

THÔNG BÁO

**Ý kiến của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng
về tổng quan đường sắt Việt Nam và việc nghiên cứu
phương án xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam**

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; căn cứ điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10 tháng 02 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ) và điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24 tháng 8 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ); thực hiện Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc tại cuộc họp Thường trực Chính phủ về các báo cáo tình hình kinh tế - xã hội, dự toán ngân sách nhà nước năm 2016, 2017; kế hoạch tài chính - ngân sách nhà nước, đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 và việc triển khai đầu tư một số dự án giao thông quan trọng (văn bản số 297/TB-VPCP ngày 16 tháng 9 năm 2016 của Văn phòng Chính phủ); trên cơ sở báo cáo của Bộ Giao thông vận tải và ý kiến của đại diện lãnh đạo các Bộ: Xây dựng, Khoa học và Công nghệ, Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính tại cuộc họp ngày 07 tháng 9 năm 2016 về tổng quan đường sắt Việt Nam và việc nghiên cứu phương án xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng có ý kiến như sau:

I. ĐÁNH GIÁ CHUNG

Đường sắt Việt Nam có lịch sử phát triển 135 năm. Đến nay, mạng đường sắt quốc gia có tổng chiều dài 3.134km trong đó 2.531km chính tuyến, 612km đường nhánh và đường ga. Đường sắt Việt Nam đã đóng góp hết sức quan trọng vào phát triển kinh tế - xã hội nói chung và tích cực tham gia vào vận tải toàn ngành giao thông nói riêng. Tuy nhiên, do đã xây dựng từ lâu lại không được nâng cấp, mở rộng theo đúng yêu cầu phát triển, nên đường sắt

Việt Nam hiện vẫn hoàn toàn là đường đơn, khổ đường hẹp 1.000mm và ngày càng xuống cấp. Tiêu chuẩn kỹ thuật kết cấu hạ tầng đường sắt thấp, lạc hậu, hạn chế cả về bình diện trắc dọc, kết cấu tầng trên dẫn đến năng lực thông qua và năng lực chuyên chở rất hạn chế, tính cạnh tranh không cao. Hành lang an toàn giao thông đường sắt bị lấn chiếm nghiêm trọng; đường sắt giao cắt bằng với đường bộ và đường dân sinh có mật độ cao là những nguyên nhân chủ yếu hạn chế tốc độ chạy tàu, đe dọa an toàn giao thông đường sắt.

Do điều kiện địa hình nước ta có bề ngang hẹp, trải dài với hai trung tâm kinh tế lớn là Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh tập trung ở hai đầu đất nước, nên việc phát triển giao thông kết nối hai khu vực này và nối liền các thành phố, các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu du lịch dọc tuyến là rất cần thiết. Để đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa ngày càng cao, giải quyết tình trạng quá tải của đường bộ và hàng không, việc tiếp tục cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có phục vụ vận tải hàng hóa, vận tải hành khách nội vùng, bảo đảm khai thác hiệu quả hơn, an toàn hơn thì việc nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam phục vụ vận tải hành khách với chất lượng cao nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế là nhiệm vụ hết sức quan trọng.

Năm 2010, Chính phủ đã trình Quốc hội xem xét, phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đường sắt cao tốc Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh; nhưng chưa được Quốc hội thông qua. Tuy nhiên, việc yêu cầu hiện đại hóa đường sắt Việt Nam luôn được đặt ra, đặc biệt đối với tuyến đường sắt trên trục Bắc - Nam. Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI đã nêu rõ "Về đường sắt, ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa hệ thống tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có. Nghiên cứu các phương án khả thi đường sắt tốc độ cao để có kế hoạch đầu tư xây dựng phù hợp..." và trong điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050, điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, yêu cầu: đến năm 2020, nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao, đường đôi, khổ 1.435mm, 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, đặc biệt khu vực kết nối với Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh như các đoạn Hà Nội - Vinh, Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang; giai đoạn 2020 - 2030, triển khai xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, ưu tiên xây dựng trước những đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn theo khả năng huy động vốn; đến năm 2050, phấn đấu hoàn thành toàn tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

II. CÁC GIẢI PHÁP VÀ NHIỆM VỤ CẦN THỰC HIỆN THỜI GIAN TỚI

Xuất phát từ đặc thù của Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam (Dự án) cần quy trình, thủ tục đầu tư kéo dài, nhu cầu vốn rất lớn, khả năng thu hồi vốn hết sức khó khăn; đặc biệt là việc đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt phải do Nhà nước đầu tư sẽ gây áp lực đối với trần nợ công; đồng thời, với công nghệ hiện đại, chất lượng nhân lực cao, khối lượng bồi thường, giải phóng mặt bằng lớn, từ đó yêu cầu Dự án phải được nghiên cứu thận trọng, kỹ lưỡng, khoa học và đồng bộ toàn tuyến, có tính toán phân kỳ đầu tư phù hợp; đồng thời xác định định hướng xây dựng, ban hành cơ chế, chính sách huy động vốn, chương trình nội địa hóa phát triển công nghiệp đường sắt Việt Nam, có kế hoạch đào tạo phát triển nguồn nhân lực phục vụ đường sắt tốc độ cao, làm cơ sở báo cáo Bộ Chính trị, Ban chấp hành Trung ương và Quốc hội quyết định.

Từ những yêu cầu trên, để thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, triển khai có hiệu quả Chiến lược, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 297/TB-VPCP ngày 16 tháng 9 năm 2016 của Văn phòng Chính phủ, yêu cầu các Bộ, cơ quan, đơn vị liên quan khẩn trương thực hiện các nhiệm vụ sau đây:

1. Bộ Giao thông vận tải:

- Khẩn trương nghiên cứu bổ sung quy định về cấp kỹ thuật đường sắt tốc độ cao vào Tiêu chuẩn ngành và Tiêu chuẩn quốc gia về cấp kỹ thuật đường sắt.

- Sớm cập nhật các nghiên cứu; tổ chức nghiên cứu; tổ chức hội thảo, truyền thông và hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án; trình Hội đồng thẩm định Nhà nước, Thủ tướng Chính phủ, Chính phủ thông qua năm 2017 để xem xét, trình Bộ Chính trị, Ban Chấp hành Trung ương cho ý kiến và trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư vào năm 2018.

Khi được Quốc hội thông qua, cần chuẩn bị kỹ về thiết kế kỹ thuật và nguồn vốn để năm 2022 - 2030 thực hiện xong các dự án ưu tiên đoạn Hà Nội - Vinh và Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang.

- Làm việc với Bộ Kế hoạch và Đầu tư để bố trí vốn ngân sách cho công tác chuẩn bị đầu tư Dự án. Đồng thời, chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên

quan đề xuất với JICA tiếp tục hỗ trợ hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.

- Lựa chọn tư vấn nước ngoài thẩm tra Dự án trước khi trình Thủ tướng Chính phủ và Hội đồng thẩm định Nhà nước.

2. Các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Công Thương, Khoa học và Công nghệ, Giáo dục và Đào tạo chủ động nghiên cứu xây dựng: cơ chế, chính sách huy động vốn; các đề án về phát triển các lĩnh vực liên quan, bao gồm cả đào tạo nguồn nhân lực... phục vụ phát triển đường sắt tốc độ cao theo Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10 tháng 02 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ).

Văn phòng Chính phủ thông báo để Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan biết, thực hiện./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng, các PTTgCP;
- Các Bộ: GTVT, KHĐT, TC, XD, KHCN, CT, GDĐT;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT, các Vụ: KTTH, QHQT, TH;
- Lưu: VT, KTN (3). y 32

**KT. BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM
PHÓ CHỦ NHIỆM**



Nguyễn Cao Lục