



Bản tin

KHOA HỌC - CÔNG NGHỆ

Giao thông vận tải

Số 06 - 2023

Trong số này:

- ✓ Khắc phục hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông trên Quốc lộ 3C đoạn qua Thái Nguyên 2
- ✓ Vietnam Airlines triển khai hệ thống gửi tin nhắn tự động thông báo cửa ra máy bay 4
- ✓ Trao chứng nhận “Hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2015” cho 21 cảng hàng không 6
- ✓ Áp dụng tiêu chuẩn phân cách giám sát ATS tối thiểu 3NM trong vùng trời tiếp cận Nội Bài 8
- ✓ Hướng dẫn tự động gia hạn đăng kiểm trên app TTDK 10
- ✓ VNR và KIAT thỏa thuận hợp tác về công nghệ số và đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực Đường sắt 12
- ✓ Đường sắt hợp tác MobiFone, đẩy mạnh chuyển đổi số 14
- ✓ Bằng độc quyền giải pháp hữu ích: Hệ sơn bảo vệ kết cấu thép làm việc ở vùng khí quyển ven biển 16
- ✓ Đường sắt Ấn Độ - Sáng kiến xanh hướng tới phát triển giao thông bền vững 19
- ✓ Mua vé tàu, gửi hàng mọi lúc, mọi nơi 23

Chịu trách nhiệm xuất bản
NGUYỄN THỊ CHÚC HẠNH

Trưởng ban biên tập - Phó giám đốc Trung tâm Công nghệ thông tin

Thực hiện

TRUNG TÂM CÔNG NGHỆ THÔNG TIN
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Địa chỉ

80 TRẦN HƯNG ĐẠO - HOÀN KIẾM - HÀ NỘI

Điện thoại

CỔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ

Điện thoại : (024) 38224464

Fax: (024) 39424243

Email: tinbai@mt.gov.vn

Khắc phục hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông trên Quốc lộ 3C đoạn qua Thái Nguyên

Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam Nguyễn Xuân Cường vừa ký Công điện số 03 gửi Giám đốc Sở Giao thông vận tải Thái Nguyên và Ban chỉ huy PCTT&TKCN Cục Đường bộ Việt Nam về việc khắc phục hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông, bảo đảm giao thông bước 1 trên Quốc lộ 3C đoạn Km34+700 - Km34-810 địa phận huyện Định Hóa, tỉnh Thái Nguyên.

Công điện nêu rõ: Thực hiện Quyết định số 598/QĐ-BGTVT ngày 22/5/2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc Công bố tình huống



Khu vực bị sạt lở đất tại Đèo So đã được cắm biển cảnh báo

khẩn cấp về thiên tai để ứng phó, khắc phục hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông đường quốc lộ do các đợt mưa, lũ gây ra tại khu vực huyện Định Hóa, tỉnh Thái Nguyên trong tháng 3 và tháng 4 năm 2023; Cục ĐBVN đã có Quyết định số 1946/QĐ-CĐBVN ngày 24/5/2023 ban hành Lệnh xây dựng công

trình khẩn cấp Khắc phục hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông, bảo đảm giao thông bước 1 trên Quốc lộ 3C đoạn Km34+700 - Km34+810, do các đợt mưa lớn gây ra tại khu vực huyện Định Hóa, tỉnh Thái Nguyên trong tháng 3 và tháng 4 năm 2023.

Ngày 01/6/2023, Cục trưởng Cục ĐBVN đã

điện thoại trao đổi trực tiếp với Chủ tịch UBND tỉnh Thái Nguyên và Chủ tịch UBND huyện Định Hóa, thống nhất nội dung trong ngày 01/6/2023 sẽ xác định vị trí bãi đỗ thải cho công trình;

Để bảo đảm an toàn công trình, kịp thời khắc phục sụt lở nhằm thông đường sớm nhất để phục vụ người tham gia giao thông trên QL.3C (Đèo Sò), Cục ĐBVN yêu cầu Giám đốc Sở GTVT Thái Nguyên làm việc với Chủ tịch UBND huyện

Định Hóa để xác định ngay vị trí đỗ đất thải cho công trình; đồng thời cử Lãnh đạo Sở GTVT thường xuyên có mặt tại hiện trường để kịp thời xử lý các vướng mắc phát sinh trong quá trình khắc phục thiệt hại.

Đơn đốc Nhà thầu huy động tối đa máy móc, trang thiết bị và nhân lực để tiến hành vừa thi công, vừa đảm bảo giao thông (bố trí lực lượng trực gác, điều tiết, cảnh báo giao thông nhằm đảm bảo an toàn giao thông

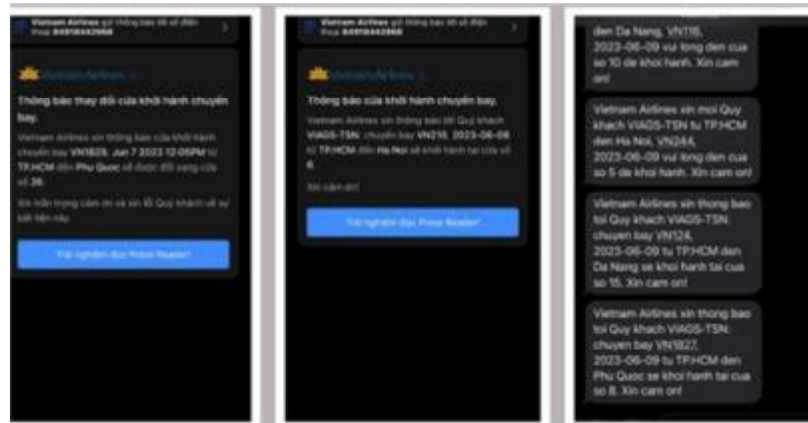
trong quá trình thi công và thông xe), yêu cầu thông xe trước 14h00 ngày 01/6/2023 đối với các phương tiện xe khách, Xe con và xe tải nhỏ hơn 3 trục và thông xe toàn bộ trước ngày 5/6/2023. Cục Đường bộ Việt Nam cử Lãnh đạo và chuyên viên Phòng Quản lý, bảo trì Kết cấu hạ tầng giao thông có mặt tại hiện trường để phối hợp với Sở GTVT Thái Nguyên, kịp thời xử lý các vướng mắc đảm bảo thông xe với thời gian nhanh nhất.

Xuân Nguyên

Vietnam Airlines triển khai hệ thống gửi tin nhắn tự động thông báo cửa ra máy bay

Mới đây, Vietnam Airlines đã chính thức triển khai hệ thống gửi tin nhắn tự động thông báo cửa ra máy bay cho hành khách khởi hành tại ba sân bay Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất.

Theo đó, những hành khách thực hiện làm thủ tục trực tuyến (check-in online) hoặc làm thủ tục tại kiosk ở các sân bay nói trên sẽ nhận được thông tin về cửa ra máy bay thông qua tin nhắn Zalo hoặc tin nhắn SMS trước khi chuyến bay khởi hành



Vietnam Airlines triển khai hệ thống gửi tin nhắn tự động thông báo cửa ra máy bay

60 phút, bao gồm cả thông tin thay đổi về cửa ra máy bay. Thông báo quan trọng này giúp hành khách có thể dễ dàng tìm đến cửa ra máy bay một cách chính xác.

Đây là một trong những nỗ lực mới nhất của Vietnam Airlines nhằm góp phần đa dạng hóa chuỗi trải

nghiệm, mang đến sự thuận tiện và hài lòng cho khách hàng khi bay cùng Hãng hàng không Quốc gia Việt Nam.

Trong suốt quá trình phát triển, Vietnam Airlines luôn tích cực nâng cao trải nghiệm hành khách và cam kết mang lại chất lượng dịch vụ tương đồng với các hãng hàng không

lớn trên thế giới. Hãng đặt trọng tâm vào việc lắng nghe phản hồi của khách hàng xuyên suốt hành trình và dựa vào đó liên tục triển khai các phương án nâng cao trải nghiệm từ dịch vụ mặt đất đến trên không.

Năm 2022, Vietnam Airlines trở thành hãng hàng không đầu tiên tại Việt Nam áp dụng dịch vụ làm thủ tục trực tuyến trên toàn bộ mạng lưới sân bay nội địa. Bên cạnh đó, một bước tiến mới của Vietnam Airlines trong công tác

số hóa dịch vụ, nâng cao trải nghiệm chuyến bay cho hành khách là việc triển khai ứng dụng đọc báo điện tử PressReader. Dịch vụ này mang đến hơn 7.000 đầu báo, tạp chí với hơn 70 ngôn ngữ được Vietnam Airlines phục vụ hoàn toàn miễn phí, giúp hành khách có thể đọc báo trực tiếp hoặc lưu về thiết bị cá nhân để đọc trên chuyến bay hoặc ở bất kỳ đâu, bất kỳ lúc nào.

Trong chiến lược chuyển đổi số, Vietnam

Airlines đặt mục tiêu đến năm 2025 trở thành hãng hàng không số đầu tiên của Việt Nam với ba yếu tố then chốt là công nghệ số, dữ liệu số và văn hóa số. Thông qua việc nâng cao trải nghiệm sản phẩm và dịch vụ của khách hàng lên một tiêu chuẩn mới, Vietnam Airlines định hướng trở thành đơn vị dẫn đầu về chuyển đổi số trong ngành hàng không tại khu vực Đông Nam Á (ASEAN).

Trao chứng nhận “Hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001-2015” cho 21 cảng hàng không

Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) vừa tổ chức lễ trao chứng nhận “Hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001-2015” cho 21 cảng hàng không trực thuộc ACV.

Theo đó, nhằm duy trì tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống cảng hàng không trực thuộc ACV, đồng thời quảng bá hình ảnh và xây dựng thương hiệu cho ACV cũng như nâng cao hiệu quả công tác đảm bảo an toàn, chất lượng dịch vụ tại các cảng hàng không, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam đã mời

Tập đoàn TUV Nord (Cộng hòa Liên bang Đức) thực hiện đánh giá và đã thực hiện xong việc đánh giá và cấp chứng nhận Hệ thống quản lý chất lượng của 21 cảng hàng không trực thuộc ACV

Toàn bộ 21 cảng hàng không đang khai thác của ACV đều đạt ISO 9001:2015 và các tiêu chuẩn của châu Âu đã khẳng định tính hiệu quả, hiệu lực của Hệ thống quản lý an toàn, chất lượng của Tổng



Tổng giám đốc ACV Vũ Thế Phiệt và ông Lê Sỹ Trung - Tổng giám đốc Công ty TNHH TUV Nord Việt Nam trao chứng nhận “Hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001-2015” cho các cảng hàng không

theo tiêu chuẩn ISO công ty đạt theo tiêu 9001:2015 và các tiêu chuẩn quốc tế. Đây chuẩn của Châu Âu. như một sự cam kết

của ACV đối với công tác đảm bảo an toàn, chất lượng dịch vụ tốt nhất tới các đơn vị, khách hàng của ACV.

Phát biểu tại lễ trao chứng nhận ISO 9001:2015, Tổng giám đốc ACV Vũ Thế Phiệt cho biết: “ Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam đã hoàn tất việc tổ chức đánh giá chứng nhận cho hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2015 do Tập đoàn TNHH TUV Nord thực

hiện đánh giá tại 21 cảng hàng không trực thuộc và triển khai đồng bộ hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2015.

Để nâng cao hơn nữa thương hiệu ACV và công tác đảm bảo an toàn, chất lượng dịch vụ tại các cảng hàng không, tôi yêu cầu các đơn vị, Ban chức năng và các cảng hàng không tiếp tục vận hành Hệ thống quản lý an toàn, chất lượng dịch vụ tại Tổng công ty và các

cảng hàng không theo đúng tiêu chuẩn ISO 9001 – 2015 và các yêu cầu quy định của ICAO để đáp ứng các yêu cầu về an toàn, chất lượng dịch vụ tại cảng. Các ban chức năng phối hợp, hỗ trợ các cảng hàng không hoàn thiện hệ thống hơn nữa, đảm bảo tính hiệu lực, hiệu quả của Hệ thống quản lý an toàn chất lượng và ngày càng nâng cao công tác đảm bảo an toàn, chất lượng dịch vụ tại cảng

KA (Theo ACV)

Áp dụng tiêu chuẩn phân cách giám sát ATS tối thiểu 3NM trong vùng trời tiếp cận Nội Bài

Công ty Quản lý bay miền Bắc vừa chính thức triển khai áp dụng tiêu chuẩn phân cách giám sát ATS tối thiểu 3NM trong vùng trời kiểm soát tiếp cận Nội Bài (TMA Nội Bài) Từ 00h01 (UTC) ngày 15/6.

Theo đó, căn cứ tiêu chuẩn hướng dẫn đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam tại Quyết định số 1721/QĐ-CHK ngày 07/8/2017 về việc áp dụng tiêu chuẩn phân cách tối thiểu 5NM cho kiểm soát đường dài và 3NM cho kiểm soát tiếp cận, thực hiện chỉ đạo của Tổng công ty Quản lý bay, Công ty Quản lý

bay miền Bắc đã phối hợp Ban Kỹ thuật đã tiến hành thu thập dữ liệu, sử dụng công cụ phần mềm tự phát triển SASS-C (Eurocontrol) để đánh giá các nguồn giám sát hiện hữu tại khu vực TMA Nội Bài gồm 01 nguồn giám sát SSR, 01 nguồn PSR và 01 nguồn A-DSB. Kết quả đánh giá cho thấy hệ thống giám sát hoàn toàn đáp ứng yêu cầu của Cục Hàng không không để triển khai áp dụng tiêu chuẩn phân cách giám sát ATS tối thiểu 3NM trong khu vực TMA Nội Bài, trong đó đặc biệt là tiêu chí quan trọng về khoảng thời gian cập

nhật mục tiêu theo yêu cầu phải đạt nhỏ hơn 5 giây thì kết quả đánh giá nguồn giám sát cho thấy tiêu chí này trung bình ở TMA Nội Bài chỉ có 01 giây.

Trên cơ sở kết quả đánh giá các nguồn giám sát tại TMA Nội Bài, Cục Hàng không đã cho phép Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam lập kế hoạch triển khai, dự thảo trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt các tài liệu Phương thức khai thác dịch vụ giám sát không lưu trong khu vực trách nhiệm của Công ty Quản lý bay miền Bắc; Phương thức khai thác

hai đường cất hạ cánh song song tại Cảng HKQT Nội Bài và Hướng dẫn thực hiện phân cách nhiễu động tối thiểu giữa các tàu bay tại khu vực TMA Nội Bài.

Văn bản hiệp đồng Điều hành bay giữa Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hà Nội và Trung tâm Kiểm soát Tiếp cận-tại sân Nội Bài, Văn bản Điều hành bay giữa Cơ sở Kiểm

chuyển đổi tại Cơ sở Kiểm soát Tiếp cận và Đài Kiểm soát tại sân bay Nội Bài.

Với mật độ bay ngày càng cao tại Cảng HKQT Nội Bài, hiện nay trung bình đã đạt trên 600

Công ty Quản lý bay miền Bắc đã tổ chức huấn luyện cho lực lượng Kiểm soát viên không lưu trên hệ thống SIM, rà soát, cài đặt các thông số trên hệ thống ATM (bao gồm cả hệ thống AMAN/DMAN), hệ thống A-SMGCS liên quan đến áp dụng tiêu chuẩn phân cách giám sát ATS tối thiểu 3NM trong khu vực TMA Nội Bài. Ngoài ra Công ty Quản lý bay miền Bắc tiến hành ký kết lại các



Chính thức triển khai áp dụng tiêu chuẩn phân cách giám sát ATS tối thiểu 3NM trong vùng trời kiểm soát tiếp cận Nội Bài (TMA Nội Bài) Từ 00h01 (UTC) ngày 15/6

soát Tiếp cận và Đài Kiểm soát tại sân bay Nội Bài.

Trên cơ sở đó, sáng ngày 15/6/2023, các đồng chí lãnh đạo Trung tâm Kiểm soát Tiếp cận- tại sân Nội Bài đã có mặt trực tiếp chỉ đạo công tác

lượt chuyển CHC/ngày thì việc giảm tiêu chuẩn phân cách giám sát ATS tối thiểu từ 5NM xuống 3NM trong khu vực TMA Nội Bài là rất cần thiết và là giải pháp quan trọng nhằm tối ưu hóa năng lực thông qua của vùng trời tiếp

cận Nội Bài, nâng cao khả năng linh hoạt trong việc tổ chức và phối hợp điều hành bay trong vùng trời sân bay, góp phần làm giảm chậm chuyển, thời gian bay chờ của chuyến bay đặc biệt là trong các khung giờ có mật độ hoạt động bay cao tại Nội Bài.

Kiều Anh

Hướng dẫn tự động gia hạn đăng kiểm trên app TTDK

Trên ứng dụng TTDK của Cục Đăng kiểm VN, người dùng có thể tự động gia hạn đăng kiểm một cách thuận lợi, dễ dàng.

Hiện trên app TTDK của Cục Đăng kiểm VN, ngoài việc chủ động đặt lịch hẹn kiểm định, người dùng còn có thể thực hiện tự động gia hạn đăng kiểm.

Trên ứng dụng TTDK của Cục Đăng kiểm VN hiện đã có tính năng hỗ



trợ người dùng tự động gia hạn đăng kiểm

Tuy nhiên, trước khi thực hiện, chủ xe cần xác định phương tiện của mình có thuộc loại xe được giãn chu kỳ kiểm định hay không.

Đó phải là xe ô tô con không kinh doanh vận

tải được kiểm định trước ngày 22/3/2023, được cấp giấy chứng nhận kiểm định có thời hạn năm trong khoảng 3/6/2023 - 30/6/2024 và thời gian tính từ năm sản xuất đến năm kiểm định năm trong



khoảng từ 0-7 năm hoặc từ 13-20 năm.

Để thực hiện gia hạn đăng kiểm tự động trên app TTDK, người dùng thực hiện các bước sau:

Bước 1: Truy cập vào app TTDK ở phần lựa chọn dịch vụ, người dùng chọn “Gia hạn đăng kiểm” (loại dịch vụ đang được đặt ở vị trí dưới cùng).

Bước 2: Ngay sau đó, sẽ dẫn khách hàng đến đường link <https://giahanxcg.r.org.vn> để tra cứu xác nhận thời hạn hiệu lực của GCN, Tem kiểm định.

Bước 3: Điền đầy đủ các thông tin như: biển đăng ký, số seri Giấy chứng nhận kiểm định, mã xác nhận sau đó bấm “Tra cứu”.

Số seri Giấy chứng nhận đăng kiểm ở dòng

cuối mặt bên trái của Giấy chứng nhận kiểm định

Bước 4: Trường hợp giấy chứng nhận được cấp thuộc diện gia hạn sẽ hiện kết quả trên màn hình. Chủ xe bấm vào đường link Bản xác nhận thông tin kiểm định để xem

Người dùng không cần đến Trung tâm đăng kiểm để lấy giấy xác nhận, chỉ cần bấm vào đường link Bản xác nhận thông tin kiểm định để xem và in ra giấy để sử dụng khi đi trên đường.

Lưu ý, giấy này chỉ tải được trước 30 ngày trở lại so với hạn kiểm định, ví dụ: Xe có thời hạn đăng kiểm cũ ngày 30/7/2023 thì chỉ in

được giấy xác nhận gia hạn sau ngày 30/6/2023. Cục Đăng kiểm VN cho biết, đối với phí bảo trì đường bộ chưa nộp trong thời gian gia hạn kiểm định sẽ được truy thu tại lần đăng kiểm tiếp theo.

K.C (Theo Báo Giao thông)

VNR và KIAT thỏa thuận hợp tác về công nghệ số và đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực Đường sắt

Chiều ngày 22/6/2023, Tổng công ty ĐSVN (VNR) và Viện Phát triển Công nghệ Hàn Quốc (KIAT) ký biên bản ghi nhớ hợp tác công nghệ và đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực đường sắt.

Tham dự lễ ký kết có Chủ tịch HĐQT Đặng Sỹ



Manh, Phó TGD Hoàng Gia Khánh, Văn phòng các ban chuyên môn của Tổng công ty ĐSVN.

Về phía Viện Phát triển Công nghệ Hàn Quốc có bà Min Byung Joo Viện trưởng, ông Lee

Jaemin Trương Đại diện KIAT ASEAN, ông Kang Mejabeen Chuyên gia, Văn phòng Dự án ODA...

Thay mặt lãnh đạo Tổng công ty ĐSVN, Chủ tịch HĐQT Đặng Sỹ Mạnh nhiệt liệt chào mừng và hoan nghênh đoàn đại biểu KIAT sang thăm và làm việc với Tổng công ty ĐSVN. Giới thiệu với phía bạn về VNR, Ngài Chủ tịch cho biết "Tổng công ty Đường sắt Việt Nam là Doanh nghiệp Nhà nước, được giao nhiệm vụ tổ chức và thực hiện hoạt động sản xuất kinh doanh đường sắt; quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia tại Việt Nam. Trải qua hơn 140 năm khai thác, hệ thống ĐS của

Việt Nam đã trở nên lạc hậu so với thời cuộc nên nhiệm vụ hiện đại hóa cho ngành ĐS là rất cấp thiết". Chủ tịch VNR đánh giá cao công nghệ của ĐS Hàn Quốc và rất muốn học tập kinh nghiệm của nước bạn trong ứng dụng KHCN vào quản lý và vận hành hệ thống ĐSVN. Ông Đặng Sỹ Mạnh bày tỏ hy vọng sau lễ ký kết sẽ thắt chặt thêm tình hữu nghị, thúc đẩy hợp tác 2 bên trong thời gian tới.

Phát biểu tại buổi làm việc, Viện trưởng Byung Joo cho biết rất hân hạnh được gặp Tổng công ty ĐSVN. VNR là đối tác làm việc đầu tiên của KIAT trong chuyến tháp tùng Tổng

thống Hàn Quốc sang Việt Nam lần này. Bà Min cho biết thêm "Viện phát triển Công nghệ Hàn Quốc (KIAT) là tổ chức trực thuộc Bộ Thương mại, Công nghiệp và Năng lượng Hàn Quốc với vai trò tìm kiếm các đối tác có nhu cầu hợp tác công nghệ, chuyển giao công nghệ, để thúc đẩy giao thương giữa doanh nghiệp Việt Nam và Hàn Quốc". KIAT đã thực hiện nhiều dự án ODA tại Việt Nam trong đó có Dự án Nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt.

Mục tiêu của Biên bản ghi nhớ này nhằm thiết lập khuôn khổ hợp tác giữa KIAT và VNR về hợp tác phát triển, tập trung vào việc thúc đẩy

hợp tác và trao đổi về công nghệ và đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực đường sắt. Các Bên sẽ nỗ lực duy trì và củng cố quan hệ đối tác chặt chẽ thông qua dự án đang triển khai là “Dự án Nâng cao Năng lực Quản lý An toàn Đường sắt tại Việt Nam”; phát triển và tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động hợp tác về công

nghệ và đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực đường sắt trên cơ sở cùng quan tâm và cùng có lợi.

Theo đó, hai bên sẽ hợp tác toàn diện trong dự án đang triển khai là “Dự án Nâng cao Năng lực Quản lý An toàn Đường sắt tại Việt Nam”, cùng thúc đẩy chuyển giao công nghệ, đổi mới sáng tạo và

hợp tác giữa Hàn Quốc và Việt Nam trong lĩnh vực đường sắt; tạo điều kiện chia sẻ thông tin, kinh nghiệm, kiến thức trong ngành đường sắt, công nghệ, các công ty đường sắt và nguồn nhân lực; tìm kiếm và phát triển các dự án hợp tác tiềm năng về công nghệ và đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực đường sắt.

V.H

Đường sắt hợp tác MobiFone, đẩy mạnh chuyển đổi số

Đường sắt và MobiFone thỏa thuận hợp tác triển khai chuyển đổi số lĩnh vực

đường sắt, nhằm cung cấp sản phẩm, dịch vụ tối ưu cho khách hàng.

Ngày 21/6, tại Hà Nội, Tổng công ty Đường sắt VN (VNR) và Tổng công ty Viễn thông

MobiFone ký biên bản ghi nhớ hợp tác chiến lược giai đoạn 2023-2028.

Ông Đặng Sỹ Mạnh - Chủ tịch HĐQT VNR cho biết DN này đang quản lý, khai thác hơn 3.000km đường sắt đi qua 34 tỉnh/thành, với 297 khu ga.

đường; Hệ thống vé tàu điện tử; Hệ thống lõi quản trị vận tải hàng hóa... Tuy nhiên, vẫn

dụng công nghệ thông tin, KHCN vào các lĩnh vực đường sắt.

Phía MobiFone, Chủ



Lãnh đạo các bên ký biên bản ghi nhớ hợp tác

Trong công tác quản trị, điều hành doanh nghiệp, đảm bảo ATGT đường sắt, VNR luôn xác định chuyển đổi số là giải pháp căn cơ. Thời gian qua, VNR cũng đã triển khai nhiều giải pháp áp dụng công nghệ thông tin, số hóa như: Hệ thống giám sát hành trình người tuần

cần tinh chỉnh, hoàn thiện và phát triển mở rộng như hệ thống quản trị vận tải khách, xây dựng cơ sở dữ liệu hạ tầng đường sắt...

Với quy mô rộng, đặc thù ngành nghề như vậy, VNR mong muốn triển khai các giải pháp công nghệ số, chuyển đổi số, đẩy mạnh ứng

tịch Nguyễn Hồng Hiến khẳng định MobiFone và VNR đã là đối tác tin cậy từ lâu. Năm 2018, MobiFone và VNR “bắt tay” cùng nhau phát triển 3 lĩnh vực trọng yếu là: Ứng dụng công nghệ thông tin; Phát triển hệ thống thông tin tín hiệu và truyền thông; Quảng cáo.

Với việc ký kết biên bản hợp tác chiến lược giai đoạn 2023-2028, ông Hiền khẳng định, dự án sẽ được triển khai thực hiện trên cả 4 lĩnh vực: Xây dựng chiến lược MobiFone cam kết ủng hộ và hỗ trợ tối đa VNR chuyển đổi số, hạ tầng số, giải pháp số và dịch vụ số.

V.H (Theo Báo Giao thông)

Bảng độc quyền giải pháp hữu ích: Hệ sơn bảo vệ kết cấu thép làm việc ở vùng khí quyển ven biển

Với hơn 3000 km đường biển nằm trong vành đai nhiệt đới, các phương tiện, công trình thép và bê tông cốt thép khai thác ở khu vực khí quyển biển và ven biển phải chịu tác động ăn mòn rất lớn gây thiệt hại về kinh tế, cũng như an toàn xã hội.



PGS. TS Nguyễn Thị Bích Thủy khi được vinh danh Cô đơn ưu tú Thủ đô

Sơn phủ là biện pháp thông dụng và hữu hiệu nhất để bảo vệ các công trình bằng thép như cầu đường sắt, các kho tàng và thiết bị làm việc ở vùng khí quyển ven biển. Mức độ ăn mòn ở vùng khí quyển ven biển là rất cao, cần thiết phải sử dụng các

hệ sơn bền thời tiết, chống xâm thực.

Người ta thấy rằng, chi phí để tẩy sạch, chuẩn bị bề mặt cần sơn nhiều hơn tiền mua sơn. Các công trình cần duy tu bảo dưỡng phải dừng khai thác trong quá trình sửa chữa, sơn phủ, nhất là các công trình giao thông và thủy lợi. Cần có các hệ sơn tuổi thọ cao để bảo vệ các công trình được lâu dài. Nếu chi phí mua sơn lớn, song khoảng cách các lần sơn dài hơn thì hiệu quả kinh tế vẫn được đánh giá là cao hơn.

Thông thường một hệ sơn có khả năng bảo vệ chống ăn mòn tốt phải có 3 loại sơn: sơn lót, sơn trung gian và sơn phủ. Lựa chọn 3 loại



sơn này cho phù hợp với mục đích sử dụng để tạo thành hệ sơn có tuổi thọ cao, tốt nhất là có tuổi thọ trên 15 năm, đặc biệt là trong các điều kiện khắc nghiệt như vùng khí quyển ven biển.

Việc tìm kiếm các loại sơn phù hợp để sử dụng làm các lớp phủ nêu trên vẫn đang được thực hiện để đạt

được mục đích nêu trên. Các hệ sơn này thường cũng khác nhau do đặc trưng khí hậu các vùng miền, do tính sẵn có của các nguyên liệu, do đó, vẫn có nhu cầu đề xuất hệ sơn mới, bảo vệ kết cấu thép làm việc ở vùng khí quyển ven biển, có tuổi thọ trên 15 năm.

Xuất phát từ lý do đó, PGS.TS Nguyễn Thị

Bích Thủy (Trường Đại học Công nghệ GTVT) và cộng sự đã nghiên cứu, tìm kiếm, thử nghiệm để tìm ra loại sơn phù hợp, tương thích với nhau để tạo ra hệ sơn 3 lớp, có tuổi thọ cao, đáp ứng nhu cầu sử dụng trong các vùng khí hậu khắc nghiệt, chẳng hạn như vùng ven biển.

Giải pháp hữu ích đề cập đến hệ sơn bảo vệ kết cấu thép làm việc ở vùng khí quyển ven biển bao gồm:

(i) lớp sơn lót được tạo ra từ chế phẩm sơn được chọn từ nhóm bao gồm:

- sơn trên cơ sở nhựa epoxy biến tính bằng cao su lỏng butadien acrylonitril có nhóm cacboxyl ở cuối mạch (CTBN), trong đó lượng CTBN là 6 phần khối lượng, tính theo 100 phần khối lượng của nhựa epoxy (dưới đây gọi tắt là SL1); và

- sơn gốc kẽm vô cơ, trong đó lớp sơn này được tạo ra từ nhựa nền etylsilicat và chứa 60% khối lượng bột kẽm vô cơ, tính theo khối lượng của lớp sơn thành phẩm này (dưới đây gọi tắt là SL2);

(ii) lớp sơn trung gian được chọn từ nhóm bao gồm:

- sơn trên cơ sở nhựa epoxy-pek được biến tính bằng khoáng mica hoạt tính, với lượng mica là 10 phần khối lượng tính theo 100 phần khối lượng nhựa epoxy-pek (dưới đây gọi tắt là ST1); và

- sơn trên cơ sở nhựa epoxy được biến tính bằng khoáng sắt oxit-mica (micacous iron oxide-MIO), với lượng MIO là 35% khối lượng, tính theo khối lượng của lớp sơn thành phẩm này (dưới đây gọi tắt là ST2); và

(iii) lớp sơn phủ trên cơ sở nhựa polyuretan (PU) (gọi tắt là SP).

Đường sắt Ấn Độ - Sáng kiến xanh hướng tới phát triển giao thông bền vững

Ấn Độ có vai trò và vị thế tương đối quan trọng trên thế giới với mạng lưới đường sắt lớn thứ 4 thế giới sau Mỹ, Trung Quốc và Nga, đứng thứ 3 về công nghiệp sản xuất ô tô và cũng là thị trường xe tải lớn thứ 3 toàn cầu. Bên cạnh đó, Ấn Độ còn là quốc gia có tốc độ phát triển hàng không nhanh nhất thế giới.

Để hưởng ứng chương trình bảo vệ môi trường và phát triển bền vững, đặc biệt là thực hiện tốt trách nhiệm và nghĩa vụ đã cam kết trong Hiệp



định Paris về biến đổi khí hậu (COP21) được thông qua vào tháng 12/2015, Ấn Độ đã nghiên cứu, ban hành và thực hiện một cách toàn diện các chính sách để cải thiện và tiết kiệm năng lượng đối với tất cả các ngành nghề và lĩnh vực trong nền kinh tế. Ấn Độ cũng là một trong số ít các nước thuộc nhóm G20 tham gia vào Công ước khung của Liên

hợp quốc về biến đổi khí hậu.

Với vai trò quan trọng trong phát triển giao thông, Đường sắt Ấn Độ cũng đặt ra phương hướng rõ ràng để tiến tới trở thành mạng lưới giao thông đường sắt xanh lớn nhất thế giới với thải ròn CO2 bằng 0 trong tương lai. Để đạt được điều này, Đường sắt Ấn Độ đã đặt ra các mục tiêu chính như Tăng thị

phần đường sắt trong giao thông công cộng; Tạo xu hướng và khuyến khích sử dụng giao thông đường sắt; Sử dụng năng lượng tái tạo cho sức kéo; Ưu tiên điện khí hoá đường sắt; Nghiên cứu phát triển năng lượng xanh, năng lượng sinh học; Nghiên cứu và chuyển giao công nghệ...

Trong quá trình thực hiện các mục tiêu trên, Đường sắt Ấn Độ với nền tảng có được từ thành tựu của Cách mạng sức kéo, đã tiến hành Cuộc vận động Sáng kiến xanh, nổi bật trong đó là nghiên cứu và phát triển đầu máy toa xe hướng tới phát triển giao thông bền vững. Việc triển khai

Cách mạng sức kéo được thực hiện qua các thời kỳ như sau:

- Năm 1925: Sức kéo điện một chiều 1.500V lần đầu tiên được áp dụng vào mạng lưới đường sắt.

- Năm 1957: Trên cơ sở công nghệ của Pháp, sức kéo điện 2 chiều 25kV, 50hz được áp dụng. Cũng trong năm 1957, toàn tuyến Burdwan-Mughalsarai sử dụng sức kéo điện.

- Năm 1961: Ấn Độ sản xuất được đầu máy chạy điện đầu tiên.

- Năm 1962: Ra mắt đoàn tàu EMU (tàu điện động lực phân tán).

- Năm 1995: Các tuyến đường sắt chính được điện khí hoá.

- Năm 1998: Hệ thống sức kéo 3 pha được ứng dụng.

- Năm 2019: Đoàn tàu EMU với tốc độ tối đa 160 km/h được đưa vào vận hành thương mại trên tuyến nội đô.

- Năm 2020: Một trong những đầu máy kéo tàu hàng với vận tốc tối đa 120km/h, sức kéo 12000 mã lực được sản xuất tại Ấn Độ.

Ấn Độ hiện đang thử nghiệm sức kéo năng lượng mặt trời để ứng dụng các nguồn năng lượng mới, sạch, tốt cho môi trường. Đến nay, khoảng 85% sức kéo điện được sử dụng cho toàn mạng đường sắt khổ rộng, dự kiến hoàn thành 100% trong năm 2023.

Theo nghiên cứu và thống kê liên quan, điện khí hóa giúp tăng tốc độ vận hành trung bình, tăng khả năng bốc dỡ và vận chuyển, nâng cao khả năng vận chuyển đường dài từ đó nâng cao năng lực vận tải, đồng thời tiết kiệm ngân sách, cụ thể như:

- Cứ 100 km điện khí hoá sẽ tiết kiệm được hơn 4 triệu lít dầu diesel hàng năm, giúp tiết kiệm khoảng 2,5 tỷ Rupees. Theo dự kiến, nếu Đường sắt Ấn Độ đạt mức điện khí hoá 100%, sẽ tiết kiệm được 145 tỷ Rupees/năm trong việc mua nhiên liệu.

- Khả năng quay vòng toa xe theo ngày ngắn hơn (từ 5,43 trong năm

2020-2021 xuống còn 4,47 ngày trong năm 2021-2022).

- Khối lượng hàng vận chuyển tăng từ 1.230 triệu tấn năm 2020-2021 lên 1.415 triệu tấn năm 2021-2022, dẫn đến doanh thu tăng.

- Giảm thải CO₂. Theo tính toán, điện khí hoá giúp Đường sắt Ấn Độ thực hiện chính sách thải ròng CO₂ bằng 0, dự kiến đến năm 2030 sẽ giảm thải được 7,5 triệu tấn CO₂.

Sáng kiến xanh của Đường sắt Ấn Độ được kết hợp với mục tiêu 100% điện khí hóa, đảm bảo cung cấp năng lượng tái tạo, năng lượng sạch cho đường sắt và tối ưu hóa nhu

cầu sử dụng năng lượng trong lĩnh vực đầu máy toa xe, trong đó bao gồm những ứng dụng điển hình sau đây:

- Cải thiện hiệu quả năng lượng đối với đầu máy diesel: (i) Lắp máy tính theo dõi các yêu cầu năng lượng của đoàn tàu, từ đó tắt và khởi động động cơ; (ii) Bổ sung một bộ thiết bị năng lượng phụ trợ, một thiết bị loại nhỏ chạy bằng diesel để kết hợp vào máy nén khí của hệ thống hãm và nạp ắc quy theo phương thức khác, tiết kiệm được nhiên liệu khi không hoạt động, (iii) Lắp đặt hệ thống phun nhiên liệu điện tử để tiết kiệm nhiên liệu

và giảm tải và tiếng ồn.

- Ứng dụng hệ thống động cơ điện 3 pha cho đầu máy và tổ hợp đoàn tàu, đồng thời cải tiến để ứng dụng hệ thống cấp điện trên cao của đầu máy (lấy điện trực tiếp từ nguồn cung cấp trên cao thay vì lấy điện từ máy phát điện).

- Thay thế động cơ chính bằng một hệ 3 động cơ, lắp đặt máy tính trên đầu máy để kiểm soát sự cần thiết hoạt động đối với các động cơ dựa trên yêu cầu sức tải, có nghĩa là có thể tắt 1-2 động cơ khi sức tải nhỏ.

- Lắp 100% đèn led hoặc các thiết bị tiết kiệm điện.

- Chuyển đổi từ đầu máy chạy dầu sang máy điện cũng như nghiên cứu sử dụng khí ga nén/ khí ga lỏng đối với các đầu máy lưỡng tính (chạy điện và dầu).

- Tăng sản xuất đầu máy điện.

- Thay đổi thiết kế toa xe và ứng dụng vật liệu nhẹ như vật liệu composite và kim loại nhẹ nhằm nâng cao sức tải.

- Tăng cường quản lý hệ thống xử lý chất thải trên toa xe. Sử dụng hệ thống xả thải sạch bằng cách cải tiến IGBT (linh kiện điện tử bán dẫn công suất 3 cực) cho đoàn tàu EMU để giảm thải. Lắp đặt các hệ thống sử dụng nước

hiệu quả, thiết lập hệ thống tái chế nước để sử dụng, các hệ thống rửa toa xe tự động yêu cầu lượng nước thấp.

Với những sáng kiến to lớn đang được triển khai, Đường sắt Ấn Độ đang giữ ngọn cờ tiên phong trong việc hiện thực hóa cam kết của Ấn Độ và tầm nhìn của Thủ tướng Shri Narendra Modi trong việc đối phó với những biến đổi khí hậu. Tiến về phía trước, Đường sắt Ấn Độ sẽ tiếp tục triển khai Sáng kiến xanh, góp phần vào công cuộc phát triển giao thông bền vững.

Mua vé tàu, gửi hàng mọi lúc, mọi nơi

Không phải xếp hàng chen chúc mua vé tàu mỗi dịp lễ tết, “xin” thông tin hàng hóa vận chuyển, nay khách hàng chỉ cần ngồi nhà, thao tác online. Áp dụng công nghệ số, thương mại điện tử vào sản xuất kinh doanh đã nâng cao chất lượng dịch vụ, thu hút khách hàng đến với đường sắt.

Mua vé, chọn ghế, gửi hàng chưa bao giờ dễ đến thế

Trên chuyến tàu Hà Nội - Hải Phòng, chị Nguyễn Thị Bích Ngọc (Hà Nội) cho biết, công ty bất ngờ thông báo cho nghỉ làm vì bị cắt điện theo lịch, chị và các đồng nghiệp lập tức lập nhóm đi trải nghiệm food tour. Chỉ bằng vài thao tác dễ dàng qua ví điện tử MoMo, chị đã mua được vé, chọn toa tàu, chọn cả ghế ngồi, yên tâm sáng hôm sau lên đường.



Hành khách có thể mua vé tàu online nhanh chóng, thuận tiện.

Cũng như chị Ngọc, vừa kéo vali vào ga, chị Kiều Anh (Hoàng Mai, Hà Nội) vừa chia sẻ: "Tôi quê Nghệ An, một năm cũng phải vài lần về thăm nhà.

Trước đây, để mua được tấm vé tàu, nhất là vào dịp tết, rất khổ sở. Tôi phải “canh” xem

khi nào đường sắt bán vé tàu tết đi Vinh, rồi xin nghỉ làm, ra ga Hà Nội xếp hàng rồng rắn, châu chực mất vài giờ. Có lần tới lượt thì hết vé, hôm sau lại ra ga xếp hàng.

Giờ thì nhàn tênh. Chỉ việc ngồi nhà mua vé online, mua qua web

cũng được, qua app trên điện thoại cũng được. Mua online nên có thể tra tìm, so sánh giá vé giữa đi máy bay, ô tô hay tàu để chọn cho phù hợp túi tiền. Như dịp Tết, đi máy bay cũng phải trên 1 triệu đồng/vé/lượt, nhưng đi tàu loại giường nằm, giá vé rẻ hơn, chưa tới 700 nghìn/vé”.

Ghi nhận của PV Báo Giao thông tại ga Hà Nội ngay giữa cao điểm, khách đông nhưng tại các cửa soát vé vào ga hay tại các cửa toa tàu, dễ thấy hình thức soát vé “lạ” so với mấy năm trước đây: Thay vì tấm vé bằng giấy chỉ nhỏ như căn cước công dân, hành khách lại đưa ra

nhều loại “vé”. Người đưa tờ giấy A4, người đưa tờ giấy như tờ hóa đơn siêu thị; lại có người chỉ đưa điện thoại cho nhân viên.

Một nhân viên soát vé cho hay, từ năm 2014, ngành đường sắt đã triển khai bán vé tàu điện tử, mua qua mạng. Hành khách không cần phải đến ga như trước, mà chỉ cần vào website bán vé của đường sắt hoặc thông qua các ứng dụng điện tử, app trên điện thoại thông minh như ngân hàng điện tử, ví điện tử MoMo, ZaloPay, VinID... là có thể đặt vé, mua vé, thanh toán online.

Mã vé sẽ được gửi về cho khách hàng qua mail, tin nhắn. Nếu

muốn chắc chắn, khách có thể tự in thẻ lên tàu tại nhà hoặc ra ga in vé tại các kios in vé tự động. Còn đa số khách hàng sẽ lưu trên điện thoại, đưa nhân viên đường sắt kiểm tra là vào ga, lên tàu.

Không chỉ mua vé tàu qua mạng, khách hàng còn có thể ngồi nhà gửi hàng chuyển phát nhanh qua mạng.

Bà Tú Oanh (Phúc Diễn, Hà Nội) cho biết, năm nào bà cũng cần gửi quà đặc sản miền Bắc vào TP.HCM cho người thân như quả sấu dầm, vải thiều sấy... Nhưng gửi qua đường hàng không cước phí rất đắt, mà gửi ô tô thì không yên tâm, sợ hỏng hàng. Hai năm nay, được người quen giới thiệu,

chỉ cần một chiếc điện thoại thông minh là bà đã có thể gửi hàng “từ nhà đến nhà”.

“Tôi điền thông tin về loại hàng, khối lượng, địa chỉ nhận hàng, địa chỉ giao hàng, rồi chọn nhận hàng tại nhà,

giao hàng cũng tại nhà sẽ tự hiển thị giá tiền”, bà Oanh nói và cho biết: Gửi 10kg sấu dầm từ nhà tôi đi quận 9, TP.HCM chỉ mất khoảng 150 nghìn đồng, lại có nhân viên đường sắt đến tận nhà nhận hàng, trong khi nếu gửi máy bay phải mất khoảng 500 - 600 nghìn đồng.

Nhiều lợi ích nhờ ứng dụng công nghệ



Thông qua hệ thống vé tàu điện tử, đường sắt kiểm soát được thông tin hành khách, sản lượng, doanh thu kịp thời. (Ảnh: Nhân viên soát vé hành khách qua điện thoại)

Đánh giá các hệ thống bán vé điện tử sau nhiều năm triển khai, ông Thái Văn Truyền, Tổng giám đốc Công ty CP Vận tải đường sắt Sài Gòn khẳng định, việc này vô cùng hiệu quả. Khách hàng có thể “mua vé mọi lúc, mọi nơi”, đỡ mất thời gian và giảm những bức xúc, áp lực tại các nhà ga mỗi dịp cao điểm.

Đáng nói hơn, thông tin về sản lượng, doanh thu theo thời gian thực được trên hệ thống sẽ giúp ích cho việc ra các quyết định kinh doanh được nhanh chóng.

“Nhìn trên hệ thống biết sắp đến thời điểm tàu khởi hành nhưng lượng vé còn nhiều thì giảm giá vé và thông tin công khai ngay trên hệ thống để thu hút khách

đi tàu. Ngược lại, sắp hết vé nhưng nhu cầu, lượt khách truy cập vẫn cao thì cho nối thêm toa hoặc lập thêm tàu...

Với việc áp dụng các hệ thống này trong vận tải và các giải pháp kinh doanh khác, chỉ tính riêng doanh thu vận tải 6 tháng đầu năm 2023 của công ty đạt hơn 833 tỷ đồng, bằng 131,4% cùng kỳ 2022. Trong đó, doanh thu vận tải khách tăng trưởng hơn 67% so cùng kỳ", ông Truyền cho biết.

Tương tự, ông Nguyễn Viết Hiệp, Tổng giám đốc Công ty CP Vận tải đường sắt Hà Nội cho biết: Khoảng 60% khách hàng mua vé tàu qua mạng, giảm áp lực khách về ga mua vé dịp

cao điểm như dịp nghỉ lễ, tết. Trước đây bán vé thủ công dễ xảy ra sai sót, việc kiểm soát khó hơn. Khi cần thông tin báo cáo, thống kê hay đối soát cũng chậm hơn, phải chờ các khâu, có khi đến cả tháng.

Trong vận tải hàng, thông qua các thông tin hiển thị trên hệ thống về trạng thái thương vụ, an toàn toa xe như hàng gì, bao nhiêu tấn, doanh thu bao nhiêu, hiện đang ở đâu..., người điều hành có thể tính toán được các yếu tố giảm chi phí, điều chỉnh giá cước linh hoạt, tức thời theo nhu cầu vận chuyển từng mặt hàng, luồng hàng, cung chặng như giảm giá chiều rỗng, tăng thu... Qua đó, mang lại

hiệu quả về sản lượng, doanh thu.

Chủ hàng tự truy cập, giám sát đường đi của hàng hóa

Khoảng 4 - 5 năm nay, bà Phạm Thị Minh Loan, Giám đốc Công ty TNHH Vận tải Giang Toàn (Dĩ An, Bình Dương) không phải vất vả truy tìm hàng hóa đã gửi vận chuyển theo tàu đang ở đâu.

Bà Loan cho biết, trước kia nếu muốn biết hiện hàng đã được vận chuyển đi chưa, tàu đi đến đâu, bao giờ về đến ga, bà phải gọi cho nhân viên hóa vận tại ga. Nhưng nhân viên hóa vận cũng chưa thể trả lời ngay mà sẽ phải "truy tìm". Họ sẽ phải gọi hỏi các khâu khác, như gọi điện cho điều

độ, điều độ lại truy tìm xem hàng đang đi “du lịch” ở đâu, rất mất thời gian.

Giờ sau khi hoàn tất thủ tục gửi hàng tại ga, đường sắt sẽ gửi khách hàng giấy gửi hàng điện tử, trên đó có link truy cập tra cứu giấy gửi hàng, tra cứu hóa đơn điện tử. Nếu yêu cầu, khách hàng sẽ được cấp quyền truy cập vào hệ thống quản trị vận chuyển hàng hóa điện tử và dễ dàng tìm được hàng của mình đang đi theo tàu nào, chạy đến đâu.

“Biết sớm thông tin hàng đang vận chuyển theo tàu, chúng tôi sẽ chủ động được kế hoạch dỡ hàng khi tàu về đến ga, rất thuận lợi, hơn nữa giảm thời

gian lưu hàng trên toa tàu. Trước kia việc nắm thông tin chậm dẫn đến chúng tôi khó chủ động được kế hoạch bốc xếp hàng. Tàu về ga rồi, nhưng không dỡ hàng sớm, để quá giờ, chúng tôi bị phạt tiền”, bà Loan cho biết.

Chia sẻ về hệ thống này, ông Nguyễn Hồng Quân, Trạm trưởng Trạm Kinh doanh vận tải đường sắt Giáp Bát cho hay, từ năm 2018, đường sắt đã triển khai xây dựng, áp dụng hệ thống lõi quản trị vận tải hàng hóa.

Hệ thống hiển thị chi tiết trạng thái tức thời của đoàn tàu, của toa xe trên toàn mạng lưới đường sắt Việt Nam; thống kê lịch sử vị trí, lịch sử di chuyển của

toa xe trong mọi thời điểm quá khứ và dự kiến 24 giờ tiếp theo.

Ngoài ra, còn có tình hình cấp xe của tất cả các trọng điểm hàng hóa, các ga xếp hàng hóa gì, xếp đi đâu hoặc đang dỡ hàng gì, còn chờ dỡ bao nhiêu toa xe, người gửi hàng là ai, gửi đến đâu...

“Khi chủ hàng cần thông tin hàng đang đi đến đâu, thay vì phải gọi điện hỏi điều độ, chúng tôi có thể tự vào hệ thống, tra tìm nhanh để thông tin luôn cho chủ hàng”, ông Quân nói.

Tương tự, khi khách hàng có nhu cầu vận chuyển, nhân viên của trung tâm có thể “nhìn” thấy trên hệ thống có xe rỗng không, là chúng



Đường sắt triển khai hệ thống quản trị vận tải hàng hóa, cho phép kiểm tra thông tin toa xe, hàng vận chuyển theo tàu theo thời gian thực nên thông tin kịp thời cho khách hàng, nâng chất lượng dịch vụ. (Ảnh: Bãi container ga Yên Viên)

loại gì, đang ở khu đoạn nào, trên cơ sở đó xin cấp toa xe. Mọi thông tin với chủ hàng nhanh chóng hơn nên nâng cao được chất lượng dịch vụ, chủ hàng cũng yên tâm lựa chọn vận chuyển hàng bằng tàu hơn.

Mục tiêu chuyển đổi số toàn diện

Trao đổi với Báo Giao thông, ông Hoàng Năng Khang, Phó tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt VN cho hay, những năm qua đường

sắt đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào các lĩnh vực từ vận tải hành khách, hàng hóa, điều hành chạy tàu, đến đảm bảo an toàn.

Ngoài ra, tổng công ty đã phối hợp trong việc triển khai các chương trình chuyển đổi số chung của các cấp có thẩm quyền như: Triển khai hệ thống quản lý văn bản kết nối với trực liên thông của quốc gia; ứng dụng triển khai chữ ký số; kết nối hệ thống thuế theo quy

định của Tổng cục Thuế; cung cấp dữ liệu và kết nối với cơ sở dữ liệu dùng chung của quốc gia.

“Việc chuyển đổi số và số hóa toàn bộ các dữ liệu trong nhiều mặt hoạt động sản xuất kinh doanh của tổng công ty đã được đẩy mạnh.

Riêng đối với khối vận tải đã hoàn thành mục tiêu số hóa toàn bộ các dữ liệu gốc phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của tổng công ty và các đơn vị thành viên. Toàn bộ các mặt hoạt động vận tải có thể tra cứu, giám sát tại bất kỳ thời điểm nào với các số liệu tổng hợp theo thời gian thực”, ông Khang nói.

Tổng công ty cũng đã làm việc với Viettel, Mobifone và VNPT để tìm hiểu tư vấn về lập đề án chuyển đổi số. Mục tiêu tích hợp, kết nối và liên thông toàn bộ các phần mềm đang được triển khai tại tổng công ty trên nền tảng cơ sở dữ liệu dùng chung (Datacenter) để đảm bảo tính toàn vẹn và đồng bộ dữ liệu các hệ thống, từ đó có những phân tích đánh giá nhanh chóng, chính xác và hiệu quả.

Cùng đó, xây dựng hệ sinh thái số các hoạt động dịch vụ của tổng công ty trên các nền tảng (mạng xã hội, website, điện thoại di động...) để nâng cao chất lượng và trải nghiệm của khách

hàng, gia tăng khách hàng, thị phần...

Thực hiện mục tiêu thay thế và chuyển đổi dần mô hình kinh doanh của Tổng công ty Đường sắt VN từ liên hệ trực tiếp sang mô hình kinh tế số, đẩy mạnh ứng dụng thương mại điện tử, thanh toán điện tử, hóa đơn điện tử, hợp đồng - giao dịch điện tử... ông Khang cho biết, đường sắt dự kiến chi cho chuyển đổi số chiếm tỷ trọng khoảng 1 - 2%/tổng doanh thu, tương đương khoảng 25 tỷ đồng/năm.

Giai đoạn trước mắt, tổng công ty sẽ tiếp tục phát triển các kênh bán vé tự động, đa dạng hóa các loại hình liên kết với các công ty du

lich, các hãng vận tải; triển khai mô hình cây bán vé tự động; phát triển dịch vụ đăng ký gửi hàng hóa trên môi trường số.

Đồng thời, xây dựng hệ sinh thái số trong công tác vận tải hành khách nhằm hỗ trợ hành khách, chủ hàng có thể theo dõi từ khâu tìm hiểu, đăng ký, nhận vé, thanh toán, mua sắm dịch vụ tới các dịch vụ gia tăng như: thuê xe, đặt phòng, mua sắm đặc sản địa phương.

Theo ông Trần Thiện Cảnh, Phó cục trưởng phụ trách Cục Đường sắt VN, hiện Cục đã triển khai nhiều nội dung trong công tác chuyển đổi số, đặc biệt về xây dựng hệ thống phục vụ hành chính

công trực tuyến, xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu chuyên ngành.

Đến nay, đã xử lý văn bản liên thông 100% trên nền tảng điện tử. Cục đã cung cấp 14 thủ tục hành chính (TTHC) công trực tuyến thuộc lĩnh vực đường sắt, trong đó có 12 thủ tục hành chính công trực

tuyến toàn trình và 2 thủ tục hành chính công một phần (do liên quan đến cấp chứng nhận an toàn hệ thống với đường sắt đô thị, cần sự phối hợp với các cơ quan quản lý Nhà nước khác, không thực hiện hoàn toàn trên môi trường mạng).

Từ khi triển khai thực hiện nâng mức độ dịch vụ công trực tuyến toàn trình (5/2021) đến nay, Cục đã giải quyết được 714 hồ sơ TTHC, trong đó: 300 hồ sơ TTHC cấp độ 3; 414 hồ sơ TTHC cấp độ 4; 174 hồ sơ trả qua dịch vụ bưu chính công ích.

V.H (Theo Báo Giao thông)