

CHÍNH PHỦ

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

Số: **493/BC-CP**

Hà Nội, ngày 16 tháng 10 năm 2019

BÁO CÁO

Về việc thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt

Kính gửi: Quốc hội.

Giao thông vận tải đường sắt là loại hình vận tải đường dài, khối lượng lớn, có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, tăng cường kết nối giữa các vùng miền và là bộ phận quan trọng của nền kinh tế quốc dân. Trên cơ sở các chính sách về phát triển giao thông vận tải đường sắt đã được quy định trong Luật Đường sắt năm 2017, Chính phủ đã tổng hợp báo cáo Quốc hội về việc thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt tại Báo cáo số 492/BC-CP ngày 13 tháng 10 năm 2018.

Đến nay, trên cơ sở kết quả thực hiện nhiệm vụ năm 2019, Chính phủ tiếp tục tổng hợp, báo cáo như sau:

I. TỔNG QUAN VỀ GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

1. Thực trạng giao thông vận tải đường sắt

a) Mạng lưới đường sắt

Tùy theo đối tượng phục vụ, mạng lưới đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng¹. Cụ thể như sau:

- Đường sắt quốc gia: Mạng lưới đường sắt quốc gia bao gồm 19 tuyến đi qua địa bàn 34 tỉnh/thành phố và được phân bố theo các tuyến chính: Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long và một số tuyến nhánh như: Bắc Hồng - Văn Điển, Cầu Giát - Nghĩa Đàn, Đà Lạt - Trại Mát, Diêu Trì - Quy Nhơn. Tổng chiều dài là 3.143 km (trong đó 2.703 km đường chính tuyến) và có 277 ga; bao gồm 03 loại khổ đường: khổ đường 1.000 mm (chiếm 85%), khổ đường 1.435 mm (chiếm 6%), khổ đường lồng 1.000 mm và

¹ Theo quy định tại Điều 10, Luật Đường sắt năm 2017: Đường sắt quốc gia phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế; đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận; đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân.

1.435 mm (chiếm 9%). Mật độ đường sắt đạt khoảng 7,9 km/1000 km². Hiện nay, có 02 tuyến kết nối với đường sắt Trung Quốc: tại Đồng Đăng (tuyến Hà Nội – Đồng Đăng) và tại Lào Cai (tuyến Hà Nội - Lào Cai).

Thời gian qua, một số dự án đầu tư cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt được hoàn thành đưa vào sử dụng đã từng bước nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng; tốc độ chạy tàu và an toàn đường sắt được cải thiện. Tuy nhiên, do xây dựng từ lâu, khổ đường đơn với tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (kể cả hai tuyến chủ đạo có lượng vận tải lớn là tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh và tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai cũng có tiêu chuẩn kỹ thuật rất hạn chế về bình diện và trắc dọc), hạ tầng tuyến chưa đồng bộ (còn nhiều cầu yếu, hầm yếu, độ dốc cao, bán kính nhỏ; ray, tà vẹt nhiều chủng loại; hệ thống thông tin tín hiệu lạc hậu; còn nhiều điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt...) nên hạn chế tốc độ chạy tàu, năng lực thông qua thấp², tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Chưa có sự kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác; một số khu vực kinh tế quan trọng như Đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên chưa có đường sắt. Hệ thống đường sắt nối vào khu vực cảng biển còn hạn chế (một số nhánh đường sắt kết nối với các cảng biển, cảng sông trước đây đã bị tháo dỡ và chưa được khôi phục lại như cảng: Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Sài Gòn...).

- Đường sắt đô thị: Trước nhu cầu vận tải ngày càng tăng và thực trạng phát triển nhanh chóng của các phương tiện vận tải cá nhân cũng như tình trạng ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng tại các đô thị lớn, từ năm 1998, Chính phủ đã định hướng phát triển mạng lưới đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Hiện nay, tại Hà Nội, Chính phủ đang chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải thực hiện đầu tư 02 tuyến (tuyến số 1, Yên Viên - Ngọc Hồi, giai đoạn I; tuyến 2A, Cát Linh - Hà Đông); chỉ đạo Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội thực hiện đầu tư 02 tuyến (tuyến số 3, đoạn Nhổn - ga Hà Nội và tuyến số 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo); dự kiến tuyến đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông đã cơ bản hoàn thành; tuy nhiên, do một số nguyên nhân khách quan và chủ quan, đến nay dự án chưa được đưa vào khai thác. Tại Thành phố Hồ Chí Minh, Chính phủ cũng đang chỉ đạo Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh thực hiện đầu tư 02 tuyến (tuyến số 1, Bến Thành - Suối Tiên và tuyến số 2, Bến Thành - Tham Lương). Thực hiện Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại phiên họp thứ 25⁽³⁾, Chính phủ đã chỉ đạo Ban Cán sự Đảng Bộ Giao thông vận tải báo cáo Bộ Chính trị có ý kiến về việc điều chỉnh tổng mức đầu tư của 02 dự án; căn cứ Kết luận của Bộ Chính trị (tại Văn bản số 8479-CV/VPTW ngày 21 tháng 12 năm 2018) Chính phủ đã chỉ đạo các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh khẩn trương triển khai thực hiện đáp ứng tiến độ các dự án.

² Tuyến Yên Viên - Lào Cai năng lực thông qua đã ở mức bão hòa (khoảng 20 đôi tàu/ngày đêm trên đoạn Yên Bái - Lào Cai); tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh có khu đoạn bị hạn chế về bình diện và trắc dọc, địa hình hiểm trở, độ dốc lớn như đèo Khe Nét, đèo Hải Vân với nhiều đoạn đường cong nhỏ (R<100m) và độ dốc lớn (17‰)

³ Thông báo số 2119/TB-TTKQH ngày 18/7/2018 của Tổng thư ký Quốc hội.

- Đường sắt chuyên dùng: Đường sắt chuyên dùng do các tổ chức đầu tư, quản lý, khai thác với tổng chiều dài khoảng 258 km phục vụ nhu cầu vận tải riêng của các tổ chức, cá nhân. Trong đó:

+ Công ty Apatit Việt Nam: 69,5 km.

+ Công ty Gang thép Thái Nguyên: 15,8 km.

+ Tập đoàn Than Khoáng sản Việt Nam: 173 km.

b) Tình hình khai thác vận tải đường sắt quốc gia

Vào những năm 80 của thế kỷ 20, khối lượng vận chuyển của đường sắt so với toàn ngành giao thông vận tải đã đạt tới 4,85 tỷ HK.km chiếm 29,2% tổng lượng luân chuyển hành khách toàn ngành giao thông vận tải và đạt 1,00 tỷ Tấn.km chiếm 7,5% tổng lượng luân chuyển hàng hoá toàn ngành. Tuy nhiên, thời gian gần đây, với sự phát triển mạnh mẽ của các loại hình vận tải khác (đặc biệt là vận tải đường bộ, hàng không), thị phần vận tải đường sắt đã sụt giảm theo từng năm. Tính đến hết năm 2018, khối lượng vận chuyển bằng đường sắt là 3,52 tỷ HK.km chiếm 1,71% tổng lượng luân chuyển hành khách toàn ngành giao thông vận tải và 3,99 tỷ Tấn.km chiếm 1,30% tổng lượng luân chuyển hàng hoá toàn ngành.

(Chi tiết sản lượng vận tải và thị phần vận tải đường sắt trong các năm gần đây và 06 tháng đầu năm 2019 tại Phụ lục kèm theo).

Hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt chưa cao, chưa tương xứng với giá trị khối tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư; khả năng cạnh tranh của phương thức vận tải đường sắt so với các loại hình vận tải khác còn hạn chế dẫn đến thị phần vận tải đường sắt trong những năm gần đây có chiều hướng sụt giảm

c) Công nghiệp đường sắt

Hiện nay trên cả nước có 18 cơ sở chế tạo, lắp ráp, sửa chữa và chỉnh bị đầu máy toa xe, 03 cơ sở sản xuất phụ kiện cầu đường, 01 cơ sở sản xuất phụ tùng linh kiện thông tin - tín hiệu, 09 cơ sở sản xuất đá.

Đầu tư của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt cho phương tiện giao thông đường sắt (đầu máy, toa xe) còn rất khiêm tốn, chỉ hơn 100 tỷ đồng/năm. Mức đầu tư này chưa tương xứng với nhu cầu phát triển ngành công nghiệp đường sắt và đây cũng là lý do làm cho công nghiệp đường sắt hoạt động cầm chừng trong thời gian dài vừa qua.

2. Định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt

Căn cứ Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng

hiện đại vào năm 2020, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Chiến lược và Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt đến năm 2020, giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050⁴, theo đó:

a) Giai đoạn đến năm 2020

- Về phát triển kết cấu hạ tầng:

+ Đối với đường sắt hiện có: Tập trung đầu tư nâng cấp, cải tạo các tuyến đường sắt hiện có, trong đó ưu tiên nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam để đạt tốc độ 50 - 60 km/h đối với tàu hàng và 80 - 90 km/h đối với tàu khách; đồng thời, nâng cấp, cải tạo các nhà ga đường sắt trọng điểm, các nhà ga có lượng hành khách lớn; từng bước xóa bỏ các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt, đầu tư xây dựng nút giao khác mức tại các điểm giao cắt có lưu lượng giao thông lớn.

+ Đối với đường sắt xây dựng mới: Nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao, đường đôi khổ 1.435 mm, điện khí hóa trên trục Bắc - Nam, trong đó chuẩn bị các điều kiện cần thiết để từng bước ưu tiên xây dựng trước những đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn như đoạn Hà Nội - Vinh, Nha Trang - Sài Gòn. Nghiên cứu phương án xây dựng mới các tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Biên Hòa - Vũng Tàu, Sài Gòn - Cần Thơ... phù hợp với quy hoạch và khả năng huy động vốn.

- Về vận tải: Đáp ứng khoảng 1 - 2% thị phần vận tải hành khách và 1 - 3% thị phần vận tải hàng hóa; đáp ứng khoảng 4 - 5% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về phát triển công nghiệp đường sắt: Cải tạo, xây dựng cơ sở chế tạo, lắp ráp đầu máy toa xe, sản xuất phụ tùng thay thế với tỷ lệ nội địa hóa từ 40 - 60%.

b) Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030

- Về phát triển kết cấu hạ tầng:

+ Đối với đường sắt hiện có: Khai thác có hiệu quả đường sắt hiện có; xóa bỏ các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt.

+ Đối với đường sắt xây dựng mới: Triển khai xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 - 200 km/h), đường đôi khổ 1.435 mm, điện khí hóa, hạ tầng tuyến có thể đáp ứng khai thác tốc độ cao tốc 350 km/h trong tương lai, ưu tiên xây dựng trước những đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn trên trục Bắc - Nam theo khả năng huy động vốn. Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt có nhu cầu vận tải lớn, các tuyến nối với các cảng biển lớn, khu công nghiệp, du lịch...

⁴ Tại Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 và Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ

- Về vận tải: Đáp ứng khoảng 3 - 4% thị phần vận tải hành khách và 4 - 5% thị phần vận tải hàng hóa; đáp ứng khoảng 15 - 20% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về phát triển công nghiệp đường sắt: Đầu tư dây chuyền công nghệ hiện đại cho các cơ sở công nghiệp đầu máy, chế tạo toa xe, sản xuất ray, phụ kiện và phụ tùng thay thế với tỷ lệ nội địa hóa từ 60 - 80%.

c) Tầm nhìn đến năm 2050

- Về phát triển kết cấu hạ tầng: Phần đầu hoàn thành toàn tuyến đường sắt đôi tốc độ cao khổ 1.435 mm trên trục Bắc - Nam; sau năm 2050 triển khai tổ chức khai thác tốc độ cao tốc 350 km/h; hiện đại hóa mạng lưới đường sắt hiện có đáp ứng chủ yếu về nhu cầu vận tải hành khách địa phương và hàng hóa; hoàn thành việc xây dựng đường sắt Tây Nguyên, đường sắt xuyên Á, đường sắt kết nối các khu công nghiệp, cảng biển lớn.

- Về vận tải: Đáp ứng tối thiểu 5 - 8% thị phần vận tải hành khách và 5 - 6% thị phần vận tải hàng hóa; đáp ứng trên 30% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về phát triển công nghiệp đường sắt: Phát triển các cơ sở công nghiệp đầu máy, chế tạo toa xe, sản xuất ray, phụ kiện và phụ tùng thay thế theo hướng hiện đại; lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe đáp ứng nhu cầu trong nước và xuất khẩu sản phẩm.

Bên cạnh đó, để giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông, tại quyết định phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, dự kiến tại Hà Nội⁽⁵⁾ sẽ xây dựng 08 tuyến đường sắt đô thị khu vực trung tâm⁶ với chiều dài 305 km; nghiên cứu xây dựng kéo dài các tuyến

⁵ Tại Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hà Nội

⁶ Đường sắt đô thị khu vực đô thị trung tâm:

- Tuyến số 1: Gồm 02 nhánh: Ngọc Hồi - Ga trung tâm Hà Nội - Gia Lâm - Yên Viên và Gia Lâm - Dương Xá (Phú Thụy). Tuyến đi trên cao, có xem xét phương án đi kết hợp giữa đường sắt đô thị với đường sắt quốc gia. Chiều dài tuyến khoảng 36 km, tổng số ga được bố trí là 23 ga và 02 đề pô tại Ngọc Hồi và Yên Viên.

- Tuyến số 2: Nội Bài - Nam Thăng Long - Hoàng Hoa Thám - Bờ Hồ - Hàng Bài - Đại Cồ Việt - Thượng Đình - Vành đai 2,5 - Hoàng Quốc Việt với chiều dài khoảng 42 km, tuyến đi trên cao Nội Bài - đường Hoàng Quốc Việt và đi ngầm trên đoạn còn lại với tổng số 32 ga và 02 đề pô tại Xuân Đình và Phú Lỗ. Tuyến này được tổ chức chạy tàu vành đai kết hợp hướng tâm.

- Tuyến số 2A: Cát Linh - Ngã tư Sở - Hà Đông với chiều dài khoảng 14 km, tuyến đi trên cao với tổng số 12 ga và 01 đề pô tại Yên Nghĩa.

- Tuyến số 3: Trôi - Nhôn - ga Hà Nội - Hoàng Mai với chiều dài khoảng 26 km, tuyến đi trên cao đoạn Trôi - Cầu Giấy và chủ yếu đi ngầm trên đoạn còn lại với tổng số 26 ga. Giai đoạn 1 xây dựng đoạn từ Nhôn - ga Hà Nội với 12 ga và 01 đề pô tại Nhôn.

- Tuyến số 4: Mê Linh - Đông Anh - Sài Đồng - Vĩnh Tuy - Vành đai 2,5 - Cổ Nhuế - Liên Hà với chiều dài khoảng 54 km. Đoạn từ Mê Linh - Đông Anh - Sài Đồng - vượt sông Hồng - Vĩnh Tuy - Thượng Đình được quy hoạch đi cao, từ Thượng Đình - Hoàng Quốc Việt được quy hoạch đi ngầm, đoạn từ Hoàng Quốc Việt - Liên Hà quy hoạch đi trên cao. Tổng số ga trên tuyến 41 ga và 02 đề pô tại Liên Hà (Đan Phượng) và Đại Mạch (Đông Anh). Tuyến số 4 kết nối với các tuyến số 1, số 2A, số 3 và số 5. Đoạn đi dọc đường Vành đai 2,5 tuyến số 4 xem xét đi trùng ray với tuyến số 2 và tổ chức chạy tàu phù hợp. Giai đoạn đầu khi chưa xây dựng đường sắt đô thị bố trí xe buýt nhanh trên từng đoạn.

để kết nối với các đô thị vệ tinh⁷; đồng thời quy hoạch một số tuyến tàu điện một ray⁸ nhằm hỗ trợ và khai thác tốt hơn cho toàn bộ hệ thống đường sắt đô thị; tại Thành phố Hồ Chí Minh⁽⁹⁾ sẽ xây dựng 08 tuyến xuyên tâm và vành khuyên nối các trung tâm chính của thành phố, chủ yếu đi ngầm trong nội đô¹⁰ với chiều dài khoảng 173 km, 03 tuyến xe điện mặt đất hoặc đường sắt

- Tuyến số 5: Đường Văn Cao - Ngọc Khánh - Đại lộ Thăng Long - Vành đai 4 - Hòa Lạc với chiều dài khoảng 39 km. Đoạn từ Nam Hồ Tây - Nguyễn Chí Thanh - Trần Duy Hưng - Trung tâm Hội Nghị Quốc gia đi ngầm, đoạn tiếp theo đi trên mặt đất hoặc đi trên cao trong phạm vi dải phân cách giữa của Đại lộ Thăng Long. Tổng số ga trên tuyến 17 ga và 02 đề pô tại Sơn Đồng (Hoài Đức) và Hòa Lạc.

- Tuyến số 6: Nội Bài - Phú Diễn - Hà Đông - Ngọc Hồi với chiều dài khoảng 43 km. Tuyến được xây dựng trên cơ sở tuyến đường sắt vành đai phía Tây hiện tại và quy hoạch là tuyến đi trên cao hoặc đi trên mặt đất với tổng số 29 ga và 02 đề pô tại Ngọc Hồi và Kim Nỗ.

- Tuyến số 7: Mê Linh - Đô thị mới Nhãn - Vân Canh - Dương Nội với chiều dài khoảng 28 km, tuyến đi trên cao toàn bộ hoặc đi trên cao kết hợp đi ngầm trong đoạn đô thị Đông Vành đai 4, với tổng số 23 ga và 01 đề pô tại Mê Linh.

- Tuyến số 8: Sơn Đồng - Mai Dịch (trung chuyển với tuyến số 2) - Vành đai 3 - Lĩnh Nam - Dương Xá với chiều dài khoảng 37 km. Đoạn từ Sơn Đồng - Mai Dịch quy hoạch đi trên cao, đoạn tuyến đi theo Vành đai 3 đến Lĩnh Nam đi ngầm, đoạn tuyến từ Lĩnh Nam - vượt sông Hồng - Dương Xá đi trên cao. Tổng số ga trên tuyến 26 ga và 02 đề pô tại Sơn Đồng và Cổ Bi. Trên tuyến có thể sử dụng xe buýt nhanh từng đoạn phụ thuộc vào lưu lượng giao thông của các giai đoạn.

⁷ Kéo dài các tuyến đường sắt đô thị trung tâm để kết nối với đô thị vệ tinh như sau:

- Kéo dài tuyến số 2 từ Nội Bài đến Trung Giã, huyện Sóc Sơn, chiều dài khoảng 9 km.

- Kéo dài tuyến số 2A từ Hà Đông đến Xuân Mai, chiều dài khoảng 20 km, theo hướng Quốc lộ 6, bố trí đề pô tại Xuân Mai.

- Kéo dài tuyến số 3 từ Nhãn đi đô thị vệ tinh Sơn Tây theo hướng Quốc lộ 32, chiều dài khoảng 30 km, bố trí đề pô tại Sơn Tây.

- Tuyến Sơn Tây - Hòa Lạc - Xuân Mai: Chiều dài khoảng 32 km, từ khu đô thị vệ tinh Sơn Tây, tuyến đi theo hướng Quốc lộ 21 kéo dài đến các đô thị vệ tinh Hòa Lạc và Xuân Mai, khi chưa xây dựng đường sắt đô thị nghiên cứu sử dụng xe buýt nhanh, bố trí đề pô tại xã Hòa Thạch.

⁸ Các tuyến tàu điện một ray (monorail): Quy hoạch một số tuyến tàu điện một ray nhằm hỗ trợ và khai thác tốt hơn cho toàn bộ hệ thống đường sắt đô thị gồm: (1) Liên Hà - Tân Lập - An Khánh dài khoảng 11 km; (2) Mai Dịch - Mỹ Đình - Văn Mỗ - Phúc La, Giáp Bát - Thanh Liệt - Phú Lương dài khoảng 22 km; (3) Nam Hồng - Mê Linh - Đại Thịnh dài khoảng 11 km, sau này tuyến có thể kéo dài lên Phúc Yên.

⁹ Tại Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh.

¹⁰ Các tuyến đường sắt đô thị bao gồm:

- Tuyến số 1: Bến Thành - Suối Tiên, chiều dài khoảng 19,7 km; nghiên cứu kéo dài tới thành phố Biên Hòa - tỉnh Đồng Nai và tỉnh Bình Dương;

- Tuyến số 2: Đô thị Tây Bắc (huyện Củ Chi) - Quốc lộ 22 - Bến xe Tây Ninh - Trường Chinh - (nhánh vào Depot Tham Lương) - Cách Mạng Tháng Tám - Phạm Hồng Thái - Lê Lai - Bến Thành - Thủ Thiêm, chiều dài khoảng 48 km;

- Tuyến số 3a: Bến Thành - Phạm Ngũ Lão - Ngã 6 Cộng Hòa - Hùng Vương - Hồng Bàng - Kinh Dương Vương - Depot Tân Kiên - ga Tân Kiên, chiều dài khoảng 19,8 km. Nghiên cứu kéo dài tuyến số 3a kết nối thành phố Tân An (tỉnh Long An) từ ga Hưng Nhơn đi dọc theo Quốc lộ 1;

- Tuyến số 3b: Ngã 6 Cộng Hòa - Nguyễn Thị Minh Khai - Xô Viết Nghệ Tĩnh - Quốc lộ 13 - Hiệp Bình Phước, chiều dài khoảng 12,1 km. Nghiên cứu kết nối với thị xã Thủ Dầu Một (tỉnh Bình Dương) từ ga Hiệp Bình và đi dọc Quốc lộ 13, kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 1 của tỉnh Bình Dương;

- Tuyến số 4: Thạnh Xuân - Hà Huy Giáp - Nguyễn Oanh - Nguyễn Kiệm - Phan Đình Phùng - Hai Bà Trưng - Bến Thành - Nguyễn Thái Học - Tôn Đản - Nguyễn Hữu Thọ - Khu đô thị Hiệp Phước, chiều dài khoảng 36,2 km;

- Tuyến số 4b: Ga Công viên Gia Định (tuyến số 4) - Nguyễn Thái Sơn - Hồng Hà - Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Trường Sơn - Công viên Hoàng Văn Thụ - Ga Lăng Cha Cả (tuyến số 5), chiều dài khoảng 5,2 km;

- Tuyến số 5: Bến xe Cần Giuộc mới - Quốc lộ 50 - Tùng Thiện Vương - Phù Đổng Thiên Vương - Lý Thường Kiệt - Hoàng Văn Thụ - Phan Đăng Lưu - Bạch Đằng - Điện Biên Phủ - cầu Sài Gòn, chiều dài khoảng 26,0 km;

- Tuyến số 6: Bà Quẹo - Âu Cơ - Lũy Bán Bích - Tân Hòa Đông - Vòng xoay Phú Lâm, chiều dài khoảng 5,6 km.

một ray (Tramway hoặc Monorail)¹¹ với chiều dài khoảng 57 km. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội và Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đang tích cực triển khai đầu tư xây dựng các dự án theo quy hoạch được phê duyệt nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, từng bước thay đổi bộ mặt giao thông đô thị, đồng thời tạo nên dáng dấp đô thị hiện đại tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

II. THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

1. Về xây dựng Chiến lược, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt

Nhằm phát triển đồng bộ giao thông vận tải đường sắt về kết cấu hạ tầng, phương tiện, dịch vụ vận tải và công nghiệp đường sắt đạt trình độ tiên tiến, hiện đại; chuẩn bị các điều kiện cần thiết để từng bước hình thành mạng lưới đường sắt hoàn chỉnh liên kết các trung tâm kinh tế - xã hội, các vùng kinh tế trọng điểm của cả nước và kết hợp các phương thức vận tải khác; tham gia vận tải công cộng tại các đô thị, thành phố lớn; cung cấp dịch vụ vận tải đường sắt nội - ngoại ô, nội vùng và đường dài, đáp ứng nhu cầu trong nước và giao lưu quốc tế, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt điều chỉnh Chiến lược và Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt đối với từng giai đoạn đến năm 2020, từ năm 2020 đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh (trong đó có định hướng phát triển mạng lưới đường sắt đô thị) đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tiễn. Đồng thời, để xác lập quỹ đất dành cho phát triển đường sắt trong các giai đoạn sắp tới, Chính phủ cũng đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập và phê duyệt quy hoạch chi tiết các tuyến đường sắt theo thẩm quyền¹².

Hiện nay, triển khai thực hiện Luật Quy hoạch, Chính phủ đang chỉ đạo lập quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ từ năm 2021 đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (quy hoạch ngành quốc gia) và các quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành trong lĩnh vực đường sắt để trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

¹¹ Tuyến xe điện mặt đất số 1: Ba Son - Tôn Đức Thắng - Công trường Mê Linh - Võ Văn Kiệt - Lý Chiêu Hoàng - Bến xe Miền Tây hiện hữu, chiều dài khoảng 12,8 km. Định hướng kéo dài từ Ba Son đến khu đô thị Bình Quới (Thanh Đa - Bình Thạnh).

- Tuyến Monorail số 2: Quốc lộ 50 (quận 8) - Nguyễn Văn Linh - Trần Nãi - Xuân Thủy (Quận 2) - Khu đô thị Bình Quới (Thanh Đa - Bình Thạnh); định hướng kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 3a, chiều dài khoảng 27,2 km;

- Tuyến Monorail số 3: Ngã tư (Phan Văn Trị - Nguyễn Oanh) - Phan Văn Trị - Quang Trung - Công viên phần mềm Quang Trung - Tô Ký - ga Tân Chánh Hiệp, chiều dài khoảng 16,5 km.

¹² Đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mỗi TP. Hà Nội (tại Quyết định số 1399/QĐ-BGTVT ngày 18/6/2012), Quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mỗi TP. Hồ Chí Minh (tại Quyết định số 1556/QĐ-BGTVT ngày 06/6/2013), Quy hoạch chi tiết tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ (tại Quyết định số 2563/QĐ-BGTVT ngày 27/8/2013), Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có (Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015). Hiện đang phối hợp triển khai dự án hỗ trợ kỹ thuật lập quy hoạch chi tiết tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

2. Về xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường sắt

Trong quá trình triển khai Luật Đường sắt năm 2005, Chính phủ đã ban hành và chỉ đạo các bộ, ngành có liên quan xây dựng, ban hành theo thẩm quyền hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật. Các văn bản quy phạm pháp luật này bước đầu có tác dụng trong việc điều chỉnh mọi hoạt động đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt; đồng thời tạo khung pháp lý phục vụ cho công tác quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt mà trước đây chưa có. Trên cơ sở kết quả tổng kết 10 năm thực hiện Luật Đường sắt năm 2005, Chính phủ đã chỉ đạo xây dựng, hoàn thiện dự thảo, trình Quốc hội Khóa XIV thông qua Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 tại Kỳ họp thứ 3 năm 2017.

Căn cứ Luật Đường sắt số 06/2017/QH14, Chính phủ đã ban hành 03 nghị định và chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải xây dựng, ban hành 19 thông tư hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt năm 2017 đảm bảo có hiệu lực đồng thời với Luật Đường sắt vào ngày 01 tháng 7 năm 2018 theo hướng đẩy mạnh phân định giữa quản lý nhà nước và quản lý kinh doanh của doanh nghiệp trong lĩnh vực đường sắt; khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt, nhất là trên các tuyến đường sắt trọng yếu. Đồng thời, Chính phủ cũng đang chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu sửa đổi, bổ sung các thông tư trong việc quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; trong công tác quản lý tài chính, phí, lệ phí; đảm bảo an toàn giao thông đường sắt; bảo vệ môi trường; hoàn thiện hệ thống định mức kinh tế kỹ thuật trong quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong lĩnh vực đường sắt đô thị...

3. Về bố trí nguồn lực đầu tư cho lĩnh vực đường sắt

a) Đối với mạng lưới đường sắt quốc gia

- Nguồn vốn từ ngân sách nhà nước: Theo số liệu thống kê kế hoạch vốn trung hạn giai đoạn từ năm 2010 đến năm 2015 cho thấy, nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường sắt trong tổng nguồn vốn được giao qua Bộ Giao thông vận tải là 9.948/246.504 tỷ đồng. Đồng thời, nguồn vốn sự nghiệp kinh tế hàng năm dành cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt bình quân khoảng 1.753 tỷ đồng/năm. Giai đoạn từ năm 2016 đến năm 2020, nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường sắt trong tổng thể ngành giao thông vận tải là 28.002/227.841 tỷ đồng. Trong đó, vừa qua Chính phủ đã báo cáo và được Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội thống nhất bố trí 7.000 tỷ đồng từ nguồn vốn dự phòng kế hoạch trung hạn giai đoạn từ năm 2016 đến năm 2020 để thực hiện 04 dự án đường

sắt quan trọng¹³ nhằm đảm bảo an toàn giao thông và từng bước cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh. Hiện nay, trên cơ sở Nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Chính phủ đang chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải khẩn trương triển khai các thủ tục chuẩn bị đầu tư nhằm sớm triển khai dự án, phát huy hiệu quả nguồn vốn được bố trí. Đối với nguồn vốn vốn sự nghiệp kinh tế hàng năm, từ năm 2016 đến nay, Chính phủ cũng đã trình và được Quốc hội thông qua bố trí bình quân khoảng 2.200 tỷ đồng/năm để thực hiện công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

- Nguồn vốn của doanh nghiệp: Nguồn vốn này chủ yếu dùng cho việc đầu tư phương tiện, thiết bị vận tải (đầu máy, toa xe...). Theo báo cáo của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, vốn tự huy động giai đoạn 2010 - 2015 là 874.787 triệu đồng; vốn tự huy động giai đoạn 2016 - 2020, dự kiến 4.003.800 triệu đồng.

- Nguồn vốn thu hút từ xã hội hóa: Theo số liệu báo cáo của Bộ Giao thông vận tải và của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Giai đoạn 2010 - 2015 đã huy động được 122 tỷ đồng để cải tạo bãi hàng ga Yên Viên Nam; Giai đoạn 2016 - 2020 đã thu hút được 43,217 tỷ đồng, dự kiến tiếp tục thu hút được khoảng 477 tỷ đồng để đầu tư vào các bãi hàng (tại các ga: Yên Viên, An Bình, Sóng Thần, Đông Anh, Xuân Giao) và các nhà ga hành khách lớn như Hà Nội, Sài Gòn. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đã huy động nguồn vốn xã hội hoá để thực hiện dự án nâng tỉnh không cầu Bình Lợi với tổng mức đầu tư 1.302 tỷ đồng nhằm hạn chế tai nạn giao thông và đáp ứng nhu cầu vận tải đường sắt, đường thủy nội địa khu vực tỉnh Bình Dương và thành phố Hồ Chí Minh.

b) Đối với đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh:

Theo số liệu báo cáo của Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội và Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, nguồn lực đầu tư cho các dự án đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố giai đoạn vừa qua là 29.994 tỷ đồng (trong đó: thành phố Hà Nội là 12.750 tỷ đồng để chuẩn bị đầu tư và thực hiện đầu tư đối với 02 dự án (tuyến số 2 và tuyến số 3) và Thành phố Hồ Chí Minh là 17.244 tỷ đồng để chuẩn bị đầu tư và thực hiện đầu tư đối với 02 dự án (tuyến số 1, tuyến số 2)

4. Về công tác tái cơ cấu, đổi mới doanh nghiệp

a) Đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt quốc gia

Triển khai thực hiện chủ trương cổ phần hóa, thu hút các thành phần kinh tế tham gia vào kinh doanh vận tải đường sắt, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định 198/QĐ-TTg ngày 21 tháng 01 năm 2013 phê duyệt

¹³ Tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội và Nghị quyết số 556/NQ-UBTVQH14 ngày 31/7/2018 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội

Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2015 với mục tiêu bảo đảm Đường sắt Việt Nam có cơ cấu hợp lý, tập trung vào lĩnh vực sản xuất, kinh doanh vận tải đường sắt; nâng cao sức cạnh tranh và hiệu quả sản xuất kinh doanh; làm tốt vai trò nòng cốt để ngành đường sắt Việt Nam phát triển nhanh, bền vững; góp phần thúc đẩy thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng, an ninh làm cơ sở để Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tổ chức tái cơ cấu, sắp xếp lại các đơn vị thành viên trong Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Đến nay, công tác tái cơ cấu đã đạt được một số kết quả nhất định, đảm bảo kế hoạch, tiến độ đề ra, cụ thể: Trong giai đoạn từ năm 2013 đến năm 2015 đã hoàn thành công tác cổ phần hóa các đơn vị theo Đề án được phê duyệt, thực hiện tái cơ cấu đầu tư - cổ phần hóa 26 công ty (trong đó 02 công ty vận tải đường sắt và 20 công ty bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt); đồng thời, đã chỉ đạo rà soát xác định các khoản đầu tư ngoài ngành, các khoản đầu tư không cần nắm giữ cổ phần chi phối theo Quyết định 37/2014/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ nhằm thoái vốn triệt để tại 30 công ty có cổ phần, vốn góp của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, thu hồi vốn đầu tư cho ngành kinh doanh chính.

Đồng thời, nhằm nâng cao sức cạnh tranh và hiệu quả sản xuất kinh doanh trong lĩnh vực đường sắt, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 707/QĐ-TTg ngày 25 tháng 5 năm 2017 phê duyệt Đề án “Cơ cấu lại doanh nghiệp nhà nước, trọng tâm là tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước giai đoạn 2016 - 2020” làm cơ sở để Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam xây dựng đề án cơ cấu lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn đến 2020.

Hiện nay, thực hiện Nghị định số 131/2018/NĐ-CP ngày 29 tháng 9 năm 2018 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp, từ tháng 10 năm 2018 Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã được điều chuyển về Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp.

b) Đối với các doanh nghiệp khai thác các tuyến đường sắt đô thị

Trên cơ sở ý kiến chỉ đạo Thủ tướng Chính phủ, hiện nay tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đã thành lập các công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên để tổ chức quản lý, khai thác, duy tu bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố sau khi hoàn thành.

Hiện nay, các doanh nghiệp đang triển khai công tác xây dựng, hoàn thiện bộ máy, tuyển dụng và cử nhân lực đi đào tạo về quản lý vận hành; xây dựng, hoàn thiện thể chế, chính sách giá vé...; đặc biệt là tăng cường các hoạt động quảng bá và truyền thông để người dân chia sẻ, ủng hộ và tiếp cận tốt nhất với loại hình giao thông công cộng mới này.

5. Về phát triển công nghiệp đường sắt

Với mục tiêu nâng cao tỷ lệ nội địa hóa các sản phẩm công nghiệp đường sắt, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các cơ quan, đơn vị liên quan tập trung phát triển công nghiệp đường sắt phục vụ nhu cầu trong nước và tiến tới xuất khẩu theo định hướng Chiến lược và Quy hoạch phát triển đường sắt, đến nay đạt được một số kết quả như sau:

a) Về công nghiệp cơ khí đầu máy, toa xe: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tự chủ tự chế tạo phương tiện vận tải đường sắt đáp ứng nhiệm vụ sửa chữa, bảo dưỡng đầu máy, toa xe đáp ứng yêu cầu của hành khách và khách hàng trong giai đoạn hiện tại. Đã áp dụng và triển khai một số công nghệ mới như:

- Công nghệ chế tạo giá chuyển toa xe khách tốc độ 120 km/h; công nghệ ray hàn liền; công nghệ chế tạo tà vẹt bê tông dự ứng lực.

- Đã làm chủ được công nghệ chế tạo khung bệ đầu máy, lắp ráp chế tạo đầu máy Đồi mới D19E công suất 2.000 HP có tính năng kỹ thuật tiên tiến, tiết kiệm nhiên liệu, từ năm 2010 đến nay đã lắp ráp 20 đầu máy D19E với tỷ lệ nội địa hóa đạt khoảng 10%.

- Đã liên doanh liên kết với các trường đại học trong nước (Đại học Giao thông vận tải Hà Nội, Bách khoa Hà Nội, Đà Nẵng....) và các đơn vị ngoài ngành đề nghiên cứu chế tạo thành công nhiều chủng loại phụ tùng, cụm thiết bị, tổng thành... dùng cho chế tạo, sửa chữa đầu máy, toa xe, tăng tỷ lệ nội địa hóa, giảm nhập ngoại, cụ thể như kết làm mát nước động cơ; bộ trao đổi nhiệt độ dầu, nước; chế tạo đồng hồ tốc độ, guốc hãm Composite, bánh răng truyền động, trục truyền động, bộ nguồn điều hòa không khí trên đầu máy...

- Về chế tạo toa xe: Đã làm chủ được công nghệ chế tạo giá chuyển toa xe khách tốc độ 120 km/h; hoàn thiện công nghệ lắp ráp, chế tạo thùng bệ toa xe khách, toa xe hàng. Nghiên cứu chế tạo thử nghiệm toa xe chất lượng cao bằng vật liệu nhẹ, sử dụng vật liệu composite vào việc chế tạo guốc hãm cho đầu máy toa xe. Từ năm 2010 đến 2017 đã chế tạo được 90 toa xe khách thế hệ mới, 550 toa xe hàng với tỷ lệ nội địa hóa từ 20 - 40%.

b) Về công nghiệp phục vụ cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt

- Sản xuất kết cấu thép đường sắt: Đã thiết kế, liên kết sản xuất trong nước đáp ứng các kết cấu thép của cầu đường sắt cho các dự án đầu tư, cải tạo nâng cấp phát triển hạ tầng theo hướng hiện đại hóa, công nghiệp hóa đường sắt.

- Sản xuất cấu kiện chuyên ngành đường sắt: Làm chủ thiết kế, công nghệ sản xuất tà vẹt bê tông, ghi, cấu kiện, phụ kiện cầu đường sắt khác...; tuy nhiên mới chỉ đáp ứng cho đầu tư cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có.

6. Về phát triển nguồn nhân lực

Thông qua định hướng Chiến lược và Quy hoạch phát triển đường sắt, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải chủ động xây dựng chính sách khuyến khích và thu hút các nhà chuyên môn giỏi làm việc trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là đường sắt tốc độ cao; chú trọng công tác xã hội hóa trong đào tạo nhằm bảo đảm nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ nhu cầu phát triển đường sắt Trên cơ sở đó, Bộ Giao thông vận tải đã và đang tổ chức đào tạo nâng cao đội ngũ kỹ thuật, quản lý, giảng viên về công nghệ đường sắt đô thị theo Đề án Tổ chức đào tạo nguồn nhân lực đường sắt đô thị giai đoạn 2014 - 2020 tại Quyết định số 127/QĐ-BGTVT ngày 14 tháng 01 năm 2014 của Bộ Giao thông vận tải. Đến nay, Bộ Giao thông vận tải có Trường Cao đẳng nghề đường sắt chuyên đào tạo các chuyên ngành về đường sắt ở trình độ cao đẳng trở xuống; Trường Đại học công nghệ Giao thông vận tải và Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đào tạo một số chuyên ngành về lĩnh vực đường sắt ở trình độ đại học và sau đại học.

Bên cạnh đó, Chính phủ cũng định hướng mở rộng liên kết đào tạo với các nước trong khối Tổ chức Hợp tác đường sắt (OSZD), đường sắt ASEAN, Hiệp hội đường sắt quốc tế (UIC) và các quốc gia có đường sắt phát triển; liên kết chuyển giao công nghệ đường sắt đô thị với các nhà thầu, chuyên gia, tư vấn quốc tế. Trên cơ sở đó, Bộ Giao thông vận tải đã cử nhiều lượt cán bộ, công chức tham dự các khóa đào tạo, nâng cao trình độ, tiếp thu kinh nghiệm phát triển đường sắt, tiếp cận khoa học công nghệ tiên tiến và tham dự các hội thảo về lĩnh vực đường sắt tại Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan...

Đặc biệt, trong bối cảnh các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đang chuẩn bị được đưa vào khai thác sử dụng, Chính phủ đã chỉ đạo Ủy ban nhân dân các thành phố khẩn trương triển khai đào tạo, phát triển nguồn nhân lực phục vụ vận hành, khai thác các tuyến đường sắt đô thị. Đến nay, tại Hà Nội đã tuyển dụng, đào tạo nguồn nhân lực cho tuyến đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông với số lượng 650 người, bao gồm 201 người đào tạo tại Trung Quốc và 450 người đào tạo tại Việt Nam (công tác đào tạo tại Việt Nam đã hoàn thành phần đào tạo lý thuyết, hiện đang sẵn sàng tham gia công tác đào tạo thực hành trên tuyến và vận hành chạy thử theo tiến độ dự án). Đồng thời, tại Thành phố Hồ Chí Minh cũng đang tuyển dụng, đào tạo nhân sự phục vụ vận hành khai thác tuyến số 1, Bến Thành - Suối Tiên.

7. Về khoa học công nghệ

Mặc dù còn không ít khó khăn về cơ sở vật chất, kỹ thuật và nhân lực,

việc khuyến khích nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ trong thời gian qua đã đạt được những kết quả nhất định, góp phần tạo nên bước đi vững chắc trong tiến trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá lĩnh vực đường sắt, tiến tới hoà nhập với đường sắt các nước trong khu vực và thế giới, cụ thể:

- Chủ động trong đóng mới toa xe khách, toa xe hàng; chủ động trong nghiên cứu chế tạo toa xe vật liệu mới, ứng dụng công nghệ mới, đạt tốc độ 120 km/h.

- Nghiên cứu, hợp tác, lắp ráp đầu máy diesel công suất tới 2.000 HP, đưa vào sử dụng 40 đầu máy với tỷ lệ nội địa hóa đạt khoảng 10%.

- Hoàn toàn chủ động từ khâu thiết kế đến sản xuất trong việc chế tạo kết cấu thép cầu đường sắt, ray hàn liền và sản xuất một số phụ kiện cơ khí cho đường sắt như ghi, phối kiện kẹp ray và tà vẹt bê tông...

- Nghiên cứu, đầu tư các dự án áp dụng công nghệ mới góp phần nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, tăng khả năng cạnh tranh của vận tải đường sắt và đảm bảo an toàn vận tải như: Hệ thống bán vé điện tử của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (đã đưa vào vận hành từ tháng 11 năm 2014); Hệ thống phần mềm quản trị vận tải hàng hóa (đưa vào hoạt động chính thức trong năm 2018)...

- Từng bước hoàn thiện và tiêu chuẩn hoá các quy trình, quy phạm đang dùng, áp dụng tiêu chuẩn khu vực và quốc tế vào hoạt động sản xuất kinh doanh, tạo điều kiện cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoà nhập hơn với quốc tế.

8. Hợp tác và hội nhập quốc tế

Nhằm tăng cường hợp tác, liên kết quốc tế trong lĩnh vực đường sắt, trong Chiến lược và Quy hoạch phát triển đường sắt, Chính phủ đã định hướng Bộ Giao thông vận tải xây dựng lộ trình, kế hoạch hợp tác với các nước phát triển về đường sắt để tổ chức các đoàn đi học hỏi kinh nghiệm; hợp tác đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng nhu cầu phát triển của đường sắt hiện có và đường sắt xây dựng mới. Trong thời gian qua, hợp tác về giao thông vận tải đường sắt giữa Việt Nam với các nước đối tác truyền thống như Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc đã được đẩy mạnh toàn diện. Tiếp tục duy trì và chủ động liên hệ, mở rộng quan hệ, tìm nguồn hỗ trợ từ các nước, các tổ chức quốc tế (Hiệp hội Đường sắt Tiểu vùng Mê Công mở rộng GMRA, Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản JICA, Cơ quan Hợp tác quốc tế Hàn Quốc KOICA, Học viện Phát triển Giao thông Châu Á...), các công ty đường sắt trên thế giới (Công ty Đường sắt Đông Nhật Bản, Công ty Đường sắt Tây Nhật Bản, Công ty Đường sắt Trung Nhật Bản, Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc) và các Trường đại học (Trường Đại học Giao thông Tây Nam Trung Quốc, Trường Đại học Kỹ thuật Đường sắt Mat-xơ-cơ-va) và các nhà sản xuất trong lĩnh vực đường sắt trong việc đào tạo, nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ tại nước ngoài để tiếp

thu kinh nghiệm phát triển đường sắt, tiếp cận khoa học công nghệ tiên tiến. Đồng thời, tiếp tục triển khai sửa đổi Hiệp định đường sắt biên giới Việt - Trung; duy trì và phát triển vận tải đường sắt liên vận quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc và quá cảnh từ Trung Quốc đến các nước trong khối OSZD.

Bên cạnh đó, hiện nay với sự tham gia của các nhà tài trợ, tư vấn nước ngoài tại các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, Chính phủ đã chỉ đạo Ủy ban nhân dân các thành phố ngoài công tác đào tạo chuyển giao công nghệ theo nội dung từng dự án, các Chủ đầu tư cần chủ động tham dự các diễn đàn, hội nghị, hội thảo trong và ngoài nước liên quan đến hợp tác và hội nhập quốc tế về phát triển đường sắt đô thị để cập nhật kiến thức, công nghệ mới cũng như giới thiệu, xúc tiến đầu tư các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố.

9. Về đảm bảo an toàn giao thông đường sắt

Với mục tiêu tăng cường đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt, Chính phủ đã ban hành kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường sắt¹⁴, đồng thời, thực hiện một số công trình khẩn cấp nhằm đảm bảo an toàn giao thông vận tải đường sắt. Trên cơ sở các nội dung chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã triển khai thực hiện việc kết nối tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ với đường sắt, hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt; tổ chức ký kết Quy chế phối hợp giữa Bộ Giao thông vận tải với các địa phương có đường sắt đi qua trong việc đảm bảo an toàn giao thông tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt; tổ chức tuyên truyền phổ biến pháp luật kết hợp với tăng cường công tác cưỡng chế thi hành pháp luật đối với các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt. Đồng thời, từ năm 2015 đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với các địa phương, các cơ quan chức năng tiến hành rà soát, thống kê, phân loại lối đi tự mở và quyết liệt triển khai thực hiện nhiều giải pháp hiệu quả nhằm đảm bảo an toàn giao thông tại các điểm giao cắt là lối đi tự mở, đường ngang hợp pháp.

Với việc quyết liệt thực hiện đồng bộ các giải pháp trong việc duy trì, lập lại trật tự an toàn giao thông đường sắt, tình hình tai nạn giao thông trong các năm 2016, 2017, 2018 và 06 tháng đầu năm 2019 tiếp tục có những chuyển biến tích cực, tai nạn giao thông đường sắt từng bước được giảm thiểu trên cả ba tiêu chí so với cùng kỳ năm trước¹⁵.

¹⁴ Tại Quyết định số 1856/QĐ-TTg ngày 27/12/2007, nay là Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/4/2014 của Thủ tướng Chính phủ về lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt và Nghị quyết số 88/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ.

¹⁵ Năm 2016: Số vụ tai nạn: 394 vụ, giảm 92 vụ (-18,9%), trong đó do nguyên nhân chủ quan 13 vụ, giảm 19 vụ (-59,4%), do nguyên nhân khách quan 381 vụ giảm 73 vụ (-16,1%); Số người chết: 166 người, giảm 47 người (-22,1%); Số người bị thương: 274 người, giảm 23 người (-7,7%).

Năm 2017: Số vụ tai nạn: 344 vụ, giảm 50 vụ (-12,7%), trong đó do nguyên nhân chủ quan 13 vụ

10. Về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tăng cường kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt gây ra, nhất là xử lý rác thải; nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng; đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ, phương tiện sử dụng năng lượng hiệu quả, ứng dụng nhiên liệu sạch, năng lượng tái tạo trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt; tăng cường năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng của hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt.

III. SỬ DỤNG NGÂN SÁCH NHÀ NƯỚC ĐẦU TƯ CHO GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

Trên cơ sở nguồn vốn được bố trí theo các giai đoạn của kế hoạch trung hạn, bám sát các tiêu chí phân bổ nguồn lực đầu tư đã được Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội thông qua và các mục tiêu cụ thể trong Chiến lược, Quy hoạch phát triển đường sắt đã được phê duyệt, Chính phủ đã chỉ đạo tập trung ưu tiên cải tạo, nâng cấp để khai thác có hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có; đồng thời triển khai nghiên cứu tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, đường sắt Hà Nội - Lào Cai, Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ,... và triển khai các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh.

1. Về công tác chuẩn bị đầu tư

Giai đoạn từ năm 2010 đến 2015, Chính phủ đã chỉ đạo triển khai chuẩn bị đầu tư nhiều dự án lớn, có ý nghĩa quan trọng như: Chuẩn bị đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam (đã trình Quốc hội năm 2010, tuy nhiên do còn nhiều ý kiến về sự cần thiết đầu tư, khả năng huy động nguồn lực đầu tư, phân kỳ đầu tư... nên Dự án chưa được Quốc hội thông qua); phối hợp hoàn thiện dự án Hỗ trợ kỹ thuật Đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn do Chính phủ Nhật Bản tài trợ; nghiên cứu chuẩn bị đầu tư Dự án cải tạo đường sắt đèo Khe Nét; Dự án hầm yếu trên tuyến đường sắt Thống Nhất; Dự án 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 nâng cấp tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai; Dự án các công trình theo lệnh khẩn cấp của Thủ tướng Chính phủ; các dự án hiện đại hóa thông tin tín hiệu đường sắt đoạn Hà Nội - Vinh, Vinh - Sài Gòn, hiện đại hóa thông tin tín hiệu đường sắt các tuyến phía Bắc và khu đầu mối Hà Nội...

Từ năm 2016 đến nay, Chính phủ tiếp tục chỉ đạo các bộ, ngành có liên

tương đương cùng kỳ; do nguyên nhân khách quan 331 vụ, giảm 50 vụ (-13,1%); Số người chết: 154 người, giảm 12 người (-7,23%); Số người bị thương: 220 người, giảm 54 người (-19,71%).

Năm 2018 (08 tháng đầu năm): Số vụ tai nạn: 183 vụ, giảm 35 vụ (-16,1%), trong đó do nguyên nhân chủ quan 07 vụ, giảm 02 vụ (-22%); do nguyên nhân khách quan 176 vụ, giảm 33 vụ (-15,8%); Số người chết: 85 người, giảm 17 người (-16,7); Số người bị thương: 134 người, giảm 08 người (-5,6%).

quan hoàn thiện văn kiện dự án với Nhà tài trợ phía Hàn Quốc để hoàn thiện thủ tục chuẩn bị đầu tư Dự án cải tạo đường sắt khu vực đèo Khe Nét và Dự án cải tạo nâng cấp khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyên trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh. Đồng thời, trong phạm vi nguồn vốn dự phòng ngân sách trung ương giai đoạn 2016 - 2020 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 và Nghị quyết số 556/NQ-UBTVQH14 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Chính phủ đang chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tập trung triển khai công tác chuẩn bị đầu tư 04 dự án đường sắt quan trọng nhằm đảm bảo an toàn giao thông, từng bước nâng cao năng lực thông qua trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh. Đặc biệt, trên cơ sở các nghiên cứu trước đây, Chính phủ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải rà soát, cập nhật để hoàn thiện báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam làm cơ sở báo cáo Thủ tướng Chính phủ; hiện nay, trên cơ sở kết quả nghiên cứu của Bộ Giao thông vận tải, Thủ tướng Chính phủ thành lập Hội đồng thẩm định Nhà nước để thẩm định dự án làm cơ sở trình các cấp có thẩm quyền về chủ trương đầu tư dự án.

Đối với các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, để thúc đẩy tiến độ chuẩn bị đầu tư, thực hiện các dự án, Chính phủ đã chỉ đạo Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội và Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh chủ động phối hợp chặt chẽ với các bộ, ngành khẩn trương triển khai, đáp ứng tiến độ các dự án (trên địa bàn thành phố Hà Nội (tuyến số 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo, tuyến số 3, đoạn Nhôn - ga Hà Nội) và trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (tuyến số 1, Bến Thành - Suối Tiên; tuyến số 2, Bến Thành - Tham Lương; tuyến số 5, bến xe Cần Giuộc mới - cầu Sài Gòn).

2. Về công tác thực hiện đầu tư

- Các dự án đầu tư phát triển đường sắt quốc gia:

Trong bối cảnh nguồn lực đầu tư còn nhiều khó khăn, các dự án chủ yếu tập trung vào mục tiêu gia cố, nâng cấp cải tạo, đảm bảo an toàn và từng bước nâng cao năng lực chạy tàu trên 02 tuyến đường sắt trọng yếu là Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội - Lào Cai nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển hài hòa các phương thức vận tải trên hành lang Bắc - Nam, Đông - Tây, cụ thể:

+ Các dự án đã hoàn thành sử dụng vốn vay ODA: Dự án hiện đại hoá thông tin tín hiệu đường sắt 3 tuyến phía Bắc và khu đầu mối Hà Nội, giai đoạn I; Dự án Hiện đại hoá thông tin tín hiệu đường sắt Hà Nội - Vinh (giai đoạn I và giai đoạn II); Dự án hiện đại hoá thông tin tín hiệu đường sắt Vinh - Sài Gòn (giai đoạn I); Dự án cải tạo nâng cấp tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai (giai đoạn I); Dự án nâng cao an toàn các cầu đường sắt trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh.... Hiện đang tiếp tục triển khai Dự án hiện đại hoá thông tin tín hiệu đường sắt 3 tuyến phía Bắc và khu đầu mối Hà Nội, giai đoạn II; Dự án hiện đại hóa trung tâm điều hành vận tải OCC.

+ Các dự án đã hoàn thành sử dụng vốn Trái phiếu Chính phủ: Dự án thay tà vẹt bê tông K1, K2, thay 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 02 đường đoạn Vinh - Nha Trang (giai đoạn 1); Dự án đầu tư xây dựng hệ thống đảm bảo an toàn giao thông giữa đường bộ và đường sắt theo Quyết định số 1856/QĐ-TTg ngày 27/12/2007 của Thủ tướng Chính phủ.

+ Các dự án sử dụng nguồn vốn Ngân sách nhà nước đã hoàn thành (từ năm 2011 đến nay): Dự án di dời ga Phan Thiết; Dự án kiên cố hóa hạ tầng đường sắt đoạn từ Km344+750 - Km354+950 tuyến đường sắt thống nhất theo lệnh khẩn cấp; Dự án gia cố khẩn cấp 02 đoạn sụt trượt thuộc tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai; Dự án cải tạo, nâng cấp cầu yếu còn lại trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh.

+ Các công trình đã hoàn thành thực hiện theo lệnh khẩn cấp của Thủ tướng Chính phủ: Dự án xây dựng mới 3 cầu theo lệnh khẩn cấp (Đồng Nai, Tam Bạc, Thị Cầu); Dự án xây dựng các hạng mục công trình thuộc giai đoạn 2 kế hoạch 1856 theo lệnh khẩn cấp. Đặc biệt trong năm 2016, Chính phủ đã quyết liệt chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải hoàn thành Dự án khôi phục cầu Ghềnh sau sự cố xà lan làm sập cầu.

- Các dự án đường sắt đô thị: Chính phủ ưu tiên tập trung nguồn lực để hoàn thành các dự án đang triển khai trên địa bàn thành phố Hà Nội (tuyến số 1, Yên Viên - Ngọc Hồi, giai đoạn I; tuyến số 2A, Cát Linh - Hà Đông; tuyến số 2, Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo; tuyến số 3, Nhổn - ga Hà Nội) và trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (tuyến số 1, Bến Thành - Suối Tiên; tuyến số 2, Bến Thành - Tham Lương).

IV. MỘT SỐ TỒN TẠI, KHÓ KHĂN VƯỚNG MẮC TRONG THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG SẮT

- Nhận thức về vai trò, vị trí của giao thông đường sắt chưa đầy đủ; việc dành nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, phương tiện vận tải đường sắt cũng như duy tu bảo dưỡng hàng năm còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu.

- Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về đường sắt (đặc biệt là đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao) vẫn đang trong quá trình xây dựng và hoàn thiện mặc dù đã được Chính phủ, các bộ, ngành quan tâm triển khai.

- Chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt còn lạc hậu, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông, nhiều nút thắt về vận tải trên các tuyến đường sắt hiện có chưa được xử lý triệt để, chưa kết nối được với các khu công nghiệp, các cảng biển lớn. Mặt khác, do hạn chế về năng lực chạy tàu (đường đơn, chiều dài đoàn tàu bị hạn chế, tốc độ kỹ thuật không cao) nên việc khai thác nguồn lực

và phát triển các sản phẩm có lợi thế cạnh tranh bị hạn chế.

- Công tác chuẩn bị đầu tư, thực hiện các dự án đường sắt mới chưa được triển khai theo lộ trình kế hoạch đề ra. Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam đã được Chính phủ trình Quốc hội vào năm 2010, tuy nhiên chưa được Quốc hội thông qua và đề nghị cần tiếp tục nghiên cứu, làm rõ. Các tuyến đường sắt kết nối các khu vực, kết nối cảng biển, các khu công nghiệp, khu mỏ lớn chưa được triển khai. Tiến độ các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh hầu hết đều phải gia hạn thời gian thực hiện và điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư.

- Nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, duy tu bảo dưỡng hàng năm còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu.

- Đầu tư phát triển lĩnh vực đường sắt đòi hỏi tính đồng bộ cao từ kết cấu hạ tầng, phương tiện đầu máy, toa xe, hệ thống thông tin tín hiệu, điều hành chạy tàu, cơ sở sửa chữa, chính bị, duy tu bảo dưỡng... nên suất đầu tư đường sắt lớn, lợi thế thương mại thấp so với các loại hình đầu tư khác, thời gian hoàn vốn dài, tính khả thi trong việc kêu gọi xã hội hóa đầu tư không cao, không hấp dẫn các nhà đầu tư.

- Sản lượng vận tải đường sắt từ năm 2016 có dấu hiệu sụt giảm, thị phần vận tải đường sắt so với các phương thức vận tải khác có chiều hướng giảm sút từng năm. Khối lượng vận tải hàng hóa liên vận quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc và các nước trong khối OSZD còn thiếu ổn định và chưa tương xứng với tiềm năng các bên.

- Thời gian gần đây, việc phát triển các khu, cụm công nghiệp khá phân tán, chưa hình thành các khu đầu mối về hàng hóa lớn; quy hoạch, phát triển các đô thị chưa đồng bộ, mật độ phân tán, trải dài theo các tuyến đường bộ... dẫn đến những khó khăn nhất định trong việc thu hút nguồn khách, hàng cho vận tải đường sắt dù có lợi thế về phát triển vận tải khối lượng lớn, đường dài.

- Vai trò của cơ quan quản lý nhà nước chưa thực sự được nâng cao; công tác tái cơ cấu, cổ phần hóa cần tiếp tục triển khai quyết liệt nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp nhà nước.

- Công nghiệp đường sắt chưa phát huy được hết các lợi thế nhằm đáp ứng nhu cầu duy tu, sửa chữa đường sắt hiện có và phát triển đường sắt mới trong tương lai.

- Nguồn nhân lực chất lượng cao về đường sắt còn hạn chế, về cơ bản chưa có nguồn nhân lực đối với đầu tư, khai thác, quản lý, bảo trì đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao.

V. KIẾN NGHỊ

Trên đây là Báo cáo của Chính phủ về việc thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt. Chính phủ kiến nghị Ủy ban thường vụ Quốc hội, Hội đồng dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, Đoàn Đại biểu Quốc hội các tỉnh, thành phố và các vị đại biểu Quốc hội tiếp tục quan tâm và tăng cường công tác kiểm tra, giám sát để kịp thời tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện.

Chính phủ kính báo cáo Quốc hội./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Văn phòng Trung ương Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Ủy ban thường vụ Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Hội đồng dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Các Bộ: Giao thông vận tải, Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, các Vụ: TH, QHQT, KTTH, QHĐP;
- Lưu: VT, CN (2).

**TM. CHÍNH PHỦ
TU. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

(Đã ký)

Nguyễn Văn Thể