

Số: 214/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 10 tháng 02 năm 2015

## QUYẾT ĐỊNH

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

## THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,

### QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** Phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050 với những nội dung chủ yếu sau đây:

#### I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt phải phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và có tầm nhìn đến năm 2050 phù hợp với đặc thù của ngành.

2. Giao thông vận tải đường sắt là một bộ phận quan trọng trong hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, là loại hình vận tải chủ yếu đảm nhận vận tải hàng hóa khối lượng lớn đường dài và trung bình, vận tải hành khách đường dài, liên tỉnh, vận tải hành khách công cộng tại các thành phố lớn; đóng vai trò chủ đạo trong vận tải hành khách trên trục Bắc - Nam và hàng hóa, hành khách trên trục Đông - Tây, cũng như ưu thế nổi bật về vận tải hành khách công cộng cần được ưu tiên đầu tư phát triển.

3. Phát triển giao thông vận tải đường sắt có bước đi phù hợp, khai thác hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, đồng thời nghiên cứu đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt hiện đại, gắn kết chặt chẽ với các cảng biển lớn của từng khu vực và phương thức giao thông vận tải khác.

4. Gắn kết phát triển giao thông vận tải đường sắt với phát triển đô thị, bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội, góp phần giảm thiểu ùn tắc, tai nạn giao thông và thúc đẩy sự phát triển của các vùng sâu, vùng xa, vùng khó khăn.

5. Nhà nước tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đồng thời coi trọng công tác bảo trì kết cấu hạ tầng hiện có, bảo đảm khai thác hiệu quả, thông suốt, trật tự, an toàn. Nhanh chóng phát triển giao thông vận tải bán 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.

6. 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, kinh doanh vận tải đường sắt theo quy hoạch và đúng quy định pháp luật, bảo đảm điều hành thống nhất, tập trung hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

7. 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.

8. Phát triển công nghiệp đường sắt gắn với định hướng phát triển công nghiệp Việt Nam; hướng đến lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe, phụ tùng, phụ kiện và các thiết bị khác phục vụ tốt nhu cầu trong nước, tiến tới xuất khẩu.

9. Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt, bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt theo đúng quy định của Luật Đường sắt; tiết kiệm đất trồng lúa, đất rừng đặc dụng, đất rừng phòng hộ, bảo vệ môi trường, tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng.

## **II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN**

### **1. Mục tiêu tổng quát**

Phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt đồng bộ cả về kết cấu hạ tầng, tổ chức quản lý khai thác vận tải, công nghiệp và dịch vụ với trình độ cao; bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác, nhanh chóng, thuận tiện và hiệu quả; tạo thành động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, đáp ứng yêu cầu hội nhập khu vực và quốc tế, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

## 2. Mục tiêu cụ thể

### a) Giai đoạn đến năm 2020:

- Về thị phần vận tải: Đáp ứng khoảng 1% - 2% thị phần vận tải hành khách và 1% - 3% thị phần vận tải hàng hóa; đáp ứng được khoảng 4% - 5% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về phát triển mạng lưới và kết cấu hạ tầng:

+ Đối với mạng đường sắt hiện có:

Tập trung đầu tư nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có, trong đó ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam để đạt tốc độ chạy tàu bình quân 80 kilômét/giờ - 90 kilômét/giờ đối với tàu khách và 50 kilômét/giờ - 60 kilômét/giờ đối với tàu hàng; nâng cao năng lực, chất lượng vận tải và cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai, Gia Lâm - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn.

Tập trung đầu tư, nâng cấp, cải tạo các nhà ga đường sắt trọng điểm, các nhà ga có lượng hành khách lớn; từng bước xóa bỏ các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt, ưu tiên đầu tư xây dựng nút giao khác mức tại các điểm giao cắt có lưu lượng giao thông lớn.

+ Đối với đường sắt xây dựng mới:

Nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao, đường đôi khổ 1.435 milimét, điện khí hóa trên trục Bắc - Nam, trong đó chuẩn bị các điều kiện cần thiết để từng bước ưu tiên xây dựng trước những đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn, đặc biệt khu vực kết nối với Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh như các đoạn Hà Nội - Vinh, Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang. Đưa vào khai thác toàn tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân. Nghiên cứu phương án xây dựng mới các tuyến Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Biên Hòa - Vũng Tàu, Sài Gòn - Cần Thơ, Hải Phòng - Lạch Huyện, các tuyến nối với các cảng biển lớn, khu công nghiệp, du lịch, đường sắt nối các tỉnh Tây Nguyên với cảng biển, đường sắt Vũng Áng - Cha Lo (Mụ Giạ) để kết nối với đường sắt của Lào tại Thà Khẹt, đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh kết nối với đường sắt xuyên Á; ưu tiên đầu tư các tuyến có nhu cầu vận tải lớn, phù hợp với quy hoạch và khả năng huy động vốn.

+ Đối với phát triển đường sắt đô thị: Đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.



- Về công nghiệp đường sắt: Tập trung phát triển các loại sản phẩm; đóng mới các loại toa xe theo hướng hiện đại, đủ tiện nghi, đa dạng về chủng loại để sử dụng trong nước và xuất khẩu. Chế tạo một số phụ tùng, linh kiện và lắp ráp được các loại đầu máy hiện đại.

b) Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030:

- Về thị phần vận tải: Đáp ứng khoảng 3% - 4% thị phần vận tải hành khách và 4% - 5% thị phần vận tải hàng hóa; đáp ứng khoảng 15% - 20% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về phát triển mạng lưới và kết cấu hạ tầng:

+ Khai thác có hiệu quả đường sắt hiện có; xóa bỏ các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt. Triển khai xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 kilômét/giờ đến dưới 200 kilômét/giờ), đường đôi khổ 1.435 milimét, điện khí hóa, hạ tầng tuyến có thể đáp ứng khai thác tốc độ cao tốc 350 kilômét/giờ trong tương lai, ưu tiên xây dựng trước những đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn trên trục Bắc - Nam theo khả năng huy động vốn. Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt có nhu cầu vận tải lớn, các tuyến nối với các cảng biển lớn, khu công nghiệp, du lịch, trong đó ưu tiên các tuyến Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Biên Hòa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Hải Phòng - Lạch Huyện, đường sắt Tây Nguyên, đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh kết nối với đường sắt xuyên Á và một số đoạn tuyến đường sắt thuộc khu đầu mối Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh theo quy hoạch và khả năng nguồn vốn.

+ Đối với phát triển đường sắt đô thị: Tiếp tục xây dựng và đưa vào khai thác các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về công nghiệp đường sắt: Đầu tư dây chuyền công nghệ hiện đại cho các cơ sở công nghiệp đầu máy, chế tạo toa xe, sản xuất ray, phụ kiện và phụ tùng thay thế đạt mức tiên tiến trong khu vực. Công nghiệp đường sắt giữ vai trò chủ đạo, liên doanh với các cơ sở công nghiệp trong cả nước tham gia lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe, đại tu, sửa chữa các cấp đáp ứng nhu cầu khai thác.

c) Tầm nhìn đến năm 2050:

- Về thị phần vận tải: Đáp ứng tối thiểu 5% - 8% thị phần vận tải hành khách và 5% - 6% thị phần vận tải hàng hóa; đáp ứng được trên 30% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về phát triển mạng lưới và kết cấu hạ tầng:

+ Phân đầu hoàn thành toàn tuyến đường sắt đôi tốc độ cao khổ 1.435 milimét trên trục Bắc - Nam; sau năm 2050 triển khai tổ chức khai thác tốc độ cao tốc 350 kilômét/giờ; hiện đại hóa mạng lưới tuyến đường sắt hiện có đáp ứng chủ yếu về nhu cầu vận tải hành khách địa phương và hàng hóa; hoàn thành việc xây dựng đường sắt Tây Nguyên, đường sắt xuyên Á, đường sắt kết nối các khu công nghiệp, cảng biển lớn.

+ Đối với phát triển đường sắt đô thị: Hoàn chỉnh mạng đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị tại các thành phố lớn khác theo quy hoạch được duyệt.

- Về công nghiệp đường sắt: Phát triển các cơ sở công nghiệp đầu máy, chế tạo toa xe, sản xuất ray, phụ kiện và phụ tùng thay thế theo hướng hiện đại. Lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe đáp ứng nhu cầu trong nước và xuất khẩu.

### III. CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN

#### 1. Về tăng cường công tác quản lý nhà nước

- Điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt phù hợp với chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt và chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

- Nghiên cứu xây dựng, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy trình, quy phạm, định mức đơn giá... trong lĩnh vực đường sắt.

- Tổ chức thực hiện tái cơ cấu ngành đường sắt theo các đề án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Tăng cường phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương trong việc thực hiện chiến lược, quy hoạch đường sắt, dành quỹ đất cho phát triển đường sắt và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

#### 2. Về huy động nguồn vốn

- Chủ động bố trí vốn từ ngân sách nhà nước; ưu tiên nguồn vốn ODA, vốn vay ưu đãi của Chính phủ các nước và các nhà tài trợ quốc tế (ADB - nguồn OCR; WB - nguồn IBRD...), phát hành trái phiếu Chính phủ, trái phiếu doanh nghiệp... để đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt quốc gia huyết mạch trọng yếu, các tuyến đường sắt đô thị.

- Xây dựng và ban hành cơ chế đặc thù khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt theo các hình thức Hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (Hợp đồng BOT), Hợp đồng xây dựng - chuyển giao (Hợp đồng BT), đối tác công tư (PPP)...

- Xây dựng cơ chế khai thác quỹ đất từ các dự án nhất là các dự án đường sắt qua đô thị, các công trình nhà ga... để huy động nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đối với các tuyến và các đoạn tuyến có lợi thế khai thác theo quy hoạch và quản lý của Nhà nước.

- Đẩy mạnh chính sách xã hội hóa trong kinh doanh vận tải đường sắt; thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phương tiện vận tải, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải (kho, bãi hàng, phương tiện xếp dỡ...).

- 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, theo chương trình cơ khí trọng điểm nhà nước để hình thành các cơ sở công nghiệp lắp ráp đầu máy, sản xuất toa xe và các phụ tùng, phụ kiện đường sắt, từng bước thay thế các phương tiện vận tải lạc hậu, công suất nhỏ, tiêu tốn năng lượng.

### 3. Về phát triển nguồn nhân lực

- Đầu tư hợp lý cho công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực. Xây dựng chính sách khuyến khích và thu hút các nhà chuyên môn giỏi làm việc trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là đường sắt tốc độ cao.

- 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, bảo đảm 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 sâu, vùng xa, vùng khó khăn.

- Thành lập cơ sở nghiên cứu để đào tạo, nghiên cứu chuyên sâu về lĩnh vực đường sắt, đầu tư nâng cấp trường nghề đường sắt để có đủ năng lực đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng được nhu cầu phát triển đường sắt.

- Ưu tiên dành chỉ tiêu đào tạo ở nước ngoài về chuyên ngành đường sắt.

#### 4. Về khoa học và công nghệ

- Có chính sách khuyến khích việc nghiên cứu, ứng dụng thành tựu khoa học công nghệ; ứng dụng thành tựu khoa học công nghệ mới trong đào tạo, khai thác vận tải, xây dựng và bảo trì 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 kiểm soát vé tự động, đề cao công tác quản lý chất lượng, tiêu chuẩn hóa các sản phẩm công nghiệp theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia của Việt Nam và các tiêu chuẩn quốc tế khác (ISO, UIC...).

- Xây dựng chính sách khuyến khích việc hợp tác nghiên cứu, chuyên gia công nghệ tiên tiến từ nước ngoài trong lĩnh vực đường sắt, đặc biệt là đường sắt tốc độ cao.

#### 5. Về hợp tác quốc tế

Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế với những nước có ngành đường sắt phát triển, tranh thủ tiếp thu những kinh nghiệm tiên tiến trong quá trình đầu tư, quản lý, khai thác 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.

#### 6. Về phát triển vận tải

- Khuyến khích các tổ chức, cá nhân thuộc các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải.

- Xây dựng hệ thống giá, phí làm công cụ điều tiết vĩ mô, định hướng cho việc phát triển hợp lý giao thông vận tải đường sắt.

- Phát triển vận tải đường sắt và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt, bảo đảm chất lượng, nhanh chóng, an toàn, tiện lợi, tiết kiệm chi phí xã hội. Phát triển mạnh vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics trong vận tải hàng hóa.

- Gắn kết kinh doanh vận tải đường sắt với kinh doanh ngoài vận tải đường sắt (hệ thống siêu thị, trung tâm thương mại...) tại các nhà ga đường sắt để tạo sự thuận tiện tối đa cho hành khách.

- Tăng cường công tác quản lý, kiểm tra chất lượng phương tiện và chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt, đặc biệt là đối với vận tải hành khách. Phát triển các tổ chức, hiệp hội bảo vệ quyền lợi khách hàng.



## 7. Về phát triển công nghiệp đường sắt

Xây dựng chính sách khuyến khích và tạo mọi điều kiện cho các doanh nghiệp công nghiệp đường sắt mở rộng liên doanh, liên kết trong nước và nước ngoài để huy động vốn, chuyển giao công nghệ, trao đổi kinh nghiệm quản lý, điều hành và thực hiện lộ trình nội địa hóa trong lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe, thiết bị, phụ tùng phục vụ ngành đường sắt. Đồng thời, khuyến khích các ngành công nghiệp khác trong cả nước tham gia vào chuỗi quá trình sản xuất công nghiệp đường sắt, đặc biệt là ngành cơ khí phụ trợ.

## 8. Về đảm bảo an toàn giao thông đường sắt

- Tích cực triển khai Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường sắt đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Đẩy nhanh việc đầu tư cải tạo, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng, bảo đảm hành lang an toàn, xử lý điểm đen trên tuyến..., phấn đấu giảm số vụ, số người chết, số người bị thương do tai nạn giao thông đường sắt hàng năm.

- Nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật kết hợp với tăng cường công tác cưỡng chế thi hành pháp luật đối với hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- Tăng cường công tác cứu hộ, cứu nạn để giảm thiểu tổn thất khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

## 9. Về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững

- Từng bước kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt, nhất là xử lý rác thải. Nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng, nhanh chóng phát triển hệ thống đường sắt đô thị tại các thành phố lớn theo đúng quy hoạch.

- Tăng cường năng lực của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt để thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ, phương tiện sử dụng năng lượng hiệu quả; ứng dụng nhiên liệu sạch, năng lượng tái tạo và các dạng năng lượng thay thế khác trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

## **Điều 2. Tổ chức thực hiện**

- Bộ Giao thông vận tải

+ Chịu trách nhiệm quản lý và chỉ đạo triển khai thực hiện Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050. Tổ chức lập, phê duyệt hoặc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt các quy hoạch, đề án phù hợp với Chiến lược này.



+ Trong quá trình thực hiện Chiến lược, nếu cần cập nhật bổ sung cho phù hợp với yêu cầu phát triển đất nước thì nghiên cứu trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính

Bố trí vốn từ ngân sách nhà nước để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; nghiên cứu, ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi để huy động và sử dụng vốn có hiệu quả cho đầu tư phát triển ngành đường sắt.

- Bộ Tài nguyên và Môi trường

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng các quy định về quản lý, sử dụng 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.

- Bộ Công Thương

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện pháp luật về hoạt động dịch vụ logistics; quản lý việc sản xuất, đóng mới, nhập khẩu phương tiện vận tải đường sắt theo đúng quy định; nghiên cứu xây dựng đề án cung cấp điện, bảo đảm nguồn điện ổn định cho đường sắt điện khí hóa và hệ thống thông tin - tín hiệu.

- Bộ Giáo dục và Đào tạo

Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng đổi mới chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu phát triển nhân lực, tạo điều kiện thuận lợi, ưu tiên dành chỉ tiêu đào tạo ở trong nước và nước ngoài về chuyên ngành đường sắt.

- Bộ Khoa học và Công nghệ

Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức nghiên cứu, thử nghiệm các công nghệ mới, vật liệu mới; ban hành tiêu chuẩn về sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả đối với phương tiện vận tải đường sắt.

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

Chủ động dành quỹ đất phát triển giao thông vận tải đường sắt theo chiến lược, quy hoạch. Bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông, tổ chức tuyên truyền nâng cao ý thức chấp hành pháp luật và bảo vệ công trình đường sắt.

**Điều 3.** Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 1686/QĐ-TTg ngày 20 tháng 11 năm 2008 phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050.

**Điều 4.** 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 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 Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- 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;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Các Tập đoàn kinh tế, Tổng công ty Đường sắt VN;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (3b). M.146



**Nguyễn Tấn Dũng**