của tổng công ty hiện nay. Công ty mẹ của tập đoàn là công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ, kế thừa toàn bộ quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của VNR theo quy định pháp luật.

Một điểm nhấn quan trọng trong đề án là lộ trình hình thành các tổng công ty, công ty con và đơn vị chuyên ngành. Theo kế hoạch, đến cuối năm 2027 sẽ thành lập Tổng công ty Công nghiệp đường sắt Việt Nam; đến cuối năm 2029 thành lập Công ty TNHH MTV Điện khí hóa đường sắt Việt Nam; và đến cuối

năm 2031 hình thành Tổng công ty Kết cấu hạ tầng đường sắt Việt Nam.

Các đơn vị này được kỳ vọng đóng vai trò “hấp thụ” công nghệ, từng bước nội địa hóa, tiến tới làm chủ công nghệ đường sắt, từ vận hành, bảo trì đến sản xuất, chế tạo. Mục tiêu xa hơn là xây dựng mô hình quản trị tập đoàn hiện đại theo thông lệ quốc tế, dựa trên nền tảng số, đủ sức đảm đương các dự án đường sắt lớn trong tương lai.

Về nguồn lực tài chính, Bộ Tài chính cho biết sẽ xây dựng phương án bổ sung vốn điều lệ cho tập đoàn theo quy định pháp luật. VNR dự kiến tiếp nhận thêm tài sản công từ tuyến Đà Lạt – Trại Mát và một số ga hiện hữu như Hải Phòng, Thanh Hóa, Vinh, Huế, Sài Gòn. Riêng tuyến Đà Lạt – Trại Mát được ước tính có giá trị khoảng 50 tỷ đồng, qua đó nâng mức vốn điều lệ dự kiến của tập đoàn trong giai đoạn 2026–2030 lên gần 32.410 tỷ đồng và giai đoạn 2031–2035 lên hơn 49.780 tỷ đồng.



Đề xuất thành lập Tập đoàn đường sắt quốc gia Việt Nam

Việc thành lập Công ty mẹ – Tập đoàn Đường sắt quốc gia Việt Nam được đánh giá là yêu cầu cấp thiết, phù hợp với tinh thần chỉ đạo và các nhiệm vụ được giao. Đây cũng là nội dung trọng tâm trong Tờ trình số 91/TTr-BTC mà Bộ Tài chính gửi lãnh đạo Chính phủ về việc cơ cấu lại VNR theo định hướng mô hình tập đoàn.

Đáng chú ý, đây là tờ trình thứ ba trong vòng ba tháng liên quan đến việc tái cơ cấu VNR theo hướng hình thành tập đoàn. Trong tờ trình lần này, Bộ Tài chính tiếp tục làm rõ các nội dung liên quan đến việc hình thành Công ty mẹ – Tập

đoàn Đường sắt quốc gia Việt Nam, đồng thời đề nghị lãnh đạo Chính phủ sớm xem xét, quyết định phê duyệt các nội dung theo thẩm quyền.

Liên quan đến cơ sở pháp lý, các nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam và tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng đều giao VNR nhiệm vụ tiếp nhận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng, tổ chức vận hành khai thác; huy động doanh nghiệp khác đầu tư phương tiện; tiếp tục tái cơ cấu để xây dựng mô hình quản lý, bảo trì hiện đại, hiệu quả và tham gia phát triển công nghiệp đường sắt.

Kế hoạch triển khai các nghị quyết này cũng xác định việc tái cơ cấu VNR là điều kiện cần để doanh nghiệp có thể tham gia quá trình chuẩn bị đầu tư, triển khai, tiếp nhận và vận hành các dự án sau khi hoàn thành. Các chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ cũng yêu cầu Bộ Tài chính tổ chức lập đề án tái cơ cấu VNR theo định hướng mô hình tập đoàn, nhằm tham gia triển khai các dự án ngay từ giai đoạn đầu.

Bên cạnh đó, định hướng phát triển kinh tế nhà nước cũng đặt ra yêu cầu tập trung đầu tư, hình thành một số tập đoàn kinh tế và doanh nghiệp nhà nước quy mô lớn, đóng vai trò dẫn dắt trong các lĩnh vực then chốt, trong đó có vận tải và logistics. Theo Bộ Tài chính, việc chuyển đổi VNR sang mô hình tập đoàn là giải pháp phù hợp với định hướng này, tạo nền tảng cho doanh nghiệp phát triển toàn diện trong quản lý, khai thác, vận hành, bảo trì và phát triển công nghiệp đường sắt quốc gia.

Việc chuyển đổi mô hình cũng bảo đảm lộ trình hình thành các tổng công ty, công ty con và trung tâm chuyên ngành như: Tổng công ty Công nghiệp đường sắt Việt Nam, Tổng công ty Kết cấu hạ tầng đường sắt Việt Nam, Công ty Tổ hợp công nghiệp đường sắt Việt Nam, Công ty Điện khí hóa đường sắt Việt Nam, Trung tâm Nghiên cứu và phát triển đường sắt, Trung tâm Công nghệ thông tin đường sắt... Những đơn vị này sẽ thực hiện chức năng tiếp nhận công nghệ, thúc đẩy nội địa hóa và từng bước làm chủ công nghệ đường sắt.

Liên quan đến lộ trình triển khai sau khi đề án được phê duyệt, Bộ Tài chính cho biết sẽ xây dựng phương án đầu tư bổ sung vốn điều lệ cho tập đoàn theo quy định của pháp luật; đồng thời triển khai các quy trình, thủ tục thành lập Tập đoàn Đường sắt quốc gia Việt Nam trên cơ sở chuyển đổi mô hình hoạt động của VNR, bao gồm việc trình cấp có thẩm quyền chấp thuận nội dung, ban hành điều lệ tổ chức và hoạt động của công ty mẹ, điều chỉnh đăng ký kinh doanh... Lộ trình thực hiện dự kiến trong giai đoạn 2026–2027.

Song song với đó là việc thành lập các tổng công ty, công ty con để thực hiện các nhiệm vụ được giao. Theo kế hoạch, đến ngày 31/12/2027 sẽ thành lập Tổng công ty Công nghiệp đường sắt Việt Nam; đến ngày 31/12/2029 thành lập Công ty TNHH MTV Điện khí hóa đường sắt Việt Nam; và đến ngày 31/12/2031 thành lập Tổng công ty Kết cấu hạ tầng đường sắt Việt Nam.

Trường hợp Nhà nước quyết định đầu tư đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam theo hình thức đầu tư công, Công ty mẹ – Tập đoàn Đường sắt quốc gia Việt Nam sau khi thành lập sẽ hoàn thành nghiên cứu mô hình đơn vị vận hành theo quyết định của cấp có thẩm quyền.

Đối với nguồn lực tài sản, VNR có trách nhiệm xây dựng phương án tiếp nhận tài sản công từ các ga hiện hữu gồm Hải Phòng, Thanh Hóa, Vinh, Huế, Sài Gòn và toàn tuyến Đà Lạt – Trại Mát theo quy định pháp luật. Giá trị tài sản dự kiến tiếp nhận từ tuyến Đà Lạt – Trại Mát khoảng 50 tỷ đồng, qua đó nâng mức vốn điều lệ dự kiến của tập đoàn trong giai đoạn 2026-2030 lên khoảng 32.406 tỷ đồng và giai đoạn 2031-2035 lên khoảng 49.783 tỷ đồng.

Theo đề xuất, Công ty mẹ – Tập đoàn Đường sắt quốc gia Việt Nam sẽ là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước, kế thừa toàn bộ quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của công ty mẹ – Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam theo quy định của Luật Đường sắt, Luật Doanh nghiệp, Luật Quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp cùng các văn bản pháp luật liên quan, cũng như các hiệp định, văn bản, thỏa thuận và hợp đồng đã ký kết với các bên liên quan.

Việc hình thành Tập đoàn Đường sắt quốc gia Việt Nam được kỳ vọng sẽ tạo nền tảng cho một hệ sinh thái đường sắt hiện đại, từng bước nâng cao năng lực quản trị, tiếp nhận công nghệ, phát triển công nghiệp đường sắt và đảm đương các dự án quy mô lớn trong tương lai. Đây được xem là bước tái cấu trúc quan trọng của VNR trong tiến trình phát triển ngành đường sắt quốc gia.

Lê Hằng (t/h)