

BAN CHẤP HÀNH TRUNG ƯƠNG

ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

\*  
Số 49-KL/TW

Hà Nội, ngày 28 tháng 02 năm 2023

**KẾT LUẬN**  
**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**

-----

Tại phiên họp ngày 08/02/2023, sau khi nghe Ban cán sự đảng Bộ Giao thông vận tải báo cáo Đề án tổng kết việc thực hiện Kết luận số 27-KL/TW, ngày 17/9/2008 của Bộ Chính trị khoá X về Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050 và ý kiến của các cơ quan liên quan, Bộ Chính trị đã kết luận:

**I- ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH**

Sau gần 15 năm thực hiện Kết luận số 27-KL/TW của Bộ Chính trị khoá X, nhận thức về vị trí, vai trò của giao thông vận tải đường sắt được nâng lên; đạt một số kết quả nhất định. Đã phê duyệt các chiến lược, quy hoạch; hình thành hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tạo khung pháp lý quan trọng cho công tác quản lý, đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt; tốc độ chạy tàu và an toàn đường sắt được cải thiện; công tác quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt từng bước được nâng cao; mô hình quản lý, khai thác đường sắt đô thị bước đầu được hình thành tại thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

Tuy nhiên, tổ chức thực hiện Kết luận còn nhiều yếu kém: Cơ bản không đạt các mục tiêu đã đề ra; phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị chưa được quan tâm đúng mức; hạ tầng đường sắt quốc gia lạc hậu, xuống cấp; nguồn lực đầu tư cho phát triển đường sắt chưa đáp ứng yêu cầu. Thị phần, sản lượng vận tải đường sắt ngày càng giảm sút nghiêm trọng. Quy hoạch liên quan đến phát triển đường sắt thiếu tính kết nối, đồng bộ. Cơ chế chính sách ưu đãi phát triển đường sắt không triển khai được. Tiến độ thực hiện đầu tư các dự án đường sắt đô thị chậm, bị đội vốn, tổng mức đầu tư tăng cao. Công nghiệp đường sắt chậm phát triển, chưa có định hướng dài hạn; ứng dụng khoa học - công nghệ hạn chế; hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức còn thiếu, mô hình quản lý, hoạt động, vận hành chưa ổn định. Quản lý khai

thác, kinh doanh vận tải đường sắt chậm đổi mới; việc thực hiện cơ cấu lại, cổ phần hoá doanh nghiệp trong ngành Đường sắt chưa quyết liệt, hiệu quả.

Nguyên nhân của những hạn chế, bất cập nêu trên chủ yếu là do: Nhận thức về vị trí, vai trò, tầm quan trọng của phương thức vận tải đường sắt chưa đầy đủ; chưa thực sự quyết tâm, quyết liệt trong tổ chức thực hiện; chưa ưu tiên bố trí ngân sách nhà nước cho phát triển đường sắt, huy động nguồn lực ngoài ngân sách rất hạn chế. Quy định pháp luật về giao thông vận tải đường sắt chậm đổi mới, chưa đồng bộ, thiếu cơ chế, chính sách đột phá. Chưa quan tâm đúng mức đến đào tạo, phát triển nguồn nhân lực và nghiên cứu khoa học công nghệ, công nghiệp đường sắt. Thiếu sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương trong triển khai chiến lược, quy hoạch, dự án; công tác giải phóng mặt bằng kéo dài, đặc biệt là đối với đường sắt đô thị; thiếu cơ chế kiểm tra, giám sát, xử lý trách nhiệm của các bộ, ngành, địa phương trong tổ chức thực hiện.

## II- QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

### 1. Quan điểm

- 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 uỷ, 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 - 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 hoá, hiện đại hoá 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 - 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

### 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*: Phấn đấu 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...); phấn đấu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hoà - 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.

### III- NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU

1. Đổi mới tư duy trong lãnh đạo, chỉ đạo, đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục nâng cao nhận thức của các cấp uỷ, tổ chức đảng, chính quyền, doanh nghiệp và người dân 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 giao thông vận tải đường sắt. Cụ thể hoá các quan điểm, mục tiêu, nhiệm vụ, giải pháp phát triển đường sắt đồng bộ với phát triển ngành giao thông vận tải. Hoàn thiện các cấp độ quy hoạch giao thông vận tải đường sắt trong tổng thể Quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng để định hướng bố trí nguồn lực trong quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

2. Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt. Ban hành cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt. Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị. Hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức chuyên ngành đường sắt.

3. Ưu tiên bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hằng năm, khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất, nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển giao thông vận tải đường sắt; đa dạng hoá nguồn vốn, các hình thức, phương thức đầu tư các dự án đường sắt, đẩy mạnh đầu tư theo phương thức đối tác công - tư (hợp đồng BT, BOT, BTO, TOD...). Nghiên cứu xây dựng và ban hành chính sách về nhượng quyền khai thác một phần kết cấu hạ tầng đường sắt để thu hồi vốn các công trình được đầu tư từ vốn vay, kể cả vốn ODA và vốn trái phiếu chính phủ. Chú trọng công tác quy hoạch các khu đô thị, khu công nghiệp gắn kết với các tuyến, khu ga đường sắt để tạo ra không gian phát triển mới, nâng cao năng lực cạnh tranh, phát huy hiệu quả trong huy động vốn, khai thác, vận tải đường sắt. Củng cố, nâng cao năng lực doanh nghiệp vận tải đường sắt, gắn với đẩy mạnh xã hội hoá, cổ phần hoá, thoái vốn trong kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt; thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phương tiện, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải đường sắt.

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

về đường sắt; tách bạch giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải, tạo môi trường kinh doanh lành mạnh, minh bạch, bình đẳng. Tăng cường sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương trong công tác đầu tư, phát triển công nghiệp, phát triển nguồn nhân lực, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt.

5. Ban hành và triển khai thực hiện chính sách ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt và công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt. Đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học - công nghệ; tăng cường, đa dạng hoá liên kết, hợp tác quốc tế chuyển giao công nghệ trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là công nghệ đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao.

6. Nghiên cứu, phân tích, đánh giá kỹ lưỡng, chặt chẽ, toàn diện, kết hợp tham khảo kinh nghiệm quốc tế để lựa chọn phương án đầu tư, công nghệ, kỹ thuật, vốn... xây dựng tuyến đường sắt quốc gia tốc độ cao, đường sắt đô thị hiện đại, đồng bộ, khả thi, hiệu quả, có tầm nhìn chiến lược dài hạn, phát huy được các lợi thế, tiềm năng của đất nước, phù hợp với xu hướng phát triển của thế giới.

#### IV- TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Các tỉnh uỷ, thành uỷ, các ban đảng, ban cán sự đảng, đảng đoàn, đảng uỷ trực thuộc Trung ương căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn để quán triệt, triển khai thực hiện Kết luận này; tập trung lãnh đạo, chỉ đạo xây dựng kế hoạch, các chương trình, dự án... về phát triển giao thông vận tải đường sắt. Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát và xử lý nghiêm các vi phạm trong quá trình tổ chức thực hiện, tạo sự chuyển biến thực sự về phát triển giao thông vận tải đường sắt.

2. Đảng đoàn Quốc hội lãnh đạo, chỉ đạo nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện chính sách, pháp luật phù hợp theo Kết luận này; tăng cường giám sát việc xây dựng và tổ chức thực hiện quy hoạch, các chính sách phát triển đường sắt; lãnh đạo xem xét, quyết định bố trí nguồn lực, ban hành nghị quyết thí điểm về cơ chế, chính sách phù hợp với định hướng của Kết luận và thực tiễn, yêu cầu phát triển.

3. Ban cán sự đảng Chính phủ lãnh đạo, chỉ đạo xây dựng và triển khai thực hiện quy hoạch phát triển mạng lưới đường sắt, các dự án trọng điểm lĩnh vực đường sắt; đề xuất xây dựng các chính sách phù hợp, ưu tiên bố trí

nguồn lực thực hiện các nội dung đã nêu trong Kết luận; chỉ đạo rà soát, bổ sung, hoàn thiện các văn bản thuộc thẩm quyền có liên quan đến phát triển giao thông vận tải đường sắt.

4. Ban cán sự đảng Bộ Giao thông vận tải tập trung nghiên cứu, đẩy nhanh tiến độ hoàn thiện Đề án chủ trương đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam trình Bộ Chính trị xem xét, quyết định (theo Chương trình làm việc của Bộ Chính trị, Ban Bí thư năm 2023).

5. Ban Tuyên giáo Trung ương chủ trì, phối hợp với Ban cán sự đảng Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo các cơ quan báo chí ở Trung ương và địa phương đẩy mạnh công tác tuyên truyền, chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về sự cần thiết đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt, nhất là đường sắt tốc độ cao.

6. Ban Kinh tế Trung ương chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan thường xuyên đôn đốc, kiểm tra, giám sát, định kỳ sơ kết, tổng kết, báo cáo Bộ Chính trị, Ban Bí thư việc thực hiện Kết luận này.

Nơi nhận:

- Bộ Chính trị, Ban Bí thư (để báo cáo),
- Các tỉnh uỷ, thành uỷ,
- Các ban đảng, ban cán sự đảng, đảng đoàn, đảng uỷ trực thuộc Trung ương,
- Ban Bí thư Trung ương Đoàn Thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh,
- Các đảng uỷ đơn vị sự nghiệp Trung ương,
- Các đồng chí Ủy viên Ban Chấp hành Trung ương Đảng,
- Lưu Văn phòng Trung ương Đảng.



**T/M: BỘ CHÍNH TRỊ**

**Võ Văn Thương**