

Số 939 -CV/ĐU

Về Tuyên truyền Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị
về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt
Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

Kính gửi: Các đảng bộ, chi bộ trực thuộc

Thực hiện Hướng dẫn số 125-HD/BTGTU ngày 24 tháng 6 năm 2024 của Ban Tuyên giáo Thành ủy về tuyên truyền Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (sau đây viết tắt là Kết luận số 49-KL/TW) trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh; Đảng ủy Sở Giáo dục và Đào tạo hướng dẫn công tác tuyên truyền như sau:

I. MỤC ĐÍCH, YÊU CẦU

1. Tuyên truyền sâu rộng trong cán bộ, đảng viên và đội ngũ nhằm thống nhất nhận thức của cả hệ thống chính trị về vị trí, vai trò, tầm quan trọng, sự cần thiết của vận tải đường sắt; nhấn mạnh vai trò của đường sắt đô thị là hình thức giao thông công cộng phổ biến, là giải pháp căn cơ, lâu dài giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn, hệ thống đường sắt đô thị được hoạch định trên cơ sở tầm nhìn chiến lược, đảm bảo sự phát triển bền vững kinh tế - văn hóa - xã hội các đô thị nói riêng và cả nước nói chung; tăng cường sự lãnh đạo của các cấp ủy, tổ chức đảng, chính quyền trong đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, nhất là đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, tạo động lực quan trọng cho phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội của đất nước, phát huy lợi thế trên các hành lang kinh tế chiến lược, gắn với bảo đảm an ninh, quốc phòng và hội nhập quốc tế, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, thúc đẩy tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

2. Tuyên truyền, khẳng định việc triển khai thực hiện có hiệu quả Kết luận số 49-KL/TW đòi hỏi một quyết tâm chính trị mạnh mẽ, sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị từ thành phố đến các cấp cơ sở, sự ủng hộ to lớn và đồng hành của Thành phố Hà Nội, các bộ, ngành Trung ương.

3. Tuyên truyền nhấn mạnh vai trò, trách nhiệm các cấp ủy, tổ chức đảng, chính quyền, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức chính trị - xã hội trên địa bàn thành phố về vai trò, vị trí, lợi thế của phương thức giao thông vận tải đường sắt; tạo sự thống nhất, quyết tâm cao trong phát triển hạ tầng giao thông vận tải đường sắt; phải đổi mới tư duy lãnh đạo, chỉ đạo và tổ chức thực hiện, có sự đột phá và sáng tạo trong chính sách huy động nguồn lực, giải pháp tổ chức thi công và cơ chế tổ chức vận hành; nâng cao và phát huy vai trò, trách nhiệm cao nhất của người

đứng đầu; tăng cường kỷ cương, kỷ luật trong thực thi nhiệm vụ của cán bộ, công chức, viên chức trong hệ thống chính trị. Việc hoàn thiện hệ thống đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội của thành phố, góp phần xây dựng thành phố văn minh, hiện đại, xứng đáng với vai trò, vị trí đầu tàu kinh tế của cả nước, hướng đến sự phát triển tầm khu vực, nâng cao chất lượng đời sống của người dân.

II. NỘI DUNG TUYÊN TRUYỀN

1. Quan điểm của Kết luận số 49-KL/TW

- Thống nhất nhận thức của cả hệ thống chính trị về vị trí, vai trò, tầm quan trọng, sự cần thiết của vận tải đường sắt. Tăng cường sự lãnh đạo của các cấp ủy, tổ chức đảng, chính quyền trong đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, nhất là đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, tạo động lực quan trọng cho phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội của đất nước, phát huy lợi thế trên các hành lang kinh tế chiến lược, gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, thúc đẩy tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

- Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội của đất nước. Trong đó, xác định nguồn lực trong nước là cơ bản, lâu dài; ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo và quyết định; nguồn lực bên ngoài là quan trọng, tạo đột phá. Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam là trục “xương sống”, khai thác hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối hiệu quả với các tuyến đường sắt đô thị, các trung tâm kinh tế lớn, đầu mối vận tải trong nước (cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế) và liên vận quốc tế.

- Tập trung ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại phương tiện, vật tư, trang thiết bị cho đường sắt. Chủ động đẩy mạnh ứng dụng khoa học - công nghệ hiện đại trong xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo đảm an toàn giao thông, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên, hạn chế ô nhiễm môi trường, tiết kiệm năng lượng.

2. Mục tiêu của Kết luận số 49-KL/TW

2.1. Mục tiêu tổng quát

Phát triển giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững, đáp ứng mục tiêu đến năm 2045 nước ta là nước phát triển có thu nhập cao. Vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trên hành

lang kinh tế Bắc - Nam, các hành lang vận tải chính Đông - Tây và vận tải hành khách tại các đô thị lớn.

2.2. Mục tiêu cụ thể

- Đến năm 2025: Phân đầu hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; khởi công các đoạn ưu tiên trong giai đoạn 2026 - 2030 (Hà Nội - Vinh; Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang).

- Đến năm 2030: Tập trung cải tạo, nâng cấp, khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có. Tiếp tục triển khai đầu tư các tuyến đường sắt đô thị có nhu cầu vận tải lớn (Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh...); phân đầu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hòa - Vũng Tàu...), cửa khẩu quốc tế (Hà Nội - Lào Cai; Hà Nội - Lạng Sơn...), cảng hàng không quốc tế (Thủ Thiêm - Long Thành), đường sắt vành đai phía Đông khu đầu mối Hà Nội (Ngọc Hồi - Lạc Đạo - Bắc Hồng - Thạch Lỗi); đối với tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ đầu tư bằng phương thức đối tác công - tư (PPP) hoặc phương thức đầu tư khác phù hợp. Tiếp tục đầu tư hoàn thành tuyến Hà Nội - Hạ Long.

- Đến năm 2045: Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội (có tính kết nối với vùng Thủ đô) và Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035. Hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam trước năm 2045; tuyến đường sắt khu đầu mối Hà Nội, khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh; tuyến đường sắt kết nối với các đầu mối vận tải có lưu lượng lớn (cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế), các tỉnh Tây Nguyên; tuyến đường sắt ven biển, đường sắt xuyên Á.

3. Quan điểm - Mục tiêu của Nghị quyết số 24-NQ/TU

3.1. Quan điểm

- Thống nhất nhận thức về vai trò của đường sắt đô thị, là trục “xương sống” của hệ thống hạ tầng giao thông vận tải của thành phố. Phát triển hệ thống đường sắt đô thị là tất yếu khách quan, là một động lực quan trọng cho chiến lược phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội nhanh và bền vững của thành phố trong thời gian tới. Phát triển đường sắt đô thị gắn kết với phát triển đô thị, bảo vệ môi trường, thúc đẩy công nghiệp hóa, hiện đại hóa tạo động lực phát triển liên kết vùng Thành phố Hồ Chí Minh;

- Thống nhất nhận thức và hành động của cả hệ thống chính trị về vị trí, vai trò, tầm quan trọng, sự cần thiết phát triển đường sắt đô thị; trong việc huy động tối đa các nguồn lực phù hợp để tập trung đầu tư, sớm hoàn thành mạng lưới đường sắt đô thị hiện đại, đồng bộ, bền vững;

- Tăng cường sự lãnh đạo của các cấp ủy, tổ chức đảng, chính quyền và hoạt động kiểm tra, giám sát trong công tác phát triển giao thông đường sắt đô thị; bám sát định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 tại Kết luận số 49-KL/TW;

- Tập trung đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội của thành phố. Đẩy mạnh xã hội hóa, khuyến khích các doanh nghiệp trong nước tham gia phát triển ngành công nghiệp đường sắt, từng bước thu hẹp khoảng cách, tiến tới tự chủ về công nghệ sản xuất, chế tạo phương tiện, trang thiết bị và nguồn nhân lực phục vụ vận hành, bảo dưỡng đường sắt đô thị;

- Huy động tối đa mọi nguồn lực Nhà nước, đa dạng hóa phương thức đầu tư hệ thống đường sắt đô thị. Trong đó, Ngân sách Nhà nước giữ vai trò chủ đạo và quyết định để đầu tư toàn bộ hệ thống đường sắt đô thị giai đoạn đến năm 2035;

- Xây dựng và thực hiện đồng bộ các cơ chế, chính sách nhằm đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị của Thành phố Hồ Chí Minh.

3.2. Mục tiêu

3.2.1. Đến năm 2025

- Phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thành Quy hoạch Vùng Đông Nam Bộ; hoàn thành các Quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060, Quy hoạch sử dụng đất; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải để hoàn thành các quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành đường sắt (đối với các nội dung quy hoạch liên quan thuộc địa bàn thành phố) để cụ thể hóa Kết luận số 49-KL/TW và quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư của dự án Đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; hoàn thành công tác giải phóng mặt bằng, di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật trên địa bàn thành phố để trong giai đoạn 2026 - 2030 tổ chức khởi công đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang.

- Phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư các dự án đường sắt khác trên địa bàn thành phố đã được xác định lộ trình đầu tư giai đoạn 2021 - 2030 (gồm: đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành, đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh); hoàn thành công tác giải phóng mặt bằng, di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật trên địa bàn thành phố để đến năm 2030 ưu tiên khởi công xây dựng các tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành và Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ.

3.2.2. Đến năm 2030

Phấn đấu hoàn thành, đưa vào khai thác khoảng 50% tổng chiều dài mạng lưới đường sắt đô thị loại hình metro tại Thành phố Hồ Chí Minh theo quy hoạch.

3.2.3. Đến năm 2035

Phần đầu hoàn thành mạng lưới đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đã được quy hoạch (gồm các tuyến chính của hệ thống và một số tuyến đường sắt đô thị loại hình khác để phát huy hiệu quả cho hệ thống metro).

3.2.4 Đến năm 2045

- Chuyển đoạn tuyến hiện hữu từ ga Bình Triệu đến ga Sài Gòn (ga Hòa Hưng) của đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh hiện nay thành đường sắt đô thị.

- Hoàn thành các đường sắt đô thị kết nối nội vùng, gồm: nối dài các tuyến metro số 1, số 3a, số 3b kết nối với các tuyến đường sắt đô thị thuộc các thành phố Biên Hòa (Đồng Nai), Tân An (Long An), Thủ Dầu Một (Bình Dương).

- Triển khai thực hiện và hoàn thành tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh Lộc Ninh để kết nối vào mạng đường sắt Xuyên Á.

4. Sự cần thiết đầu tư đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh

Việc khẩn trương đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh là cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay nhằm:

Một là, hiện thực hóa các chủ trương, chính sách của Đảng, Nghị quyết, kết luận của Bộ Chính trị và các quy hoạch liên quan đến hệ thống đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh;

Hai là, phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của vùng Đông Nam Bộ và quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh;

Ba là, tăng cường năng lực cơ sở hạ tầng giao thông thành phố, thúc đẩy phát triển hệ thống giao thông công cộng đáp ứng nhu cầu giao thông ngày càng tăng trên địa bàn Thành phố;

Bốn là, phát triển đô thị hiện đại, lấy định hướng phát triển giao thông công cộng (mô hình TOD) làm cơ sở quy hoạch đô thị;

Năm là, tạo động lực mới trong phát triển kinh tế xã hội của thành phố, tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế;

Sáu là, phát triển loại hình giao thông hiện đại, thân thiện với môi trường, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông.

II. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Ban Tuyên giáo Đảng ủy

- Hướng dẫn các đảng bộ, chi bộ quán triệt, tuyên truyền các nội dung chính của Kết luận số 49-KL/TW và Nghị quyết số 24-NQ/TU về thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển

giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.

- Nắm bắt tình hình tư tưởng, dư luận xã hội, tâm tư, nguyện vọng của cán bộ, đảng viên và người lao động; đấu tranh các thông tin sai trái, thù địch, xuyên tạc liên quan đến việc triển khai Kết luận số 49-KL/TW và Nghị quyết số 24-NQ/TU về thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh; tham mưu Ban Thường vụ Đảng ủy các biện pháp xử lý nếu có.

2. Các đảng bộ, chi bộ trực thuộc

- Tổ chức quán triệt, tuyên truyền trong cán bộ, đảng viên và đội ngũ về Kết luận số 49-KL/TW và Nghị quyết số 24-NQ/TU; tùy điều kiện cụ thể tổ chức các hình thức tuyên truyền thích hợp như: Tổ chức sinh hoạt trong chi bộ, hội nghị báo cáo viên, bản tin sinh hoạt chi bộ... tạo được sức lan tỏa sâu, rộng.

- Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, vận động cán bộ, đảng viên và đội ngũ đồng thuận cao, tích cực ủng hộ khi triển khai chương trình, dự án liên quan..

Trên đây là hướng dẫn tuyên truyền về Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh, đề nghị các đơn vị triển khai thực hiện.

Nơi nhận:

- Như kính gửi,
- Lưu Văn phòng Đảng ủy.

**T/M BAN THƯỜNG VỤ
PHÓ BÍ THƯ THƯỜNG TRỰC**



Nguyễn Huỳnh Long