

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam
đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050**

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

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 và tầm nhìn đến năm 2050;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải tại tờ trình số 7731/TTr-BGTVT ngày 22 tháng 10 năm 2008,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050 với các nội dung chính sau đây:

1. Quan điểm phát triển

a) Chiến lược phát triển đường sắt phải phù hợp với chiến lược tổng thể phát triển giao thông vận tải và chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước từ nay đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050;

b) Giao thông vận tải đường sắt là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội cần được ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước;

c) Phát triển giao thông vận tải đường sắt đi thẳng vào hiện đại, nhanh, bền vững, gắn kết chặt chẽ với các phương thức giao thông vận tải khác; phát huy lợi thế, phục vụ hiệu quả cao nhất cho sự phát triển của đất nước;

d) Gắn kết giữa phát triển đường sắt với bảo đảm an ninh, quốc phòng, bảo vệ môi trường, bảo đảm trật tự an toàn xã hội và góp phần giảm thiểu ùn tắc, tai nạn giao thông và sự phát triển của các vùng xa, vùng sâu, vùng khó khăn;

đ) Nhà nước tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, khởi công đầu tư xây dựng mới, nâng cấp một số tuyến đường sắt trọng yếu như tuyến cao tốc Bắc - Nam, tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và Hà Nội - Đồng Đăng thuộc chương trình hai hành lang một vành đai kinh tế Việt - Trung, đồng thời coi trọng công tác bảo trì kết cấu hạ tầng hiện có, đảm bảo khai thác hiệu quả, thông suốt, trật tự, an toàn;

e) Nhanh chóng phát triển giao thông vận tải bánh sắt tại các đô thị, đường sắt nội - ngoại ô, làm nòng cốt trong vận tải hành khách công cộng, trước mắt tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh;

g) Khuyến khích các thành phần kinh tế và huy động tối đa mọi nguồn lực tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, phương tiện vận tải và kinh doanh vận tải đường sắt theo quy hoạch và sự quản lý thống nhất của Nhà nước, trong đó doanh nghiệp nhà nước quản lý khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải ở các tuyến đường sắt chính, quan trọng của đất nước;

h) Đẩy mạnh phát triển khoa học công nghệ chuyên ngành, nguồn nhân lực và tăng cường hợp tác quốc tế để nhanh chóng công nghiệp hóa, hiện đại hóa đường sắt;

i) Xây dựng công nghiệp chuyên ngành đường sắt đủ mạnh để chế tạo đầu máy, toa xe, phụ tùng phụ kiện và các thiết bị khác phục vụ tốt nhu cầu trong nước và tiến tới xuất khẩu;

k) Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt, đảm bảo hành lang an toàn giao thông đường sắt theo đúng quy định của Luật Đường sắt.

2. Chiến lược phát triển

a) Mục tiêu tổng quát

Nhà nước tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng quốc gia đồng thời khuyến khích các thành phần kinh tế, các tổ chức cá nhân tham gia đầu tư. Phát triển mô hình quản lý kinh doanh đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả.

- Đến năm 2020: xây dựng đường sắt Việt Nam chính quy hiện đại, phát triển bền vững, an toàn và bảo vệ môi trường. Hoàn thành và đưa vào khai thác một số đoạn đường sắt cao tốc trên trục Bắc - Nam, đường sắt cận cao tốc trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và Hà Nội - Đồng Đăng. Hệ thống đường sắt hiện tại được nâng cấp, khôi phục theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật. Kết nối được với đường sắt các nước trong khu vực, các khu công nghiệp, cảng biển và khu mỏ lớn... Tại các thành phố lớn phải xây dựng được một số tuyến đường sắt đô thị góp phần giảm thiểu ùn tắc, tai nạn giao thông. Các sản phẩm công nghiệp đường sắt có tỷ lệ nội địa cao. Các dịch vụ vận tải được mở rộng và đảm bảo chất lượng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: đáp ứng đầy đủ các tiêu chí về đường sắt của một nước công nghiệp phát triển, có mạng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị hiện đại đảm bảo kết nối các trung tâm chính trị, văn hóa du lịch, các vùng kinh tế trọng điểm, các khu công nghiệp lớn, các hải cảng lớn phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, an ninh, quốc phòng và thúc đẩy giao lưu văn hóa du lịch trong và ngoài nước với chất lượng và dịch vụ cao.

b) Các mục tiêu cụ thể

Đảm bảo sự cân đối, phù hợp với từng mốc thời gian; xác định thứ tự mục tiêu ưu tiên hợp lý để tập trung nguồn lực cho đầu tư phát triển. Trong đó, cần ưu tiên xây dựng hệ thống đường sắt đô thị ở các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai, đường sắt cao tốc Bắc - Nam.

- Giai đoạn đến năm 2020

+ Đáp ứng tối thiểu 13% nhu cầu về lượng luân chuyển hành khách và 14% nhu cầu về lượng luân chuyển hàng hóa. Trong đó, trên các hành lang chính như hành lang Bắc - Nam là 37% về hành khách, hành lang Đông - Tây là 40% về hành khách và hơn 45% về hàng hóa; đáp ứng được 20% nhu cầu về vận chuyển hành khách đô thị.

+ Ưu tiên thực hiện các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh để đưa vào khai thác; phần đầu hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và Hà Nội - Đồng Đăng (thuộc chương trình hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt - Trung); đầu tư xây dựng xong và đưa vào khai thác đường sắt cao tốc Bắc - Nam tốc độ 350 km/h, ưu tiên hoàn thành sớm đoạn Hà Nội - Huế hoặc Hà Nội - Đà Nẵng và thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang; hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân, đường sắt nối đến các cảng biển lớn, các khu công nghiệp, khu du lịch... Đồng thời cải tạo nâng cấp các tuyến đường sắt quốc gia hiện có vào đúng cấp kỹ thuật đạt tốc độ 120 km/h phục vụ vận tải liên tỉnh, vận tải hàng hóa và kết nối với đường sắt các nước ASEAN, nghiên cứu để phát triển mạng lưới đường sắt ở phía Tây của đất nước.

+ Mạng đường sắt Việt Nam phải đạt mật độ $15 \div 17 \text{ km}/1.000 \text{ km}^2$ và khoảng 50 - 70 km/1 triệu dân, đường đôi đạt tỷ lệ $35 \div 39\%$ và đường điện khí hóa đạt tỷ lệ $40 \div 44\%$ trong đó chủ yếu là tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam; đường sắt cận cao tốc trên hành lang Đông - Tây và các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh.

+ 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 đạt từ 50 - 60%; đổi mới công nghệ, mở rộng quy mô sản xuất để đóng mới khoảng 5.000 - 9.000 toa xe khách và 50.000 - 53.000 toa xe hàng với chất lượng cao, đáp ứng được nhu cầu trong nước cũng như xuất khẩu.

- Tầm nhìn đến năm 2050

+ Đáp ứng tối thiểu 20% nhu cầu về lượng luân chuyển hành khách và hàng hóa. Trong đó, trên các hành lang chính như hành lang Bắc - Nam là 40% về hành khách, hành lang Đông - Tây là 45% về hành khách và hơn 50% về hàng hóa; đáp ứng tối thiểu 25% nhu cầu về vận chuyển hành khách đô thị.

+ Hoàn thành đường sắt cao tốc Bắc - Nam với các đoạn tuyến nối Hà Nội - Lạng Sơn, thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau; hoàn thành xây dựng đường sắt Tây Nguyên, đường sắt xuyên Á, đường sắt ven biển đồng bằng Bắc Bộ; bên cạnh việc hoàn chỉnh mạng đường sắt đô thị tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh với các giải pháp công nghệ phù hợp như đi ngầm hoặc đi trên cao để giải quyết cơ bản tình trạng ùn tắc giao thông cần phải tập trung đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị (metro và đường sắt trên cao) tại các thành phố lớn khác.

+ Mạng đường sắt Việt Nam phải đạt mật độ $18 \div 21 \text{ km}/1.000 \text{ km}^2$ và khoảng 60 - 80 km/1 triệu dân, đường đôi đạt tỷ lệ trên 50% và đường điện khí hóa đạt tỷ lệ trên 50%.

+ Phát triển và hiện đại hóa các cơ sở công nghiệp chuyên ngành phần đầu đáp ứng 100% nhu cầu trong nước và hướng tới xuất khẩu.

c) Chính sách và giải pháp thực hiện

- Về tổ chức và thể chế

+ Tiếp tục hoàn chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt phù hợp với định hướng quy hoạch chung về giao thông vận tải và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của đất nước trong thời gian tới.

+ Nghiên cứu bổ sung, xây dựng, sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy trình, quy phạm, định mức đơn giá... để hoàn chỉnh hệ thống pháp luật liên quan bảo đảm cho sự phát triển giao thông vận tải đường sắt.

+ Xây dựng giá cước vận tải hợp lý phù hợp với cơ chế thị trường và điều kiện kinh tế xã hội của từng khu vực. Sử dụng chính sách thuế và chính sách tài chính vĩ mô để điều tiết hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

+ Phát triển Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam thành Tập đoàn Đường sắt Việt Nam đa ngành đa sở hữu hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con. Trong đó công ty mẹ là công ty Nhà nước có nhiệm vụ quản lý, bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt, tổ chức điều hành hệ thống giao thông vận tải đường sắt. Các công ty con là các doanh nghiệp hạch toán độc lập có mối quan hệ mật thiết với công ty mẹ về vốn, công nghệ và thương hiệu hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt và các lĩnh vực khác liên quan theo quy định của pháp luật.

+ Tăng cường công tác liên kết, phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương với Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam. Nâng cao trách nhiệm của chính quyền các cấp trong việc lãnh đạo, chỉ đạo việc thực hiện quy hoạch, giữ gìn quỹ đất cho phát triển đường sắt và bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt.

- Về huy động nguồn vốn

+ Chủ động bố trí vốn từ ngân sách nhà nước; có cơ chế đặc biệt để huy động vốn từ các thành phần kinh tế trong và ngoài nước như vốn ODA, vốn vay ưu đãi của Chính phủ các nước, phát hành trái phiếu Chính phủ... để đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị, các tuyến đường sắt huyết mạch trọng yếu như tuyến đường sắt Bắc - Nam (đặc biệt là đường sắt cao tốc), đường sắt thuộc chương trình hai hành lang một vành đai kinh tế Việt - Trung.

+ Xây dựng và ban hành cơ chế khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh vận tải đường sắt thu hút ít nhất 10% (năm 2020) và 20% (năm 2050) tổng vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế, các tổ chức cá nhân cho đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt dưới nhiều hình thức như: đối đất lấy hạ tầng, liên doanh, xây dựng - khai thác - chuyển giao (BOT), phát hành trái phiếu công trình... đối với các tuyến và các đoạn tuyến có lợi thế khai thác theo quy hoạch và quản lý của Nhà nước.

+ Có cơ chế hỗ trợ các cơ sở công nghiệp đường sắt đầu tư nhập khẩu dây chuyền công nghệ mới hiện đại của các nước tiên tiến.

- Về phát triển nguồn nhân lực

+ Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật, đổi mới chương trình và mở rộng các hình thức đào tạo; coi trọng công tác xã hội hóa trong đào tạo đảm bảo đủ nguồn nhân lực có chất lượng cao phục vụ tốt cho nhu cầu phát triển đường sắt hiện đại.

+ Có chính sách tiền lương và các chế độ đãi ngộ đối với người lao động làm việc trong điều kiện đặc thù của ngành đường sắt, đặc biệt ở các vùng xa, vùng sâu, vùng khó khăn.

+ Thành lập viện nghiên cứu để đào tạo, nghiên cứu chuyên sâu về lĩnh vực đường sắt; nâng cấp trường cao đẳng nghề đường sắt hiện tại để có đủ năng lực đào tạo kỹ sư thực hành, đáp ứng được nhu cầu phát triển đường sắt hiện tại và trong tương lai.

+ Dành chỉ tiêu đào tạo ở nước ngoài trình độ đại học và trên đại học chuyên ngành về đường sắt.

- Về khoa học công nghệ

+ Có chính sách khuyến khích việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ, khuyến khích đào tạo và thu hút các nhà chuyên môn giỏi làm việc trong lĩnh vực giao thông đường sắt.

+ Ứng dụng khoa học công nghệ mới trong nghiên cứu, đào tạo, khai thác vận tải, xây dựng kết cấu hạ tầng, công nghiệp và dịch vụ. Đặc biệt chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để lập kế hoạch tổ chức khai thác, thu thập và xử lý thông tin khách hàng; phát triển hệ thống bán và soát vé tự động; đầu tư các trang thiết bị tiện nghi và cung cấp các dịch vụ theo tiêu chuẩn quốc tế trên các đoàn tàu.

- Về hợp tác quốc tế

Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế nhất là những nước có ngành đường sắt phát triển, tranh thủ tiếp thu những kinh nghiệm tiên tiến trong quá trình phát triển đường sắt, hợp tác trong việc đào tạo nguồn nhân lực để tiếp nhận, chuyển giao những công nghệ mới tiên tiến hiện đại trước mắt đáp ứng nhu cầu phát triển trong nước, mở rộng thị trường sang các nước trong khu vực và trên thế giới trong tương lai.

Điều 2. Nhiệm vụ của các Bộ, ngành và các đơn vị liên quan

1. Bộ Giao thông vận tải:

a) Chịu trách nhiệm quản lý và chỉ đạo triển khai thực hiện Chiến lược, nếu có nội dung cần cập nhật bổ sung thì nghiên cứu trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định;

b) Chỉ đạo xây dựng quy hoạch tổng thể và quy hoạch chi tiết để triển khai Chiến lược;

c) Thường xuyên đánh giá và cập nhật nhu cầu vận chuyển để phát triển hợp lý các dự án đầu tư đảm bảo đáp ứng đầy đủ yêu cầu phát triển của nền kinh tế. Trường hợp có biến động lớn cần tính toán đề xuất, hiệu chỉnh kịp thời.

2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam:

Phối hợp, tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện và ban hành cơ chế huy động và sử dụng vốn có hiệu quả cho đầu tư phát triển ngành đường sắt.

3. Bộ Tài nguyên và Môi trường:

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng các quy định pháp luật về đất dành cho đường sắt, đất thuộc chỉ giới hành lang an toàn giao thông đường sắt và bảo vệ đất dành cho đường sắt.

4. Bộ Công thương:

Nghiên cứu chính sách bảo đảm nguồn điện ổn định cho đường sắt điện khí hóa và hệ thống thông tin, tín hiệu.

5. Bộ Giáo dục và Đào tạo:

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tạo điều kiện thuận lợi, dành chỉ tiêu đào tạo trong và ngoài nước về chuyên ngành đường sắt.

6. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có đường sắt đi qua:

Đảm bảo an ninh trật tự, an toàn giao thông, tổ chức tuyên truyền nâng cao ý thức bảo vệ công trình đường sắt.

7. Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam:

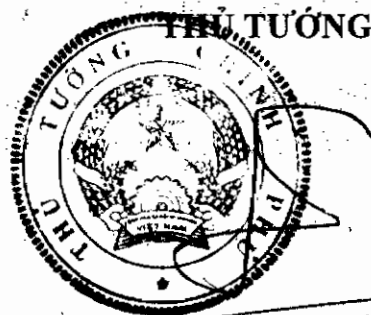
Chịu trách nhiệm chủ động nghiên cứu đề xuất các cơ chế, chính sách liên quan đến khai thác, phụ tải điện, chương trình đào tạo... và phối hợp với các Bộ, ngành, cơ quan liên quan thực hiện Chiến lược này.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các đơn vị, cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- Văn phòng BCĐTW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- UB Giám sát tài chính Quốc gia;
- BQL KKTCKQT Bờ Y;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Các Tập đoàn kinh tế và Tổng Công ty 91;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (5b). Y. 345



Nguyễn Tấn Dũng