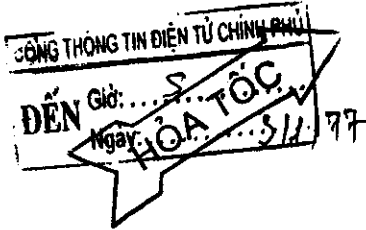


VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 443/TB-VPCP

Hà Nội, ngày 30 tháng 12 năm 2016



THÔNG BÁO

**Kết luận của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng
tại cuộc họp về thực trạng và phương hướng
phát triển đường sắt quốc gia**

Ngày 22 tháng 12 năm 2016, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng chủ trì đoàn công tác đi khảo sát và làm việc với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam về thực trạng và phương hướng phát triển đường sắt quốc gia. Tham gia đoàn công tác có đại diện lãnh đạo các Bộ, cơ quan: Giao thông vận tải, Xây dựng, Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Văn phòng Chính phủ và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Sau khi khảo sát, kiểm tra kết cấu hạ tầng đường sắt tại một số ga trên địa bàn Hà Nội, nghe Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam báo cáo và ý kiến của đại diện lãnh đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Văn phòng Chính phủ, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng kết luận như sau:

I. ĐÁNH GIÁ CHUNG

Đường sắt Việt Nam ra đời sớm hơn nhiều ngành kinh tế - kỹ thuật. Với 135 năm hình thành và phát triển, các thế hệ cán bộ lãnh đạo, quản lý, người lao động ngành đường sắt đã rất nỗ lực đưa ngành đường sắt Việt Nam đạt những thành tựu quan trọng; trong nhiều thời kỳ, đã đóng góp rất to lớn vào sự nghiệp đấu tranh giải phóng dân tộc, thống nhất đất nước trước đây và xây dựng, bảo vệ Tổ quốc ngày nay. Những năm gần đây, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tích cực thực hiện tái cơ cấu theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ, xác định rõ mục tiêu phát triển trong từng giai đoạn, cấu trúc lại tổ chức, đổi mới chất lượng quản trị doanh nghiệp, nâng cao chất lượng, hiệu quả đầu tư, từng bước cải thiện hạ tầng đường sắt, tăng dần chất lượng phục vụ vận tải đường sắt, tham gia vận tải toàn ngành giao thông và đóng góp phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Tuy nhiên, ngành đường sắt hiện vẫn còn rất nhiều khó khăn, thách thức. Hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt đã xây dựng từ lâu lại không được cải tạo, nâng cấp, mở rộng nên ngày càng lạc hậu và xuống cấp, chưa kết nối với các

trung tâm kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất, cảng biển... Năng lực thông qua và năng lực chuyên chở rất hạn chế, tính cạnh tranh thấp, dẫn đến thị phần vận tải đường sắt thấp và ngày càng sụt giảm. Các lĩnh vực khoa học công nghệ đường sắt, công nghệ khai thác, bảo trì, thi công, sửa chữa kết cấu hạ tầng đường sắt chậm đổi mới. 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 dày đặc là những nguyên nhân chủ yếu hạn chế tốc độ chạy tàu, tiềm ẩn nguy cơ cao xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

Nguyên nhân là do vai trò của đường sắt trong tổng thể toàn ngành giao thông vận tải chưa được đánh giá đúng và nhất quán; còn thiếu sự quan tâm phát triển đường sắt đồng bộ với các ngành giao thông khác. Tỉ trọng vốn đầu tư cho đường sắt quá thấp (chỉ trên 2%) so với toàn ngành; đồng thời, việc huy động các nguồn lực xã hội đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt rất hạn chế; vì thế đã cản trở phát triển, hiện đại hóa đường sắt. Thể chế, chính sách về giao thông vận tải nói chung và đường sắt nói riêng chưa hoàn thiện. Năng lực quản lý của các chủ thể tham gia vào quá trình đầu tư phát triển, quản lý, khai thác đường sắt chưa đáp ứng được yêu cầu.

Trong khi đó, ngành đường sắt có vai trò rất quan trọng trong lĩnh vực vận tải hành khách và hàng hóa, góp phần giảm áp lực lên hệ thống hạ tầng đường bộ, hàng không... Đồng thời, phương thức vận tải bằng đường sắt thuận lợi sẽ góp phần giảm chi phí đầu vào cho sản phẩm, một nhân tố quan trọng để nâng cao năng lực cạnh tranh của sản phẩm, của doanh nghiệp và của nền kinh tế.

Vì vậy, phát triển đường sắt đã được Đảng và Nhà nước đặc biệt quan tâm. Định hướng phát triển đường sắt Việt Nam đã được thể hiện rõ trong Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI; và được cụ thể hóa trong 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), 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).

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

Để thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, từng bước 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, yêu cầu các Bộ, cơ quan, đơn vị liên quan khẩn trương thực hiện các nhiệm vụ sau đây:

1. Về thể chế, chính sách:

Bộ Giao thông vận tải tiếp tục hoàn thiện Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi); các Bộ, ngành căn cứ chức năng, nhiệm vụ của mình, nghiên cứu, hoàn chỉnh các cơ chế, chính sách liên quan đến quản lý đầu tư, khai thác, vận tải đường sắt bảo đảm hiệu quả, phù hợp đặc thù của ngành đường sắt Việt Nam.

2. Về chiến lược, quy hoạch:

Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan rà soát chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam; đề xuất phương án điều chỉnh (bao gồm lộ trình và cân đối nguồn lực thực hiện), bảo đảm khả thi, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

3. Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia:

Từng bước đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có (ưu tiên tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh); tiếp tục triển khai thực hiện các dự án đầu tư bảo đảm an toàn giao thông đường sắt; kết nối đường sắt quốc gia vào các cảng biển, khu công nghiệp, nhà máy; nghiên cứu kết nối với đường sắt của các nước trong khu vực.

Để bảo đảm tính khả thi và hiệu quả đầu tư, yêu cầu Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam rà soát lại tất cả các dự án đầu tư nêu trong kiến nghị tại văn bản số 3970/BC-ĐS ngày 20 tháng 12 năm 2016 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, xác định rõ mục tiêu đạt được của từng dự án trong tổng thể phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

Trên cơ sở đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải và cơ quan liên quan tìm nguồn và cân đối vốn để từng bước thực hiện các dự án, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

4. Về Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam:

Yêu cầu Bộ Giao thông vận tải khẩn trương tổ chức hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; thuê tư vấn nước ngoài bảo đảm độc lập, khách quan, có kinh nghiệm để thẩm tra Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án trước khi trình Thủ tướng Chính phủ và Hội đồng thẩm định Nhà nước. Phấn đấu trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư vào năm 2018.

Khi được Quốc hội thông qua, cần chuẩn bị kỹ các điều kiện về thiết kế kỹ thuật, 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.

5. Về hỗ trợ vay vốn ưu đãi để phát triển công nghiệp đường sắt:

Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan nghiên cứu đề xuất về việc vay vốn ưu đãi đối với các dự án lắp ráp đầu máy và đóng mới toa xe của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

6. Về tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam:

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phát huy các kết quả đã đạt được, khắc phục những tồn tại, tiếp tục tái cơ cấu và đổi mới; khẩn trương kiện toàn tổ chức bộ máy, nâng cao chất lượng quản trị doanh nghiệp; bảo đảm quản lý, đầu tư, khai thác có hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đáp ứng tốt yêu cầu vận tải hành khách và hàng hóa, nâng cao chất lượng và thị phần vận tải đường sắt.

Văn phòng Chính phủ thông báo để các cơ quan biết, thực hiện./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng, các PTTgCP;
- Các Bộ: GTVT, XD, CT, KHĐT, TC;
- Tổng công ty Đường sắt VN;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT, các Vụ: KTTH, TH;
- Lưu: VT, CN(3). yen *MS*

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



Nguyễn Cao Lục