

TRƯỜNG ĐẠI HỌC CÔNG NGHỆ GTVT
KHOA CHÍNH TRỊ - QUỐC PHÒNG AN NINH – GIÁO DỤC THỂ CHẤT



Học phần:

LỊCH SỬ ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

CÂU HỎI TIỂU LUẬN: *Phân tích nội dung đường lối kháng chiến chống Mỹ, cứu nước được thể hiện trong Nghị quyết Hội nghị TƯ Đảng lần thứ 11 (3-1965) và lần thứ 12 (12-1965)? Từ sự hiểu biết về vai trò của Đường Trường Sơn trong thời kỳ chiến tranh, liên hệ với thực tiễn hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam hiện nay?*

Giảng viên hướng dẫn: TS. Đỗ Như Hồng

Lớp: 70DCTT22

Nhóm Sinh viên thực hiện: Nhóm 06

Hà Nội, tháng năm 2022

MỤC LỤC

LỜI NÓI ĐẦU	1
I. ĐƯỜNG LỐI KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ CỨU NƯỚC TRONG NGHỊ QUYẾT HỘI NGHỊ TƯ ĐẢNG LẦN THỨ 11 VÀ LẦN THỨ 12	2
1.1. Hoàn cảnh lịch sử	2
1.1.1. Thuận lợi.....	2
1.1.1.1. Ở Miền Bắc, các kế hoạch nhà nước 5 năm đều đạt và vượt chỉ tiêu đề ra	2
1.1.1.2. Ở Miền Nam, chiến tranh đặc biệt của Mỹ cơ bản bị phá sản	2
1.1.2. Khó khăn.....	3
1.1.2.1. Sự bất đồng giữa Liên Xô và Trung Quốc ngày càng trở nên gay gắt.....	3
1.1.2.2. Mỹ thực hiện chiến tranh Cục bộ	3
1.2. NỘI DUNG ĐƯỜNG LỐI KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC TRONG NGHỊ QUYẾT HỘI NGHỊ TƯ ĐẢNG LẦN THỨ 11 (3-1965) VÀ LẦN THỨ 12 (12-1965)	3
1.2.1. Quyết tâm chiến lược.....	4
1.2.2. Mục tiêu chiến lược	4
1.2.3. Phương châm chiến lược	4
1.2.4. Tư tưởng chỉ đạo đối với miền Nam	5
1.2.5. Tư tưởng chỉ đạo đối với miền Bắc.....	5
1.2.6. Về mối quan hệ và nhiệm vụ cách mạng của hai miền	5
1.3. Ý nghĩa đường lối.....	6
II. VAI TRÒ CỦA ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN TRONG THỜI KỲ CHIẾN TRANH, LIÊN HỆ VỚI THỰC TIỄN HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI Ở VIỆT NAM HIỆN NAY	6
2.1. Vị trí, vai trò của Đường Trường Sơn trong thời kỳ chiến tranh	6
2.2. Đường lối của Đảng về hạ tầng giao thông	6
2.3. Thực trạng hạ tầng giao thông của Việt Nam.....	8
2.3.1. Thành tựu.....	8
2.3.2. Hạn chế	9
2.4. Giải pháp.....	10
2.5. Liên hệ bản thân	10
KẾT LUẬN	12
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	

LỜI NÓI ĐẦU

Từ năm 1964 đến đầu năm 1965, cuộc đấu tranh cách mạng của đồng bào, chiến sĩ ở miền Nam phát triển nhanh chóng, thu được những thắng lợi ngày càng to lớn, khiến cho chiến lược "chiến tranh đặc biệt" của đế quốc Mỹ bị thất bại nghiêm trọng. Trước tình hình ấy, đế quốc Mỹ chuyển sang chiến lược "chiến tranh cục bộ", tìm mọi cách để giữ vững những vị trí chiến lược và lực lượng.

Chúng tăng cường lực lượng chiến đấu của quân Mỹ và chú trọng vào miền Nam để giữ một số vùng chiến lược quan trọng, mở rộng hoạt động không quân và hải quân, ném bom bắn phá miền Bắc gây áp lực làm giảm sức tiến công miền Nam.

Trước yêu cầu mới của cách mạng, trong năm 1965, Ban Chấp hành Trung ương Đảng đã họp Hội nghị lần thứ 11 (tháng 3-1965), ra Nghị quyết về tình hình và nhiệm vụ cấp bách trước mắt và Hội nghị lần thứ 12 (tháng 12-1965) với Nghị quyết về tình hình và nhiệm vụ mới.

Với tư cách là sinh viên của trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải và được tiếp nhận sự chỉ dạy và hướng dẫn tận tình của cô Đỗ Như Hồng trong học phần lịch sử Đảng Cộng sản Việt Nam. Chúng em muốn tìm hiểu về “Nội dung đường lối kháng chiến chống Mỹ, cứu nước được thể hiện trong Nghị quyết Hội nghị Trung ương Đảng lần thứ 11 (3-1965) và lần thứ 12 (12-1965)”.

Việc nghiên cứu này sẽ cho chúng em cái nhìn khái quát hơn về lịch sử Đảng và các định hướng phát triển của đất nước trong quá khứ từ đó liên hệ Đường Trường Sơn trong thời kỳ chiến tranh với thực tiễn hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam hiện nay.

Trong quá trình tìm hiểu đề tài “Phân tích nội dung đường lối kháng chiến chống Mỹ, cứu nước được thể hiện trong Nghị quyết Hội nghị TƯ Đảng lần thứ 11 (3-1965) và lần thứ 12 (12-1965)? Từ sự hiểu biết về vai trò của Đường Trường Sơn trong thời kỳ chiến tranh, liên hệ với thực tiễn hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam hiện nay?” Do vốn kiến thức của chúng em còn hạn hẹp nên bài làm còn nhiều thiếu sót, em rất mong cô sẽ góp ý để bài làm được hoàn thiện hơn.

I. ĐƯỜNG LỐI KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ CỨU NƯỚC TRONG NGHỊ QUYẾT HỘI NGHỊ TƯ ĐẢNG LẦN THỨ 11 VÀ LẦN THỨ 12

1.1. Hoàn cảnh lịch sử

1.1.1. Thuận lợi

1.1.1.1. Miền Bắc các kế hoạch nhà nước 5 năm đều đạt và vượt chỉ tiêu đề ra

Thắng lợi Kế hoạch Nhà nước 5 năm (1961 - 1965) là đưa “miền Bắc nước ta tiến những bước dài chưa từng thấy, đất nước xã hội con người đều đổi mới”.

Việt Nam Dân chủ Cộng hòa (Bắc Việt Nam) còn làm nghĩa vụ hậu phương, chi viện cho miền Nam (Mặt trận dân tộc giải phóng Miền Nam). Trong 5 năm (1961 - 1965), một khối lượng lớn vũ khí, đạn dược, thuốc men, ... được chuyển vào chiến trường. Ngày càng có nhiều đơn vị vũ trang, nhiều cán bộ quân sự, chính trị, văn hóa, giáo dục, y tế được huấn luyện đưa vào chiến trường tham gia chiến đấu, phục vụ chiến đấu, xây dựng giải phóng.

1.1.1.2. Miền Nam chiến tranh đặc biệt của Mỹ cơ bản bị phá sản

Từ giữa năm 1961, Mỹ Diệm đã tiến hành cuộc “chiến tranh đặc biệt”¹. Kết hợp những thủ đoạn chiến tranh xâm lược tàn bạo của đế quốc có vũ khí và trang bị kỹ thuật hiện đại với những biện pháp khủng bố, đàn áp dã man.

Quân và dân miền Nam đã đấu tranh trên nhiều mặt trận. Trên mặt trận chống phá “bình định” năm 1962, Quân giải phóng cùng với nhân dân đánh bại nhiều cuộc hành quân càn quét vào chiến khu D, căn cứ U Minh, Tây Ninh,.... Trên mặt trận chính trị năm 1963, hòa thượng Thích Quảng Đức tự thiêu để phản đối chính quyền Diệm; 70 vạn quần chúng Sài Gòn biểu tình làm rung chuyển chế độ Sài Gòn, buộc Mỹ đảo chính lật đổ chế độ Diệm – Nhu với hi vọng ổn định tình hình. Trên mặt trận quân sự, ngày 2-1-1963, quân dân ta giành thắng lợi vang dội ở trận Ấp Bắc (Mỹ Tho), đánh bại cuộc hành quân càn quét của hơn 2000 quân đội Sài Gòn có cố vấn Mỹ chỉ huy. Sau trận Ấp Bắc, khắp miền Nam đã dấy lên phong trào “Thi đua Ấp

¹ Là tên một kế hoạch thực thi chiến của Hoa Kỳ trong Chiến tranh Việt Nam được công bố tháng 5 năm 1961.

Bắc, giết giặc lập công”². Lực lượng quân giải phóng liên tiếp mở những chiến dịch tiến công quy mô lớn, tiêu biểu là chiến dịch Đông – Xuân (1964 - 1965) trên các chiến trường miền Nam và miền Trung.

Với những chiến thắng dồn dập, quân dân ta ở miền Nam đã cơ bản làm phá sản chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” của Mỹ.

1.1.2. Khó khăn

1.1.2.1. Sự bất đồng giữa Liên Xô và Trung Quốc ngày càng trở nên gay gắt

Đúng vào lúc chúng ta triển khai cuộc đấu tranh vũ trang ở miền Nam, giữa Liên Xô và Trung Quốc đã diễn ra cuộc đấu tranh giành giật ảnh hưởng và tập hợp lực lượng mà Việt Nam là đối tượng tranh chấp.

Mâu thuẫn Xô – Trung gây hậu quả nghiêm trọng cho phong trào cộng sản và công nhân quốc tế và ảnh hưởng tiêu cực lớn đến cuộc kháng chiến chống Mỹ của nhân dân Việt Nam

1.1.2.2. Mỹ thực hiện chiến tranh Cục bộ

Chiến tranh cục bộ là một chiến lược quân sự của Mỹ trong Chiến tranh Việt Nam (giai đoạn 1965 - 1967). Nội dung cơ bản của chiến lược này là tận dụng ưu thế hỏa lực, công nghệ và quân số của lực lượng viễn chinh Mỹ để đè bẹp Quân Giải phóng miền Nam, đồng thời điều động lực lượng không quân đánh phá miền Bắc, thiết lập ảnh hưởng lâu dài của Mỹ lên miền Nam Việt Nam.

Đây được đánh giá là giai đoạn khốc liệt nhất của cuộc chiến.

1.2. Nội dung đường lối kháng chiến chống Mỹ, cứu nước trong Nghị quyết Hội nghị TU Đảng lần thứ 11 (3-1965) và lần thứ 12 (12-1965)

Chiến tranh lan rộng cả nước đã đặt vận mệnh của dân tộc ta trước những thách thức nghiêm trọng. Trước tình hình đó, Hội nghị lần thứ 11 (3-1965) và Hội nghị lần thứ 12 (12-1965) của Ban Chấp hành Trung ương Đảng đã phát động cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước trên phạm vi toàn quốc và hạ quyết tâm chiến lược:

² Báo điện tử đảng cộng sản, ban tuyên giáo Tung Ương, 2020.

“Động viên lực lượng của cả nước, kiên quyết đánh bại cuộc chiến tranh xâm lược của đế quốc Mỹ trong bất cứ tình huống nào, để bảo vệ miền Bắc, giải phóng miền Nam, hoàn thành các mạng dân tộc dân chủ nhân dân trong cả nước, tiến tới thực hiện hòa bình thống nhất nước nhà”.³

1.2.1. Quyết tâm chiến lược

Mặc dù đế quốc Mỹ đưa vào miền Nam hàng chục vạn quân viễn chinh, nhưng so sánh lực lượng giữa ta và địch vẫn không thay đổi lớn, cuộc chiến tranh trở nên gay go, ác liệt, nhưng nhân dân ta đã có cơ sở chắc chắn để giữ vững thế chủ động trên chiến trường; cuộc “Chiến tranh cục bộ”⁴ mà Mỹ đang tiến hành ở miền Nam vẫn là một cuộc chiến tranh xâm lược thực dân mới. Cuộc chiến tranh đó được đề ra trong thế thua, thế thất bại và bị động, cho nên nó chứa đựng đầy mâu thuẫn về chiến lược; Mỹ không thể nào cứu vãn được tình thế nguy khốn, bế tắc của chúng ở miền Nam. Từ sự phân tích và nhận định trên, Trung ương khẳng định chúng ta có đủ điều kiện và sức mạnh để đánh Mỹ và thắng Mỹ. Với tinh thần “Quyết tâm đánh thắng giặc Mỹ xâm lược”⁵, Đảng quyết định phát động cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước trong toàn quốc, coi chống Mỹ, cứu nước là nhiệm vụ thiêng liêng của cả dân tộc từ Nam chí Bắc.

1.2.2. Mục tiêu chiến lược

Kiên quyết đánh bại cuộc chiến tranh xâm lược của Mỹ trong bất kỳ tình huống nào, bảo vệ miền Bắc, giải phóng miền Nam, hoàn thành cách mạng dân tộc dân chủ nhân dân trong cả nước, tiến tới thực hiện hòa bình thống nhất nước nhà.

1.2.3. Phương châm chiến lược

Đánh lâu dài, dựa vào sức mình là chính, càng đánh càng mạnh; cần phải cố gắng đến mức độ cao, tập trung lực lượng của cả hai miền để mở những cuộc tiến công lớn, tranh thủ thời cơ giành thắng lợi quyết định trong thời gian tương đối ngắn trên

³ Trích Văn kiện quốc hội toàn tập tập III, Thủ tướng Phạm Văn Đồng trình bày, 08-04-1965.

⁴ Nội dung cơ bản của chiến lược này là tận dụng ưu thế hỏa lực, công nghệ và quân số của lực lượng viễn chinh Mỹ để đè bẹp Quân Giải phóng miền Nam điều động lực lượng không quân đánh phá miền Bắc, thiết lập ảnh hưởng lâu dài của Mỹ lên miền Nam Việt Nam thông qua chế độ Việt Nam Cộng hòa.

⁵ Ban Chỉ đạo Tổng kết chiến tranh trực thuộc Bộ Chính trị (1996), *Tổng kết cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước thắng lợi và bài học*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội, tr. 66.

chiến trường miền Nam.

1.2.4. Tư tưởng chỉ đạo đối với miền Nam

Giữ vững và phát triển thế tiến công, kiên quyết tiến công và liên tục tiến công. Tiếp tục kiên trì phương châm kết hợp đấu tranh quân sự với đấu tranh chính trị, triệt để thực hiện ba mũi giáp công, đánh địch trên cả ba vùng chiến lược. Hiện nay, đấu tranh quân sự có tác dụng quyết định trực tiếp và giữ vị trí quan trọng.

1.2.5. Tư tưởng chỉ đạo đối với miền Bắc

Xây dựng kinh tế, bảo đảm tiếp tục xây dựng miền Bắc vững mạnh về kinh tế và quốc phòng trong điều kiện có chiến tranh, tiến hành cuộc chiến tranh nhân dân chống chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ để bảo vệ vững chắc miền Bắc xã hội chủ nghĩa, động viên sức người sức của ở mức cao nhất chi viện cho cuộc chiến tranh giải phóng miền Nam, đồng thời tích cực chuẩn bị đề phòng đánh bại địch trong trường hợp chúng liều lĩnh mở rộng chiến tranh cục bộ ra cả nước.

1.2.6. Về mối quan hệ và nhiệm vụ cách mạng của hai miền

Trong cuộc chiến tranh chống Mỹ của nhân dân cả nước, miền Nam là tiền tuyến lớn, miền Bắc là hậu phương lớn. Phải nắm vững mối quan hệ giữa nhiệm vụ bảo vệ miền Bắc và giải phóng miền Nam. Bảo vệ miền Bắc là nhiệm vụ của cả nước, vì miền Bắc xã hội chủ nghĩa là thành quả chung rất to lớn của nhân dân cả nước ta, là hậu phương vững chắc trong cuộc chiến tranh chống Mỹ. Phải đánh bại cuộc chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ ở miền Bắc và ra sức tăng cường lực lượng miền Bắc về mọi mặt, nhất là về kinh tế và quốc phòng, nhằm đảm bảo chi viện đắc lực cho miền Nam, đồng thời, vừa tiếp tục xây dựng chủ nghĩa xã hội nhằm phát huy vai trò đắc lực của hậu phương lớn đối với tiền tuyến lớn. Hai nhiệm vụ trên đây không tách rời nhau, mà mật thiết gắn bó nhau. Đế quốc Mỹ xâm lược Việt Nam, thì bất kỳ chúng đặt chân ở đâu trên đất nước Việt Nam, mọi người Việt Nam đều có nghĩa vụ tiêu diệt chúng. Khẩu hiệu chung của nhân dân cả nước lúc này là “Tất cả để đánh thắng giặc Mỹ xâm lược”.⁶

⁶ Ban Chỉ đạo Tổng kết chiến tranh trực thuộc Bộ Chính trị (1996), *Tổng kết cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước*

1.3. Ý nghĩa đường lối

Nghị quyết Trung ương lần thứ 11 và lần thứ 12 năm 1965 với nội dung như trên thể hiện tư tưởng nắm vững, giương cao hai ngọn cờ độc lập dân tộc và chủ nghĩa xã hội, tiếp tục tiến hành đồng thời hai chiến lược cách mạng của Đảng và quyết tâm đánh thắng giặc Mỹ xâm lược, giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc của dân tộc ta. Đó là đường lối chiến tranh nhân dân, toàn dân, toàn diện, lâu dài, dựa vào sức mình là chính trong hoàn cảnh mới, cơ sở để Đảng lãnh đạo đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đi tới thắng lợi vẻ vang.

II. Vai trò của Đường Trường Sơn trong thời kỳ chiến tranh, liên hệ với thực tiễn hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam hiện nay

2.1. Vị trí, vai trò của Đường Trường Sơn trong thời kỳ chiến tranh

Đường Trường Sơn hay đường mòn Hồ Chí Minh là một tuyến Hậu cần chiến lược bao gồm mạng lưới giao thông quân sự, chạy từ lãnh thổ miền bắc Việt Nam vào tới lãnh thổ miền nam Việt Nam, phía đông Trường Sơn đi qua miền Trung Việt Nam và phía Tây Trường Sơn có đoạn đi qua hạ Lào, Campuchia.

Đây là tuyến hậu cần chiến lược trọng yếu cung cấp binh lực và vật lực hậu cần, vũ khí khí tài để chi viện cho Quân Giải phóng miền Nam trên chiến trường miền Nam Việt Nam, liên tục trong suốt 16 năm (1959 - 1975) của thời kỳ chiến tranh Việt Nam.

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, tuyến chi viện chiến lược Đường Trường Sơn là một trong những nhân tố có vai trò quyết định đưa cuộc kháng chiến vĩ đại của dân tộc Việt Nam đến thắng lợi hoàn toàn. Quyết định xây dựng tuyến chi viện chiến lược và thực hiện thắng lợi quyết định ấy khẳng định sự nhạy bén trong tư duy và tài thao lược trong chỉ đạo chiến tranh của Đảng ta.

2.2. Đường lối của Đảng về hạ tầng giao thông

Trong Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội (2011 – 2020) được Đại hội đại biểu

toàn quốc lần thứ XI (tháng 1-2011) của Đảng Cộng sản Việt Nam thông qua đã nhận định: “Kết cấu hạ tầng vẫn là những điểm nghẽn cản trở sự phát triển”. Một trong những định hướng phát triển kinh tế - xã hội, đổi mới mô hình tăng trưởng, cơ cấu lại nền kinh tế, được Chiến lược xác định là: “Phát triển nhanh kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông. Hình thành cơ bản hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại là một đột phá chiến lược, là yếu tố quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và cơ cấu lại nền kinh tế”.

Nhằm tiếp tục tạo nguồn lực để đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII của Đảng (tháng 1-2016) đã khẳng định chủ trương tiếp tục thực hiện có hiệu quả ba đột phá chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2020, trong đó quan tâm: “Đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại... bảo đảm hiệu quả tổng hợp và tính hệ thống, nhất là mạng lưới giao thông...”. Để có bước đột phá trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, Nghị quyết Đại hội chỉ rõ: “Tập trung nguồn lực đầu tư xây dựng các công trình lớn, quan trọng thiết yếu, nhất là tại các khu vực có tiềm năng phát triển và giải quyết các ách tắc, quá tải. Bảo đảm kết nối thông suốt giữa các trung tâm kinh tế lớn, các đầu mối giao thông cửa ngõ các tuyến có nhu cầu vận tải lớn. Quan tâm đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông tại các vùng khó khăn”.

Về phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp phát triển kinh tế - xã hội trong văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng (tháng 1-2021) có đề cập về phát triển kết cấu hạ tầng trong đó tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông, khắc phục cơ bản những điểm nghẽn cho phát triển, tăng cường kết nối với khu vực và thế giới. Tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc, đầu tư, nâng cấp các cảng hàng không, đặc biệt là cảng hàng không trọng điểm. Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5000km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025, hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc – Nam phía Đông. Xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành và mở rộng Cảng hàng không quốc tế Nội Bài. Đầu tư nâng cao năng lực của hệ thống cảng biển. Quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt, triển khai xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ

cao Bắc – Nam. Kết nối đường bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển. Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, giải quyết các điểm nghẽn về hạ tầng giao thông. Ưu tiên đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông cho vùng đồng bằng sông Cửu Long, miền núi phía Bắc và các vùng khó khăn khác.

2.3. Thực trạng hạ tầng giao thông của Việt Nam

2.3.1. Thành tựu

Nhờ tập trung huy động mọi nguồn lực cho phát triển hạ tầng giao thông theo sự chỉ đạo của Chính phủ, nên hạ tầng giao thông của Việt Nam đã có bước phát triển mạnh mẽ theo hướng đồng bộ, hiện đại, góp phần xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống nhân dân, rút ngắn khoảng cách giữa các vùng miền. Các công trình giao thông được quy hoạch và đầu tư theo hướng đồng bộ, hiện đại như: đường bộ cao tốc, sân bay, cảng biển quốc tế đạt tiêu chuẩn khu vực và thế giới. Trong đó phải kể đến đã quy hoạch mạng lưới đường bộ cao tốc quốc gia kết nối các trung tâm kinh tế trọng điểm Bắc - Nam; các cửa khẩu, sân bay, cảng biển quốc tế và các tuyến đường vành đai đô thị có nhu cầu vận tải lớn với tổng chiều dài hơn 6.400km; tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và hệ thống đường sắt đô thị tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh; các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Lạch Huyện, Vân Phong và Cái Mép - Thị Vải); mạng đường bay theo mô hình nan quạt với tần suất khai thác cao tại 2 đầu Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Từ năm 2012-2020, hạ tầng giao thông đường bộ đầu tư xây dựng như sau:

- Về đường bộ: đã đưa vào khai thác 1.041km đường cao tốc, đang đầu tư xây dựng hơn 160km, tiếp tục triển khai các thủ tục để đầu tư xây dựng thêm 654km đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông (theo Nghị quyết số 52/2017/QH14, ngày 22/11/2017 của Quốc hội); 40km đường cao tốc đoạn thành phố Lạng Sơn - cửa khẩu Hữu Nghị (Đồng Đăng); 92km đường cao tốc Vân Đồn - Móng Cái.

- Về hàng không: đã có bước phát triển đột phá về quy mô và chất lượng dịch vụ, đáp ứng kịp thời sự bùng nổ của nhu cầu vận tải hàng không trong giai đoạn vừa

qua, với tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 16% - 18%/năm. Theo đó, đã nâng cấp các cảng hàng không Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng và xây dựng mới các cảng hàng không Phú Quốc, Vân Đồn, nâng tổng công suất mạng cảng hàng không đạt khoảng 90 triệu lượt hành khách/năm, tăng 2,5 lần so với năm 2011, góp phần phát triển du lịch, bảo đảm quốc phòng an ninh và khẳng định chủ quyền quốc gia.

- Về đường sắt: đã nỗ lực nâng cao an toàn, rút ngắn thời gian chạy tàu và cải thiện dịch vụ, nâng cao chất lượng phương tiện vận tải hành khách.

- Về đường thủy: đã đủ khả năng đảm nhận khoảng từ 80-90% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của đất nước. Hệ thống cảng biển được đầu tư đồng bộ với năng lực thông qua khoảng 570 triệu tấn/năm, gấp 2 - 3 lần so với năm 2011. Theo đó, đã hoàn thành đầu tư cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải, Lạch Huyện có khả năng tiếp nhận được tàu tải trọng lớn từ 130.000 tấn đến 200.000 tấn (DWT) đi thẳng tới bờ Tây nước Mỹ, Ca-na-đa và châu Âu; các cảng hành khách tại Phú Quốc, Hạ Long có khả năng tiếp nhận tàu chở khách lớn nhất thế giới; thực hiện nâng cấp, cải tạo các cảng đầu mối khu vực Nghi Sơn, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Khánh Hòa, Cần Thơ, đưa tổng công suất các cảng từ 420 triệu tấn (năm 2011) lên khoảng 580 triệu tấn mỗi năm. Các tuyến đường thủy chính đã được đầu tư nâng cấp, trong đó, vùng đồng bằng sông Cửu Long có 1.082 km đường thủy, vùng đồng bằng Bắc Bộ có 462km đường thủy được đầu tư cải tạo.

2.3.2. Hạn chế

Dù đạt được nhiều thành tựu và chứng kiến sự lột xác ngoạn mục, hệ thống hạ tầng giao thông của Việt Nam hiện vẫn còn là điểm nghẽn với nhu cầu phát triển để tiến tới mục tiêu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Trong đó hệ thống đường bộ cao tốc mới bước đầu hình thành, chưa đạt mục tiêu năm 2020 đưa vào sử dụng khoảng 2.000km đường cao tốc; hệ thống đường sắt lạc hậu, hệ thống đường sắt đô thị mới đầu tư xây dựng những tuyến đầu tiên; hệ thống cảng biển chưa khai thác hết công suất thiết kế; một số cảng hàng không đã xảy ra quá tải...

“Vì thế, chưa hình thành được hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, nhất là so sánh với các tiêu chí của quốc tế về mạng đường bộ cao tốc, đường

sắt tốc độ cao, cảng hàng không, cảng biển đầu mối”⁷.

Một trong những nguyên nhân chính là về nguồn lực, khiến cho việc đầu tư phát triển hạ tầng giao thông triển khai chậm so với yêu cầu, hệ thống hiện hữu cũng chưa có điều kiện duy tu, bảo dưỡng đầy đủ, kịp thời, hạn chế năng lực khai thác. Trong khi đó nguồn vốn ngân sách phân bổ giai đoạn 2016 - 2020 mới chỉ đáp ứng trên 30% nhu cầu đầu tư phát triển, cũng như công tác bảo trì, trong lúc việc kêu gọi đầu tư tư nhân còn khó khăn do đầu tư vào hạ tầng giao thông nhiều rủi ro, hệ thống văn bản pháp lý còn chưa đồng bộ. Đây là trở ngại rất lớn trong việc thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, “đi trước một bước” tạo tiền đề phát triển đất nước tới năm 2030.

2.4. Giải pháp

- Tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc.
- Đầu tư, nâng cấp cảng hàng không, đặc biệt là cảng hàng không trọng điểm.
- Đầu tư nâng cao năng lực của hệ thống cảng biển.
- Quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt, triển khai xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam.
- Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển.
- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, giải quyết các điểm nghẽn về hạ tầng giao thông.
- Ưu tiên đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông cho vùng đồng bằng sông Cửu Long, miền núi phía Bắc và các vùng khó khăn khác.
- Tăng cường năng lực hệ thống hạ tầng ứng phó với biến đổi khí hậu, nhất là đồng bằng sông Cửu Long và chống ngập úng ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

2.5. Liên hệ bản thân

Trải qua hơn 11 từ Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI cho đến nay Đại hội đại

⁷ Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể trả lời phỏng vấn, báo Lao Động, 19/01/2021.

biểu toàn quốc lần thứ XIII, Đảng ta đã đề ra nhiều đường lối. Qua đó, mỗi chúng ta đều có trách nhiệm trong thực hiện đường lối của Đảng về đẩy mạnh phát triển hạ tầng giao thông của đất nước hiện nay.

1. Phải có nhận thức đúng đắn, phải có nhận thức đúng thì có hành động đúng

- Nâng cao nhận thức vị trí của hạ tầng giao thông. Hiện nay hạ tầng giao thông có vị trí vô cùng quan trọng phát triển đất nước. Ảnh hưởng trong tất cả các lĩnh vực đời sống từ y tế, nông nghiệp... Phát triển hạ tầng giao thông đã cho mọi công việc trở nên nhanh chóng.
- Nâng cao nhận thức đúng đắn về chủ trương đường lối chủ trương của Đảng. Từ đại hội đại biểu lần thứ XI đến đại hội đại biểu lần XIII, Đảng ta đã luôn đề ra nhiều chủ trương, chính sách để phát triển công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Sau hơn 11 năm phát triển theo đường lối, đất nước ta đang ngày càng phát triển, đời sống nhân dân ngày càng tốt hơn, việc ứng dụng máy móc, công nghệ cao càng trở nên phổ biến và đã thay thế cho các công cụ lạc hậu.

2. Nâng cao nhận thức thì phải bắt đầu hành động

- Đẩy mạnh tuyên truyền cho tất cả mọi người xung quanh ra về đường lối, chủ trương của Đảng trong vấn đề phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.
- Là một sinh viên đại học, sinh viên tình nguyện Khoa Công nghệ thông tin bản thân cần “Học tập tốt – Đạo đức tốt – Tình nguyện tốt – Hội nhập tốt – Thể lực tốt”. Chăm chỉ học tập, rèn luyện bản thân, nỗ lực trong công việc.
- Ưu tiên di chuyển bằng các phương tiện công cộng như: xe buýt, Metro...
- Ngành công nghệ thông tin có vai trò không nhỏ trong phát triển hạ tầng giao thông, vì thế là một sinh viên khoa công nghệ thông tin cần phải tìm hiểu, ứng dụng và phát triển công nghệ để giúp đất nước ngày càng phát triển.
- Tuân thủ các quy định khi tham gia giao thông như: Đội mũ bảo hiểm,...

KẾT LUẬN

Hội nghị TW Đảng lần thứ 11 (3-1965) và lần thứ 12 (12-1965) là hội nghị thể hiện quyết tâm, Phản ánh đúng nguyện vọng ý chí của toàn Dân và toàn quân ta. Thể hiện tư tưởng nắm vững giương cao ngọn cờ độc lập dân tộc và CNXH. Đó là đường lối chiến tranh nhân dân được phát triển trong hoàn cảnh mới.

Đánh dấu sự lãnh Đạo quan trọng của Đảng ta. Nhiệm vụ chủ chốt đó là Chống Mỹ cứu nước là nhiệm vụ thiêng liêng của cả dân tộc do vậy chúng ta phải quyết tâm đánh Mỹ và thắng Mỹ bằng bất cứ giá nào để bảo vệ hòa bình, giải phóng miền Nam hoàn thành cuộc cách mạng DTDCND và thực hiện hòa bình, thống nhất nước nhà. Mục tiêu đó đã đang đặt ra những yêu cầu, trọng trách lớn lao đối với thế hệ trẻ hôm nay, nhất là đối với sinh viên – thế hệ chủ nhân của tương lai, của đất nước.

Để kế tục xứng đáng sự nghiệp cách mạng vẻ vang của Đảng và dân tộc ta trong quá trình đổi mới, mỗi sinh viên Việt Nam hãy ra sức học tập, trau dồi lý tưởng độc lập dân tộc và chủ nghĩa xã hội; ra sức thi đua lao động và rèn luyện để hình thành một thế hệ thanh niên sinh viên tân tiến, xứng tầm đòi hỏi của đất nước và thời đại.

Việc nghiên cứu đề tài “Trình bày nội dung Hội nghị TW Đảng lần thứ 11 (3-1965) và lần thứ 12 (12-1965)? Từ vai trò của Đường Trường Sơn trong kháng chiến chống Mỹ, liên hệ với việc phát triển hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam hiện nay?” được em thực hiện với mục đích góp phần nhỏ bé của mình vào công tác tìm hiểu rõ hơn về lịch sử của Đảng Cộng Sản Việt Nam, chính vì vậy những vấn đề được nêu ra trong đề tài đã được giải quyết khá cơ bản trong bài, đó là một số vấn đề đi từ lý luận đến thực tiễn, trong đó luận văn đã tập trung nghiên cứu Nội dung Hội nghị TW Đảng lần thứ 11 (3-1965) và lần thứ 12 (12-1965), đường lối của Đảng, ý nghĩa của Hội nghị, cũng như liên hệ đến con đường huyền thoại, Đường Trường Sơn. Tuy bài luận văn khá đầy đủ nhưng không tránh được những thiếu sót và hạn chế nên trong đề tài không tránh khỏi sai sót, vì vậy em rất mong sự giúp đỡ của thầy cô để bài làm của em trở nên hoàn thiện hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ Giáo dục và Đào tạo (2009, 2011, 2021), Giáo trình Đường lối cách mạng của Đảng Cộng sản Việt Nam, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
- [2] Hội đồng Lý luận Trung ương chỉ đạo biên soạn (2004,2011), Đường lối cách mạng của Đảng Cộng sản Việt Nam, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
- [3]<http://www.tapchicongsan.org.vn/Ban-ve-viec-xay-dung-the-che-phap-quyen-cua-cong-dan.aspx>
- [4]<http://www.tapchicongsan.org.vn/Home/NghienccuTraodoi/2017/44162/Xay-dung-Dang-trong-sach-vung-manh-nhan-to-quyet-dinh.aspx>.
- [5] Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI của Đảng.
- [6] Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII của Đảng.
- [7] Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng.
- [8] Giáo trình Lịch sử Đảng Cộng sản Việt Nam .