

BÁO CÁO

VỀ VIỆC THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT VÀ 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 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. Theo quy định của Luật Đường sắt năm 2017, hàng năm 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 (Báo cáo số 492/BC-CP ngày 13 tháng 10 năm 2018, Báo cáo số 493/BC-CP ngày 16 tháng 10 năm 2019 và Báo cáo số 494BC-CP ngày 10 tháng 10 năm 2020). Trên cơ sở kết quả thực hiện nhiệm vụ năm 2021, Chính phủ báo cáo Quốc hội 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

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:

Đường sắt quốc gia hiện nay đi qua 34 tỉnh/thành phố, gồm 7 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 gồm: Bắc Hồng - Văn Điển, Phủ Lý - Thịnh Châu, Cầu Giát - Nghĩa Đàn, Diêu Trì - Quy Nhơn, Bình Thuận - Phan Thiết, Phố Lu - Xuân Giao, Mai Pha - Na Dương, Chí Linh - Phả Lại, Đà Lạt - Trại Mát. Tổng chiều dài là 3.143 km, 297 ga, có 03 loại khổ đường: khổ 1.000 mm (chiếm 85%), khổ 1.435 mm (chiếm 6%), khổ đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm (chiếm 9%). Mật độ đường sắt đạt khoảng 7,9 km/1000 km². Mạng đường sắt kết nối

¹ Điều 10, Luật Đường sắt năm 2017.

quốc tế với 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; từng bước cải thiện tốc độ chạy tàu và an toàn đường sắt. Tuy nhiên, do xây dựng từ lâu, khổ đường đơn, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (hạn chế về bình diện và trắc dọc), chiến tranh tàn phá, thường xuyên bị ảnh hưởng bởi thiên tai, bão lũ nên kết cấu hạ tầng đường sắt chập vạ, 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...), tốc độ chạy tàu hạn chế, năng lực thông qua thấp, 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 như cảng: Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Sài Gòn...).

- Đường sắt đô thị:

Để đáp ứng nhu cầu vận tải, đáp ứng yêu cầu phát triển tại các đô thị lớn, từ năm 1998, Chính phủ đã định hướng đầu tư, phát triển mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Đến nay, tình hình triển khai các dự án như sau:

+ Tại Thành phố 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 Nhôn - ga Hà Nội và tuyến số 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo).

Trong đó, tuyến 2A Cát Linh - Hà Đông đã hoàn thành công tác nghiệm thu công trình xây dựng, hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang tập trung, giải quyết dứt điểm các vướng mắc để bàn giao cho Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội đưa vào vận hành khai thác; Tuyến số 1, Yên Viên - Ngọc Hồi, giai đoạn 1 đã triển khai thiết kế kỹ thuật từ nguồn vốn ODA của Chính phủ Nhật Bản, tuy nhiên do một số vướng mắc liên quan đến kế hoạch thực hiện và xử lý thủ tục điều chỉnh nên dự án đang tạm dừng triển khai; Tuyến Nhôn - ga Hà Nội đã cơ bản hoàn thành công tác xây dựng đoạn Nhôn - Cầu Giấy, đang triển khai thi công đoạn Cầu Giấy - Ga Hà Nội; Tuyến số 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo đang triển khai các thủ tục điều chỉnh dự án để triển khai.

+ Tại Thành phố Hồ Chí Minh: Chính phủ 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). Hiện nay, tuyến Bến Thành - Suối Tiên đã cơ bản hoàn thành các hạng mục xây dựng; tuyến Bến Thành - Tham Lương đang triển khai các thủ tục để di dời hạ tầng kỹ thuật

phục vụ thi công.

Tiến độ triển khai các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đều chậm so với dự kiến, tăng tổng mức đầu tư và đến nay chưa có dự án nào đưa vào khai thác.

- 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, trong đó: (1) Công ty Apatit Việt Nam quản lý 69,5 km; (2) Công ty Gang thép Thái Nguyên quản lý 15,8 km; (3) Tập đoàn Than Khoáng sản Việt Nam quản lý 173 km.

Các tuyến đường sắt chuyên dùng đã góp phần quan trọng trong việc vận tải hàng hóa của các doanh nghiệp, giảm áp lực lên vận tải đường bộ. Tuy nhiên, mạng lưới đường sắt chuyên dùng còn hạn chế, chưa phát triển được các tuyến mới kết nối với đường sắt quốc gia.

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

Vào những năm 1980, khối lượng vận chuyển của đường sắt so với toàn ngành giao thông vận tải đã đạt 4,85 tỷ HK.km (chiếm 29,2% toàn ngành) và 1,00 tỷ Tấn.km (chiếm 7,5% toàn ngành). Tuy nhiên, thời gian gần đây, với sự phát triển mạnh của vận tải đường bộ, hàng không, hàng hải, thị phần vận tải đường sắt đã sụt giảm theo từng năm: Năm 2019, khối lượng hành khách luân chuyển bằng đường sắt là 3,185 tỷ HK.km (chiếm 1,29% toàn ngành) và 3,742 tỷ Tấn.km (chiếm 1,04% toàn ngành); Năm 2020, do diễn biến của dịch Covid-19, tương tự các lĩnh vực khác, sản lượng và thị phần vận tải đường sắt giảm mạnh, khối lượng luân chuyển hành khách là 1,516 tỷ HK.km (chiếm 0,61% toàn ngành) và 3,758 tỷ Tấn.km (chiếm 1,05% 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 2021 tại Phụ lục 1 kèm theo).

Hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt chưa cao, 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 sụt giảm trong những năm gần đây.

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

Căn cứ Kết luận số 27-KL/TW ngày 17 tháng 9 năm 2008 của Bộ Chính trị về Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050, Kết luận số 67-KL/TW ngày 22 tháng 3 năm 2010 của Bộ Chính trị về chủ trương xây dựng đường sắt tốc độ cao và Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương 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 2050². Theo đó dự kiến lộ trình như sau:

a) Đến năm 2030:

- Về phát triển kết cấu hạ tầng: Khai thác có hiệu quả đường sắt hiện có; xóa bỏ các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt. Triển khai xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao, 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...

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

b) Tầm nhìn đến năm 2050

- Về phát triển kết cấu hạ tầng: Phân đầu hoàn thành toàn tuyến đường sắt đôi tốc độ cao khổ 1.435 mm trên trục Bắc - Nam; 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; trên 30% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Thành phố 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.

Thực hiện Luật Quy hoạch 2017, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo³ Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập các quy hoạch ngành quốc gia, trong đó có quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Quy hoạch đã được Hội đồng thẩm định thông qua vào tháng 7 năm 2021, Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thiện quy hoạch theo kết luận của Hội đồng và Thủ tướng Chính phủ đang xem xét phê duyệt làm cơ sở triển khai thực hiện. Theo quy hoạch, mục

² 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

³ Quyết định số 995/QĐ-TTg ngày 09/8/2018 giao nhiệm vụ cho các bộ tổ chức lập quy hoạch ngành quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2051.

tiêu đối với từng giai đoạn như sau:

- Đến năm 2030: Cải tạo nâng cấp để khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối thông suốt tuyến đường sắt liên vận quốc tế; hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư, thu xếp nguồn lực để khởi công một số tuyến đường sắt mới trong đó ưu tiên tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, các tuyến kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế, sân bay quốc tế, đường sắt đầu mối tại thành phố lớn, nghiên cứu để triển khai tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ với một số mục tiêu cụ thể:

+ Về vận tải: Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 7,35 tỷ tấn.km, chiếm thị phần khoảng 1,38%; hành khách 13,8 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,55%.

+ Về kết cấu hạ tầng: Nâng cấp, cải tạo đảm bảo an toàn chạy tàu 07 tuyến đường sắt hiện có; triển khai đầu tư 2 đoạn ưu tiên của tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; ưu tiên xây dựng một số tuyến đường sắt kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế đặc biệt khu vực Quảng Ninh, Hải Phòng và Bà Rịa - Vũng Tàu; kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với Cần Thơ, kết nối cửa khẩu quốc tế chính với Trung Quốc, Lào và Campuchia phù hợp với các hiệp định vận tải quốc tế và tiến độ đầu tư của các nước trong khu vực.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Hoàn thành tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; tiếp tục đầu tư hoàn thành các tuyến đường sắt mới tại khu đầu mối Thành phố Hà Nội, khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh, đường sắt kết nối các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế, kết nối các tỉnh Tây Nguyên, đường sắt ven biển, đường sắt xuyên Á. Cải tạo, nâng cấp, duy trì các tuyến đường sắt hiện có đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách địa phương và hàng hóa.

Bên cạnh đó, để giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông, theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, dự kiến tại Hà Nội⁽⁴⁾ sẽ xây dựng 08 tuyến đường sắt đô thị, chiều dài 305 km; nghiên cứu xây dựng các tuyến kết nối với các đô thị vệ tinh; quy hoạch một số tuyến tàu điện một ray nhằm hỗ trợ hệ thống đường sắt đô thị. Tại Thành phố Hồ Chí Minh⁽⁵⁾ sẽ xây dựng 08 tuyến xuyên tâm và vành đai nối các trung tâm chính của thành phố, chiều dài khoảng 173 km, 03 tuyến đường sắt một ray. 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 tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

(Chi tiết các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh tại Phụ lục 2 kèm theo)

⁴ 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

⁵ 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.

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

1. Về xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật

Luật Đường sắt được ban hành lần đầu tiên vào năm 2005. Căn cứ 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 các văn bản quy phạm pháp luật để điều chỉnh các hoạt động trong lĩnh vực đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt, tạo khung pháp lý phục vụ cho công tác quản lý nhà nước.

Tổng kết 10 năm thực hiện Luật Đường sắt năm 2005, Chính phủ đã chỉ đạo xây dựng, trình Quốc hội Khóa XIV và được thông qua Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 tại Kỳ họp thứ 3 năm 2017.

Căn cứ Luật Đường sắt 2017, Chính phủ đã ban hành 03 nghị định và chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải xây dựng, ban hành 26 Thông tư hướng dẫn đảm bảo có hiệu lực đồng thời với Luật Đường sắt nhằm tách riêng 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 kết cấu hạ tầng, kinh doanh vận tải đường sắt.

Năm 2021, để kịp thời tháo gỡ các khó khăn vướng mắc trong hoạt động giao thông vận tải nói chung và lĩnh vực đường sắt nói riêng, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, Chính phủ đang chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải rà soát toàn bộ các văn bản quy phạm pháp luật, trong đó có các chính sách pháp luật liên quan đến lĩnh vực đường sắt; rà soát hệ thống định mức kinh tế kỹ thuật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật... để hoàn thiện nhằm tăng cường công tác quản lý, khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có và huy động tối đa các nguồn lực đầu tư phát triển các tuyến đường sắt mới, đường sắt đô thị trên địa bàn các thành phố.

2. Về xây dựng chiến lược, quy hoạch

Nhằm phát triển đồng bộ về kết cấu hạ tầng, phương tiện, dịch vụ vận tải và công nghiệp đường sắt theo hướng 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 phương thức vận tải khác; tham gia vận tải công cộng tại các đô thị, thành phố lớn; kết nối quốc tế và để phù hợp với thực tiễn, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt điều chỉnh Chiến lược và Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt giai đoạn đến năm 2020, 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). 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 quyền⁶.

Triển khai thực hiện Luật Quy hoạch năm 2017, Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thành lập quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Hội đồng thẩm định thông qua vào tháng 7 năm 2021, Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thiện quy hoạch theo kết luận của Hội đồng và Thủ tướng Chính phủ đang xem xét phê duyệt (như đã báo cáo tại Mục I.2).

3. Về xây dựng, phê duyệt các đề án

Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2012 - 2015⁷ nhằm bảo đảm Tổng công ty 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.

Hiện nay, để phù hợp với thực tiễn, Thủ tướng Chính phủ đang tiếp tục xem xét, phê duyệt đề án cơ cấu lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025 theo đề nghị của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp. Đồng thời, để tăng cường công tác quản lý, khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, Thủ tướng Chính phủ cũng đang xem xét phê duyệt Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư.

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

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

Để 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 năm 2020.

Năm 2018, thực hiện Nghị định số 131/2018/NĐ-CP ngày 29 tháng 9 năm 2018 của Chính phủ, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã được điều chuyển về Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp. Sau khi Đề án “Cơ cấu lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn 2021-2025” được phê duyệt, Thủ tướng Chính phủ sẽ tiếp tục chỉ đạo Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam triển khai thực hiện.

⁶ Đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mối TP. Hà Nội (tại Quyết định số 1399/QĐ-BGTVT ngày 18/6/2012), Quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mối 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.

⁷ Tại Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 21/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ

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

Tại Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đã thành lập các doanh nghiệp nhà nước 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... để khai thác tối ưu loại hình giao thông công cộng mới này.

5. Về phát triển khoa học công nghệ, công nghiệp đường sắt

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 trong tiến trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá lĩnh vực 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:

Hiện nay, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã chế tạo phương tiện vận tải đường sắt đáp ứng nhiệm vụ sửa chữa, bảo dưỡng đầu máy, toa xe, trong đó đã áp dụng và triển khai một số công nghệ mới như:

- Đã làm chủ được công nghệ chế tạo khung bộ đầu máy; lắp ráp đầu máy diesel công suất 2.000 HP có tính năng kỹ thuật tiên tiến, tiết kiệm nhiên liệu. Từ năm 2002 đến nay đã chế tạo lắp ráp được 42 đầu máy với tỷ lệ nội địa hóa ở mức khoảng 10÷12% trên tổng giá thành đầu máy.

- 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 để 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 (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 chuyên toa xe khách tốc độ 120 km/h; hoàn thiện công nghệ lắp ráp, chế tạo thùng bộ 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 2002 đến nay đã đóng mới được 462 toa xe khách, 1.115 toa xe hàng.

b) Về công nghiệp phục vụ cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng, kinh doanh vận tải

- Sản xuất kết cấu thép: 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: 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.

- 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.

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 bước đầu xây dựng chính sách khuyến khích và thu hút các nhà chuyên môn làm việc trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt; chú trọng công tác xã hội hóa trong đào tạo nhằm bảo đảm nguồn nhân lực phục vụ nhu cầu phát triển đường sắt. Trên cơ sở đó, Bộ Giao thông vận tải đã 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. Hiện nay, đã 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 Giao thông vận tải Hà Nội, 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 (OSJD), 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 nước ngoài.

Đặc biệt, trong bối cảnh một số 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 651 người, bao gồm 201 người đào tạo tại Trung Quốc và 450 người đào tạo tại Việt Nam, các nhân sự này đã được cấp chứng đào tạo theo quy định. Tại Thành phố Hồ Chí Minh cũng đã và đang đào tạo 377 nhân sự phục vụ vận hành khai thác tuyến số 1, Bến Thành - Suối Tiên, dự kiến trong thời gian tới tiếp tục đào tạo 329 nhân sự.

7. 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.

Hiện nay, trong lĩnh vực đường sắt 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-co-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 OSJD.

Bên cạnh đó, 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 chuyên 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.

8. 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 sắt⁸; Đề án bảo đảm trật tự hành lang an toàn giao thông và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt⁹; đồng thời, thực hiện đầu tư 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, tiếp tục triển khai thực hiện 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. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang chủ trì, phối hợp với các địa phương nhằm thực hiện giảm, thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở, xây dựng đường gom, hàng rào theo lộ trình của Đề án 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 và 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 2019, 2020 và 08 tháng đầu năm 2021 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 trước¹⁰.

9. 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

⁸ 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.

⁹ Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ.

¹⁰ Năm 2020 (số liệu tính từ 16/12/2019 đến 15/12/2020): Số vụ tai nạn GTĐS 167 vụ, giảm 36%, trong đó: do khách quan 160 vụ, giảm 36,3%, do chủ quan 07 vụ, giảm 30%; số người chết 80 người, giảm 28,6%; số người bị thương 95 người, giảm 48,4%.

Tai nạn giao thông 8 tháng đầu năm 2021 (số liệu tính từ 16/12/2020 đến 12/8/2021 so với năm 2020): Số vụ tai nạn GTĐS 110 vụ, giảm 6,8%, trong đó: do khách quan 103 vụ, giảm 9,6%, do chủ quan 07 vụ, tăng 75%; số người chết 54 người, giảm 11,5%; số người bị thương 57 người, giảm 8,1%.

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.

Vừa qua, quá trình lập quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải lập báo cáo đánh giá môi trường chiến lược để thẩm định, phê duyệt theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường. Đồng thời, trong thời gian tới, khi lập các quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành, quá trình chuẩn bị, đầu tư các dự án trong lĩnh vực đường sắt, Thủ tướng Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải, chủ đầu tư thực hiện nghiêm yêu cầu về đánh giá tác động môi trường, bảo vệ môi trường theo quy định.

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

1. 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:

Giai đoạn 2016 - 2020, nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường sắt trong tổng thể nguồn vốn được bố trí qua Bộ Giao thông vận tải là 18.657/227.841 tỷ đồng (chiếm khoảng 8,19%); đồng thời, nguồn vốn sự nghiệp kinh tế hàng năm dành cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt là 13.267 tỷ đồng (đạt khoảng 40% so với nhu cầu).

Kế hoạch trung hạn giai đoạn 2021 - 2026, nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt là 15.924/336.475 tỷ đồng¹¹ kế hoạch vốn trung hạn (chiếm khoảng 4,73%).

Năm 2021, nguồn vốn đầu tư dành cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt được bố trí qua Bộ Giao thông vận tải là 4.121/42.996 tỷ đồng¹² (chiếm khoảng 9,6%). Nguồn vốn sự nghiệp kinh tế dành cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt là 2.821,9 tỷ đồng (đạt khoảng 40% so với nhu cầu).

- Nguồn vốn của doanh nghiệp (Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)

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 2016 - 2020 là 1.989,8 triệu đồng.

- Nguồn vốn thu hút từ xã hội hóa:

Theo số liệu báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, giai đoạn 2016 - 2020 đã

¹¹ Trong đó: Các dự án chuyển tiếp giai đoạn trước 11.662 tỷ đồng; các dự án khởi công mới (thực hiện dự án) 3.678 tỷ đồng; Các dự án khởi công mới (chuẩn bị đầu tư) 584 tỷ đồng.

¹² Trong đó: Vốn thực hiện đầu tư 3.390,584 tỷ đồng; Chuẩn bị đầu tư 15,477 tỷ đồng.

thu hút được 43,217 tỷ đồng để đầu tư vào bãi hàng tại các ga Yên Viên, Đông Anh, và 1.302 tỷ đồng để thực hiện dự án nâng tĩnh không cầu Bình Lợi 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 TP Hồ Chí Minh.

b) Đối với các dự án đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh

Nguồn lực đầu tư cho các dự án đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố đến năm 2021 là 56.132 tỷ đồng (trong đó: thành phố Hà Nội là 34.437 tỷ đồng để thực hiện đầu tư đối với 04 dự án (tuyến số 1: 2.103 tỷ đồng, tuyến số 2: 974 tỷ đồng, 2A: 15.749 tỷ đồng và tuyến số 3: 15.611 tỷ đồng) và thành phố Hồ Chí Minh là 21.695 tỷ đồng để chuẩn bị đầu tư và thực hiện đầu tư đối với 02 dự án (tuyến số 1: 20.556 tỷ đồng; tuyến số 2: 1.139 tỷ đồng).

2. Tình hình triển khai đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng 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, chuẩn bị đầu tư các tuyến đường mới trên các hàng lang trọng yếu, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, phát triển bền vững các loại hình giao thông vận tải (như tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, đường sắt Hà Nội - Lào Cai, Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Biên Hòa - Vũng Tàu, đường sắt nối cảng Lạch Huyện,...) và triển khai các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh. Cụ thể như sau:

a) Về công tác chuẩn bị đầu tư

Chính phủ đã chỉ đạo triển khai chuẩn bị đầu tư nhiều dự án lớn, có ý nghĩa quan trọng gồm:

- Chuẩn bị đầu tư Dự án đường sắt cao tốc Bắc - Nam (đã trình Quốc hội năm 2010, tuy nhiên tại thời điểm này do còn nhiều ý kiến băn khoăn về sự cần thiết đầu tư, khả năng huy động nguồn lực, tác động của dự án đến nợ công... nên Dự án chưa được Quốc hội thông qua. Năm 2019, sau khi cập nhật, hoàn thiện báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, Bộ Giao thông vận tải đã trình Thủ tướng Chính phủ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án (Tờ trình số 1281/TTr-BGTVT ngày 14/02/2019). Thủ tướng Chính phủ đã thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước để thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Hiện nay, Hội đồng thẩm định Nhà nước đang lựa chọn tư vấn thẩm tra phục vụ công tác thẩm định.

Năm 2021, tiếp tục triển khai chuẩn bị đầu tư 04 dự án¹³ cải tạo, nâng cấp các đoạn Hà Nội - Vinh, Vinh - Nha Trang, Nha Trang - Sài Gòn thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh và cải tạo các ga trên các tuyến đường sắt phía Bắc.

Tiếp tục chuẩn bị đầu tư các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và TP. 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 các dự án trên địa bàn các thành phố. Tại Hà Nội: Dự án tuyến số 2 (đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo); tuyến số 3 (đoạn Nhón - ga Hà Nội); tuyến số 5 (Văn Cao - Hòa Lạc); tuyến số 3 giai đoạn 2 (đoạn ga Hà Nội - Hoàng Mai); Tại thành phố Hồ Chí Minh: tuyến số 1 (Bến Thành - Suối Tiên), tuyến số 2 (Bến Thành - Tham Lương), tuyến số 5 giai đoạn 1 (Ngã Tư Bảy Hiền - cầu Sài Gòn); tuyến số 3A (đoạn Bến Thành - Tân Kiên).

b) Về công tác thực hiện đầu tư

- Đối với đường sắt quốc gia:

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

+ Các dự án sử dụng vốn vay ODA của các nhà tài trợ quốc tế: Đã hoàn thành 06 dự án¹⁴ với tổng mức đầu tư 10.641 tỷ đồng sử dụng vốn vay ODA của Trung Quốc, Pháp, Đức, Nhật Bản. Hiện nay, đang triển khai dự án cải tạo đường sắt khu vực đèo Khe Nét với tổng mức đầu tư 2.010 tỷ đồng sử dụng vốn vay của Hàn Quốc.

+ Các dự án sử dụng vốn trái phiếu Chính phủ: Đã hoàn thành 02 dự án¹⁵ với tổng mức đầu tư 3.170 tỷ đồng.

+ Các dự án sử dụng nguồn vốn Ngân sách nhà nước: Đã hoàn thành 06 dự

¹³ Các dự án: Cải tạo, nâng cấp đoạn Hà Nội - Vinh, tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh; Cải tạo, nâng cấp đoạn Vinh - Nha Trang, tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh; Cải tạo, nâng cấp đoạn Hà Nội - Nha Trang - Sài Gòn, tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh; Cải tạo, nâng cấp các ga trên các tuyến đường sắt phía Bắc.

¹⁴ 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 (cả 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, Dự án hiện đại hóa trung tâm điều hành vận tải OCC

¹⁵ 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.

án¹⁶ trong giai đoạn từ năm 2011 đến năm 2020 với tổng mức đầu tư 1.402 tỷ đồng. Hiện nay, Chính phủ đang chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải khẩn trương thực hiện đầu tư, sớm đưa 04 dự án cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh với tổng mức đầu tư 7.000 tỷ đồng từ nguồn dự phòng kế hoạch trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 vào khai thác sử dụng.

+ Dự án tuyến đường sắt mới Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - cảng Cái Lân đã được triển khai đầu tư, hoàn thành đưa vào khai thác đoạn 5,67 km đoạn Hạ Long - Cái Lân. Tuy nhiên, từ năm 2011 đến nay, dự án thuộc diện phải đình hoãn, giãn tiến độ theo Nghị quyết số 11-NQ/CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, đảm bảo an sinh xã hội.

- Về đường sắt đô thị:

Chính phủ đang quyết liệt chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện các thủ tục còn lại của dự án đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông (tổng mức đầu tư 18.001 tỷ đồng) để sớm bàn giao cho Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội đưa vào khai thác sử dụng. Đồng thời chỉ đạo Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội, Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án đường sắt đô thị trên địa bàn các thành phố nhằm sớm hình thành mạng lưới đường sắt đô thị theo quy hoạch, góp phần giảm ùn tắc giao thông đô thị (tại Hà Nội là tuyến đường sắt đô thị số 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo, tổng mức đầu tư 35.679 tỷ đồng; tuyến số 3, đoạn Nhổn - ga Hà Nội, tổng mức đầu tư 1.176 triệu Euro; tại Thành phố Hồ Chí Minh tuyến số 1, Bến Thành - Suối Tiên, tổng mức đầu tư 43.757 tỷ đồng; tuyến số 2, Bến Thành - Tham Lương, tổng mức đầu tư 47.890 tỷ đồng).

IV. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN

1. Về công tác xây dựng, hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường sắt:

Cơ bản hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về đường sắt, đặc biệt Luật Đường sắt năm 2017 được Quốc hội thông qua đã quy định một số cơ chế chính sách ưu đãi trong hoạt động đường sắt tạo hành lang pháp lý quan trọng trong quản lý đầu tư, khai thác, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

2. Về kết quả thực hiện Chiến lược, Quy hoạch:

Đến nay cơ bản các nội dung quy hoạch chưa đạt so với định hướng Chiến lược, Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam (Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10 tháng 5 năm 2015 và Quyết định số

¹⁶ Dự án đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn; Dự án di dời ga Phan Thiết; Dự án kên cố hóa Bình Định - Khánh Hòa theo lệnh khẩn cấp của Thủ tướng Chính phủ. Dự án kên cố hóa hạ tầng đường sắt đoạn từ Km 344+750 - 354+950 tuyến đường sắt Thống Nhất theo lệnh khẩn cấp; Gia cố khẩn cấp 02 đoạn sụt trượt thuộc tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai; Dự án cải tạo, nâng cấp cầu yêu còn lại trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh

1468/QĐ-TTg ngày 24 tháng 8 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ). Cụ thể như sau:

a) Các chỉ tiêu về kết cấu hạ tầng

- Đối với các tuyến đường sắt hiện có: Quy hoạch đề ra cải tạo, nâng cấp 07 tuyến (Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Kép - Chí Linh, Kép - Lưu Xá). Tuy nhiên, đến nay chỉ thực hiện cải tạo, nâng cấp các điểm xung yếu của 02/07 tuyến (Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh; Hà Nội - Lào Cai). Các nút thắt lớn về vận tải trên tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có chưa được cải tạo, nâng cấp (như khu vực đèo Hải Vân, đèo Khe Nét, khu gian Hoà Duyệt - Thanh Luyên,...).

- Đối với tuyến xây dựng mới:

+ Hoàn thành và đưa vào khai thác, sử dụng toàn tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân, dài 129 km; tuy nhiên đến nay, chỉ hoàn thành xây dựng mới đoạn Hạ Long - Cái Lân dài 5,67/41 km (đạt 14%), đoạn Yên Viên - Lim - Phả Lại - Hạ Long đang dở dang;

+ Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam: Quy hoạch đề ra đến năm 2020 nghiên cứu phương án xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao, đường đôi khổ 1.435 mm, 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, đặc biệt khu vực kết nối với Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh như các đoạn Hà Nội - Vinh và Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang. Hiện nay Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam chưa được trình Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư dự án (Hội đồng thẩm định nhà nước xem xét thẩm định);

+ Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt (tuyến vành đai phía Đông thuộc khu đầu mối Hà Nội; tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu; tuyến đường sắt nối cảng biển Hải Phòng - Lạch Huyện). Hiện nay các tuyến này mới chỉ dừng ở bước nghiên cứu, chưa được triển khai thực hiện đầu tư.

+ Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Đắk Nông - Chơn Thành, Dĩ An - Lộc Ninh để kết nối với đường sắt xuyên Á, Vũng Áng - Cha Lo (Mụ Giạ) để kết nối với đường sắt Lào tại Mụ Giạ. Hiện nay mới nghiên cứu đối với 04 tuyến, còn lại 02 tuyến (Hà Nội - Đồng Đăng, Đắk Nông - Chơn Thành) hiện chưa có nghiên cứu cụ thể.

b) Về kết nối của mạng lưới đường sắt:

- Kết nối liên tuyến giữa các tuyến đường sắt còn hạn chế do khác biệt về khổ đường (khổ 1.000mm, khổ 1.435mm, khổ lồng 1.000mm và 1.435mm).

- Kết nối cảng biển hạn chế, hiện nay còn 2 cảng biển có đường sắt kết nối trực tiếp (Cái Lân và Hải Phòng; nhiều đoạn đường sắt vào cảng biển trước đây đã bị dỡ bỏ), 2 cảng biển lớn nhất là Lạch Huyện (Hải Phòng) và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải chưa có đường sắt kết nối.

- Kết nối cảng thủy nội địa, cảng cạn (ICD): Hiện chỉ có 2 cảng thủy nội địa (Việt Trì, Ninh Bình) và 01 cảng cạn (ICD) tại Lào Cai có nhánh đường sắt kết nối.

- Kết nối quốc tế qua Trung Quốc tại 02 vị trí trên địa bàn các tỉnh Lào Cai và Lạng Sơn; tuy nhiên hiện nay điểm kết nối tại Lào Cai bị hạn chế do khác biệt về khổ đường. Chưa hình thành kết nối với Lào, Campuchia.

- Kết nối liên vùng: Chưa có đường sắt kết nối vùng Đồng bằng sông Cửu Long, Tây Nguyên.

c) Về các chỉ tiêu về vận tải, phương tiện vận tải:

- Về vận tải:

+ Đối với đường sắt quốc gia: Thị phần vận tải đường sắt không đạt mức 1,0% - 2,0% về hành khách và 1,0% - 3% về hàng hoá như quy hoạch đề ra do vận tải đường sắt phải cạnh tranh quyết liệt với hàng không và đường bộ về vận tải hành khách; với đường biển và đường bộ về vận tải hàng hóa mà trong đó một trong các nguyên nhân là chất lượng kết cấu hạ tầng và công nghệ vận tải cũ kỹ, lạc hậu, nhiều năm chưa được đầu tư đúng mức, khả năng kết nối giữa vận tải đường sắt với các phương thức vận tải khác còn nhiều bất cập.

+ Đối với đường sắt đô thị: Thị phần vận tải đường sắt đô thị chưa đáp ứng được khoảng 40% - 50% nhu cầu vận tải hành khách công cộng tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh như quy hoạch đề ra do hiện nay chưa có tuyến đường sắt đô thị nào được đưa vào khai thác, thị phần vận tải hành khách công cộng tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh hiện vẫn do loại hình xe buýt đảm nhận và chưa bảo đảm chỉ tiêu như quy hoạch đô thị đặt ra.

- Về phương tiện vận tải: Số lượng đầu máy, toa xe nhiều chủng loại, đa số có niên hạn sử dụng cao, ảnh hưởng lớn đến năng lực chuyên trở và chất lượng phục vụ khách hàng làm giảm sức cạnh tranh.

d) Về công nghiệp đường sắt: Các cơ sở công nghiệp, dây chuyền thiết bị công nghệ lạc hậu, manh mún. Cơ bản các phụ tùng vật tư, cấu kiện chuyên dùng với công nghệ cao vẫn phải nhập khẩu của nước ngoài nên khó tăng tỷ lệ nội địa hóa của các dự án đóng mới đầu máy, toa xe. Công nghiệp đường sắt mới chỉ đáp ứng cho đầu tư cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có, chưa đáp ứng được nhu cầu của các dự án đường sắt mới trong tương lai đặc biệt là đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao.

3. Về các tồn tại, hạn chế và nguyên nhân

a) Các tồn tại, hạn chế

- Một số văn bản quy phạm pháp luật còn bất cập, thiếu đồng bộ, chồng chéo giữa các ngành; hệ thống tiêu chuẩn, định mức,... cho cả đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị còn thiếu, lạc hậu. Công tác quy hoạch và thực hiện quy hoạch chưa đồng bộ, kết nối với các chuyên ngành khác chưa tốt.

- Chưa có tuyến đường sắt mới nào được hoàn thành. Chất lượng kết cấu hạ tầng các tuyến đường sắt hiện hữu lạc hậu, xuống cấp, năng lực thông qua của các tuyến thấp, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông; nhiều nút thắt về vận tải chưa được xử lý triệt để¹⁷. Đường sắt kết nối cảng biển lớn chưa được triển khai, kết nối quốc tế hạn chế; tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam chưa được thông qua chủ trương đầu tư. Nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng còn nhiều hạn chế; nguồn vốn cho công tác quản lý bảo trì chưa đáp ứng được nhu cầu.

- Việc chuẩn bị đầu tư, thực hiện các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đều chậm tiến độ và tăng tổng mức đầu tư.

- Thị phần vận tải có chiều hướng giảm sút theo từng năm¹⁸, cơ bản chưa khai thác hết năng lực của các tuyến hiện có¹⁹; vận tải liên vận quốc tế chưa ổn định và tương xứng với tiềm năng. Chưa xác định đúng lợi thế của phương thức vận tải đường sắt để tổ chức kinh doanh hiệu quả, phát sinh nhiều chi phí trong quá trình tác nghiệp; kết nối dịch vụ còn nhiều hạn chế, chưa kết nối với vận tải đường bộ để cung cấp dịch vụ “door to door” tạo thuận lợi cho việc trung chuyển cho hành khách, hàng hoá. Cơ sở hậu cần phục vụ vận tải đường sắt còn nhiều bất cập²⁰, đầu máy toa xe lạc hậu, thiếu thiết bị xếp dỡ làm tăng chi phí vận tải và logistics, giảm tính cạnh tranh. Quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng, kinh doanh vận tải chưa đổi mới và tiếp cận theo hướng thị trường. Chưa xử lý triệt để được tình trạng lấn chiếm hành lang an toàn đường sắt; còn xảy ra một số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng.

- Vai trò quản lý nhà nước và hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp chưa cao. Việc lựa chọn, kiện toàn mô hình tổ chức quản lý, khai thác đường sắt và tái cơ cấu tổ chức của doanh nghiệp còn chậm, chưa tinh gọn, gắn với thị trường. Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa thành hệ thống, còn tình trạng lấn chiếm và sử dụng chưa đúng mục đích đất dành cho đường sắt; một số địa phương chưa quan tâm dành quỹ đất phát triển đường sắt, muốn di dời các ga ra khỏi khu vực trung tâm để lấy quỹ đất phát triển đô thị.

- Công nghiệp đường sắt không phát triển, giảm cả về số lượng và quy mô,

¹⁷ Hàm Hải Vân, đèo Khe Nét, Khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyện trên tuyến đường sắt Bắc - Nam.

¹⁸ Từ năm 2010 đến năm 2019: Vận tải hành khách giảm từ 11,2 xuống còn 8,08 triệu lượt; giảm từ 4,377 xuống còn 3,185 tỷ HK.km; Vận tải hàng hóa giảm từ 7,800 xuống còn 5,129 triệu tấn, giảm từ 3,900 xuống còn 3,742 tỷ tấn.km.

¹⁹ Tuyến Hà Nội – Tp. Hồ Chí Minh đạt 18/22 đôi tàu/ngày đêm, tuyến Yên Viên – Lào Cai đạt 19/25 đôi tàu/ngày đêm, tuyến Gia Lâm – Hải Phòng đạt 13/25 đôi tàu/ngày đêm.

²⁰ Kho, bãi hàng thiếu, đường kết nối vào ga nhỏ hẹp, ...

năng lực hạn chế; chỉ đáp ứng nhu cầu bảo dưỡng, sửa chữa các phương tiện, sản xuất toa xe, lắp ráp đầu máy đường sắt khổ 1.000 mm; việc triển khai nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ mới còn hạn chế.

b) Nguyên nhân

Các tồn tại, hạn chế xuất phát từ các nguyên nhân chủ yếu sau:

- Nguyên nhân khách quan: (1) Xuất phát điểm về quy mô và chất lượng kết cấu hạ tầng thấp, lạc hậu; bị ảnh hưởng nặng nề bởi chiến tranh, bão lũ; (2) Quy hoạch không gian phát triển kinh tế rời rạc nên cả hàng hóa và hàng khách cần phải trung chuyển làm tăng chi phí, giảm tính cạnh tranh của đường sắt. (3) Đặc thù của đường sắt đòi hỏi quy mô đầu tư lớn, thời gian đầu tư dài, tích hợp đồng bộ nhiều chuyên ngành kỹ thuật (cơ khí, luyện kim, thông tin tín hiệu, công nghiệp phụ trợ...) dẫn tới khó khăn trong bố trí nguồn lực và thu hút nguồn lực ngoài ngân sách; với thời gian đầu tư dài, chi phí đầu tư bị ảnh hưởng rất lớn do thay đổi thể chế, chính sách, trượt giá; (4) Mục tiêu phát triển đặt ra đối với từng giai đoạn còn cao, vượt quá khả năng cân đối nguồn lực quốc gia và của ngành giao thông vận tải; (5) Nguồn lực đầu tư công hạn hẹp trong khi hạ tầng đường sắt cơ bản không thu hút được nguồn vốn ngoài ngân sách; (6) Đối với đường sắt đô thị, đây là các dự án đầu tiên triển khai nên các chủ thể đều không có kinh nghiệm, kiến thức hạn chế; các dự án nằm trong đô thị nên công tác giải phóng mặt bằng gặp rất nhiều khó khăn.

- Nguyên nhân chủ quan: (1) Tư duy, nhận thức về vai trò, vị trí và lợi ích của phương thức vận tải đường sắt chưa đầy đủ, chậm đổi mới cả ở một số cơ quan trung ương và địa phương dẫn đến bố trí nguồn lực đầu tư chưa đột phá, chỉ tập trung từ nguồn ngân sách trung ương, chưa nhận thức được lợi ích mang lại của lĩnh vực đường sắt đối với phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương để có chính sách huy động nguồn lực từ địa phương. (2) Quy định pháp luật liên quan đến đầu tư, quản lý khai thác, kinh doanh đường sắt chưa đồng bộ²¹. Chưa có cơ chế chính sách phù hợp, mang tính đột phá để huy động nguồn lực phù hợp với chuyên ngành có tính đặc thù cao như đường sắt (đặc biệt là đường sắt tốc độ cao). (3) Việc kiện toàn mô hình tổ chức quản lý, khai thác, kinh doanh vận tải đường sắt chưa quyết liệt, kịp thời²². Chỉ đạo thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hoá chưa triệt để. Nhận thức trong chỉ đạo, khắc phục kịp thời các tồn tại của doanh nghiệp còn chậm. (4) Đầu tư cho khoa học công nghệ, công nghiệp đường sắt chưa được quan tâm, coi trọng; chưa có đầu môi chủ trì định hướng phát triển công nghiệp đường sắt; (5) Công tác tuyên truyền vận động chưa tốt; giám sát thanh kiểm tra chưa thường xuyên, kịp thời. (6) Nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt ngày

²¹ Chưa đồng bộ giữa Luật Đường sắt với Luật Đất đai, Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp, Luật Thuế xuất nhập khẩu, Luật Quản lý tài sản công... về các ưu đãi trong hoạt động đường sắt nên khó khăn trong quá trình thực hiện.

²² Từ trước năm 2013 TCT ĐSVN là hệ độc lập trực thuộc Thủ tướng Chính phủ, từ năm 2013 - 9/2018 thuộc Bộ GTVT, từ tháng 10/2018 đến nay được điều chuyển về Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp.

càng mai một, tư duy chậm đổi mới, năng lực hạn chế đặc biệt về đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao; các doanh nghiệp chưa chủ động, thiếu linh hoạt trong việc tham gia đầu tư kinh doanh đường sắt, còn trông chờ ỷ lại; (7) Đối với việc phát triển đường sắt đô thị, còn có nguyên nhân các nghiên cứu ban đầu về dự án sơ sài, nhiều nội dung chưa được đề cập dẫn đến phải điều chỉnh, bổ sung; sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương chưa thực sự chặt chẽ.

V. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu lập quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Hội đồng thẩm định quy hoạch thông qua và hiện đang được Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định, định hướng, giải pháp phát triển giao thông vận tải đường sắt trong giai đoạn tới như sau:

1. Đến năm 2030

Tập trung nâng cấp để khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có (trong đó ưu tiên tuyến Bắc - Nam). Nghiên cứu, triển khai đầu tư 2 đoạn ưu tiên của tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; ưu tiên xây dựng một số tuyến đường sắt kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế đặc biệt khu vực Hải Phòng và Bà Rịa-Vũng Tàu; kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với Cần Thơ, kết nối cửa khẩu quốc tế chính với Trung Quốc, Lào và Campuchia phù hợp với các hiệp định vận tải quốc tế và đồng bộ với tiến độ đầu tư của các nước trong khu vực. Tiếp tục xây dựng và đưa vào khai thác một số tuyến đường sắt đô thị tại các thành phố lớn như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh để giảm ùn tắc giao thông, giảm ô nhiễm môi trường, hình thành loại hình giao thông văn minh, hiện đại.

2. Tầm nhìn đến năm 2050

Hoàn thành tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; tiếp tục đầu tư hoàn thành các tuyến đường sắt mới khu đầu mối Hà Nội, khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh, đường sắt kết nối các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế, kết nối các tỉnh Tây Nguyên, đường sắt ven biển, đường sắt xuyên Á. Cải tạo, nâng cấp, duy trì các tuyến đường sắt hiện hữu đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách địa phương và hàng hóa. Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị tại các thành phố lớn khác.

3. Các giải pháp chủ đạo để thực hiện

- Rà soát hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật; các cơ chế, chính sách ưu đãi cho hoạt động đường sắt... để bảo đảm đồng bộ, tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho hoạt động đường sắt.

- Tăng cường huy động các nguồn lực đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt quốc

gia, đường sắt đô thị; trong đó lấy nguồn vốn đầu tư công là chủ đạo; huy động nguồn lực của các địa phương tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt (nguồn ngân sách địa phương cho công tác giải phóng mặt bằng thông khai thác quỹ đất tại khu vực nhà ga có lợi thế thương mại); tăng cường huy động từ nguồn trái phiếu Chính phủ, vay ODA.

- Đẩy mạnh xã hội hóa trong kinh doanh đường sắt, dịch vụ hỗ trợ vận tải; thu hút đầu tư phương tiện, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải (ke ga, kho, bãi hàng, phương tiện xếp dỡ...).

- Kiện toàn mô hình tổ chức, quản lý khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; tiếp tục tăng cường năng lực, nâng cao vai trò của cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt.

- Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong đầu tư, quản lý, vận hành khai thác.

- Tăng cường đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao về quản lý, xây dựng, vận hành đường sắt. Hợp tác đào tạo, thu hút chuyên gia về đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị; từng bước làm chủ các công nghệ cốt lõi,... Mở rộng hợp tác quốc tế, đặc biệt là với những nước có đường sắt phát triển để tiếp thu khoa học công nghệ và kinh nghiệm phát triển.

- Phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp phụ trợ gắn với nghiên cứu, chuyển giao công nghệ tiên tiến, đặc biệt là đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị.

VI. KIẾN NGHỊ

Như đã báo cáo ở trên, với đặc thù phát triển đường sắt đòi hỏi nguồn lực đầu tư lớn, dài hạn, lợi thế thương mại so với đầu tư các lĩnh vực khác thấp nên nguồn lực đầu tư chủ đạo từ đầu tư công. Vì vậy, Chính phủ kiến nghị Quốc hội xem xét ưu tiên bố trí nguồn lực đầu tư phát triển lĩnh vực đường sắt trong từng giai đoạn của kế hoạch trung hạn. Đặc biệt, ưu tiên dành nguồn lực đầu tư riêng cho dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam (có thể sử dụng dự địa trần nợ công còn lại để có hình thức vay phù hợp, bảo đảm không tác động đến việc phân bổ ngân sách cho các địa phương, vùng miền); đồng thời, huy động nguồn lực của các địa phương có dự án đi qua để tham gia đầu tư dự án.

Hiện tại, Chính phủ đang chỉ đạo rà soát các vướng mắc, bất cập trong các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh để đề xuất sửa đổi, bổ sung (trong đó có một số luật liên quan đến hoạt động của lĩnh vực đường sắt như: Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư, Luật Đường sắt,...). Vì vậy, trên cơ sở các nội dung rà soát và đề xuất của Chính phủ trong thời gian tới, đề nghị Quốc hội xem xét, ưu tiên sớm đưa vào chương trình xây dựng luật, pháp lệnh của Quốc hội.

Trên đây là Báo cáo của Chính phủ về tình hình 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, 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
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

(Đã ký)

Nguyễn Văn Thê