

BÁO CÁO TÓM TẮT TỜ TRÌNH**Phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam**

Kính gửi: Quốc hội.

Thực hiện Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 20 tháng 9 năm 2024 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 10, khóa XIII; Kết luận số 1049/KL-UBTVQH15 ngày 08 tháng 11 năm 2024 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và Báo cáo thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Kinh tế Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (Báo cáo NCTKT) và đã có Tờ trình số 767/TTr-CP ngày 10 tháng 11 năm 2024, trình Quốc hội về quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, Chính phủ xin báo cáo tóm tắt Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án như sau:

I. CƠ SỞ CHÍNH TRỊ, PHÁP LÝ**1. Cơ sở chính trị**

Trong thời gian qua, Ban Chấp hành Trung ương, Bộ Chính trị đã có nhiều ý kiến kết luận về chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC) trên trục Bắc - Nam; trong đó, tại Hội nghị Ban Chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 10, khóa XIII đã thống nhất chủ trương đầu tư toàn tuyến, tốc độ 350km/h và giao các cơ quan liên quan hoàn thiện hồ sơ để trình Quốc hội khóa XV tại kỳ họp thứ 8 xem xét, quyết định thông qua chủ trương, một số cơ chế, chính sách đặc thù để huy động nguồn lực, thủ tục đầu tư dự án.

2. Cơ sở pháp lý

Báo cáo NCTKT Dự án được lập dựa trên Hiến pháp, các quy định pháp luật và các quy hoạch liên quan đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN**1. Bối cảnh**

Báo cáo NCTKT Dự án đã đánh giá bối cảnh trong nước, quốc tế và tình hình phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, đồng thời đã nêu rõ lý do tuyến ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam chưa được Quốc hội thông qua vào năm 2010 do còn có ý kiến băn khoăn về tốc độ, phương án khai thác, nguồn lực đầu tư trong bối cảnh quy mô nền kinh tế tại thời điểm năm 2010 thấp (GDP là 147 tỷ USD), nợ công ở mức cao (56,6% GDP). Với nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, quy mô nền kinh tế năm 2023 đạt 430 tỷ USD, gấp gần 3 lần so với năm 2010; nợ công ở mức thấp khoảng 37% GDP; dự kiến thời điểm triển khai xây dựng vào năm 2027, quy mô nền kinh tế ước đạt 564 tỷ USD nên nguồn lực để đầu tư không còn là trở ngại lớn.

2. Sự cần thiết đầu tư

Căn cứ cơ sở chính trị, cơ sở thực tiễn, cơ sở khoa học, bối cảnh trong nước và quốc tế, Báo cáo NCTKT Dự án đã phân tích, làm rõ sự cần thiết đầu tư với 05 lý do: (1) hiện thực hóa các chủ trương, định hướng của Đảng; Nghị quyết, Kết luận của Bộ Chính trị và thực hiện các quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt nhằm tạo tiền đề quan trọng để đưa nước ta trở thành nước phát triển, thu nhập cao; (2) tăng cường kết nối vùng, miền, các cực tăng trưởng, tạo động lực lan tỏa, mở ra không gian phát triển kinh tế mới; tái cấu trúc các đô thị, phân bố dân cư, chuyển dịch cơ cấu kinh tế; tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế; (3) đảm bảo nhu cầu vận tải trên hành lang Bắc - Nam, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội; tái cơ cấu thị phần vận tải phù hợp lợi thế từng phương thức; (4) tạo tiền đề, động lực phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp hỗ trợ; (5) phát triển phương thức vận tải bền vững, hiện đại, thân thiện, góp phần giảm tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu và góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh.

3. Sự phù hợp với chủ trương, chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch khác có liên quan

Dự án đầu tư phù hợp với chủ trương, chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội đã được Đảng, Quốc hội, Chính phủ thông qua; phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch phát triển mạng đường sắt, quy hoạch của các ngành, các vùng và các địa phương có liên quan.

4. Mục tiêu đầu tư

Xây dựng tuyến ĐSTĐC nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, góp phần tái cơ cấu thị phần vận tải trên hành lang Bắc - Nam một cách tối ưu, bền vững, tạo tiền đề, động lực cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh.

5. Phạm vi đầu tư

Tuyến ĐSTĐC bắt đầu tại Thành phố Hà Nội (ga Ngọc Hồi) và kết thúc tại Thành phố Hồ Chí Minh (ga Thủ Thiêm), đi qua địa phận 20 tỉnh, thành phố; chiều dài tuyến khoảng 1.541 km.

6. Quy mô đầu tư

Xây dựng mới tuyến đường sắt đôi, khổ 1.435 mm, điện khí hóa, tốc độ thiết kế 350 km/h, tải trọng 22,5 tấn/trục; vận chuyển hành khách, đáp ứng yêu cầu lưỡng dụng phục vụ quốc phòng, an ninh, có thể vận tải hàng hóa khi cần thiết.

7. Công nghệ

Đường sắt chạy trên ray, sử dụng công nghệ đoàn tàu động lực phân tán cho tàu khách, động lực tập trung cho tàu hàng; thông tin tín hiệu tương đương hệ thống đang sử dụng tại các quốc gia phát triển đang khai thác ĐSTĐC.

8. Tiêu chuẩn kỹ thuật

Áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật bảo đảm tốc độ thiết kế 350km/h.

9. Phương án thiết kế sơ bộ

a) Hướng tuyến: được nghiên cứu, lựa chọn “ngắn nhất có thể”, bảo đảm phù hợp với quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng và các quy hoạch của địa phương; hạn chế đi qua các khu vực nhạy cảm về môi trường, các khu di tích, danh lam thắng cảnh, đất quốc phòng; giảm khối lượng GPMB, tránh các khu vực đông dân cư; bảo đảm liên kết các hành lang Đông - Tây và các tuyến đường sắt liên vận quốc tế.

b) Vị trí và quy mô ga: bố trí 23 ga hành khách, dự kiến mỗi vị trí ga quy hoạch không gian phát triển từ 200-500ha; 05 ga hàng, quy mô mỗi ga hàng hóa khoảng 24,5 ha. Trong quá trình khai thác, khi địa phương hình thành và phát triển các đô thị có quy mô dân số và có nhu cầu vận tải đủ lớn, khoảng cách giữa các ga bảo đảm yêu cầu kỹ thuật, Chính phủ sẽ giao cho địa phương chủ trì kêu gọi nhà đầu tư thực hiện.

c) Các công trình: trên tuyến sử dụng 3 loại kết cấu chính (kết cấu cầu khoảng 60%, hầm khoảng 10% và nền đất khoảng 30% chiều dài tuyến); xây dựng 05 depot tàu khách và 04 depot phục vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu hàng; hệ thống thông tin, tín hiệu, điện và thẻ vé bảo đảm đồng bộ, hiện đại.

10. Sơ bộ về phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư

Sơ bộ tổng nhu cầu sử dụng đất của Dự án khoảng 10.827 ha, số dân tái định cư khoảng 120.836 người.

11. Hình thức đầu tư và phân chia dự án thành phần

a) Hình thức đầu tư: đầu tư công

b) Phân chia dự án thành phần: kiến nghị được thực hiện khi phê duyệt dự án đầu tư.

12. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn

a) Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 1.713.548 tỷ đồng (khoảng 67,34 tỷ USD).

b) Nguồn vốn và khả năng cân đối vốn

Dự kiến nguồn vốn ngân sách nhà nước bố trí trong các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn để đầu tư hoàn thành dự án vào năm 2035, bố trí vốn trong khoảng 12 năm (từ năm 2025 đến năm 2037), bình quân mỗi năm khoảng 5,6 tỷ USD, tương đương khoảng 1,3% GDP năm 2023, khoảng 1,0% GDP năm 2027 (thời điểm khởi công dự án). Quá trình triển khai sẽ huy động đa dạng các nguồn vốn hợp pháp để đầu tư.

Sơ bộ đánh giá tác động đến các chỉ tiêu an toàn nợ công khi triển khai đầu tư Dự án cho thấy: đến năm 2030, cả 3 tiêu chí (nợ công, nợ chính phủ, nợ nước ngoài của quốc gia) thấp hơn mức cho phép; 02 tiêu chí (nghĩa vụ trả nợ nước ngoài của quốc gia và bội chi ngân sách) tăng cao hơn; sau năm 2030, tiêu chí nợ công thấp hơn mức cho phép; các tiêu chí khác tăng nhưng không nhiều so với kịch bản không đầu tư ĐSTĐC. Kịch bản đánh giá chỉ tiêu an toàn nợ công nêu trên chưa tính đến đóng góp của Dự án vào tăng trưởng GDP trong thời gian xây dựng; phần chi phí đầu tư phương tiện, thiết bị sẽ do Tổng công ty ĐSVN chịu trách nhiệm hoàn trả; nguồn thu từ khai thác quỹ đất tại các khu vực TOD, khai thác thương mại.

13. Tiến độ thực hiện dự án

Hoàn thành công tác lập và phê duyệt Báo cáo NCKT, thiết kế vào năm 2025-2026; khởi công dự án năm 2027; phần đầu cơ bản hoàn thành toàn tuyến năm 2035.

14. Tổ chức khai thác

Phương án tổ chức khai thác bảo đảm phù hợp với nhu cầu vận tải tại từng thời kỳ, đối tượng phục vụ, bảo đảm khai thác hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng, phục vụ quốc phòng an ninh.

15. Phương án tổ chức quản lý

Tái cơ cấu Tổng công ty ĐSVN để tiếp nhận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng và tổ chức vận hành khai thác toàn tuyến bảo đảm hiệu quả.

16. Đánh giá hiệu quả của dự án

a) Hiệu quả kinh tế - xã hội: tuyến ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam là công trình có tính biểu tượng, ý nghĩa chiến lược, đặc biệt quan trọng về kinh tế, chính trị, xã hội, quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế. Việc đầu tư tuyến ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam sẽ mang lại những lợi ích lớn cho nền kinh tế: (1) tạo tiền đề, động lực phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia; (2) đáp ứng nhu cầu vận tải, tái cơ cấu vận tải theo hướng phát huy tối đa lợi thế của từng phương thức; (3) mở ra không gian phát triển kinh tế mới, nguồn lực mới thông qua khai thác hiệu quả quỹ đất; (4) phát triển công nghiệp xây dựng, công nghiệp vật liệu xây dựng; (5) phát triển du lịch, dịch vụ, đô thị; (6) giảm ô nhiễm môi trường; (7) giảm tai nạn giao thông; (8) tạo ra hàng triệu việc làm; (9) trong thời gian xây dựng, ước tính góp phần tăng GDP bình quân của cả nước khoảng 0,97 điểm phần trăm/năm.

b) Hiệu quả tài chính: tính toán sơ bộ cho thấy trong 4 năm đầu khai thác nhà nước cần hỗ trợ một phần chi phí bảo trì kết cấu hạ tầng bằng nguồn vốn sự nghiệp kinh tế tương tự như hệ thống đường sắt quốc gia hiện nay; số năm hoàn vốn khoảng 33,61 năm.

c) Hiệu quả bảo đảm quốc phòng, an ninh: tuyến ĐSTĐC tạo thêm một trục dọc để cơ động tác chiến trong trường hợp có tình huống khẩn cấp, đáp ứng yêu cầu tình hình mới.

d) Đánh giá tác động môi trường: với các giải pháp giảm thiểu, Dự án bảo đảm theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường.

đ) Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng: kiến nghị Quốc hội cho phép chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác được thực hiện trong bước nghiên cứu khả thi.

17. Phương án đào tạo, phát triển nguồn nhân lực

Để bảo đảm nguồn nhân lực đường sắt nói chung và ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam nói riêng. Chính phủ đã chỉ đạo triển khai xây dựng đề án phát triển nguồn nhân lực đường sắt; trong đó, đối với ĐSTĐC đề xuất chương trình đào tạo nguồn nhân lực theo 3 loại hình đào tạo với 4 cấp trình độ cho 5 chủ thể.

18. Phương án phát triển công nghiệp đường sắt

Định hướng phát triển công nghiệp đường sắt đến năm 2045 như sau: (1) làm chủ về công nghiệp xây dựng; (2) lắp ráp trong nước và từng bước nội địa hóa phương

tiện đối với đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; (3) sản xuất trong nước và từng bước nội địa hóa linh kiện phần cứng, phần mềm về thông tin, tín hiệu và hệ thống cấp điện; (4) làm chủ công tác vận hành, bảo trì, sửa chữa đối với ĐSTĐC.

19. Sơ bộ hình thức quản lý dự án

Thực hiện tuân thủ quy định của pháp luật có liên quan. Để bảo đảm mục tiêu, yêu cầu của Dự án và phù hợp với điều kiện nước ta, Chính phủ đề xuất huy động tối đa nguồn lực trong nước kết hợp với nước ngoài để thực hiện dự án.

20. Tổ chức thực hiện

Để bảo đảm hoàn thành Dự án, phát huy hiệu quả đầu tư, trong quá trình triển khai các bước tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo các cơ quan thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ.

III. MỘT SỐ CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ, ĐẶC BIỆT VÀ GIẢI PHÁP ÁP DỤNG CHO DỰ ÁN

Để thực hiện thành công và sớm hoàn thành toàn bộ dự án như tiến độ dự kiến, Dự án đề xuất 19 chính sách đặc biệt thuộc thẩm quyền của Quốc hội và 05 chính sách đặc biệt thuộc thẩm quyền của Chính phủ.

IV. KIẾN NGHỊ

Chính phủ kiến nghị Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam, với nội dung chủ yếu như sau:

1. Điểm đầu tại Thành phố Hà Nội (ga Ngọc Hồi). Điểm cuối tại Thành phố Hồ Chí Minh (ga Thủ Thiêm). Tổng chiều dài tuyến khoảng 1.541 km.

2. Địa điểm thực hiện dự án: Dự án đi qua địa phận 20 tỉnh, thành phố.

3. Quy mô đầu tư: xây dựng mới tuyến đường sắt đôi, khổ 1.435 mm, tốc độ thiết kế 350 km/h, tải trọng 22,5 tấn/trục; xây dựng 23 ga khách, 05 ga hàng; ĐSTĐC vận chuyển hành khách, đáp ứng yêu cầu lưỡng dụng phục vụ quốc phòng, an ninh, có thể vận tải hàng hóa khi cần thiết. Trong quá trình vận hành khai thác, trên cơ sở đề xuất của các địa phương, Thủ tướng Chính phủ sẽ quyết định đầu tư bổ sung một số vị trí nhà ga tại các đô thị có nhu cầu vận tải lớn.

4. Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất: khoảng 10.827 ha.

5. Hình thức đầu tư: đầu tư công.

6. Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 1.713.548 tỷ đồng (tương đương 67,34 tỷ USD).

7. Nguồn vốn: nguồn vốn từ ngân sách trung ương bố trí theo các kỳ trung hạn, vốn góp của các địa phương, vốn huy động có chi phí thấp và ít ràng buộc, vốn tăng thu, tiết kiệm chi, ... Trong quá trình xây dựng và vận hành, sẽ kêu gọi doanh nghiệp tham gia đầu tư các khu dịch vụ, thương mại tại các ga; đầu tư thêm phương tiện để khai thác khi có nhu cầu.

8. Tiến độ thực hiện: lập Báo cáo NCKT trong năm 2025-2026; khởi công cuối năm 2027; phần đầu cơ bản hoàn thành toàn tuyến trong năm 2035.

9. Dự án được áp dụng một số cơ chế, chính sách và giải pháp đặc thù áp dụng để triển khai như đã nêu trên.

Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

(Gửi kèm theo Tờ trình của Chính phủ trình Quốc hội, hồ sơ Báo cáo NCKT, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội và các tài liệu kèm theo).

Nơi nhận;

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Các phó Thủ tướng (để báo cáo);
- Thường trực Ban Bí thư (để báo cáo);
- Văn phòng Trung ương Đảng;
- Ủy ban thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban kinh tế của Quốc hội;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Các Bộ: GTVT, KH&ĐT, TC, XD, QP, CA, TP, NG, NV, CT, YT, NN&PTNT, TN&MT, KH&CN, TTTT, VH&DL, LĐTB&XH, GD&ĐT;
- Ngân hàng Nhà nước;
- UBND 20 tỉnh, thành phố: Hà Nội, Hà Nam, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Đồng Nai, Thành phố Hồ Chí Minh;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QH&DP;
- Lưu: VT, CN(2b)₃₅

**TM. CHÍNH PHỦ
TU. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**



Nguyễn Văn Thắng