

**BÁO CÁO TÓM TẮT TỜ TRÌNH****Phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng  
tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng****TÀI LIỆU HỌP QUỐC HỘI**

Kính gửi: Quốc hội

Thực hiện các Nghị quyết, Kết luận của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Bộ Chính trị, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải (GTVT) hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (NCTKT) Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (Dự án), Chính phủ xin báo cáo 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 Đảng, Bộ Chính trị đã có nhiều Nghị quyết, Kết luận về chủ trương đầu tư tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, trong đó tại Hội nghị Ban Chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 10 khóa XIII đã yêu cầu phần đầu hoàn thành thủ tục và khởi công đầu tư Dự án trong năm 2025, Bộ Chính trị đã thống nhất chủ trương đầu tư Dự án và giao các cơ quan liên quan hoàn thiện hồ sơ để trình Quốc hội khóa XV tại kỳ họp bất thường thứ 9 xem xét, quyết định thông qua chủ trương đầu tư, một số cơ chế, chính sách đặc thù để triển khai 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 chung**

Báo cáo NCTKT Dự án đã đánh giá bối cảnh quốc tế với các căng thẳng địa chính trị, địa kinh tế đặc biệt là giữa các cường quốc làm định hình lại cấu trúc kinh tế toàn cầu nhưng xu hướng tăng cường hợp tác giữa các nền kinh tế vẫn là chủ đạo. Đất nước đang trên đà tăng trưởng kinh tế nhanh, với GDP duy trì ở mức cao, đồng thời bước vào kỷ nguyên mới, kỷ nguyên vươn mình giàu mạnh, thịnh vượng của dân tộc, trong bối cảnh hệ thống đường sắt đã lạc hậu sau hơn 100 năm xây dựng nên cần đầu tư các công trình đường sắt mới để đáp ứng mục tiêu, nhu cầu phát triển của đất nước, tương tự như đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam đã được Trung ương, Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư vừa qua.



## **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 NCKT Dự án đã phân tích, làm rõ sự cần thiết đầu tư theo 05 nội dung sau: (1) hiện thực hóa các chủ trương, định hướng của Đảng, Nghị quyết, Kết luận của Ban Chấp hành trung ương Đảng, Bộ Chính trị và triển khai thực hiện các quy hoạch; (2) thực hiện thỏa thuận hợp tác chiến lược, tăng cường kết nối quốc tế; (3) đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội; tái cơ cấu thị phần vận tải phù hợp lợi thế từng phương thức, góp phần giảm chi phí logistics; (4) tạo ra thị trường xây dựng, tạo tiền đề để 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 với biến đổi khí hậu, bảo đảm quốc phòng, an ninh.

## **3. Sự phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và các quy hoạch có liên quan**

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

## **4. Mục tiêu đầu tư**

Xây dựng tuyến đường sắt mới hiện đại, đồng bộ nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải nội địa, liên vận quốc tế giữa Việt Nam và Trung Quốc; tạo động lực quan trọng cho phát triển kinh tế - xã hội nhanh và bền vững, phát huy lợi thế trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng bảo đảm kết nối hiệu quả mạng lưới đường sắt trong nước và quốc tế, 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.

## **5. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư**

a) Phạm vi đầu tư: điểm đầu tại vị trí kết nối ray qua biên giới giữa ga Lào Cai mới và ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc); điểm cuối tại khu bến Lạch Huyện, đi qua địa phận 09 tỉnh, thành phố; chiều dài tuyến chính khoảng 390,9 km và 03 tuyến nhánh khoảng 27,9 km.

b) Quy mô đầu tư, công nghệ và tiêu chuẩn kỹ thuật

- Quy mô đầu tư: xây dựng mới tuyến đường sắt điện khí hóa khổ 1.435 mm, vận chuyển chung hành khách và hàng hóa; tuyến chính đoạn từ ga Lào Cai Mới đến ga Nam Hải Phòng tốc độ thiết kế 160 km/h, đoạn qua khu vực đầu mối Hà Nội tốc độ thiết kế 120 km/h, các đoạn nối, tuyến nhánh tốc độ thiết kế 80 km/h. Giải phóng mặt bằng đoạn tuyến chính theo quy mô đường đôi, phân kỳ đầu tư trước mắt theo quy mô đường đơn.

- Công nghệ: sử dụng công nghệ đoàn tàu động lực tập trung cho tàu khách



và tàu hàng; hệ thống thông tin, tín hiệu tương đương với hệ thống đang sử dụng tại một số tuyến đường sắt vận chuyển chung hành khách và hàng hóa trong khu vực.

## **6. Phương án thiết kế sơ bộ**

a) Hướng tuyến: hướng tuyến được nghiên cứu, lựa chọn bảo đảm ngắn nhất, thẳng nhất có thể, sử dụng 3 loại kết cấu chính trên tuyến (trong đó: kết cấu cầu chiếm khoảng 29% chiều dài tuyến, hầm khoảng 7% và nền đất khoảng 64%) bảo đảm phù hợp với các quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt; hạn chế đi qua các khu vực nhạy cảm về môi trường tự nhiên, xã hội, đất quốc phòng; hạn chế khối lượng GPMB, bảo đảm kết nối thuận lợi với các tuyến đường sắt khu vực đầu mối Hà Nội, đường sắt kết nối Trung Quốc.

b) Công trình ga: dự kiến bố trí 18 ga (bao gồm 03 ga lập tàu, 15 ga hỗn hợp). Ngoài ra, để thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật phục vụ chạy tàu, dự kiến bố trí 13 trạm tác nghiệp kỹ thuật. Quá trình khai thác, khi nhu cầu vận tải tăng lên sẽ nghiên cứu, nâng cấp một số trạm tác nghiệp kỹ thuật thành ga hỗn hợp và đầu tư bổ sung các ga khi có nhu cầu.

c) Công trình khác: dự kiến bố trí 01 đề-pô tàu hàng tại ga Yên Thường; 01 đề-pô tàu khách tại Yên Viên; 02 trạm chỉnh bị đầu máy, toa xe tại ga Lào Cai mới và ga Nam Hải Phòng.

## **7. Sơ bộ về phương án GPMB, tái định cư**

Sơ bộ tổng nhu cầu sử dụng đất khoảng 2.632 ha, số dân tái định cư khoảng 19.136 người.

## **8. Hình thức đầu tư**

Đề xuất hình thức đầu tư Dự án là đầu tư công.

## **9. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn**

a) Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 203.231 tỷ đồng (khoảng 8,369 tỷ USD).

b) Nguồn vốn: đề chủ động, linh hoạt trong việc sử dụng nguồn vốn, kiến nghị nguồn vốn cho Dự án gồm ngân sách nhà nước (trung ương, địa phương); nguồn vốn trong nước, nguồn vốn nước ngoài (vay Chính phủ Trung Quốc) và các nguồn vốn hợp pháp khác.

## **10. Tiến độ thực hiện dự án**

Lập báo cáo nghiên cứu khả thi từ năm 2025, phân đấu cơ bản hoàn thành Dự án năm 2030.

## **11. Phương án tổ chức khai thác**

Phương án tổ chức khai thác sẽ được điều chỉnh phù hợp với nhu cầu vận tải từng thời điểm, đối tượng phục vụ, bảo đảm khai thác hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng.

## **11. Phương án tổ chức quản lý vận hành**



Tổng công ty Đường sắt Việt Nam là đơn vị tiếp nhận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng và tổ chức vận hành khai thác toàn tuyến; được giao toàn bộ phương tiện, thiết bị để khai thác.

## **12. Sơ bộ chi phí vận hành, bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa lớn trong giai đoạn khai thác vận hành**

Kết quả tính toán sơ bộ cho thấy trong 5 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.

## **13. Đánh giá hiệu quả, tác động môi trường của dự án**

a) Hiệu quả kinh tế - xã hội: việc đầu tư Dự án sẽ mang lại những lợi ích 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 đường sắt, công nghiệp hỗ trợ; (5) phát triển đô thị, du lịch, dịch vụ; (6) giảm ô nhiễm môi trường; (7) giảm tai nạn giao thông; (8) tạo công ăn việc làm.

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

c) Đánh giá sơ bộ tác động môi trường: với các giải pháp giảm thiểu, Dự án bảo đảm quy định của Luật Bảo vệ môi trường và pháp luật có liên quan.

## **14. Phương án đào tạo, phát triển nguồn nhân lực**

Để bảo đảm nguồn nhân lực vận hành, khai thác sau khi Dự án hoàn thành, đề xuất chương trình đào tạo nguồn nhân lực theo 3 loại hình đào tạo (đào tạo trong nước, đào tạo nước ngoài, kết hợp đào tạo trong và ngoài nước) với 4 cấp trình độ (công nhân kỹ thuật, kỹ sư, thạc sĩ, tiến sĩ) cho 05 chủ thể (cơ quan quản lý nhà nước, đơn vị quản lý dự án, đơn vị vận hành khai thác, cơ sở đào tạo, cơ sở nghiên cứu).

## **15. Phương án phát triển công nghiệp đường sắt**

Định hướng chung phát triển công nghiệp đường sắt đến năm 2045 được Bộ Chính trị thông qua 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 toàn bộ công tác vận hành, bảo trì và từng bước sản xuất một số linh kiện, phụ tùng thay thế đối với đường sắt tốc độ cao.

Đối với Dự án này, phương tiện và thiết bị là loại hình phù hợp để Việt Nam nhận chuyển giao công nghệ, đầu tư máy móc thiết bị và sản xuất đầu máy, toa xe cho đường sắt quốc gia với tốc độ nhỏ hơn 200 km/h, đồng thời mua thiết



kế và sản xuất đối với đường sắt đô thị.

#### **16. 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 thực tế, Chính phủ đề xuất huy động tối đa nhân lực trong nước kết hợp với nước ngoài để thực hiện Dự án.

#### **17. Tổ chức thực hiện**

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

### **III. MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ, ĐẶC BIỆT ÁP DỤNG CHO DỰ ÁN**

Để thực hiện thành công và sớm hoàn thành Dự án theo tiến độ yêu cầu, Dự án đề xuất áp dụng 19 cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt, trong đó có 15/19 cơ chế, chính sách đã được Quốc hội cho phép áp dụng đối với dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam tại Nghị quyết số 172/2024/QH15 và đề xuất bổ sung 04 cơ chế, chính sách khác.

### **IV. KIẾN NGHỊ**

Chính phủ kiến nghị Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư Dự án với nội dung chủ yếu như sau:

1. Điểm đầu tại vị trí kết nối ray qua biên giới giữa ga Lào Cai mới và ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc); điểm cuối tại khu bên Lạch Huyện. Chiều dài tuyến chính khoảng 390,9 km và 03 tuyến nhánh khoảng 27,9 km.

2. Địa điểm thực hiện dự án: tại 09 tỉnh, thành phố: Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng.

3. Quy mô đầu tư: xây dựng mới tuyến đường sắt điện khí hóa, đường đơn, khổ 1.435 mm, vận chuyển chung hành khách và hàng hóa; đoạn tuyến chính tốc độ thiết kế 160 km/h; đoạn qua khu vực đầu mối Hà Nội tốc độ thiết kế 120 km/h; các đoạn tuyến nối, tuyến nhánh tốc độ thiết kế 80 km/h.

4. Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất: khoảng 2.632 ha.

5. Hình thức đầu tư: đầu tư công.

6. Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 203.231 tỷ đồng (8,369 tỷ USD).

7. Nguồn vốn: ngân sách nhà nước (trung ương, địa phương); nguồn vốn trong nước, nguồn vốn nước ngoài (vay Chính phủ Trung Quốc) và các nguồn vốn hợp pháp khác.

8. Tiến độ thực hiện: lập báo cáo nghiên cứu khả thi từ năm 2025, phàn đầu cơ bản hoàn thành Dự án năm 2030.

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



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 NCTKT Dự án, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội và các tài liệu có liên quan).*

**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 Quốc hội;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Các Bộ: CA, CT, GD&ĐT, GTVT, KH&ĐT, KH&CN, NG, NN&PTNT, QP, TC, TN&MT, TT&TT, TP, XD, VHNT&DL;
- Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp;
- Ngân hàng Nhà nước;
- UBND 09 tỉnh, thành phố: Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương và Hải Phòng;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QH&P;
- Lưu: VT, CN. 50

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



*Trần Hồng Minh*  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
**Trần Hồng Minh**