

CHÍNH PHỦ
Số: 1686/QĐ-TTg

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Hà Nội, ngày 20 tháng 11 năm 2008

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

- 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;
- 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;
- Phát triển giao thông vận tải đường sắt đi thẳng vào hiện đại, nhanh, bền vững, gắn kết chặt chẽ với 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 nước 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; phấn đấu 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