

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 390 /TTr-CP

Hà Nội, ngày 09 tháng 7 năm 2026

TỜ TRÌNH

**Phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư
Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng**

Kính gửi: Quốc hội

Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (sau đây gọi tắt là Dự án) được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19 tháng 02 năm 2025 (Nghị quyết số 187/2025/QH15). Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 127/NQ-CP ngày 13 tháng 5 năm 2025 triển khai Nghị quyết số 187/2025/QH15 của Quốc hội.

Quá trình lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (Báo cáo NCKT), xuất hiện nhiều yếu tố mới tác động đến Dự án nên kết quả nghiên cứu cho thấy cần điều chỉnh chủ trương đầu tư đã được Quốc hội phê duyệt¹ để nâng cao hiệu quả Dự án, đảm bảo an toàn, bền vững. Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng lập hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (Báo cáo NCTKT) điều chỉnh Dự án.

Ngày 03 tháng 7 năm 2026, Hội đồng thẩm định nhà nước đã thẩm định, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện hồ sơ Báo cáo NCTKT điều chỉnh theo Báo cáo kết quả thẩm định số 167/BC-HĐTĐNN ngày 07 năm 7 tháng 2026 của Hội đồng thẩm định nhà nước. Ngày 08 tháng 7 năm 2026, Chính phủ đã họp và thông qua Nghị quyết thống nhất điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án. Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án với những nội dung chủ yếu như sau:

I. CƠ SỞ ĐỀ XUẤT ĐIỀU CHỈNH CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ

1. Cơ sở chính trị: Văn kiện Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIV; Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương thực hiện Nghị quyết Đại hội lần thứ XIV của Đảng; các Nghị quyết, Kết luận của Ban Chấp hành Trung ương; các Nghị quyết, Kết luận của Bộ Chính trị.

2. Cơ sở pháp lý: các quy định pháp luật liên quan, các Nghị quyết của Quốc hội, các Nghị định và Nghị quyết của Chính phủ, các quyết định của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch ngành, vùng, tỉnh liên quan.

3. Cơ sở thực tiễn: việc điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án bảo đảm tuyến đường sắt đồng bộ, năng lực vận tải lớn, kết nối thuận tiện với hệ thống đường sắt liên vận quốc tế, an toàn bền vững, nâng cao hiệu quả tổng thể lâu dài, phù hợp tổ chức địa giới hành chính mới và đáp ứng nhu cầu vận tải trong tình hình mới (sáp nhập địa giới hành chính và mục tiêu tăng trưởng 2 con số trong dài hạn).

¹ Theo quy định tại khoản 3 Điều 37 Luật Đầu tư công được sửa đổi bởi điểm a khoản 16 Điều 7 Luật số 90/2025/QH15, điểm a khoản 8 Điều 3 Nghị quyết số 187/2025/QH15.

II. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ ĐÃ ĐƯỢC QUỐC HỘI PHÊ DUYỆT

1. Phạm vi, quy mô, hình thức đầu tư:

(1) Phạm vi: điểm đầu tại vị trí nối ray qua biên giới (tỉnh Lào Cai), điểm cuối tại ga Lạch Huyện (thành phố Hải Phòng); chiều dài tuyến chính khoảng 390,9 km; chiều dài các tuyến nhánh khoảng 27,9 km. (2) Quy mô: đầu tư mới toàn tuyến đường đơn, GPMB đường đôi theo quy hoạch; khổ đường 1.435 mm; vận chuyển chung hành khách, hàng hóa; (3) Hình thức đầu tư công.

2. Công nghệ áp dụng: công nghệ đường sắt chạy trên ray, điện khí hóa; bảo đảm hiện đại, đồng bộ, an toàn và hiệu quả.

3. Phạm vi thu hồi đất, sơ bộ tổng nhu cầu sử dụng đất và số dân tái định cư:

Thực hiện thu hồi đất theo quy mô quy hoạch; sơ bộ tổng nhu cầu sử dụng đất khoảng 2.632 ha; sơ bộ số dân tái định cư khoảng 19.136 người.

4. Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn: sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án là 203.231 tỷ đồng. Nguồn vốn ngân sách nhà nước bố trí trong các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn và nguồn vốn hợp pháp khác.

5. Tiến độ thực hiện: lập báo cáo nghiên cứu khả thi từ năm 2025, phân đầu hoàn thành Dự án vào năm 2030.

6. Cơ chế, chính sách: Dự án được áp dụng 18 cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt.

7. Tổ chức thực hiện: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiếp nhận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng và tổ chức vận hành, khai thác; huy động các doanh nghiệp khác đầu tư phương tiện. UBND thành phố Hải Phòng chịu trách nhiệm huy động nguồn lực để đầu tư tuyến nhánh nối ga Nam Đồ Sơn, khu bến Nam Đồ Sơn đảm bảo khai thác đồng bộ các công trình này.

III. TÌNH HÌNH THỰC HIỆN DỰ ÁN

Để bảo đảm yêu cầu tiến độ của Bộ Chính trị, Quốc hội, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, phù hợp với tính chất, quy mô Dự án, Bộ Xây dựng đã phân chia thành 9 dự án thành phần². Tình hình chuẩn bị và triển khai các dự án thành phần và thực hiện Nghị quyết số 187/2025/QH15 đến nay như sau:

1. Dự án thành phần 1

Bộ Xây dựng đã phê duyệt Báo cáo NCKT Dự án thành phần 1 với quy mô đầu tư bao gồm quảng trường ga và đường kết nối vào 21 ga; tổng mức đầu tư 3.298 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước, hoàn thành đồng bộ với Dự án thành phần 2; đã khởi công gói thầu đầu tiên vào ngày 19 tháng 12 năm 2025; các gói thầu còn lại đang hoàn thiện thiết kế kỹ thuật, dự kiến phê duyệt trong tháng 7 năm 2026 để lựa chọn nhà thầu xây lắp.

² Quyết định số 1889/QĐ-BXD ngày 29/10/2025 của Bộ Xây dựng về việc phân chia Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng thành các dự án thành phần.

2. Dự án thành phần 2

Báo cáo NCKT dự án thành phần 2 (đầu tư xây dựng công trình đường sắt) được Tư vấn quốc tế lập từ tháng 6 năm 2025, đã được Tư vấn thẩm tra tiến hành thẩm tra, Hội đồng thẩm định chung giữa Bộ Xây dựng Việt Nam và Bộ Thương mại Trung Quốc thẩm định. Hồ sơ Báo cáo NCKT được Tư vấn lập dự án hoàn thiện theo ý kiến thẩm định của Hội đồng thẩm định chung; ý kiến góp ý của Cục Đường sắt quốc gia Trung Quốc.

Trong quá trình lập Báo cáo NCKT, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo Tư vấn quốc tế phải cập nhật các yếu tố mới, tính toán lại dự báo nhu cầu vận tải, giá cả, tỷ giá và thể chế đến thời điểm hiện nay. Kết quả Báo cáo NCKT đã đề xuất điều chỉnh một số nội dung về phạm vi, quy mô, lộ trình và sơ bộ tổng mức đầu tư so với chủ trương đã được Quốc hội phê duyệt để đảm bảo nâng cao hiệu quả tổng thể Dự án, bền vững, an toàn, phù hợp với chủ trương mới của Đảng và Nhà nước.

Sau khi Quốc hội phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án, Bộ Xây dựng sẽ quyết định phê duyệt Dự án để triển khai thực hiện.

3. Bỏ (07) dự án thành phần bồi thường, hỗ trợ và tái định cư; di dời công trình điện từ 110 kV trở lên

- Về công tác giải phóng mặt bằng: (1) Dự án thành phần 1: đã hoàn thành bàn giao một phần mặt bằng để khởi công vào ngày 19 tháng 12 năm 2025; đang triển khai công tác GPMB theo tiến độ thực hiện; (2) Dự án thành phần 2: đã thống kê các công trình hoàn trả mặt bằng, giao cắt, di dời hạ tầng, cơ sở xăng dầu cần di dời; đã khởi công xây dựng 57/113 khu tái định cư. Chủ đầu tư đã hoàn thành hồ sơ xác định phạm vi giải phóng mặt bằng các đoạn tuyến ổn định, bàn giao cho các địa phương từ tháng 5 năm 2026 và dự kiến những đoạn còn lại trong tháng 7 năm 2026 để triển khai công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư.

- Về công tác di dời công trình điện từ 110 kV trở lên: Tập đoàn Điện lực Việt Nam đã rà soát, phân chia thành 16 tiểu dự án để triển khai thực hiện bảo đảm tiến độ.

4. Về tình hình thực hiện các nhiệm vụ Quốc hội giao tại Nghị quyết số 187/2025/QH15

Ngày 10 tháng 3 năm 2026, Chính phủ đã có Báo cáo số 75/BC-CP gửi Quốc hội về tình hình thực hiện các nhiệm vụ Quốc hội giao tại Nghị quyết số 187/2025/QH15. Chính phủ xin bổ sung, cập nhật tình hình đến thời điểm hiện nay tại Phụ lục 1 kèm theo.

IV. SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐIỀU CHỈNH CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ DỰ ÁN

Việc điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án là cần thiết vì những lý do chủ yếu sau:

Một là, sau khi Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư, Đảng, Nhà nước đã ban hành nhiều quyết sách chiến lược mang tính cách mạng: (1) sáp nhập đơn vị hành chính cấp tỉnh; (2) điều chỉnh nâng mục tiêu tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước (GDP) năm 2025 từ 6,5%-7,0% lên 8% so với trước đây; (3) điều chỉnh mục tiêu tăng trưởng GDP giai đoạn 2026-2030 từ 7,5% lên từ 10% trở lên; (4) Quy hoạch tổng thể quốc gia đã được Quốc hội phê duyệt điều chỉnh, năm 2045 nước ta trở thành nước phát triển có thu nhập cao (thu nhập bình quân 25.000 USD/người).

Hai là, trong chuyến thăm cấp Nhà nước tới Trung Quốc tháng 4 năm 2026 của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm, hai bên đã thống nhất ra Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc với nhiều điểm mới thúc đẩy vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt³.

Ba là, Quy hoạch mạng lưới đường sắt đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh, trong đó bổ sung đoạn tuyến đường sắt Yên Viên - Gia Lâm vào hệ thống đường sắt quốc gia. Quy hoạch một số ngành, lĩnh vực, vùng và tỉnh có liên quan đều đã được điều chỉnh.

Bốn là, một số dự án lớn nằm trong khu vực tuyến đi qua mới được bổ sung hoặc điều chỉnh tác động đến quá trình triển khai thực hiện Dự án như: Cảng hàng không quốc tế Gia Bình, tuyến đường bộ kết nối Hà Nội với Cảng hàng không quốc tế Gia Bình, đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh, cảng biển Nam Đồ Sơn,....

Năm là, để bảo đảm vận tải liên vận quốc tế, trên cơ sở đánh giá một cách khoa học, khách quan, Chính phủ đã thống nhất áp dụng hệ thống tiêu chuẩn của Trung Quốc mới nhất, theo hệ thống tiêu chuẩn này cần bổ sung một số hạng mục để bảo đảm vận hành an toàn khai thác.

Sáu là, trên cơ sở cập nhật các yêu tố mới mới nêu trên, kết quả dự báo nhu cầu vận tải thay đổi⁴.

V. SỰ PHÙ HỢP CỦA NỘI DUNG ĐIỀU CHỈNH VỚI CHIẾN LƯỢC VÀ QUY HOẠCH CÓ LIÊN QUAN

Việc điều chỉnh Dự án phù hợp chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch có liên quan đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt đặc biệt là Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương thực hiện Nghị quyết Đại hội lần thứ XIV, Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2026-2030, Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Quy hoạch mạng lưới đường sắt Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và các quy hoạch vùng, quy hoạch địa phương liên quan.

VI. NỘI DUNG ĐIỀU CHỈNH CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ

1. Phạm vi, quy mô đầu tư

a) Phạm vi

- Điều chỉnh đoạn tuyến chính từ ga Nam Hải Phòng đến ga Lạch Huyện thành tuyến nhánh

Quá trình lập Báo cáo NCKT, tư vấn đã cập nhật nhu cầu vận tải, xây dựng phương án tổ chức khai thác tối ưu và hiệu quả hơn⁵. Phương án khai thác là sẽ tổ chức chạy các đoàn tàu con thoi gom hàng từ các cảng Lạch Huyện, Đình Vũ, Nam Đồ Sơn về ga Nam

³ Trong đó hai bên nhất trí: (1) thúc đẩy thương mại song phương gắn với kết nối hạ tầng, kết nối logistics và kết nối thị trường, tăng lưu lượng vận tải hàng hóa qua các tuyến đường sắt; (2) đẩy nhanh kết nối hạ tầng giữa hai nước về đường sắt, đường bộ, hạ tầng cửa khẩu; đưa hợp tác đường sắt trở thành điểm sáng mới trong hợp tác chiến lược giữa hai nước; (3) ủng hộ tăng cường hợp tác đường sắt Việt Nam - Trung Quốc, phát triển vận tải hành khách và hàng hóa liên vận quốc tế bằng đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi về thủ tục xuất nhập cảnh đối với hành khách, mở rộng danh mục hàng hóa thông quan qua cửa khẩu đường sắt.

⁴ Giai đoạn 2030 - 2040 tăng trưởng hành khách, hàng hóa gần tương đương nhưng giai đoạn 2040-2050 tăng trưởng lớn hơn so với Báo cáo NCKT trước đây, vận tải hành khách trên đoạn Hà Nội - Hải Phòng tăng khoảng 1,9 triệu khách/năm; vận tải hàng hóa trên đoạn Yên Bái - Việt Trì tăng khoảng 3,78 triệu tấn/năm.

⁵ (i) việc vận chuyển hàng hóa đi và đến ga tiền cảng sử dụng đầu máy Diezen công suất thấp sẽ hiệu quả hơn đầu máy điện công suất lớn của tuyến chính; (ii) thời gian để lập đoàn tàu hàng đủ tải tại ga tiền cảng sẽ lâu hơn.

Hải Phòng, sau đó tổ chức lập tàu hàng tại ga Nam Hải Phòng. Ga Lạch Huyện là ga tiền cảng, không có chức năng là ga lập tàu nên đoạn tuyến từ ga Nam Hải Phòng đến ga Lạch Huyện điều chỉnh chức năng từ tuyến chính sang tuyến nhánh.

- Bổ sung đoạn tuyến đường sắt từ Yên Viên đến Gia Lâm, dài khoảng 8,4 km

Theo quy hoạch Thành phố Hà Nội trước đây, phạm vi đường sắt Quốc gia chỉ dừng tại ga Yên Viên. Trên cơ sở thống nhất của Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội, Bộ Xây dựng đã tổng hợp, trình và được Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt điều chỉnh ga đầu mỗi hành khách khu vực phía Bắc là ga Gia Lâm, ga Yên Viên chỉ là ga kỹ thuật. Việc bổ sung đầu tư ngay đoạn tuyến Yên Viên - Gia Lâm sẽ mang lại hiệu quả hơn cho Dự án nhờ tăng sự thuận tiện hơn cho hành khách. Theo tính toán của tư vấn, sẽ tiết kiệm khoảng 8 phút di chuyển từ khu vực trung tâm thành phố Hà Nội, mang lại lợi ích kinh tế khoảng 10,5 tỷ đồng mỗi năm; đồng thời kết nối thuận tiện với tuyến đường sắt Gia Lâm - Hải Phòng hiện hữu và các tuyến đường sắt đô thị (số 1, số 4, số 12), góp phần giảm tải ùn tắc đường bộ, tối ưu hóa hệ thống giao thông trong khu vực, đồng thời tạo điều kiện tái thiết, phát triển đô thị khu vực ga Gia Lâm theo mô hình TOD, bảo đảm phù hợp với quy hoạch Quy hoạch tổng thể Thủ đô Hà Nội.

- Bổ sung 02 nhánh kết nối hệ thống đường sắt hiện hữu vào các ga của tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng

Để đảm bảo hiệu quả mạng lưới đường sắt khu vực phía Bắc, giảm chi phí xếp dỡ, trung chuyển, Dự án đề xuất đầu tư bổ sung 02 tuyến nhánh: (1) kết nối tuyến đường sắt Hà Nội - Thái Nguyên hiện hữu vào ga Đông Anh dài 2,7 km; (2) kết nối tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai hiện hữu vào ga Nam Phúc Yên dài 4,1 km.

b) Quy mô

Điều chỉnh quy mô đoạn ga Bắc Hồng đến ga Nam Hải Phòng từ phân kỳ đầu tư đường đơn thành đầu tư đường đôi.

Về nhu cầu vận tải: kết quả cập nhật dự báo cho thấy đến năm 2045 tuyến đường đơn sẽ cơ bản mãn tải, đến năm 2041 sẽ phải triển khai đầu tư nâng cấp lên đường đôi và năm 2038 sẽ phải làm thủ tục chuẩn bị.

Về kỹ thuật: (1) đoạn từ Km 268 (ga Yên Thường) đến Km278 Dự án đi cùng hành lang với tuyến đường bộ cao tốc đi Cảng hàng không quốc tế Gia Bình và tuyến đường sắt cao tốc Hà Nội - Quảng Ninh, nhiều hạng mục công trình bị chồng lấn giữa ba dự án, nếu phân kỳ đầu tư khi sau thi công giai đoạn 2 sẽ ảnh hưởng đến quá trình vận hành khai thác các dự án này; (2) đoạn từ ga Lạch Đạo - ga Nam Hải Phòng đi qua khu vực có tầng đất yếu dày, nếu phân kỳ đầu tư khi sau thi công giai đoạn 2 sẽ gây xáo trộn nền móng, gây lún và ảnh hưởng đến an toàn khai thác của đường thứ nhất.

Theo tính toán của tư vấn cho thấy đầu tư ngay đường đôi sẽ: (1) bảo đảm đáp ứng năng lực vận tải trên vành đai đường sắt phía Đông Hà Nội⁶ nên không cần phải đầu tư 01 tuyến đường đơn khổ 1.000 mm trên đoạn ga Bắc Hồng - ga Kim Sơn như chủ trương đầu tư đã phê duyệt; (2) tiết kiệm hơn khoảng 12.587 tỷ đồng do đầu tư 01 cầu đôi thay vì 02 cầu đơn, không phải đầu tư 02 ga kỹ thuật⁷, nhu cầu sử dụng đất giảm khoảng 115 ha;

⁶ Từ Bắc Hồng đến Ngọc Hồi.

⁷ Không phải đầu tư các ga: Kim Sơn, Quốc Tuấn.

(3) nâng năng lực thông qua, cho phép linh hoạt trong phương án tổ chức chạy tàu, nâng cao vận tốc lưu hành từ khoảng 95 km/h lên khoảng 120 km/h, rút ngắn thời gian đi lại của hành khách khoảng 14 phút; mang lại lợi ích kinh tế ước tính khoảng 50 tỷ đồng/năm.

2. Công nghệ

Tại các ga tiền cảng, công tác dồn dịch toa xe vào khu vực kho, bãi, ghép các đoàn toa vẫn phải sử dụng đầu máy diesel. Theo kinh nghiệm quốc tế, việc sử dụng đầu máy trên tuyến nhánh nên sử dụng đầu máy diesel để tránh lãng phí; bên cạnh đó, để bảo đảm tính cơ động, linh hoạt, thường xuyên liên tục của hoạt động vận tải đường sắt khi có tình huống⁸ các nước vẫn duy trì và sử dụng đầu máy chạy bằng nhiên liệu diesel⁹. Do đó, đối với các tuyến nhánh kết nối cảng biển sử dụng đầu máy diesel và sẽ chuyển đổi đầu máy sử dụng năng lượng sạch trong tương lai.

3. Giải phóng mặt bằng, bồi thường và hỗ trợ tái định cư

Bổ sung hạng mục di dời công trình điện trên 110kV thuộc 02 dự án đi cùng hành lang với Dự án do Thành phố Hà Nội làm cơ quan chủ quản đầu tư.

Theo hồ sơ giải phóng mặt bằng của Dự án thì đoạn Km268 - Km273 phải di chuyển 01 vị trí và nâng tĩnh không 03 vị trí đường điện trên 110kV. Trên hành lang này có 02 dự án do Thành phố Hà Nội làm chủ đầu tư cũng di dời các vị trí đường điện trên 110kV nằm ngoài phạm vi Dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng¹⁰. Để thuận tiện cho quá trình tổ chức thực hiện, Thành phố Hà Nội đề nghị¹¹ giao một cơ quan làm đầu mối thực hiện và đề xuất lấy kinh phí từ Dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng khoảng 636 tỷ đồng thay cho nguồn kinh phí của Thành phố Hà Nội.

Các vị trí đường điện của 02 dự án do Thành phố Hà Nội đề xuất nằm ngoài phạm vi Dự án, theo quy định của Luật Đầu tư công¹² việc sử dụng kinh phí của Dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng để giải phóng mặt bằng cho các dự án của Thành phố Hà Nội thuộc thẩm quyền của Quốc hội.

4. Điều chỉnh sơ bộ tổng mức đầu tư

Trên cơ sở cập nhật phạm vi, quy mô, khối lượng, đơn giá, tỷ giá và chính sách, sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án là 289.975 tỷ đồng, tăng 86.744 tỷ đồng so với sơ bộ tổng mức đầu tư được Quốc hội phê duyệt, trong đó:

a) *Chi phí xây lắp và thiết bị tăng 51.210 tỷ đồng gồm:* (1) Bổ sung các đoạn tuyến nhánh kết nối tăng 8.162 tỷ đồng: (i) bổ sung đoạn tuyến nhánh Yên Viên - Gia Lâm và cải tạo ga Gia Lâm tăng 7.759 tỷ đồng; (ii) bổ sung 02 nhánh kết nối 02 tuyến đường sắt hiện hữu vào các ga của tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng tăng 403,6 tỷ đồng; (2) Điều chỉnh giải pháp kỹ thuật đoạn Lào Cai - Hà Nội tránh khu vực có cấu trúc địa chất phức tạp, các đới đứt gãy ở khu vực sông Hồng, sông Lô, sông Chảy,... điều chỉnh tăng tỷ lệ công trình cầu, hầm để đảm bảo khả năng thoát lũ, giảm chia cắt cộng đồng phục

⁸ Kể cả trong trường hợp rủi ro gián đoạn nguồn điện cung cấp cho đường sắt.

⁹ Xu hướng công nghệ tương lai đầu máy sử dụng nhiên liệu sạch.

¹⁰ Theo báo cáo của Sở Xây dựng Hà Nội tại Văn bản số 11128/SXD-ĐSĐT ngày 25/5/2026, phạm vi di dời đường điện cho cả 02 dự án (tuyến đường kết nối sân bay Gia Bình với Thủ đô Hà Nội và đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh) của UBND thành phố Hà Nội đều nằm ngoài phạm vi của Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

¹¹ Văn bản số 1617/UBND-ĐT ngày 17/4/2026 của UBND thành phố Hà Nội.

¹² Tại khoản 1, khoản 2 Điều 17 Luật Đầu tư công được sửa đổi bởi khoản 4 Điều 7 của Luật số 90/2025/QH15 và khoản 7 Điều 17 Luật Đầu tư công.

vụ phát triển kinh tế, xã hội theo quy hoạch của các địa phương tăng 3.856 tỷ đồng; (3) Điều chỉnh quy mô đoạn tuyến từ ga Bắc Hồng đến ga Nam Hải Phòng từ đường đơn sang đường đôi để đảm bảo nhu cầu vận tải, khả thi về kỹ thuật và tăng hiệu quả của Dự án tăng 22.814 tỷ đồng; (4) Bổ sung đường điện 22kV dọc tuyến do yêu cầu kỹ thuật và an toàn chạy tàu tăng 1.056 tỷ đồng; điều chỉnh số lượng¹³, tỷ giá¹⁴ chi phí đầu máy toa xe tăng 2.757 tỷ đồng; điều chỉnh số lượng, tỷ giá¹⁵ thiết bị khác cho toàn bộ Dự án tăng 12.568 tỷ đồng; điều chỉnh giảm thuế 2% đối với phần công việc đến ngày 31/12/2026 giảm 3,5 tỷ đồng¹⁶.

b) Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư tăng 35.485 tỷ đồng¹⁷.

c) Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng, chi phí khác cập nhật phù hợp với tình hình triển khai Dự án tăng khoảng 163 tỷ đồng.

d) Chi phí dự phòng cập nhật lại giảm 114 tỷ đồng.

(Chi tiết tại Phụ lục II kèm theo)

5. Điều chỉnh tiến độ triển khai đoạn tuyến nhánh kết nối cảng Nam Đồ Sơn

Trên cơ sở đề xuất và cam kết của thành phố Hải Phòng với Thủ tướng Chính phủ¹⁸, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã tổng hợp¹⁹; Hội đồng thẩm định nhà nước và các Thành viên Chính phủ đã thống nhất trình và được Quốc hội phê duyệt tại Nghị quyết số 187/2025/QH15 của Quốc hội, trong đó: Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng chịu trách nhiệm huy động nguồn lực để đầu tư tuyến nhánh nối ga Nam Đồ Sơn trong Dự án, khu bến Nam Đồ Sơn bảo đảm khai thác đồng bộ các công trình này; chịu trách nhiệm toàn diện về hiệu quả đầu tư của tuyến nhánh nối ga Nam Đồ Sơn bảo đảm không gây thất thoát, lãng phí.

Trong quá trình lập Báo cáo NCTKT điều chỉnh, tư vấn đã cập nhật các yếu tố mới, đánh giá tiến độ đầu tư cảng Nam Đồ Sơn, kết quả cho thấy: (1) vị trí, phạm vi, quy mô, lộ trình và phương án đầu tư cảng Nam Đồ Sơn phụ thuộc kết quả nghiên cứu chỉnh trị cửa sông Văn Úc; (2) kết quả cập nhật dự báo nhu cầu vận tải cho thấy: đến năm 2035, nhu cầu vận tải đường sắt khoảng 2.109 tấn/ngày/hướng chỉ bằng 0,7 khối lượng 01 đoàn tàu; (3) thành phố Hải Phòng đã kêu gọi nhà đầu tư tham gia đầu tư cảng Nam Đồ Sơn nhưng đến nay vẫn chưa có nhà đầu tư.

Bộ Xây dựng đang phối hợp chặt chẽ với thành phố Hải Phòng để đẩy nhanh tiến độ triển khai, tuy nhiên phụ thuộc vào việc kêu gọi các nhà đầu tư và kết quả nghiên cứu chỉnh trị của sông Văn Úc. Vì vậy, kiến nghị điều chỉnh tiến độ triển khai tuyến nhánh kết

¹³ Đầu máy kéo khách tăng từ 13 lên 19; đầu máy kéo tàu hàng giảm từ 21 xuống 15; toa xe khách tăng từ 104 lên 168; toa xe hàng giảm từ 1.026 xuống 985; đầu máy dòn tăng từ 7 lên 8, tăng 1.986 tỷ đồng.

¹⁴ Tỷ giá mua phương tiện chênh lệch khoảng 772 tỷ đồng (bước Báo cáo NCTKT tỷ giá 3.339 VNĐ/NDT so với bước Báo cáo NCKT tỷ giá tháng 3/2026 là 3.619 VNĐ/NDT).

¹⁵ Chi phí thiết bị khác bao gồm: chi phí thiết bị công trình trong ga và depot...

¹⁶ Theo Quyết định số 1972/QĐ-BXD ngày 07/11/2025, Quyết định số 2176/QĐ-BXD ngày 28/11/2025 của Bộ Xây dựng về việc phê duyệt Dự án thành phần 1.

¹⁷ Bao gồm: (1) chuẩn xác lại khối lượng, cập nhật điều chỉnh theo đơn giá, thể chế hiện hành: 17.584 tỷ đồng; (2) bổ sung chi phí giải phóng mặt bằng khoảng 1.048 ha mô vật liệu và bãi đổ thải theo chính sách Quốc hội chấp thuận tại Theo khoản 4 Điều 3 Nghị quyết số 187/2025/QH15: 2.979 tỷ đồng; (3) bổ sung chi phí giải phóng mặt bằng đoạn ga Yên Viên - ga Gia Lâm: 13.846 tỷ đồng; (4) bổ sung chi phí di dời công trình điện cho cả ba dự án có phạm vi chồng lấn tại khu vực Hà Nội (đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; tuyến đường kết nối sân bay Gia Bình với Thủ đô Hà Nội; tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh): 636 tỷ đồng.

¹⁸ Văn bản số 199/UBND-QH2 ngày 07 tháng 02 năm 2025 của UBND thành phố Hải Phòng.

¹⁹ Tờ trình số 09/TTr-BGTVT ngày 07 tháng 02 năm 2025 của Bộ Giao thông vận tải.

nối ga Nam Hải Phòng đồng bộ cùng tiến độ đầu tư cảng Nam Đồ Sơn để bảo đảm hiệu quả đầu tư.

6. Nguyên nhân và trách nhiệm

6.1. Nguyên nhân

a) *Nguyên nhân khách quan*: Dự án có quy mô lớn, công nghệ kỹ thuật tiên tiến và yêu cầu tính đồng bộ cao, phạm vi trải dài qua nhiều địa phương đi qua khu vực có địa chất rất phức tạp, yêu cầu tiến độ gấp²⁰. Sau khi Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án, xuất hiện nhiều chủ trương mới của Đảng và Nhà nước, nhiều quy hoạch quan trọng điều chỉnh.

b) *Nguyên nhân chủ quan*: các chủ thể tham gia gồm tư vấn, ban quản lý dự án và các cơ quan thẩm định chưa có kinh nghiệm, kiến thức.

6.2. Trách nhiệm: Bộ Xây dựng đã xác định trách nhiệm đối với từng chủ thể tư vấn, chủ đầu tư và các cơ quan thẩm định.

7. Nguồn vốn, khả năng cân đối vốn và hiệu quả kinh tế, tài chính

7.1. Nguồn vốn

Tại Nghị quyết số 187/2025/QH15, Quốc hội đã quy định nguồn vốn cho Dự án là “*Nguồn vốn ngân sách nhà nước bố trí trong các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn và nguồn vốn hợp pháp khác*”. Thực hiện Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng chủ động tính toán huy động từ nhiều nguồn: vốn ngân sách nhà nước (kế hoạch đầu tư trung hạn, phát hành trái phiếu Chính phủ, nguồn tiết kiệm 5% chi đầu tư công năm 2026 và vốn vay. Hiện nay, Bộ Tài chính đang chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và các bộ ngành liên quan trao đổi và chuẩn bị đàm phán vốn vay với phía Trung Quốc, dự kiến cơ cấu nguồn vốn như sau: (1) Vốn vay khoảng 179.737 tỷ đồng²¹; (2) Vốn trong nước khoảng 110.239 tỷ đồng²².

7.2. Khả năng cân đối vốn

Theo quy định tại khoản 2 Điều 3 Nghị quyết số 187/2025/QH15, Dự án không phải thực hiện việc thẩm định khả năng cân đối vốn theo quy định của Luật Đầu tư công.

7.3. Đánh giá hiệu quả Dự án sau điều chỉnh

Hiệu quả kinh tế của Dự án được tính toán trên các yếu tố có thể lượng hóa gồm: tiết kiệm chi phí về thời gian hành khách, hàng hóa; tiết kiệm chi phí vận hành giữa đường bộ và đường sắt; chi phí giảm thiểu phát thải CO₂. Kết quả tính toán các chỉ tiêu hiệu quả kinh tế sau khi điều chỉnh cho thấy hiệu quả hơn: (1) giá trị hiện tại ròng kinh tế ENPV = 51.281 tỷ đồng so với Báo cáo NCTKT được phê duyệt 31.044 tỷ đồng; (2) tỷ suất nội hoàn kinh tế EIRR = 11,33% so với Báo cáo NCTKT được phê duyệt 10,64%; (3) chỉ số Lợi ích/Chi phí (B/C) = 1,22 so với Báo cáo NCTKT được phê duyệt 1,10. Ngoài ra, Dự

²⁰ Thời gian chuẩn bị dự án trên thế giới có quy mô tương tự tối thiểu 36 tháng.

²¹ Bố trí cho Dự án thành phần 2 (chi phí xây dựng, phương tiện, thiết bị; giám sát thi công; dự phòng phần vốn vay)

²² bố trí cho: (i) Dự án thành phần 1; (ii) chi phí còn lại thuộc Dự án thành phần 2 gồm: chi phí đầu tư đoạn tuyến kết nối cảng Nam Đồ Sơn theo đề xuất của UBND thành phố Hải Phòng; chi phí quản lý dự án; tư vấn khác, chi phí khác; thuế giá trị gia tăng, thuế xuất nhập khẩu; chi phí dự phòng phần vốn đối ứng; và (iii) toàn bộ chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, di dời hạ tầng kỹ thuật...

án được kỳ vọng sẽ tạo ra những tác động lan tỏa tích cực²³ đối với phát triển kinh tế - xã hội nói chung và các địa phương dọc tuyến nói riêng.

V. KIẾN NGHỊ

Để sớm hoàn thành tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và phù hợp chủ trương mới của Đảng, Nhà nước, Chính phủ trình Quốc hội xem xét, chấp thuận nội dung điều chỉnh chủ trương đầu tư của Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng như sau:

1. Phạm vi: điểm đầu tại vị trí nối ray qua biên giới (tỉnh Lào Cai), điểm cuối tại ga Nam Hải Phòng (thành phố Hải Phòng); chiều dài tuyến chính khoảng 362,954 km; chiều dài các tuyến nhánh khoảng 62,935 km; đi qua địa phận 06 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương gồm: Lào Cai, Phú Thọ, Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên và Hải Phòng;

2. Quy mô: đầu tư mới đường đơn đoạn từ ga Lào Cai đến ga Bắc Hồng, đường đôi đoạn ga Bắc Hồng đến ga Nam Hải Phòng và đoạn từ ga Yên Viên đến ga Gia Lâm, khổ 1.435 mm; vận chuyển chung hành khách, hàng hóa; tốc độ thiết kế 160 km/h đối với tuyến chính đoạn từ ga Lào Cai mới đến ga Nam Hải Phòng, tốc độ thiết kế 120 km/h đối với đoạn qua khu vực đầu mới thành phố Hà Nội, tốc độ thiết kế 80 km/h đối với các đoạn tuyến còn lại;

3. Công nghệ: áp dụng công nghệ đường sắt chạy trên ray, điện khí hóa cho tuyến chính và đoạn nhánh nối Yên Viên - Gia Lâm; đối với các tuyến nhánh kết nối cảng biển sử dụng đầu máy diesel và sẽ chuyển đổi đầu máy sử dụng năng lượng sạch trong tương lai.

4. Phạm vi thu hồi đất, sơ bộ tổng nhu cầu sử dụng đất và số dân tái định cư:

a) Phạm vi thu hồi đất: thực hiện thu hồi đất theo quy mô quy hoạch (đường đôi đối với tuyến chính đoạn từ ga Nam Lào Cai đến ga Nam Hải Phòng và đoạn tuyến nhánh từ Yên Viên đến Gia Lâm; đường đơn đối với các đoạn tuyến còn lại).

Sơ bộ tổng nhu cầu sử dụng đất khoảng 2.075,4 ha, gồm: đất trồng lúa khoảng 784,3 ha (trong đó đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên khoảng 533,5 ha), đất lâm nghiệp khoảng 897,2 ha, các loại đất khác theo quy định của pháp luật về đất đai khoảng 393,9 ha (chưa bao gồm nhu cầu sử dụng đất gồm khoảng 1.048 ha mỏ vật liệu và bãi đổ thải).

b) Sơ bộ số dân tái định cư khoảng 25.544 người.

5. Sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án là 289.975 tỷ đồng (hai trăm tám mươi chín nghìn, chín trăm bảy mươi năm tỷ đồng), bao gồm chi phí bỏ sung di dời công trình điện trên 110 kV thuộc 02 dự án (Dự án tuyến đường kết nối sân bay Gia Bình với Thủ đô Hà Nội, Dự án đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh) đi song song và cùng hành lang với Dự án tại khu vực Hà Nội.

²³ (1) Tổng giá trị sản xuất tăng thêm của nền kinh tế ước đạt khoảng 1,3-1,5 lần tổng mức đầu tư xây dựng công trình, trong đó giá trị gia tăng đóng góp vào GDP ước đạt khoảng 30-35% tổng giá trị sản xuất tăng thêm của nền kinh tế; (2) Dự án tạo việc làm trực tiếp cho khoảng 160.000 lao động trong giai đoạn thi công và khoảng 3.850 lao động trong giai đoạn vận hành; thông qua thu hút đầu tư và phát triển các ngành dịch vụ, tạo thêm gần 8.500 việc làm gián tiếp; (3) Góp phần tối ưu hóa thị phần vận tải trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, với tỷ lệ đảm nhận vận tải đường sắt ước tăng từ 1,1% lên 12,1% trên đoạn Lào Cai - Hà Nội và từ 1,0% lên 8,1% trên đoạn Hà Nội - Hải Phòng; (4) Tiết kiệm chi phí logistics khoảng 7-8 nghìn tỷ đồng mỗi năm đối với hàng quá cảnh và khoảng 6-7 nghìn tỷ đồng mỗi năm đối với hàng nội địa; (5) Tiết kiệm khoảng 5.000 - 8.000 ha đất hành lang giao thông so với phương án mở rộng đường bộ.

6. Tiến độ thực hiện: lập báo cáo nghiên cứu khả thi từ năm 2025, phấn đấu hoàn thành Dự án vào năm 2030. Đoạn tuyến nhánh kết nối ga Nam Hải Phòng với cảng Nam Đồ Sơn triển khai đồng bộ cùng tiến độ dự án cảng Nam Đồ Sơn.”

7. Các nội dung khác: giữ nguyên theo Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19 tháng 02 năm 2025 của Quốc hội.

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

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Thường trực Ban Bí thư;
- Văn phòng Trung ương Đảng;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Kinh tế và Tài chính của Quốc hội;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Các Bộ: TC, QP, CA, TP, CT, NG, NN&MT, KH&CN, VH, TT&DL, GD&ĐT;
- Ngân hàng nhà nước Việt Nam;
- UBND các tỉnh, thành phố: Lào Cai, Phú Thọ, Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên và Hải Phòng;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: CN, KTTH, QHĐP;
- Lưu VT, CN. **30**

**TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG**



Trần Hồng Minh

Hồ sơ gửi kèm theo:

- (1) Báo cáo NCTKT điều chỉnh;
- (2) Báo cáo thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước;
- (3) Tờ trình của Bộ Xây dựng trình Chính phủ;
- (4) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;
- (5) Tài liệu khác có liên quan

File điện tử hồ sơ theo đường dẫn mã QR đính kèm dưới đây:





Phụ lục I

Tình hình thực hiện các nhiệm vụ Quốc hội giao tại Nghị quyết số 187/2025/QH15

(Kèm theo Tờ trình số 390/TT-CP ngày 09 / 7 /2026 của Chính phủ)

Thực hiện Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (sau đây gọi tắt là Dự án), Chính phủ báo cáo về tình hình triển khai, thực hiện dự án đến nay như sau:

Ngay sau khi Dự án được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các Phó Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo quyết liệt Bộ Xây dựng phối hợp các bộ, ngành, các địa phương xây dựng kế hoạch và cụ thể hóa các cơ chế đặc thù để tổ chức thực hiện bảo đảm hoàn thành Dự án theo tiến độ yêu cầu của Quốc hội; Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 127/NQ-CP ngày 13/5/2025 triển khai Nghị quyết số 187/2025/QH15 của Quốc hội, trong đó giao nhiệm vụ cụ thể cho các bộ, ngành, địa phương kèm theo các mốc thời gian hoàn thành từng công việc. Đồng thời, Thủ tướng Chính phủ đã thành lập Ban Chỉ đạo các công trình trọng điểm, dự án quan trọng quốc gia lĩnh vực đường sắt¹ do Thủ tướng Chính phủ làm Trưởng ban, thành viên là các Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng các Bộ và Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố liên quan; giao Bộ Xây dựng làm cơ quan thường trực Ban Chỉ đạo, hằng tháng báo cáo tình hình thực hiện các Dự án, các khó khăn vướng mắc cần tập trung tháo gỡ.

Đến nay, Thủ tướng Chính phủ, Trưởng Ban Chỉ đạo đã tổ chức họp định kỳ 07 phiên để đôn đốc tiến độ thực hiện Dự án và trực tiếp chỉ đạo: (1) các bộ, ngành, địa phương chủ động, phối hợp giải quyết các công việc theo thẩm quyền, tập trung tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh thủ tục chuẩn bị đầu tư Dự án; (2) yêu cầu các tỉnh, thành phố thành lập Ban Chỉ đạo triển khai công tác giải phóng mặt bằng tại địa phương với Trưởng Ban là các đồng chí Bí thư Tỉnh ủy, Thành ủy; (3) việc triển khai Dự án phải bảo đảm “3 có” và “2 không”, trong đó “3 có”: có lợi ích của Nhà nước, có lợi ích của người dân, có lợi ích của doanh nghiệp và “2 không”: không tham nhũng, tiêu cực; không để thất thoát, lãng phí tài sản, công sức, tiền bạc của các chủ thể có liên quan; (4) các bộ, ngành, các địa phương, chủ đầu tư, nhà thầu, cơ quan, đơn vị liên quan tập trung tháo gỡ pháp lý; tháo gỡ các rào cản về thể chế, cắt giảm thủ tục hành chính rườm rà; bảo đảm phân công “6 rõ”: rõ người, rõ việc, rõ thời gian, rõ trách nhiệm, rõ sản phẩm, rõ thẩm quyền, để “3 dễ”: dễ kiểm tra, dễ đôn đốc, dễ đánh giá; (5) chỉ đạo tăng cường công tác kiểm tra, hướng dẫn ngay giai đoạn đầu để không xảy ra sai sót, tham nhũng, lãng phí, tiêu cực và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm; (6) các bộ, ngành, địa phương căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ, thẩm quyền triển khai các công việc, nhiệm vụ một cách chủ động tích cực và theo thẩm quyền; phát huy tinh thần tự lực, tự cường, không trông chờ, không ỷ lại với tinh thần “4 không” trong triển khai nhiệm vụ: “không lãng phí một ngày, không chậm trễ một tuần, không bỏ lỡ cơ hội trong một tháng, không để bị động cả năm”.

Với sự quyết liệt chỉ đạo, điều hành của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các bộ, ngành, các địa phương đã có sự thay đổi trong tư duy, sáng tạo trong cách làm, huy động

¹ Quyết định số 609/QĐ-TTg ngày 15/3/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Ban Chỉ đạo. Trưởng Ban Chỉ đạo đã có Quyết định số 24/QĐ-BCĐBSQG ngày 17/3/2025 về việc ban hành quy chế tổ chức và hoạt động của Ban Chỉ đạo.

cả hệ thống chính trị cùng phối hợp, nỗ lực tổ chức triển khai Dự án. Đến nay, tình hình triển khai Dự án đã đạt được nhiều kết quả tích cực, cụ thể như sau:

1. Về hoàn thiện thể chế, chính sách

Đến nay công tác xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật để triển khai đầu tư xây dựng Dự án cơ bản hoàn thành, cụ thể:

- Quốc hội ban hành các Luật: Luật Đường sắt; Luật Xây dựng; Luật sửa đổi Luật Đầu thầu, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Hải quan, Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công 2025.

- Chính phủ ban hành Nghị định số 123/2025/NĐ-CP ngày 11/6/2025 quy định về thiết kế kỹ thuật tổng thể FEED; Nghị định số 227/2025/NĐ-CP ngày 16/8/2025 hướng dẫn việc tạm sử dụng rừng và hoàn trả rừng để thi công công trình tạm phục vụ các dự án đường sắt; Nghị định số 319/2025/NĐ-CP ngày 12/12/2025 quy định chi tiết nội dung, trình tự, thủ tục, thẩm quyền để triển khai các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt về phát triển khoa học, công nghệ, nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ đối với công trình trọng điểm, dự án quan trọng quốc gia lĩnh vực đường sắt; Nghị định số 04/2026/NĐ-CP ngày 10/01/2026 giao nhiệm vụ, đặt hàng và tiêu chí lựa chọn các tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; Nghị định số 16/2026/NĐ-CP ngày 14/01/2026 quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt; Nghị định số 67/2026/NĐ-CP ngày 04/03/2026 quy định chi tiết và biện pháp thi hành về thiết kế kỹ thuật tổng thể của dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt quốc gia, tuyến đường sắt địa phương. Vừa qua, Chính phủ đã ban hành các Nghị định và Bộ Xây dựng đã ban hành các Thông tư hướng dẫn Luật Xây dựng năm 2025. Để phù hợp với điều kiện thực hiện Dự án, hiện nay Chính phủ đã giao Bộ Xây dựng phối hợp với các Bộ, ngành, cơ quan và địa phương liên quan rà soát sửa đổi các Nghị định số 123/2025/NĐ-CP ngày 11/6/2025, số 67/2026/NĐ-CP ngày 04/3/2026 và Nghị quyết số 127/NQ-CP ngày 13/5/2025.

- Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 2230/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 phê duyệt Đề án đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt Việt Nam; Quyết định số 498/QĐ-TTg ngày 27/3/2026 phê duyệt Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam². Hiện nay, Bộ Công Thương đang trình Thủ tướng Chính phủ Đề án phát triển công nghiệp đường sắt.

2. Về đào tạo phát triển nguồn nhân lực

Để triển khai công tác đào tạo đảm bảo thực hiện mục tiêu Đề án đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt Việt Nam đến năm 2035, định hướng đến năm 2045 và đáp ứng yêu cầu tiến độ các dự án đường sắt, Bộ Xây dựng đã ban hành Kế hoạch³ triển khai thực hiện Quyết định số 2230/QĐ-TTg⁴. Hiện nay, Bộ Xây dựng đang tập trung xây dựng

² Quyết định số 498/QĐ-TTg ngày 27/3/2026.

³ Quyết định số 2321/QĐ-BXD ngày 17/12/2025 của Bộ Xây dựng.

⁴ Nội dung đào tạo được thực hiện theo lộ trình sau: (1) Giai đoạn 2025-2027: tập trung hoàn thiện thể chế, chuẩn hóa năng lực, đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ giảng viên, nhân lực tư vấn, quản lý dự án, quản lý nhà nước và nhân lực xây dựng... (2) Giai đoạn 2028-2030: tập trung đào tạo, bồi dưỡng lực lượng triển khai thi công; chuẩn bị nhân sự đào tạo vận hành, khai thác, bảo trì và nhân lực làm chủ công nghệ... (3) Giai đoạn sau năm 2030: tập trung đào tạo, bồi dưỡng nhân sự đào tạo vận hành, khai thác, bảo trì; nhân lực làm chủ công nghệ...

Kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng nhân lực đường sắt năm 2026 và giai đoạn 2026-2030, trong đó xác định lộ trình đào tạo cụ thể hàng năm để kịp thời cung cấp nguồn nhân lực phục vụ xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác các tuyến đường sắt, nhất là tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam...

Các cơ sở giáo dục đại học trực thuộc Bộ Xây dựng và một số trường trọng điểm thuộc Bộ Giáo dục và Đào tạo đã chủ động thành lập các đơn vị chuyên sâu (Viện, Trung tâm đường sắt tốc độ cao), mở ngành/chuyên ngành đào tạo mới, đầu tư phòng thí nghiệm, mô phỏng và tăng cường hợp tác quốc tế (Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, châu Âu)⁵.

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã chủ động tham gia sâu vào công tác đào tạo nguồn nhân lực theo đúng tinh thần doanh nghiệp đồng hành cùng Nhà nước và nhà trường, cụ thể: Tổng công ty đã xây dựng kế hoạch⁶ đào tạo chi tiết triển khai Quyết định số 2230/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định số 2321/QĐ-BXD ngày 17/12/2025 của Bộ Xây dựng, trong đó ưu tiên hoàn thiện trước kế hoạch đào tạo phục vụ tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng⁷; đã hợp tác với các cơ sở đào tạo đường sắt của Trung Quốc (Học viện Đường sắt Liễu Châu, Học viện Đường sắt Côn Minh)⁸; đang triển khai liên kết với các trường đại học uy tín của Trung Quốc và Hàn Quốc⁹ để đào tạo kỹ sư, thạc sĩ, tiến sĩ chuyên ngành đường sắt mới và đường sắt tốc độ cao; đã phối hợp với Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc (Korail) xây dựng Kế hoạch tổng thể đào tạo nguồn nhân lực đường sắt tốc độ cao. Hội đồng thành viên Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã ban hành Kế hoạch cụ thể về tổ chức thực hiện Quyết định số 2230/QĐ-TTg, trong đó xác định rõ 5 nhóm nhiệm vụ và giải pháp tổ chức thực hiện để đáp ứng các mục đích, yêu cầu của Đề án.

3. Về tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ và lựa chọn đối tác

- Về hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn: Dự án được Chính phủ cho phép áp dụng tiêu chuẩn của Trung Quốc. Hiện nay, phía Trung Quốc đã bàn giao 88 bộ tiêu chuẩn khảo sát, thiết kế¹⁰ và 18 bộ tiêu chuẩn về lập dự toán và các định mức xây dựng¹¹. Ban QLDA Đường sắt đã hoàn thành biên dịch các bộ tiêu chuẩn để áp dụng; Dự án không vướng mắc liên quan đến tiêu chuẩn, quy chuẩn khi thực hiện.

- Về công nghệ: về chủ trương Dự án được Quốc hội cho phép áp dụng công nghệ đường sắt chạy trên ray, điện khí hóa; bảo đảm hiện đại, đồng bộ, an toàn và hiệu quả.

⁵ Trường Đại học GTVT TP. Hồ Chí Minh thành lập Viện Đường sắt tốc độ cao, hợp tác đầu tư hệ thống Phòng mô phỏng điều khiển, khai thác đường sắt tốc độ cao; Trường Đại học Công nghệ GTVT thành lập Trung tâm Đường sắt tốc độ cao, tiến hành hợp tác xây dựng phòng thí nghiệm, mô hình mô phỏng hiện đại và tiếp nhận mô hình đào tạo thực hành tiên tiến từ các nước có hệ thống đường sắt tốc độ cao tiên tiến để ứng dụng thí điểm...

⁶ Kế hoạch số 331/KH-ĐS ngày 27/01/2026 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

⁷ Đào tạo nguồn nhân lực cho công tác quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì cho tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng dự kiến 2.431 nhân lực với lộ trình từ năm 2026 - 2030, nâng cấp sau năm 2030.

⁸ Tổng công ty đã tổ chức 06 lớp đào tạo với khoảng 180 học viên các cấp độ, phục vụ trực tiếp cho thi công các công trình đường sắt mới và đường sắt tốc độ cao; các khóa đào tạo đã hoàn thành trong tháng 12/2025.

⁹ Đại học Giao thông Tây Nam, Đại học Thượng Hải, Đại học Dongyang...

¹⁰ Gồm: 21 tiêu chuẩn khảo sát; 33 tiêu chuẩn công trình; 04 tiêu chuẩn phương tiện; 10 tiêu chuẩn thông tin - tin hiệu, điều khiển; 06 tiêu chuẩn điện - điện sức kéo; 14 tiêu chuẩn khác có liên quan.

¹¹ Gồm: 01 tiêu chuẩn phương pháp lập dự toán và tổng dự toán; 01 bộ định mức chi phí dự toán và tổng dự toán thiết kế; 01 bộ giá gốc vật liệu công trình đường sắt; 01 bộ định mức chi phí ca máy và thiết bị thi công; 01 bộ định mức cơ bản công trình đường sắt; 13 bộ định mức dự toán công trình đường sắt.

Đầu tư mới toàn tuyến đường đơn, khổ 1.435 mm, vận chuyển chung hành khách, hàng hóa; tốc độ thiết kế 160 km/h.

Theo báo cáo của Cơ quan chức năng, việc chuyển giao để làm chủ toàn bộ công nghệ lõi khó khả thi. Căn cứ, bối cảnh, trình độ phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ trong nước, quy mô thị trường đường sắt, Báo cáo NCTKT Dự án đề xuất đối tác phải cam kết chuyển giao công nghệ, đào tạo nhân lực bảo đảm: (1) làm chủ về công nghiệp xây dựng; (2) làm chủ toàn bộ công tác vận hành, bảo trì; (3) trong đề án phát triển công nghiệp đường sắt chung, từng bước sản xuất linh kiện, phụ tùng thay thế, lắp ráp toa xe phù hợp với điều kiện Việt Nam.

Theo quy hoạch phát triển mạng lưới đường sắt, mạng lưới đường sắt Việt Nam khoảng dưới 10.000 km nên thị trường không đủ lớn, nếu đầu tư 01 dây truyền sản xuất, trong 05 năm sẽ cung cấp đủ nhu cầu; bên cạnh đó, thị trường trên thế giới có sự cạnh tranh lớn nên Việt Nam khó có thể tham gia. Do đó, việc đầu tư làm chủ toàn bộ công nghệ lõi là không hiệu quả.

Hiện nay, Bộ Xây dựng đã giao Cục Đường sắt Việt Nam chủ trì, phối hợp với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Ban Quản lý dự án Đường sắt rà soát nội dung và chi phí đào tạo để đảm bảo làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì, qua đó từng bước nội địa hóa linh kiện, phụ tùng thay thế; kinh phí dự kiến sau rà soát thấp hơn kinh phí trong Báo cáo NCTKT.

Về tổ chức triển khai, ngày 30/6/2026 vừa qua, tại Phiên họp lần 2 Ủy ban liên hợp hợp tác đường sắt Việt - Trung tại Trung Quốc, phía Việt Nam đã đề nghị và được Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia Trung Quốc chấp thuận giao Tập đoàn Đường sắt quốc gia Trung Quốc giúp đào tạo làm chủ về vận hành, khai thác và bảo trì cho tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

4. Tình hình triển khai thực hiện Dự án

Trên cơ sở kế hoạch, tiến độ triển khai các nhiệm vụ tại Nghị quyết số 127/NQ-CP ngày 13/5/2025 của Chính phủ triển khai Nghị quyết số 187/2025/QH15 của Quốc hội; để đảm bảo tiến độ Dự án, Bộ Xây dựng đã phân chia Dự án thành các dự án thành phần¹², trong đó: 02 dự án thành phần đầu tư xây dựng giao Ban QLDA Đường sắt làm Chủ đầu tư; các tiểu dự án thành phần do Tập đoàn Điện lực Việt Nam chủ trì tổ chức thực hiện đối với công tác di dời các công trình điện có điện áp từ 110kV trở lên và các dự án thành phần do Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có Dự án đi qua chủ trì tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, di dời hạ tầng kỹ thuật (điện dưới 110kV, nước, viễn thông,...). Tình hình triển khai các dự án thành phần đến nay như sau:

4.1. Dự án thành phần 1: đầu tư hạ tầng kết nối các ga trên tuyến và quảng trường ga (DATP1 sử dụng vốn trong nước)

Bộ Xây dựng đã phê duyệt Báo cáo NCKT Dự án thành phần 1 với quy mô đầu tư bao gồm quảng trường ga và đường kết nối vào 21 ga; tổng mức đầu tư 3.298 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước, hoàn thành đồng bộ với Dự án thành phần 2; đã khởi công gói thầu đầu tiên vào ngày 19/12/2025; các gói thầu còn lại đang hoàn thiện

¹² Quyết định số 1889/QĐ-BXD ngày 29/10/2025 của Bộ Xây dựng.

thiết kế kỹ thuật, dự kiến phê duyệt trong tháng 7 năm 2026 để lựa chọn nhà thầu xây lắp.

4.2. Dự án thành phần 2: đầu tư xây dựng công trình đường sắt (DATP2 sử dụng vốn vay ODA và vốn trong nước)

a) Công tác lập Báo cáo NCKT

Triển khai bước Báo cáo NCKT, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã có Quyết định số 1545/QĐ-BGTVT ngày 14/12/2024 về việc phê duyệt văn kiện dự án hỗ trợ kỹ thuật lập Báo cáo NCKT Dự án sử dụng viện trợ không hoàn lại của Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa.

Ngày 14/4/2025, Bộ Xây dựng đã thay mặt Chính phủ ký Công thư trao đổi với Ủy ban Phát triển và Cải cách quốc gia Trung Quốc (thay mặt Chính phủ Trung Quốc) về thực hiện Dự án hỗ trợ kỹ thuật lập Báo cáo NCKT dự án tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Ngày 23/9/2025, Bộ Xây dựng và Bộ Thương mại Trung Quốc đã ký Thỏa thuận thực hiện dự án hỗ trợ lập Báo cáo NCKT dự án tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Bộ Thương mại Trung Quốc đã tổ chức lựa chọn Tư vấn Trung Quốc (Viện 4) để phối hợp với các cơ quan, đơn vị, địa phương phía Việt Nam triển khai lập Báo cáo NCKT từ tháng 6/2025.

Trên cơ sở hồ sơ Báo cáo NCKT đầu kỳ do Viện 4 hoàn thành vào tháng 3/2026; Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã thành lập¹³ Hội đồng thẩm định chung giữa Bộ Xây dựng nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Thương mại nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa và đã tổ chức thẩm định ngày 10/4/2026. Rà soát kết quả Báo cáo NCKT của Viện 4 cho thấy có thay đổi về quy mô và tổng mức đầu tư so với chủ trương đầu tư do đó cần phải lập hồ sơ điều chỉnh Báo cáo NCKT Dự án.

Căn cứ Báo cáo thẩm tra Báo cáo NCKT Dự án¹⁴ của Viện 5 và Thông báo của Hội đồng thẩm định chung, hiện nay Viện 4 đang hoàn thiện hồ sơ làm cơ sở bàn giao chính thức cho phía Việt Nam. Sau khi tiếp nhận hồ sơ Báo cáo NCKT Dự án hoàn thiện, Bộ Xây dựng sẽ tổ chức thẩm định và phê duyệt theo quy định.

b) Công tác hợp tác đường sắt Việt - Trung thúc đẩy triển khai Dự án

Ngày 28/06/2025, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã có Quyết định số 950/QĐ-BXD thành lập Phân ban Việt Nam tại Ủy ban liên hợp hợp tác đường sắt Việt - Trung và ban hành quy chế hoạt động của Phân ban. Ngày 24/9/2025, tại Bắc Kinh - Trung Quốc, Ủy ban liên hợp hợp tác đường sắt Việt - Trung đã họp Phiên thứ nhất, hai Bên đã trao đổi nhiều nội dung thúc đẩy thực chất triển khai hợp tác đường sắt Việt - Trung, trọng tâm là Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải phòng và đã ký Biên bản Phiên họp.

Trong chuyến thăm cấp Nhà nước tới Trung Quốc tháng 4 năm 2026 của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm, hai bên đã thống nhất ra Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc với nhiều điểm mới thúc đẩy vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt, cụ thể hai bên

¹³ Quyết định số 409/QĐ-BXD ngày 26/3/2026 của Bộ Xây dựng.

¹⁴ Công thư số 103/2026 ngày 27/3/2026 của Đại sứ Quán nước CHND Trung Hoa.

nhất trí: (1) thúc đẩy thương mại song phương gắn với kết nối hạ tầng, kết nối logistics và kết nối thị trường, tăng lưu lượng vận tải hàng hóa qua các tuyến đường sắt; (2) đẩy nhanh kết nối hạ tầng giữa hai nước về đường sắt, đường bộ, hạ tầng cửa khẩu; đưa hợp tác đường sắt trở thành điểm sáng mới trong hợp tác chiến lược giữa hai nước; (3) ủng hộ tăng cường hợp tác đường sắt Việt Nam - Trung Quốc, phát triển vận tải hành khách và hàng hóa liên vận quốc tế bằng đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi về thủ tục xuất nhập cảnh đối với hành khách, mở rộng danh mục hàng hóa thông quan qua cửa khẩu đường sắt.

Ngày 30/6/2026, tại Bắc Kinh tại Bắc Kinh - Trung Quốc, Ủy ban liên hợp hợp tác đường sắt Việt - Trung đã họp Phiên thứ hai, theo đó bên Trung Quốc sẽ hoàn thiện hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi theo ý kiến của Hội đồng thẩm định chung ý kiến góp ý của Cục Đường sắt quốc gia Trung Quốc hoàn thành trước ngày 10/7/2026 gửi phía Việt Nam; đồng thời thống nhất đẩy nhanh các thủ tục để sớm triển khai: đàm phán, ký kết Hiệp định cùng xây dựng cầu đường sắt qua biên giới; đàm phán các hiệp định/thỏa thuận khung vay vốn cho Dự án; đào tạo nhân lực đường sắt cho Việt Nam; hợp tác kỹ thuật và phát triển công nghiệp đường sắt.

c) Công tác lập thiết kế kỹ thuật

Ban QLDA Đường sắt đang triển khai song trùng với công tác lập Báo cáo NCKT, đã cơ bản hoàn thành lập nhiệm vụ khảo sát, thiết kế và dự toán gói thầu thiết kế kỹ thuật; đã hoàn thành đánh giá, xác định một trong 03 đơn vị tư vấn¹⁵ (do phía Trung Quốc giới thiệu). Bộ Xây dựng đang triển khai xây dựng kế hoạch, dự thảo đề cương, nội dung Thông tư về quản lý chi phí, định mức, đơn giá áp dụng cho Dự án thành phần 2.

4.3. Các dự án thành phần giải phóng mặt bằng, di dời công trình điện từ 110kV trở lên

Bộ Xây dựng đã bàn giao hồ sơ Báo cáo NCKT để các địa phương triển khai công tác chuẩn bị GPMB, vật liệu, bãi đổ thải và phát triển quỹ đất vùng phụ cận các nhà ga. Bộ Tài chính đã hướng dẫn trình tự, thủ tục ứng trước ngân sách địa phương để thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư cho Dự án¹⁶. Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã hướng dẫn thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt được Quốc hội cho phép¹⁷. Các địa phương, Tập đoàn Điện lực Việt Nam (EVN) đang chủ động, tích cực triển khai công tác GPMB, kết quả đến nay như sau:

- Đối với công tác GPMB cho Dự án thành phần 1:

Các địa phương đã hoàn thành bàn giao một phần mặt bằng để khởi công dự án vào ngày 19/12/2025¹⁸; đang phối hợp với chủ đầu tư để tiếp tục triển khai công tác GPMB theo tiến độ thực hiện Dự án¹⁹.

¹⁵ Về năng lực, kinh nghiệm, hiểu biết của đơn vị tư vấn về dự án, phương án triển khai dự án, thời gian thực hiện, kinh phí dự kiến, phương án liên danh với tư vấn phía Việt Nam...

¹⁶ Văn bản số 12963/BTC-NSNN ngày 21/8/2025 của Bộ Tài chính.

¹⁷ Văn bản số 8121/BNNMT-QLĐĐ ngày 21/10/2025 của Bộ Nông nghiệp và Môi trường.

¹⁸ Tính đến ngày 30/4/2026: tỉnh Lào Cai đã bàn giao 7,45/7,9 ha ga Lào Cai; tỉnh Phú Thọ đã bàn giao 0,48/21,12 ha ga Phú Thọ; TP. Hà Nội đã bàn giao 0,0052/4,59 ha ga Bắc Hồng; tỉnh Hưng Yên đã bàn giao 1,18/13,19 ha ga Lương Tài; TP. Hải Phòng đã bàn giao 9,03/10,76 ha ga Hải Dương Nam.

¹⁹ 02/05 tỉnh/thành phố (Lào Cai, Hải Phòng) đã phê duyệt dự án thành phần bồi thường hỗ trợ, tái định cư để triển khai.

- Đối với công tác GPMB cho Dự án thành phần 2:

+ 06/06 tỉnh, thành phố đã thống kê các công trình hoàn trả mặt bằng, giao cắt, đang tổ chức lập dự án đầu tư, Lào Cai đã khởi công 03 dự án di dời hạ tầng kỹ thuật.

+ 03/06 tỉnh, thành phố (TP. Hà Nội, Phú Thọ, Bắc Ninh) đã thống kê các công trình di dời hạ tầng xã hội; 03/06 tỉnh, thành phố (Lào Cai, Hưng Yên, Hải Phòng) đang thực hiện rà soát, thống kê. Tập đoàn xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) đã thống kê có 06 công trình xăng dầu cần di dời, đang lập khái toán chi phí di dời.

+ 06/06 tỉnh, thành phố đã rà soát, dự kiến khoảng 113 khu tái định cư, đã khởi công xây dựng 57/113 khu tái định cư (Lào Cai 41 khu; Phú Thọ 01 khu; Hà Nội 01 khu; Hải Phòng 14 khu).

+ Tập đoàn Điện lực Việt Nam (EVN) cũng đã rà soát phân chia thành 16 Tiểu dự án di dời công trình điện cấp (110 kV, 220 kV, 500 kV); Tập đoàn xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) đã thống kê có 06 công trình xăng dầu cần di dời, đang lập khái toán chi phí di dời. Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ Xây dựng, Ban QLDA Đường sắt đã kiến nghị Bộ trình Chính phủ điều chỉnh Nghị quyết 127 để giao EVN làm chủ đầu tư Dự án di dời công trình điện từ 110 kV trở lên.

+ Căn cứ chấp thuận hướng tuyến, các yếu tố cơ bản của Bộ Xây dựng ngày 08/5/2026, Ban QLDA Đường sắt đã hoàn thành phê duyệt hồ sơ cắm cọc GPMB của dự án. Hiện nay, đã hoàn thành cắm cọc GPMB tại 16 ga²⁰; đang triển khai cắm cọc GPMB của các ga và tuyến còn lại, phần đầu hoàn thành bàn giao trong tháng 7/2026.

5. Công tác bố trí vốn và giải ngân

Năm 2025, Dự án được giao 707,259 tỷ đồng²¹, đến nay Dự án đã hoàn thành giải ngân khoảng 688,054 tỷ đồng/707,259 tỷ đồng (đạt 97%).

Chính phủ đang xây dựng kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030 để trình Quốc hội, trong đó có lĩnh vực đường sắt. Năm 2026, Thủ tướng Chính phủ đã giao kế hoạch vốn cho Dự án, Bộ Xây dựng đã phân khai chi tiết kế hoạch vốn năm 2026 cho Dự án, đến nay đã giải ngân được 483 tỷ đồng. Hiện nay, Chính phủ đã giao Bộ Xây dựng phối hợp với Bộ Tài chính rà soát để phân bổ vốn để bảo đảm phù hợp với tình hình triển khai Dự án.

6. Đánh giá việc thực hiện Dự án

Với các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt được Quốc hội thông qua, đã được Chính phủ cụ thể hóa tại Nghị quyết số 127/NQ-CP ngày 13/5/2025 với sự chỉ đạo quyết liệt của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các Phó Thủ tướng Chính phủ, sự phối hợp, hỗ trợ rất trách nhiệm của các bộ, ngành, địa phương, các cơ quan của Quốc hội; sự thay đổi rất lớn trong phương thức lãnh đạo, cách làm của các đơn vị; với sự quyết tâm cao, nỗ lực lớn của người đứng đầu các đơn vị trong triển khai thực hiện; sự nỗ lực, cố gắng, tập trung hoàn thành công việc của chủ đầu tư, đơn vị tư vấn; sự vào cuộc của hệ thống chính trị các địa phương trong công tác giải phóng mặt bằng, đến nay, Dự án đã được tổ chức triển khai

²⁰ Gồm: Lào Cai, Bảo Thắng, Sa Pa, Văn Bàn, Châu Quế Thượng, Y Can, An Thịnh, Thanh Ba, Vĩnh Phúc, Bắc Hồng, Đông Anh, Nam Hải Phòng.

²¹ Quyết định 2052/QĐ-BXD ngày 15/11/2025 của Bộ Xây dựng.

thực hiện tuân thủ theo đúng các quy định, các công việc đều được thực hiện bám sát các mốc tiến độ yêu cầu.

Về góc độ đối ngoại, hai bên Việt Nam và Trung Quốc đã thống nhất đưa Dự án này trở thành dự án biểu tượng về hợp tác hữu nghị đặc biệt giữa hai quốc gia, có vai trò quan trọng về kết nối quốc tế, khu vực. Tiếp sau sự kiện mang dấu ấn đặc biệt Tổng Bí thư Chủ tịch nước Tập Cận Bình cùng Tổng Bí thư Tô Lâm ấn nút khởi động hành trình hợp tác đường sắt Việt - Trung trong chuyến thăm chính thức tới Việt Nam vào tháng 4/2025, Phiên họp lần thứ nhất Ủy ban liên hợp Hợp tác đường sắt Việt - Trung đã được tổ chức tại Bắc Kinh ngày 24/9/2025, đem lại những ý nghĩa quan trọng cả về chính trị, ngoại giao và chuyên ngành đường sắt đối với cả hai nước Việt - Trung. Trên cơ sở Biên bản Phiên họp lần thứ nhất, các cơ quan hai Bên đã triển khai nhiều hoạt động hợp tác thực chất và phối hợp tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc phát sinh do sự khác biệt về quy định pháp luật của mỗi nước. Những kết quả trong năm 2025 thực sự rất đáng ghi nhận và đã tạo nên bức tranh đẹp về hợp tác đường sắt Việt - Trung.

Trên đây là báo cáo việc thực hiện Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Chính phủ trân trọng báo cáo Quốc hội./.



Phụ lục II

Sơ sánh tổng mức đầu tư sau điều chỉnh

(Kèm theo Tờ trình số 390/TTr-CP ngày 09 / 7 /2026 của Chính phủ)

1. Tổng hợp kết quả sơ bộ tổng mức đầu tư đề nghị điều chỉnh

TT	Nội dung	Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)		
		Báo cáo NCTKT được duyệt	Báo cáo NCTKT điều chỉnh	Chênh lệch
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4)-(3)
1	Chi phí GPMB	35.751	71.236	35.485
2	Chi phí xây lắp và thiết bị	120.020	171.230	51.210
3	Chi phí QLDA, tư vấn, khác	16.687	16.850	163
4	Chi phí dự phòng	30.773	30.659	-114
	Tổng cộng	203.231	289.975	86.744

2. Chi tiết sơ bộ tổng mức đầu tư đề nghị điều chỉnh

TT	Nội dung công việc	Báo cáo NCTKT được duyệt (tỷ đồng)	Báo cáo NCTKT điều chỉnh (tỷ đồng)	Chênh lệch điều chỉnh, bổ sung tăng/ giảm (tỷ đồng)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4)-(3)
1	Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư	35.750.857.479.805	71.235.610.000.000	35.484.752.520.195
2	Chi phí xây dựng, thiết bị	120.019.566.741.272	171.229.511.400.489	51.209.944.659.216
2.1	<i>Chính tuyến</i>		-	
-	Đoạn từ điểm nối ray đến ga Bắc Hồng	58.503.770.184.465	62.359.366.459.689	3.855.596.275.225
-	Đoạn từ Ga Bắc Hồng đến ga Nam Hải Phòng	34.862.285.699.157	57.676.174.828.780	22.813.889.129.622
2.2	<i>Đường nhánh</i>			
-	Nhánh đi cảng Lạch Huyện	8.126.431.153.237	10.553.834.101.758	2.427.402.948.522
-	Nhánh đi cảng Nam Đồ Sơn	3.001.516.740.010	2.810.776.480.692	-190.740.259.319
-	Nhánh đi cảng Đình Vũ	1.079.827.503.491	1.331.214.703.487	251.387.199.996
-	Nhánh nối hướng Lào Cai về ga Yên Viên	400.256.983.021	347.860.776.775	-52.396.206.246
-	Nhánh nối hướng Hải Phòng về ga Yên Viên	489.202.979.248	365.184.175.481	-124.018.803.767
2.3	<i>Đường sắt khổ 1.000 mm</i>	1.908.001.828.749	-	-1.908.001.828.749

TT	Nội dung công việc	Báo cáo NCKT được duyệt (tỷ đồng)	Báo cáo NCKT điều chỉnh (tỷ đồng)	Chênh lệch điều chỉnh, bổ sung tăng/ giảm (tỷ đồng)
-	Đoạn khu vực ga Lào Cai	161.925.000.000		-161.925.000.000
-	Đoạn khu vực đầu mối Hà Nội	1.746.076.828.749		-1.746.076.828.749
2.4	Nâng cấp ga Gia Lâm		5.657.410.243.592	5.657.410.243.592
2.5	Nâng cấp đoạn Yên Viên - Gia Lâm		2.101.302.233.550	2.101.302.233.550
2.6	Đường nối ga (DATP1)	2.471.331.984.253	2.467.783.872.933	-3.548.111.320
2.7	Chi phí đường dây cấp điện 22Kv		1.055.721.701.529	1.055.721.701.529
2.8	Chi phí thiết bị khác	2.376.703.399.891	14.945.035.803.704	12.568.332.403.813
2.9	Chi phí phương tiện (đầu máy toa xe)	6.800.238.285.750	9.557.846.018.519	2.757.607.732.769
4	Chi phí quản lý dự án	16.687.228.072.965	16.850.011.764.984	163.459.198.346
5	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng			
6	Chi phí khác			
*	Phần chi phí khác chưa được tính trong hồ sơ Báo cáo NCKT của Viện 4	2.040.071.485.725	3.841.409.113.437	
-	Chi phí đào tạo, học tập...	2.040.071.485.725	2.040.071.485.725	

TT	Nội dung công việc	Báo cáo NCTKT được duyệt (tỷ đồng)	Báo cáo NCTKT điều chỉnh (tỷ đồng)	Chênh lệch điều chỉnh, bổ sung tăng/ giảm (tỷ đồng)
-	Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng		3.482.947.000	
-	Rà phá bom mìn, vật nổ		135.759.945.304	
-	Tư vấn luật và hỗ trợ pháp lý		82.335.301.116	
-	Tư vấn chuyển đổi chủ trương đầu tư		5.491.969.487	
-	Tư vấn Quản lý dự án		224.084.517.131	
-	Tư vấn chuyển đổi định mức		18.955.806.000	
-	Tư vấn lập hồ sơ yếu tố cơ bản và thiết kế cắm cọc GPMB		1.915.794.000	
-	Tư vấn thẩm tra hồ sơ yếu tố cơ bản		346.016.000	
-	Tư vấn cắm cọc GPMB		55.463.040.000	
-	Chi phí thẩm tra hoàn thiện BCNCKT		2.372.009.954	
-	Biên dịch tài liệu		4.072.067.000	
-	Chi phí phục vụ công tác kiểm tra, nghiệm thu		288.644.162.915	

TT	Nội dung công việc	Báo cáo NCTKT được duyệt (tỷ đồng)	Báo cáo NCTKT điều chỉnh (tỷ đồng)	Chênh lệch điều chỉnh, bổ sung tăng/ giảm (tỷ đồng)
	<i>công trình của Hội đồng nghiệm thu Nhà nước</i>			
-	<i>Chi phí khởi công và khánh thành công trình</i>		24.000.000.000	
-	<i>Chi phí mua xe ô tô phục vụ Dự án</i>		54.000.000.000	
-	<i>Chi phí bảo hiểm công trình</i>		597.014.555.659	
-	<i>Chi phí kiểm toán độc lập</i>		178.927.907.984	
-	<i>Chi phí thẩm tra, phê duyet quyết toán</i>		124.471.588.162	
7	Chi phí dự phòng	30.773.133.665.996	30.659.275.908.842	-113.857.757.154
	Tổng cộng	203.230.785.960.038	289.975.084.580.641	86.744.298.620.603