

Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam
Sở Giao thông Vận tải Thành phố Hà Nội
Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội

Dự án hỗ trợ kỹ thuật tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội

và

Thành lập Công ty Vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội

Báo cáo hoàn thành nhiệm vụ (Phần 1)

Tháng 2 năm 2016

**Cơ quan hành chính độc lập
Cơ quan hỗ trợ hợp tác quốc tế (JICA)**

**Công ty TNHH tàu điện ngầm Tokyo (Tokyo Metro)
Công ty TNHH Tư vấn giao thông vận tải Quốc tế Nhật Bản (JIC)**

EI
JR
16-028

Các từ ngữ viết tắt trong báo cáo này

ADB	Asian Development Bank	Ngân hàng Phát triển châu Á
AFC	Automatic fare collection system	Hệ thống thu soát vé tự động
AFD	L'Agence Française de Développement	Cơ quan Phát triển Pháp
BRT	Bus Rapid Transit	Hệ thống xe buýt nhanh
DGT	Direction Générale du Trésor	Tổng vụ Ngân khố Pháp
DOF	Department of Finance	Sở Tài chính Hà Nội
DOHA	Department of Home Affairs	Sở Nội vụ Hà Nội
DOJ	Department of Justice	Sở Tư pháp Hà Nội
DOT	Department of Transport	Sở Giao thông Vận tải Hà Nội
E&M	Electrical & Mechanical	Máy móc thiết bị điện
EIB	European Investment Bank	Ngân hàng Đầu tư Châu Âu
EPC	Engineering, Procurement & Construction Contract	Hợp đồng thiết kế, cung cấp, xây dựng
HAIDEP	Hanoi Urban Development Master Plan	Phát triển quy hoạch đô thị Hà Nội
HAUPA	Hanoi Authority for Urban Planning and Architecture	Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội
HPC	Hanoi People's Committee	UBND Thành phố Hà Nội
HAPI	Hanoi Authority of Planning and Investment	Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội
HQ	Headquarters	Trụ sở chính
HMC	HANOI METRO ONE MEMBER COMPANY LIMITED	Công ty TNHH Một thành viên Đường sắt Hà Nội
HUTDP	Hanoi Urban Transport Development Project	Dự án hỗ trợ phát triển giao thông đô thị Hà Nội
JCC	Joint Coordination Committee	Ủy ban Điều phối chung
JICA	Japan International Cooperation Agency	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
MAUR	Management Authority of Urban Railways	Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hồ Chí Minh

MMPTSC	Multi-Modal Public Transport Steering Committee	Ban chỉ đạo giao thông công cộng đa phương thức
MOF	Ministry of Finance	Bộ Tài Chính
MOT	Ministry of Transport	Bộ Giao thông Vận tải
MOU	Memorandum of Understanding	Biên bản thỏa thuận
MRB	Hanoi Metropolitan Railway Management Board	Ban quản lý đường sắt, đô thị Hà Nội
O&M	Operation and Maintenance	Vận hành và bảo dưỡng
Công ty O&M	Operation and Maintenance company	Công ty Vận hành và bảo dưỡng
O&MU	O&M Unit	Đơn vị thực hiện dự án TA phía Việt Nam
OCC	Operation Control Center	Trung tâm kiểm soát hoạt động
ODA	Official Development Assistance	Hỗ trợ phát triển chính thức
OU	Operation Unit	Đơn vị hoạt động
PTA	Public Transport Authority	Cơ quan quản lý giao thông công cộng
PUC	Preparation Unit for setting up O&M company	Đơn vị chuẩn bị để thiết lập công ty (Dự án TC Hồ Chí Minh)
PMUR	Project Management Unit of Railway	Ban quản lý dự án đường sắt
RST	Rolling Stock	Toa xe
RVC	Railway Vocational College	Trường cao đẳng dạy nghề đường sắt
SAPI	Special Assistance for Project Implementation	Hỗ trợ thực hiện dự án xây dựng tuyến 2
SCADA	Supervisory Control and Data Acquisition System	Hệ thống điều khiển giám sát và thu thập dữ liệu
TRAMOC	Hanoi Urban Transport Management and Operation Centre	Trung tâm quản lý và điều hành giao thông đô thị Hà Nội
TA Project	Support Project to Strengthen the Capacity of Hanoi Urban Railway Regulator and Establish an Operational Organization	Dự án hỗ trợ kỹ thuật tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội
TA Team	JICA Technical Assistance Team	Nhóm hỗ trợ kỹ thuật của JICA

VNR	Vietnam Railway	Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam
VNRA	Vietnam Railway Administration	Tổng cục Đường sắt Việt Nam
WB	World Bank	Ngân hàng Thế giới

C/P, Công ty O&M, HMC là những từ ngữ được sử dụng theo định nghĩa như sau:

C/P: Tên gọi chung của các nhân sự tiếp nhận chuyển giao kỹ thuật trong dự án TA

Công ty O&M: Tên gọi chung của Công ty phụ trách O&M

HMC: Công ty O&M đã được thành lập theo dự án TA

Mục lục

CÁC TỪ NGỮ VIẾT TẮT TRONG BÁO CÁO NÀY.....	1
PHẦN 1 KHÁI QUÁT	8
CHƯƠNG 1 MỞ ĐẦU.....	8
1-1 Bối cảnh.....	8
1-2 Mục đích của bản báo cáo hoàn thành nhiệm vụ	9
1-3 Bố trí nhân sự	9
CHƯƠNG 2 CHÍNH SÁCH CỦA CHÍNH PHỦ VÀ MỤC ĐÍCH, PHẠM VI CỦA DỰ ÁN	12
2-1 Chính sách của Chính phủ	12
2-2 Mục đích công việc	12
2-3 Nội dung thực hiện công việc	12
2-4 Mục tiêu cần đạt được trong dự án	13
2-5 Đánh giá dự án liên quan.....	16
CHƯƠNG 3 KẾ HOẠCH THỰC HIỆN DỰ ÁN.....	24
3-1 Thời gian thực hiện	24
3-2 Ngày quan trọng và đánh giá tiến độ	24
3-3 Chính sửa kế hoạch cơ bản theo MOU	25
PHẦN 2 NỘI DUNG NHIỆM VỤ	26
CHƯƠNG 1 TĂNG CƯỜNG NĂNG LỰC CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ (MRB).....	26
1-1 Điều chỉnh với MOT (Bộ giao thông vận tải).....	26
1-2 Xây dựng cơ cấu tổ chức, chức năng và quyền hạn của cơ quan quản lý	29
1-3 Nghiên cứu các chính sách khuyến khích sử dụng đường sắt đô thị	33
1-4 Công tác vận hành thử nhằm vận hành thương mại tuyến 2A	33
CHƯƠNG 2 QUYẾT ĐỊNH GIÁ VÉ, XÂY DỰNG HỆ THỐNG TRỢ GIÁ.....	33
2-1 Xây dựng phương thức điều chỉnh giá vé	33
2-2 Xây dựng chế độ trợ giá.....	36
2-3 Xem xét và quyết định giá vé cho tuyến 2A tại thời điểm bắt đầu vận hành.....	39
2-4 Công tác vận hành thử nhằm vận hành thương mại tuyến 2A	41
CHƯƠNG 3 XÂY DỰNG KẾ HOẠCH VẬN HÀNH TÀU VÀ HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN	41
3-1 Xây dựng quy trình xin phê duyệt kế hoạch vận hành tàu	42
3-2 Xây dựng trình tự trình tự điều tra tai nạn, sự cố	42
3-3 Công tác vận hành thử nhằm vận hành thương mại tuyến 2A	43
CHƯƠNG 4 LÀM RÕ ĐIỀU KIỆN CHUYỂN GIAO TUYẾN 2A	43
4-1 Lập kế hoạch chuyển giao	43
4-2 Lập văn bản thỏa thuận giữa MRB và VNRA	45
4-3 Xây dựng và thực hiện hợp đồng chuyển giao.....	46
CHƯƠNG 5 THÀNH LẬP CÔNG TY O&M.....	47
5-1 MRB trình Đề án thành lập Công ty O&M.....	47

CHƯƠNG 6-1 KẾ HOẠCH, HÀNH CHÍNH, AN TOÀN	48
6-1-1 Xây dựng quy định về vai trò, trách nhiệm của từng bộ phận	48
6-1-2 Xây dựng quy tắc tổ chức về công tác lập kế hoạch, hành chính, an toàn	48
6-1-3 Xây dựng kế hoạch quản lý, kinh doanh	48
6-1-4 Xây dựng triết lý kinh doanh, điều lệ Công ty	48
6-1-5 Xây dựng quy chế nội bộ về nâng cao an toàn	51
6-1-6 Tạo các hình thức cơ bản của quy tắc điều hành.....	53
6-1-7 Chuẩn bị đưa vào sử dụng hệ thống IT văn phòng.....	54
6-1-8 Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập Công ty O&M	55
6-1-9 Công tác vận hành thử của các phòng tại trụ sở chính nhằm vận hành thương mại tuyến 2A	55
CHƯƠNG 6 -2 NHÂN SỰ.....	55
6-2-1 Xây dựng các quy chế tổ chức về quản lý nhân sự	55
6-2-2 Xây dựng nội quy lao động	55
6-2-3 Xây dựng quy chế nội bộ về chế độ tuyển dụng, lương, thưởng phạt	56
6-2-4 Xây dựng các quy chế về phân chia công việc, cơ cấu tổ chức và quyền hạn công việc	56
6-2-5 Xây dựng kế hoạch về nhân sự bao gồm phân công nhân sự	57
6-2-6 Xây dựng các quy chế nội bộ về phúc lợi xã hội và hưu trí	57
6-2-7 Lập kế hoạch đào tạo nhân sự	58
6-2-8 Xây dựng Quy trình công việc khi chưa có hệ thống IT văn phòng.....	58
6-2-9 Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập Công ty O&M	58
6-2-10 Công tác vận hành thử của các bộ phận tại trụ sở chính nhằm vận hành thương mại tuyến 2A	59
CHƯƠNG 6-3 TÀI CHÍNH.....	59
6-3-1 Xây dựng quy chế tổ chức liên quan đến công tác tài chính	59
6-3-2 Xây dựng hệ thống kế toán	59
6-3-3 Xây dựng quy định dự toán, quyết toán	60
6-3-4 Xây dựng quy chế về mua sắm	61
6-3-5 Nghiên cứu các biện pháp nhằm duy trì sự ổn định về tài chính của công ty	62
6-3-6 Xây dựng Quy trình công việc khi chưa có hệ thống IT văn phòng.....	62
6-3-7 Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập công ty O&M	63
6-3-8 Công tác vận hành thử của các bộ phận tại trụ sở chính nhằm vận hành thương mại tuyến 2A	63
CHƯƠNG 6-4 KINH DOANH	64
6-4-1 Xây dựng các quy chế tổ chức về kinh doanh và kinh doanh ngoài vé.....	64
6-4-2 Soạn thảo Hợp đồng dịch vụ vận tải chung.....	64
6-4-3 Nỗ lực nghiên cứu nhằm xây dựng dự thảo sổ tay xử lý tiền mặt tại ga.....	65

6-4-4	Nghiên cứu phương thức tính giá vé và công tác tính giá vé	65
6-4-6	Xây dựng dự thảo kế hoạch kinh doanh ngoài vé.....	66
6-4-7	Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập công ty O&M	67
CHƯƠNG 6-5 VẬN HÀNH TÀU		67
6-5-1	Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về vận hành tàu	67
6-5-2	Học về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số lượng nhân sự	68
6-5-3	Học kiến thức cơ bản liên quan đến quản lý và vận hành của lái tàu.....	69
6-5-4	Học cách vẽ biểu đồ chạy tàu.....	69
6-5-5	Học phương pháp tính thời gian chạy tàu	70
CHƯƠNG 6-6 BẢO TRÌ ĐMTX.....		71
6-6-1	Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về bảo trì đầu máy toa xe	71
6-6-2	Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng ĐMTX.....	74
6-6-3	Học về phương pháp lập kế hoạch thay mới đầu máy toa xe	75
6-6-4	Học các cách thức ứng phó hỏng hóc đầu máy toa xe	77
6-6-5	Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì ĐMTX tuyến 2A.....	77
CHƯƠNG 6 – 7 BẢO TRÌ THIẾT BỊ (CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG, ĐƯỜNG RAY, KIẾN TRÚC)		78
6-7-1	Xây dựng dự thảo các quy định tổ chức liên quan đến nghiệp vụ bảo trì thiết bị..	78
6-7-2	Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng thiết bị.....	80
6-7-3	Học về phương pháp lập dự thảo kế hoạch thay mới thiết bị.....	82
6-7-4	Học các cách thức ứng phó hỏng hóc thiết bị.....	83
6-7-5	Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A.....	83
CHƯƠNG 6-7 BẢO TRÌ THIẾT BỊ (ĐIỆN).....		84
6-7-1	Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về bảo trì thiết bị	84
6-7-2	Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng thiết bị.....	86
6-7-3	Học về phương pháp lập dự thảo kế hoạch thay mới thiết bị.....	88
6-7-4	Học các cách thức ứng phó hỏng hóc thiết bị.....	90
6-7-5	Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A.....	91
CHƯƠNG 6-7 BẢO TRÌ THIẾT BỊ (AFC).....		91
6-7-1	Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về bảo trì thiết bị	91
6-7-2	Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng thiết bị.....	93
6-7-3	Học về phương pháp lập dự thảo kế hoạch thay mới thiết bị.....	95
6-7-4	Học các cách thức ứng phó hỏng hóc thiết bị.....	96
6-7-5	Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A.....	97
PHẦN 3 VẤN ĐỀ, BIỆN PHÁP, BÀI HỌC TRONG QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN DỰ ÁN		98
CHƯƠNG 1 VẤN ĐỀ		98

1-1 Vấn đề do các yếu tố bên ngoài.....	98
1-2. Vấn đề do các yếu tố bên trong.....	99
CHƯƠNG 2 BIỆN PHÁP	100
2-1 Đào tạo tại Nhật Bản.....	100
2-2 Đào tạo bởi VJCC	100
2-3 Các dạng hội thảo.....	100
CHƯƠNG 3 BÀI HỌC.....	101
PHẦN 4 MỨC ĐỘ HOÀN THÀNH MỤC TIÊU DỰ ÁN.....	102
CHƯƠNG 1 CHỈ TIÊU 1: NGHIỆP VỤ BAN ĐẦU VỚI TƯ CÁCH LÀ CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐƯỢC TRIỂN KHAI	102
CHƯƠNG 2 CHỈ TIÊU 2: BẮT ĐẦU VẬN HÀNH THỬ NGHIỆP VỤ KIỂM SOÁT ĐIỀU HÀNH CỦA CÔNG TY O&M	102
CHƯƠNG 3 MỤC TIÊU DỰ ÁN: CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ (QUẢN LÝ CÔNG TY O&M) VÀ CÔNG TY O&M CÙNG BẮT ĐẦU HOẠT ĐỘNG.....	102
PHẦN 5 CÁC KIẾN NGHỊ NHẪM ĐẠT ĐƯỢC CÁC MỤC TIÊU TỔNG THỂ	103

Phần 1 Khái quát

Chương 1 Mở đầu

1-1 Bối cảnh

1-1-1 Tình hình kinh tế-xã hội và giao thông tại Hà Nội

Thủ đô Hà Nội, Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam (gọi tắt là nước “Việt Nam”), có dân số 6,44 triệu người vào năm 2009, ước tính sẽ đạt 8 triệu người vào năm 2020. Lưu lượng giao thông đường bộ trong khu vực đô thị đang tăng nhanh, xảy ra tình trạng kẹt xe, mức độ an toàn giao thông giảm, phát sinh vấn đề ô nhiễm không khí, gây trở ngại cho các hoạt động của đô thị.

Dựa vào kết quả HAIDEP (Đơn vị đặt hàng dự án, hoàn thành tháng 3 năm 2007), với nội dung xây dựng kế hoạch tổng thể về khai thác đô thị bao gồm cả giao thông đô thị là mục tiêu năm 2020, Chính phủ Việt Nam đã lập kế hoạch tổng thể về khai thác giao thông vận tải bao gồm cả kế hoạch xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào tháng 7 năm 2008.

1-1-2 Kế hoạch phát triển giao thông tại Hà Nội và dự án đường sắt thủ đô

Theo kế hoạch tổng thể, nhờ vào xây dựng đường sắt đô thị có thể đáp ứng nhu cầu giao thông gia tăng, góp phần phát triển kinh tế khu vực và cải thiện môi trường đô thị thông qua việc giảm tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm môi trường. Chính phủ Việt Nam đã xin vay vốn “Xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội (tuyến 1)” và “Xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội (Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo (tuyến 2)) (I)” (dưới đây gọi là xây dựng tuyến 2) của Nhật Bản và đã lần lượt ký kết hợp đồng vay vào tháng 3 năm 2008 và tháng 3 năm 2009, hiện đang triển khai thực hiện. Ngoài ra, cũng đang tiến hành xây dựng tuyến 2A do Trung Quốc hỗ trợ, tuyến 3 do Pháp và ADB hỗ trợ.

Về việc quản lý kinh doanh các tuyến 2, 2A, 3 được đặt dưới sự quản lý của HMC, theo dự kiến có thể khánh thành tuyến 2A sớm nhất vào năm 2016, nên việc thành lập cơ quan quản lý vận hành bảo dưỡng các tuyến đường (gọi là cơ quan O&M) đang là nhiệm vụ cấp bách. Vai trò được yêu cầu đối với cơ quan O&M là rất quan trọng nhằm kiểm soát khéo léo tình trạng không thống nhất về quy cách, thông số kỹ thuật các tuyến đường bởi các cơ quan hỗ trợ.

1-1-3 Sự cần thiết phải tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập công ty O&M

Tuy nhiên, do Chính phủ chưa có kiến thức và kinh nghiệm liên quan đến việc thành lập cơ quan O&M đường sắt đô thị nên đã yêu cầu hỗ trợ từ phía Nhật Bản.

Đơn vị đặt hàng nhận được yêu cầu này đã thỏa thuận, điều chỉnh với phía Chính phủ nước “Việt Nam” và nhà tài trợ liên quan về chức năng trụ sở chính và văn phòng hiện trường của cơ quan O&M và đã tiến hành khảo sát SAPI về việc xây dựng tuyến số 2 -đường sắt đô thị của thành phố Hà Nội, nhằm mục đích đưa ra được kế hoạch thành lập và vận hành hệ thống cần thiết, thu thập các thông tin bối cảnh yêu cầu của các bên khác, đồng thời đề xuất đưa vào ①Thế chế của 1 Công ty O&M tuyến đường sắt đô thị dưới sự bảo trợ của thành phố Hà Nội, ②Đưa vào sử dụng hệ thống vận chuyển công cộng và đã hiểu rõ hơn các bên nhằm hướng đến thực hiện hỗ trợ hiệu quả hơn. Phía Việt Nam không chỉ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị mà cũng đã thực hiện chắc chắn các nội dung đã đề xuất trong dự án nghiên cứu SAPI, chẳng hạn như thực hiện các hoạt động hỗ trợ MRB với giả định MRB là cơ quan quản lý, tuy nhiên tháng 9 năm 2015 chức năng quản lý, giám sát đã được chuyển sang cho DOT.

1-1-4 Dự án TA và O&MU

(1) Dự án TA

Căn cứ vào hoàn cảnh đó, để đáp ứng các kết quả của cuộc điều tra khảo sát về quy hoạch chi tiết được thực hiện vào tháng 5 và tháng 9 năm 2012, đơn vị đặt hàng đã ký kết văn bản thỏa thuận liên quan đến việc thực hiện “Dự án tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị” với phía Việt Nam và đã bắt đầu điều tra chính thức.

Cuộc khảo sát này, được thực hiện nhằm khảo sát hoạt động của hai cơ quan thông qua việc tiến hành chuẩn bị môi trường để tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập công ty O&M đối với đường sắt đô thị Hà Nội của Việt Nam. Đề đưa vào vận hành 2 tuyến đường sắt đô thị

một cách an toàn và đáng tin cậy nhờ sự hỗ trợ phù hợp từ phía Nhật Bản cho 2 tuyến (tuyến 2A và tuyến 3).

(2) O&MU

Theo quyết định của HPC, O&MU là cơ quan chuẩn bị để thành lập Công ty O&M và là cơ quan quản lý trực thuộc MRB. Dự định đơn vị này sẽ chia thành hai cơ quan nêu trên trước khi khánh thành tuyến 2A.

Sao đó, đơn vị này sẽ thay đổi thành một ban (Ban vận hành và bảo trì các tuyến đường sắt đô thị - Urban Railway Operation and Maintenance Department) theo chỉ thị của HPC (Quyết định số 3005/QĐ-UBND ngày 4 tháng 6 năm 2014). Sau đó, HMC tiếp nhận kết quả điều tra được thiết lập này, O&MU đã được chuyển giao cho HMC. Để tránh nhầm lẫn, trong báo cáo này thể hiện là O&MU như ký hiệu ban đầu.

1-2 Mục đích của bản báo cáo hoàn thành nhiệm vụ

Mục đích của bản báo cáo hoàn thành nhiệm vụ như sau:

- Khái quát dự án, đặc biệt chỉ ra bối cảnh, quá trình, mục đích của dự án.
- Mô tả kết quả hoạt động theo biểu đồ công việc.
- Báo cáo các vấn đề trực diện, nghiên cứu, đào tạo khi vận hành dự án.
- Báo cáo tiến độ hoàn thành mục tiêu dự án ở giai đoạn cuối cùng của điều tra này.
- Khuyến nghị liên quan đến hoạt động phía Việt Nam sau này thể hiện mức độ đạt mục tiêu tổng thể.

1-3 Bố trí nhân sự

1-3-1 Nhân sự của TA Team

Nhân sự tháng (MM) từ khi bắt đầu dự án TA đến thời điểm lập báo cáo hoàn thành nhiệm vụ theo tài liệu đính kèm bên dưới.

Phụ lục 4-1

1-3-2 Nhân sự của MRB O&MU

Ngay sau khi bắt đầu dự án TA, MRB đã bố trí 13 nhân sự cho O&MU, các nhân sự này được chuyển từ các phòng ban trong MRB. Thêm vào đó, VNRA đã ban hành văn bản quyết định (số 477/CV-CĐSVN-VTPC) cho 4 nhân sự gia nhập vào dự án TA vào ngày 1 tháng 4 năm 2013 theo yêu cầu của MRB, và đã tiến hành thỏa thuận, điều chỉnh phù hợp. Với kết quả đó, trong thời gian chính của dự án này, đã bố trí 17 nhân sự. Sau đó tất cả các thành viên của O&MU đã được chuyển sang công ty HMC, và đã tiếp tục thực hiện cho tới giai đoạn kết thúc Dự án này.

1-3-3 Hội nghị chính

Thỏa thuận cơ bản đối với tiến độ hoạt động và thành quả giữa những người đại diện cho các thành viên của ủy ban đang được tiến hành thông qua JCC. Mặt khác do tình hình phía “Việt Nam”, quyền quyết định cuối cùng là HPC. JCC thực hiện sơ lược các phác thảo bên dưới, cuộc họp JCC lần 7 đã hoàn thành. Biên bản hội nghị được thể hiện tại phần tài liệu đính kèm số 7.

Bảng 1-1-3-3-1: Chương trình nghị sự chính tại JCC

Hội nghị JCC	Thời gian tổ chức	Nội dung nghị sự	Hoạt động liên quan và các vấn đề cần phải thỏa thuận cơ bản
Lần 1	Tháng 4 năm 2013	Báo cáo khởi đầu	Báo cáo khởi đầu (phương châm thực hiện, phương pháp thực hiện, cơ chế thực hiện, kế hoạch thực hiện)
Lần 2	Tháng 8 năm 2013	Báo cáo hoạt động sau hội nghị JCC lần 1 Kế hoạch hoạt động cho đến hội nghị JCC lần 3	4.1 Kế hoạch chuyển giao 6.1.1 Quy tắc tổ chức về công tác lập kế hoạch, hành chính và an toàn 6.1.3 Kế hoạch quản lý, kinh doanh 6.1.4 Triết lý kinh doanh, Điều lệ công ty
Lần 3	Tháng 3 năm 2014	Báo cáo hoạt động sau hội nghị JCC lần 2 Kế hoạch hoạt động cho đến hội nghị JCC lần 4	1.2 Quy định cơ cấu tổ chức, chức năng và quyền hạn của cơ quan quản lý 2.1 Phương thức điều chỉnh giá vé (6-4-4 Bao gồm phương pháp tính giá vé) 4.1 Văn bản thỏa thuận liên quan đến bàn giao tuyến 2A 6.2.2 Nội quy lao động 6.4.2 Hợp đồng dịch vụ vận tải chung
Lần 4	Tháng 9 năm 2014	Báo cáo hoạt động sau hội nghị JCC lần 3	Sự cần thiết trong việc kéo dài dự án TA và phê duyệt PDM/PO 3.1 Quyết định về việc ban hành Quy trình xin phê duyệt kế hoạch vận hành tàu đường sắt đô thị (dự thảo) 4.1 Kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận tuyến đường sắt đô thị 2A CÁT LINH – HÀ ĐÔNG 5 Báo cáo tình hình tiến độ Đề án thành lập Công ty 6.1.5 Các loại quy định liên quan đến an toàn (quy định quản lý an toàn, quy định ứng phó tai nạn, sự cố đường sắt đô thị) 6.2.3 Các loại quy định liên quan đến nhân sự (quy chế tuyển dụng, quy chế tiền lương, quy định thi đua khen thưởng) 6.3.4 Các loại quy định liên quan đến tài chính kế toán (Quy định quản lý hợp đồng, Quy định đấu thầu và hợp đồng vật phẩm, quy tắc quản lý vật tư)

Lần 5	Tháng 7 năm 2015	<p>Báo cáo hoạt động sau hội nghị JCC lần 4</p> <p>Nội dung hoạt động trong thời gian cho đến khi hoàn thành</p>	<p>Điều chỉnh công việc hướng đến hoàn thành dự án</p> <p>Chuyển giao C/P cùng với việc thành lập HMC</p>
Lần 6	Tháng 10 năm 2015	Chỉnh sửa MOU	<p>Phê duyệt PDM/PO chỉnh sửa cùng với điều chỉnh hoạt động do trễ tiến độ xây dựng tuyến 2A</p> <p>Chuyển giao C/P phía cơ quan quản lý cho DOT</p>
Lần 7	Tháng 12 năm 2015	Đánh giá khi hoàn thành	
Lần 8	Tháng 2 năm 2016 (Dự kiến)	Công việc phía C/P tiếp tục thực hiện	<p>Đánh giá kết quả</p> <p>Nội dung phía “Việt Nam” tiếp tục thực hiện</p>

Chương 2 Chính sách của Chính phủ và mục đích, phạm vi của dự án

2-1 Chính sách của Chính phủ

Cùng với nền kinh tế phát triển nhanh chóng và ổn định, thành phố Hà Nội cũng xảy ra nhiều vấn đề. Vấn đề lớn nhất là năng lực và hiệu quả của hệ thống giao thông đô thị. Để giải quyết vấn đề này, trong “Kế hoạch tổng thể của thành phố Hà Nội đến năm 2020” (Quyết định 108/1998/QĐ-TTg) được ban hành vào năm 1998, đã nhấn mạnh về việc hoàn chỉnh hệ thống đường sắt đô thị như sau. “Ưu tiên xây dựng hệ thống đường sắt đô thị để hình thành xương sống cho mạng lưới giao thông công cộng của thủ đô, bao gồm cả tuyến đường trên cao và đường hầm. Trong ngắn hạn sẽ xây dựng các tuyến dọc theo các tuyến Văn Điển – Hàng Cỏ – Gia Lâm – Yên Viên, tiếp theo là các tuyến Hà Đông – Ngã Tư Sở – Hàng Cỏ, Hàng Cỏ – Cát Linh – Kim Mã – Thủ Lệ – Nghĩa Đô – Phú Diễn – Minh Khai; Giáp Bát – Đường vành đai 3; cầu Thăng Long – Nội Bài, Kim Mã – Láng Trung – Hoà Lạc”.

Trong “Kế hoạch tổng thể xây dựng thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050” (Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26 tháng 7 năm 2011) cũng đã nhấn mạnh rằng “sẽ ưu tiên xây dựng hệ thống đường sắt đô thị, BRT, xe buýt đáp ứng nhu cầu giao thông của thủ đô”.

Để góp phần vào sự phát triển bền vững của thành phố Hà Nội, việc phát triển đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội là một trong những ưu tiên quan trọng của Chính phủ, phù hợp với Quyết định (số 25/2012/QH13) của thành phố Hà Nội. Chính sách này được làm rõ trong chiến lược phát triển kinh tế xã hội tại thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 222/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ). Trong đó, có thể hiện phương hướng “đáp ứng yêu cầu cơ sở hạ tầng xã hội và sự phát triển của thủ đô, tập trung đầu tư hơn nữa vào phát triển cơ sở hạ tầng. Tạo ra thiết kế đồng bộ, hiện đại và hài hòa, bố trí tòa nhà mang tính biểu tượng, hoàn thành phát triển hạ tầng cơ sở”. Đồng thời trong kế hoạch này cũng đã vạch ra mục tiêu “hoàn thành 50 – 55% đồng bộ cơ sở hạ tầng công cộng, hiện đại, tính tiện lợi cao và an toàn vào năm 2030”.

Đứng trước kế hoạch như vậy, trong “Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050” (Quyết định số 1686/QĐ-TTg ngày 20 tháng 11 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ) đã có yêu cầu “Nhanh chóng phát triển giao thông vận tải đường sắt tại các đô thị, đường sắt nội - ngoại ô, làm nòng cốt trong vận tải hành khách công cộng, trước mắt tại thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh”. Đồng thời “Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế nhất là với những nước có ngành đường sắt phát triển, hợp tác trong việc đào tạo nguồn nhân lực để tiếp nhận, chuyển giao những công nghệ mới tiên tiến hiện đại thông qua phát triển hệ thống đường sắt, 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” cũng là một chiến lược.

Mặt khác, thực hiện dự án “Hỗ trợ kỹ thuật tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị và thành lập công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị” (dự án TA) nhằm mục đích tăng cường hệ thống nhân lực liên quan đến quản lý đường sắt đô thị và đào tạo nguồn nhân lực vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị, kế hoạch khánh thành tuyến 2A vào tháng 4 năm 2015. Dự án này có thể được cho là cực kỳ quan trọng để đạt được các chính sách của Chính phủ như đã nói ở trên.

2-2 Mục đích công việc

Điều tra này nhằm mục đích thực hiện hoạt động của hai cơ quan nhờ vào tiến hành chuẩn bị môi trường để tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập công ty O&M đối với đường sắt đô thị Hà Nội, Việt Nam, bắt đầu vận hành 2 tuyến đường sắt đô thị an toàn và đáng tin cậy được Nhật Bản hỗ trợ phù hợp với 2 tuyến trước (tuyến 2A và tuyến 3).

2-3 Nội dung thực hiện công việc

Nội dung thực hiện công việc trong kế hoạch thực hiện công việc đã ký kết với JICA để đạt được kế hoạch nêu trên như sau. Đây là nội dung được cập nhật mới nhất theo quyết định của các thành viên tại JCC lần 1. Ngoài ra, tại JCC lần 4, đã thêm nội dung thực hiện công việc. Chi tiết được nêu tại Chương 1 Phần 3.

- (1) Lập quy định sơ đồ tổ chức, chức năng, quyền hạn của cơ quan quản lý
- (2) Xây dựng hệ thống quyết định, hỗ trợ giá vé
- (3) Xây dựng kế hoạch vận hành và hệ thống quản lý an toàn

(4) Làm rõ điều kiện bàn giao tuyến 2A

(5) Đăng ký Công ty O&M

(6) Thành lập các phòng kế hoạch, hành chính, an toàn, nhân sự, tài chính, kinh doanh, vận hành tàu, bảo trì tàu và bảo trì thiết bị.

2-4 Mục tiêu cần đạt được trong dự án

Có 3 mục tiêu quan trọng cần đạt được trong dự án như sau:

(1) Tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị (MRB) (Ghi chú: Chuyển giao chức năng cho DOT trong tháng 9 năm 2015)

(2) Bàn giao tuyến 2A

(3) Thành lập Công ty O&M

Một vài nhiệm vụ đã được bỏ theo thống nhất trong cuộc họp JCC lần 6. (Tham khảo chương 3)

(1) Tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị (MRB)

Hoạt động 1	Tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị (MRB)
Hoạt động 1-1	Điều chỉnh với MOT (Bộ giao thông vận tải)
Hoạt động 1-2	Xây dựng cơ cấu tổ chức, chức năng và quyền hạn của cơ quan quản lý
Hoạt động 1-3	Nghiên cứu các chính sách khuyến khích sử dụng đường sắt đô thị
Hoạt động 2	Quyết định giá vé và xây dựng hệ thống trợ giá
Hoạt động 2-1	Xây dựng phương thức điều chỉnh giá vé
Hoạt động 2-2	Xây dựng chế độ trợ giá
Hoạt động 2-3	Xem xét và xác định giá vé cho tuyến 2A tại thời điểm bắt đầu vận hành
Hoạt động 3	Xây dựng kế hoạch vận hành tàu và hệ thống quản lý an toàn
Hoạt động 3-1	Xây dựng quy trình xin phê duyệt kế hoạch vận hành tàu
Hoạt động 3-2	Xây dựng trình tự điều tra tai nạn, sự cố (bao gồm chuẩn bị các tiêu chuẩn về an toàn và sổ tay hướng dẫn đối ứng khi xảy ra tai nạn, sự cố)

(2) Chuyển giao tuyến 2A

Hoạt động 4	Làm rõ điều kiện chuyển giao tuyến 2A
Hoạt động 4-1	Lập kế hoạch chuyển giao
Hoạt động 4-2	Chuẩn bị văn bản thỏa thuận giữa MRB và VNRA
Hoạt động 4-3	Chuẩn bị và thực thi hợp đồng chuyển giao

(3) Thành lập Công ty O&M

Hoạt động 5	Đăng ký Công ty O&M
Hoạt động 5-1	MRB trình Đề án thành lập Công ty O&M
Hoạt động 6	
Hoạt động 6-1	Kế hoạch, hành chính, an toàn
Hoạt động 6-1-1	Xây dựng quy định liên quan đến vai trò trách nhiệm của từng bộ phận
Hoạt động 6-1-2	Xây dựng quy tắc tổ chức về công tác lập kế hoạch, hành chính và vận hành an toàn
Hoạt động 6-1-3	Xây dựng kế hoạch quản lý và kinh doanh (bao gồm xem xét hệ thống vé chung)
Hoạt động 6-1-4	Xây dựng Triết lý kinh doanh, Điều lệ công ty
Hoạt động 6-1-5	Xây dựng quy chế nội bộ về nâng cao an toàn (bao gồm xây dựng các biện pháp an toàn/ phương pháp quản lý an toàn giao thông)
Hoạt động 6-1-6	Biên soạn dự thảo quy tắc vận hành tàu cơ bản (bao gồm chuẩn bị sổ tay hướng dẫn đánh giá kế hoạch vận hành tàu...)
Hoạt động 6-1-7	Chuẩn bị để đưa vào sử dụng hệ thống IT văn phòng (bao gồm xây dựng các hạng mục cần thiết như đặc tính kỹ thuật cơ bản của hệ thống IT văn phòng cho Công ty O&M)
Hoạt động 6-1-8	Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập Công ty O&M
Hoạt động 6-2	Nhân sự
Hoạt động 6-2-1	Xây dựng các quy chế tổ chức về quản lý nhân sự
Hoạt động 6-2-2	Xây dựng nội quy lao động
Hoạt động 6-2-3	Xây dựng quy chế nội bộ về tuyển dụng, lương, thưởng phạt
Hoạt động 6-2-4	Xây dựng các quy chế về phân chia công việc, cơ cấu tổ chức và quyền hạn công việc
Hoạt động 6-2-5	Xây dựng kế hoạch về nhân sự bao gồm phân công nhân sự
Hoạt động 6-2-6	Xây dựng các quy chế nội bộ về phúc lợi xã hội và hưu trí
Hoạt động 6-2-7	Lập kế hoạch đào tạo nhân sự (bao gồm cả lập kế hoạch đào tạo sau khi đi vào vận hành thương mại)
Hoạt động 6-2-8	Xây dựng Quy trình công việc khi chưa có hệ thống IT văn phòng
Hoạt động 6-2-9	Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập Công ty O&M
Hoạt động 6-3	Tài chính

Hoạt động 6-3-1	Xây dựng quy chế tổ chức liên quan đến công tác tài chính
Hoạt động 6-3-2	Xây dựng hệ thống kế toán
Hoạt động 6-3-3	Xây dựng quy tắc dự toán, quyết toán
Hoạt động 6-3-4	Xây dựng quy chế về mua sắm
Hoạt động 6-3-5	Nghiên cứu các biện pháp nhằm duy trì sự ổn định về tài chính của công ty
Hoạt động 6-3-6	Xây dựng Quy trình công việc khi chưa có hệ thống IT văn phòng
Hoạt động 6-3-7	Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập công ty O&M
Hoạt động 6-4	Kinh doanh
Hoạt động 6-4-1	Xây dựng các quy chế tổ chức về kinh doanh và kinh doanh ngoài vé
Hoạt động 6-4-2	Soạn thảo Hợp đồng dịch vụ vận tải chung
Hoạt động 6-4-3	Nỗ lực nghiên cứu nhằm xây dựng dự thảo sổ tay xử lý tiền mặt tại ga
Hoạt động 6-4-4	Nghiên cứu phương thức tính giá vé và công tác tính giá vé (bao gồm phương thức điều chỉnh giá vé)
Hoạt động 6-4-5	Xem xét thiết lập giá vé căn cứ theo hệ thống giá vé chung (quyết định cho Tuyến 2A bắt đầu hoạt động)
Hoạt động 6-4-6	Xây dựng dự thảo kế hoạch kinh doanh ngoài vé
Hoạt động 6-4-7	Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập công ty O&M
Hoạt động 6-5	Vận hành tàu
Hoạt động 6-5-1	Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về vận hành tàu
Hoạt động 6-5-2	Học về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số lượng nhân sự (bao gồm lập kế hoạch liên quan đến công tác giáo dục đào tạo)
Hoạt động 6-5-3	Học kiến thức cơ bản liên quan đến quản lý và vận hành của lái tàu (bao gồm lập kế hoạch đào tạo bồi dưỡng)
Hoạt động 6-5-4	Học cách vẽ biểu đồ chạy tàu
Hoạt động 6-5-5	Học phương pháp tính thời gian chạy tàu
Hoạt động 6-5-6	Thu thập các quy định liên quan đến vận hành tàu tuyến 2A (bao gồm học kiến thức chung về đường sắt đô thị liên quan đến vận hành tàu)
Hoạt động 6-6	Bảo trì ĐMTX
Hoạt động 6-6-1	Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về bảo dưỡng đầu máy toa xe

Hoạt động 6-6-2	Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng ĐMTX
Hoạt động 6-6-3	Học về phương pháp lập kế hoạch thay mới đầu máy toa xe (bao gồm chuẩn bị sổ tay hướng dẫn duy tu bảo dưỡng và kế hoạch đào tạo)
Hoạt động 6-6-4	Học các cách thức ứng phó hỏng hóc đầu máy toa xe (bao gồm việc lập sổ tay hướng dẫn an toàn vận hành đầu máy toa xe, trong đó bao gồm cả tình huống ứng phó khi xảy ra tai nạn, sự cố)
Hoạt động 6-6-5	Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì ĐMTX tuyến 2A (bao gồm học kiến thức chung về đường sắt đô thị liên quan đến bảo trì ĐMTX)
Hoạt động 6-7	Bảo trì thiết bị
Hoạt động 6-7-1	Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về bảo trì thiết bị
Hoạt động 6-7-2	Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng thiết bị
Hoạt động 6-7-3	Học về phương pháp lập dự thảo kế hoạch thay mới thiết bị (bao gồm chuẩn bị sổ tay hướng dẫn bảo trì và kế hoạch liên quan đào tạo, bồi dưỡng)
Hoạt động 6-7-4	Học các cách thức ứng phó hỏng hóc thiết bị (lập sổ tay hướng dẫn an toàn vận hành thiết bị bao gồm cả đối ứng khi xảy ra sự cố)
Hoạt động 6-7-5	Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A (bao gồm học kiến thức chung về đường sắt đô thị liên quan đến bảo trì thiết bị)

2-5 Đánh giá dự án liên quan

Trong mục này sẽ tổng hợp về tình hình kế hoạch và thực hiện các tuyến đường sắt đô thị do HMC quản lý

2-5-1 Dự án tuyến 2

2-5-1-1 Khái quát

Dự án này là dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị với tổng chiều dài 11.5km kéo dài từ Nam Thăng Long phía tây Bắc Hà Nội đến Trần Hưng Đạo phía trung tâm Hà Nội.

Bảng 1-2-5-1-1-1: Khái quát dự án (tuyến 2)

Hạng mục	Nội dung
Chủ đầu tư	MRB (trực thuộc HPC)
Nhà tài trợ	JICA (Các bước vay)
Tuyến đường	Giai đoạn 1: Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo 11.5km (trên cao 2.6km, đường hầm 8.9km)
Hợp đồng tư vấn	Tư vấn Oriental JV (Trong và sau tháng 3 năm 2011)
Khác	Chủ đầu tư đang yêu cầu giai đoạn 2 (6 km)

2-5-1-2 Gói hợp đồng

Hợp đồng thi công này được bao gồm 5 gói

Bảng 1-2-5-1-2-1: Gói hợp đồng (tuyến 2)

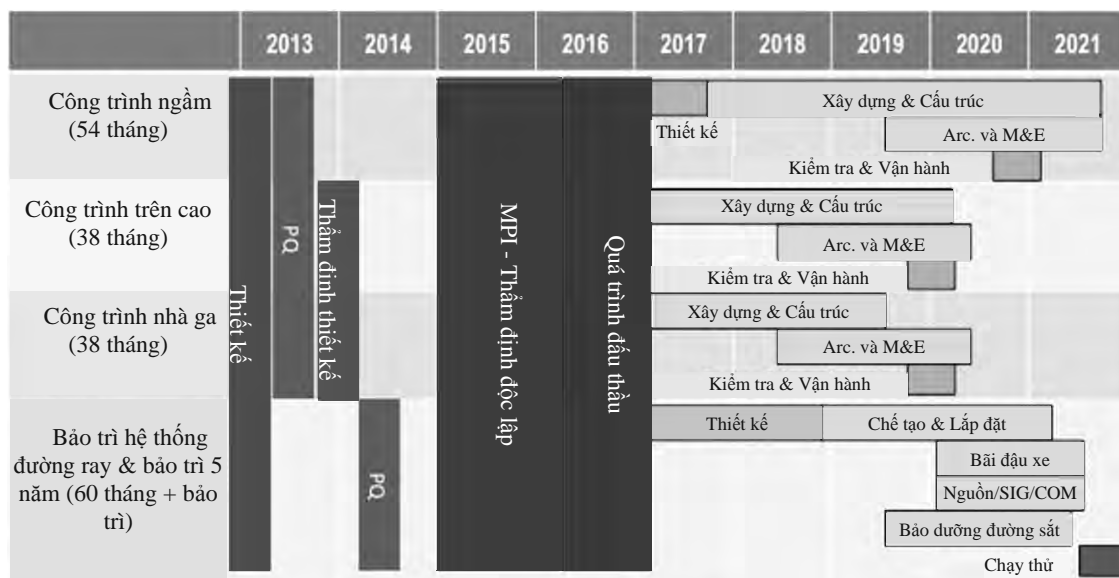
Gói hợp đồng		Hình thức	Giai đoạn	Nội dung	Kinh phí
CPA 001	Đường hầm dân dụng - 1 (5km)	Xây dựng thiết kế (Sách vàng)	54 tháng	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 nhà ga ngầm ▪ Hầm chìm (Bored tunnel) (3.9km) ▪ Hầm đào hở (Cut & Cover tunnel) (0.7km) 	JICA
CPA 002	Đường hầm dân dụng - 2 (3.9km)	Xây dựng thiết kế (Sách vàng)	54 Tháng	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 4 nhà ga ngầm ▪ Hầm chìm (Bored tunnel) (3.1km) ▪ Hầm đào hở (Cut & Cover tunnel) (0.3km) 	JICA
CPA 003	Xây dựng dân dụng trên cao (2.6km)	Công trình xây dựng (Sách hồng)	38 tháng	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 nhà ga trên cao ▪ Phần cầu cạn (2.2km) 	JICA
CPA 004	Các hệ thống E&M và Bảo trì 5 năm	Xây dựng thiết kế (Sách bạc)	60 tháng	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cung cấp và lắp đặt hệ thống E&M, đường ray, toa xe và bảo trì 5 năm 	JICA
CPA 005	Khu Depot (17.5 Héc-ta)	Công trình xây dựng (Sách hồng)	38 tháng	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cơ sở hạ tầng khu Depot ▪ Công trình xây dựng trong khu Depot 	JICA

2-5-1-3 Tiến độ và kế hoạch thực hiện công việc mới nhất

Tiến độ và kế hoạch thực hiện công việc mới nhất như sau:

- Thiết kế cơ bản (công trình ngầm, hệ thống E&M), thiết kế chi tiết (công trình xây dựng trên cao, công trình khu Depot) đã hoàn thành.
- Hoàn thành lập hồ sơ đấu thầu tất cả các gói thầu.
- Hoàn thành thẩm định tư cách nhà thầu (Sơ tuyển) đối với tất cả các gói hợp đồng.

- Đã kiểm tra hồ sơ thiết kế và đấu thầu, đang chờ phê duyệt
- Tổng chi phí dự án, sau khi nhận được kết quả đánh giá tư vấn điều tra, cần có sự chấp thuận của Quốc hội (dự kiến hoàn thành đánh giá trong tháng 5 năm 2016)
- Thời điểm hiện tại chưa quyết định thời gian bắt đầu đấu thầu nhưng dự định sớm nhất vào tháng 6 năm 2016.
- Trong giả định này, việc thực hiện dự án sẽ theo lịch trình bên dưới.



Bảng 1-2-5-1-3-1: Kế hoạch thực hiện công việc mới nhất (tuyến 2)

2-5-2 Dự án tuyến 2A

2-5-2-1 Khái quát

Dự án này là dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị với tổng chiều dài 14km kéo dài từ Cát Linh phía trung tâm Hà Nội đến Hà Đông phía nam Hà Nội.

Bảng 1-2-5-2-1-1: Khái quát dự án (tuyến 2A)

Hạng mục	Nội dung
Chủ đầu tư	VNRA (trực thuộc MOT) ⇒ MOT (từ tháng 8 năm 2014) ※ Dự án được chuyển từ VNRA sang MOT vào ngày 13 tháng 8 năm 2014. PMUR - là cơ quan trực thuộc của VNRA- đã được chuyển sang dưới sự quản lý trực tiếp của MOT. (Quyết định số 3092/QĐ-BGTVT ngày 13 tháng 8 năm 2014)
Nhà tài trợ	ODA Trung Quốc
Tuyến đường	Cát Linh – Hà Đông Tất cả trên cao 14 km
Hợp đồng	Hợp đồng EPC
Khác	Nhà thầu: Công ty trách nhiệm hữu hạn Tập đoàn cục 6 đường sắt Trung Quốc (hợp đồng ký năm 2008, bắt đầu thi công từ năm 2010)

2-5-2-2 Gói hợp đồng

Hợp đồng thi công này bao gồm 1 gói

Bảng 1-2-5-2-2-1: Hợp đồng trọn gói (tuyến 2A)

Gói hợp đồng		Hình thức	Thời gian	Nội dung	Kinh phí
P-1	Thiết kế, cung cấp thiết bị và vật liệu, và xây dựng	EPC (Sách bạc)	84 tháng	<ul style="list-style-type: none">Thực hiện công tác thiết kế, Xây dựng cơ sở hạ tầng và kiến trúcCung cấp và lắp đặt hệ thống E&M, đường ray và toa xe	Chính phủ Trung Quốc

2-5-2-3 Tiến độ và kế hoạch thực hiện công việc mới nhất

Tiến độ và kế hoạch thực hiện công việc mới nhất như sau:

- Đang thi công dầm cầu phân trên cao, đang xây dựng cấu trúc của nhà ga.
- Đã xảy ra một số sự cố như sập cầu trên cao khi đang xây dựng kết cấu dầm dưng.
- Đã phát sinh trễ tiến độ công trình do điều tra sự cố và chuẩn bị hướng đến tăng cường quản lý an toàn.
- MOT sẽ bố trí nhóm kiểm tra, đánh giá tiến độ, chất lượng.
- Mẫu tàu được nhà cung cấp tàu (Công ty TNHH trang thiết bị tàu điện ngầm Bắc Kinh) trưng bày trong tháng 11 năm 2015 để tiếp nhận các ý kiến đóng góp.
- Thời gian vận hành thương mại là cuối năm 2016.

2-5-3 Dự án tuyến 3

2-5-3-1 Khái quát

Dự án này là dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị với tổng chiều dài 12.5km kéo dài từ Nhỏn phía tây Hà Nội đến ga Hà Nội phía trung tâm Hà Nội.

Bảng 1-2-5-3-1-1: Khái quát dự án (tuyến 3)

Hạng mục	Nội dung
Chủ đầu tư	MRB
Nhà tài trợ	ADB, EIB AFD, DGT
Tuyến đường	Giai đoạn 1: Ga đường sắt Nhỏn – Hà Nội Chiều dài 12.5km (trên cao: 8.5km, ngầm: 4km)
Hợp đồng tư vấn	SYSTRA (Pháp) (từ tháng 11 năm 2007)
Khác	

2-5-3-2 Hợp đồng trọn gói

Hợp đồng thi công này được cấu tạo bởi 9 gói

Bảng 1-2-5-3-2-1: Hợp đồng trọn gói (tuyến 3)

Gói hợp đồng		Hình thức	Thời gian	Nội dung	Kinh phí
CP1	Đường trên cao	Công trình xây dựng (Sách đỏ)	20 tháng	▪ Đường trên cao (8.5 km)	EIB/AFD
CP2	Nhà ga trên cao	Công trình xây dựng (Sách đỏ)	36 tháng	▪ Nhà ga trên cao (8.5 nhà ga)	EIB/AFD
CP3	Đường hầm và các nhà ga ngầm	Công trình xây dựng (Sách đỏ)	43 tháng	▪ Đường hầm (3.6 km) ▪ Nhà ga ngầm (4 nhà ga)	ADB
CP4	Khu Depot Phần công trình	Công trình xây dựng (Sách đỏ)	18 tháng	▪ Chuẩn bị khu Depot (15 héc-ta)	AFD
CP5	Khu Depot Phần kiến trúc	Công trình xây dựng	35 tháng	▪ Khu Depot, nhà xưởng	AFD
CP6	Hệ thống đường sắt và mua sắm đoàn tàu	Thiết kế, thi công (Sách Vàng)	44 tháng	▪ RST, SIG, COM, thiết bị bảo trì, OCC/SCADA, nguồn điện	DGT
CP7	Hệ thống E&M	Thiết kế, thi công (Sách Vàng)	36 tháng	▪ Quạt thông gió, thang máy và thang cuốn, v.v..	EIB/AFD
CP8	Mua sắm thiết bị bảo trì trong khu Depot	Thiết kế, thi công (Sách Vàng)	35 tháng	▪ Công trình đường ray cho toàn tuyến và khu Depot	ADB/AFD
CP9	Thiết bị AFC	Thiết kế, thi công (Sách Vàng)	42 tháng	▪ Hệ thống thu soát vé tự động	DGT

(Chú ý): EIB – Ngân hàng Đầu tư châu Âu, AFD - Cơ quan Phát triển Pháp, DGT - Tổng vụ Ngân khố Pháp, ADB – Ngân hàng Phát triển Châu Á

2-5-3-3 Tiến độ và kế hoạch thực hiện công việc mới nhất

Tiến độ và kế hoạch thực hiện công việc mới nhất như sau:

- Công trình trong khu Depot đã bắt đầu thi công từ tháng 10 năm 2010. Hiện tại, công trình xây dựng hầu như đã hoàn thành.
- Đoạn trên cao, CP1 do Obayashi (Hàn Quốc), CP2 do POSCO (Hàn Quốc) đang thực hiện.

- Đoạn đi ngầm là CP3, hiện đang đánh giá.
- Công trình xây dựng trong khu Depot -CP4 do Thăng Long (Việt Nam) đang thực hiện.
- Công trình kiến trúc khu Depot -CP5 do HACORP (Việt Nam) đang thực hiện.
- Hệ thống đường sắt cả ĐMTX -CP6 do Alstom (Pháp) đang thực hiện (khoản vay có điều kiện).
- Mua sắm hệ thống E&M -CP7- và mua sắm trang thiết bị bảo trì -CP8- giai đoạn hiện tại chưa quyết định nhà thầu.
- Mua sắm hệ thống thu và kiểm soát vé -CP9- do Thales (Pháp) đang thực hiện (khoản vay có điều kiện).
- HPC đã đồng ý điều chỉnh kéo dài thời gian thi công đến cuối năm 2018 (số 1476 UBND KHDT ngày 5 tháng 3 năm 2014).
- Giai đoạn 2 (7km phía đông nam từ ga Hà Nội) đang chuẩn bị thi công bằng vốn ODA Hàn Quốc và vốn ADB.
- MTV (công ty con của Công ty Systra Pháp) và tư vấn trong nước TEDI đang thực hiện FS.

2-5-4 Tuyển đang quy hoạch

Tình hình mới nhất của tuyển đang quy hoạch (bao gồm cả mở rộng) như sau:

Bảng 1-2-5-4-1: Tình hình mới nhất của tuyển đang quy hoạch

Tuyển (giai đoạn)	Tình hình mới nhất	Văn bản liên quan
Tuyển 2 (giai đoạn 2) Trần Hưng Đạo - Láng	Quyết định của HPC liên quan đến thực hiện FS bổ sung đã được thông qua (do thay đổi phần đầu cuối của tuyến)	Quyết định số 1567 ngày 24 tháng 3 năm 2014 (Quyết định về việc mở rộng thêm tuyến 2)
Tuyển 3 (giai đoạn 2) Ga Hà Nội – Hoàng Mai	<ul style="list-style-type: none"> • MTV và TEDI đang thực hiện FS bằng vốn của ADB và vốn của chính phủ Hàn Quốc • Dự kiến hoàn thành FS vào đầu năm 2016 	
Tuyển 5	Kế hoạch thay đổi thành BRT, giai đoạn JICA chuẩn bị điều tra	

2-5-5 Điều tra hỗ trợ thực hiện dự án thành lập công ty quản lý vận hành đường sắt đô thị Hà Nội (SAPI)

2-5-5-1 Bối cảnh

Điều tra này được tiến hành trong thời gian từ tháng 8 năm 2011 đến tháng 12 năm 2012, là điều tra nhằm hỗ trợ thực hiện dự án (SAPI) “xây dựng tuyến đường sắt đô thị Hà Nội - Việt Nam tuyến 2 (đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo)”.

Thủ tướng đã quyết định kế hoạch tổng thể giao thông vận tải bao gồm cả kế hoạch xây dựng đường sắt đô thị tại thủ đô Hà Nội vào tháng 7 năm 2008. Theo kế hoạch tổng thể này, Chính phủ đã xin vay vốn cho “Dự án xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội” và “Dự án xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội tuyến 2” nêu trên đến Nhật Bản và đã lần lượt ký kết hợp đồng vay vào tháng 3 năm 2008 và tháng 3 năm 2009, hiện đang triển khai thực hiện. Ngoài ra, cũng đang tiến hành xây dựng tuyến 2A do Trung Quốc hỗ trợ, tuyến 3 do Pháp và ADB hỗ trợ theo kế hoạch tổng thể này.

Đối với các tuyến 2, 2A, 3 được đặt dưới sự quản lý của MRB, việc thành lập công ty quản lý vận hành, bảo dưỡng các tuyến đường sắt đang là nhiệm vụ cấp bách, vì vậy đã nhờ đến sự hỗ trợ từ phía Nhật Bản. Theo đó, công tác thành lập công ty quản lý vận hành, bảo dưỡng đã được thực hiện với sự hỗ trợ của JICA.

2-5-5-2 Mục đích

Điều tra này nhằm hỗ trợ hướng đến thành lập công ty quản lý vận hành bảo dưỡng đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội. Trong quá trình đó phải nắm bắt được tình hình và kế hoạch mới nhất của các dự án, vai trò mà công ty quản lý vận hành bảo dưỡng đường sắt cần thực hiện trong các giai đoạn. Nhiệm vụ chính như sau:

- (1) Xây dựng kế hoạch khái niệm cơ bản về công ty quản lý vận hành bảo dưỡng đường sắt đô thị tại Hà Nội.
- (2) Xây dựng lộ trình phù hợp với thời điểm vận hành thương mại các tuyến.
- (3) Lập kế hoạch công việc chi tiết hướng đến thành lập công ty quản lý vận hành bảo dưỡng.
- (4) Sắp xếp mối liên quan giữa công ty quản lý vận hành bảo dưỡng đường sắt và các tổ chức, cơ quan khác.

2-5-5-3 Kết quả

Trong dự án này, có thể đề xuất thành lập Công ty O&M cho các tuyến đường sắt đô thị trực thuộc thành phố Hà Nội, áp dụng hệ thống giá vé chung, và đã nhận được sự đồng thuận của HPC, hướng đến thực hiện dự án hiệu quả hơn.

2-5-6 Tăng cường tổ chức TRAMOC và hỗ trợ thành lập PTA (WB)

2-5-6-1 Tổng quan về kinh doanh

“Dự án hỗ trợ kỹ thuật tăng cường năng lực của trung tâm quản lý giao thông công cộng Hà Nội (TRAMOC) và thành lập PTA (Cơ quan giao thông công cộng)” được gọi là HUTDP. Được bắt đầu thực hiện vào tháng 4 năm 2008 với các mục đích sau:

- (i) Thúc đẩy việc sử dụng giao thông công cộng tại một phần tuyến giao thông và mục tiêu là các khu vực cụ thể của thành phố (nâng cao khả năng lưu thông của các tuyến giao thông).
- (ii) Giảm thời gian đi lại (đối với tất cả các phương tiện giao thông) giữa trung tâm thành phố và khu vực phía Tây - Bắc.
- (iii) Xúc tiến chuyển đổi phát triển đô thị và phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.
- (iv) Hỗ trợ phương pháp triển khai trong cả nước và khu vực.
- (v) Cải thiện môi trường toàn cầu, giảm khí thải hiệu ứng nhà kính tại thành phố Hà Nội.

Dự án này có mối tương quan với các dự án khác. Dự án này được bắt đầu từ tháng 7 năm 2012, nhằm mục đích như sau:

- (i) BRT hỗ trợ vận hành năm đầu tiên đối với TRAMOC;
- (ii) Thành lập một tổ chức độc lập ổn định về tài chính nhờ đào tạo nhân viên có thể lập tất cả các kế hoạch giao thông công cộng tại Hà Nội và quản lý vận hành.

Nhà tài trợ: WB

Công ty tư vấn dự án: Công ty tư vấn JV: Consia Consultants (Đan mạch), CONTRANS AS (Thụy Điển), Công ty TNHH Tư vấn đầu tư và Thương mại PACO (Việt Nam)

Cơ quan thực hiện: TRAMOC

2-5-6-2 Hiện trạng dự án

Về khuôn khổ thực hiện dự án, Ngân hàng thế giới đã tổ chức hội thảo “PTA đối với Hà Nội và kế hoạch thực hiện chi tiết về thành lập PTA” vào ngày 15 tháng 4 năm 2013. Các bên tham gia hội thảo này gồm có bộ giao thông vận tải, TRANSERCO, MRB, AFD, ADB, JICA, TA Team, IMV (dự án đào tạo chuyên môn đô thị), các công ty tư vấn và đại diện của các cơ quan liên quan khác.

Mặc dù chương trình nghị sự của hội thảo này là rất rộng nhưng các thành viên tham dự đã thể hiện sự quan tâm lớn về vai trò của PTA, phương hướng, các bước thành lập. Trong kết luận của hội thảo, đại diện Ngân hàng Thế giới đã nhấn mạnh những điểm sau:

- Cần phải xem xét thành lập PTA nhưng chưa phải là cấp bách. Trước mắt cần phải tập trung tăng cường năng lực của TRAMOC.

- Để làm rõ hơn về đối tượng và phương pháp thực hiện dự án, cần phải thu thập hiện trạng về các chương trình, dự án và những bên liên quan.

- Dự định thực hiện điều tra thêm liên quan đến cơ cấu “tăng cường năng lực TRANSERCO” để có thể vận hành hệ thống BRT.

- Đối với phương hướng và mô hình của hệ thống quản lý giao thông tại Hà Nội cần phải có đánh giá của HPC.

2-5-6-3 Đánh giá tại thời điểm hiện tại

Nhiệm vụ 1 của dự án này là quản lý BRT - dự kiến bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 2016. Về quản lý BRT sẽ có trường hợp yêu cầu khác so với quản lý xe buýt thông thường như là phương pháp quản lý đường bộ, xử lý tín hiệu, thu vé v.v... Do đó cần phải tăng cường năng lực TRAMOC (trước mắt, trọng tâm là quản lý hiện trạng dịch vụ, quản lý đơn vị vận hành BRT).

Từ quan hệ quản lý đồng thời giữa xe buýt thông thường và quản lý BRT, TRAMOC cần kết hợp thành lập PTA với khánh thành BRT. Tại các đô thị chủ yếu của thế giới, PTA có vai trò quan trọng trong chế độ giao thông công cộng tại các đô thị/khu vực, cụ thể là chịu trách nhiệm về hoạch định chính sách, quy hoạch, đảm bảo tài chính kiện toàn, đánh giá đầu tư, quản lý vận hành v.v...

Chính sách thành lập PTA tại thành phố Hà Nội được cho là cần thiết. Tuy nhiên, “Dự án hỗ trợ kỹ thuật tăng cường trung tâm quản lý giao thông công cộng Hà Nội (TRAMOC) và thành lập PTA” cho dù đối tượng chủ yếu là BRT mới thành lập nhưng không tồn tại Công ty O&M cần thiết cho việc nâng cao năng lực. Thêm vào đó, việc thực hiện dự án của TRAMOC cần phải có sự tham gia tích cực của MOT và HPC.

Do đó trước mắt dự án này cần thống nhất quản lý BRT và hệ thống xe buýt thông thường bằng cách tăng cường năng lực TRAMOC và TRANSERCO.

Dự án hợp tác kỹ thuật “Dự án hỗ trợ kỹ thuật tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập công ty vận hành bảo dưỡng” là mục tiêu quan trọng nhất để khánh thành các tuyến đường sắt đô thị Hà Nội đầu tiên bao gồm cả thành lập Công ty O&M đường sắt đô thị và nâng cao năng lực MRB. Nhân sự cho hai hoạt động chính này đã được đảm bảo. “Dự án thành lập Công ty O&MU đường sắt đô thị Hà Nội do HPC đề xuất đã bắt tay vào thực hiện vào tháng 11 năm 2012, hiện đang trong giai đoạn thực hiện kết quả điều tra trước. Thông qua các hoạt động này, sẽ làm rõ mục tiêu cuối cùng của dự án và đã thiết lập được mục tiêu thiết thực cho dự án.

Trong tương lai, hệ thống đường sắt đô thị được trông đợi sẽ đóng vai trò trọng tâm trong hệ thống giao thông công cộng tại thành phố Hà Nội. Đóng vai trò điều phối, hoàn chỉnh chế độ giao thông công cộng khác nhằm tăng cường hệ thống đường sắt đô thị.

Như đã nêu trên, mặc dù dự án TA này cần thảo luận và điều chỉnh tích cực với dự án hoàn chỉnh giao thông công cộng và các dự án liên quan khác nhưng cần hoạt động và thực hiện nhiệm vụ theo chương trình nhiệm vụ TA.

2-5-7 Dự án hỗ trợ thành lập công ty quản lý vận hành đường sắt đô thị Hồ Chí Minh

2-5-7-1 Bối cảnh

Dự án này là dự án tiến hành chuẩn bị thành lập công ty vận hành đường sắt đô thị cho kịp với khánh thành tuyến đường sắt đô thị 1 được khánh thành đầu tiên tại thành phố Hồ Chí Minh. Dự án này là dự án hỗ trợ thành lập công ty vận hành đường sắt đô thị đầu tiên ở nước ngoài. C/P của dự án này là MAUR và đã thiết lập PUC.

Thời gian 5 năm cho đến khi khánh thành được chia làm 2 kỳ, 2 năm cho đến khi thành lập công ty và 3 năm cho đến khi khánh thành, kỳ 1 là 24 tháng từ tháng 3 năm 2011 đến tháng 3 năm 2013, đã đưa vào 55 chuyên gia và thực hiện. Khái quát các nội dung thực hiện như dưới đây.

2-5-7-2 Thành quả chủ yếu

Trong dự án này nhiệm vụ cụ thể là phối hợp với nhân sự phía Việt Nam thành lập các quy định cụ thể trong nội bộ Công ty cần thiết cho các phòng an toàn, nhân sự, tài chính gồm Điều lệ công ty, Điều lệ vận chuyển, nâng cao tiềm năng của các thành viên thông qua đào tạo quản lý v.v.. tất cả các nhiệm vụ

này đã hoàn thành theo kế hoạch. Ngoài ra, về đào tạo quản lý, đã thực hiện đào tạo nghiên cứu đầy đủ các nội dung có thể biết sâu sắc đường sắt đô thị như tham quan cabin và trải nghiệm nhiệm vụ 24 giờ tại ga.

Để thành lập công ty vận hành và hoàn chỉnh về chế độ, cần có sự thỏa thuận của các cơ quan liên quan. Kết quả thỏa thuận với các cơ quan liên quan theo tài liệu mà các chuyên gia và nhân viên Việt Nam đã lập, bước đầu đã hoàn thành phần lớn về môi trường thành lập công ty vận hành đường sắt đô thị và vận hành. Chủ yếu như sau:

(1) Kế hoạch thành lập công ty vận hành đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh đã trải qua mục tiêu phê duyệt của thành phố Hồ Chí Minh.

Về việc thành lập cơ quan vận hành đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh, cho đến giờ chưa có quyết định chính thức của thành phố Hồ Chí Minh nhưng nhờ thực hiện dự án này, “kế hoạch thành lập Công ty vận hành (kế hoạch vận hành)” đã được thành phố Hồ Chí Minh phê duyệt. Bản thân kế hoạch này là một phần trong thủ tục phê duyệt nhưng sự đồng thuận của các bên liên quan còn quan trọng hơn, việc phê duyệt dự án này sẽ là bằng chứng tiến hành thuận lợi dự án này.

(2) Kế hoạch tài chính đầu tư thiết bị ban đầu không thu hồi từ tiền vé đã được sự đồng thuận.

Thử xem xét 1 trường hợp phá sản ở Đông Nam Á sẽ thấy rằng điều quan trọng để kinh doanh bền vững là xây dựng kế hoạch tài chính chính xác. Về cơ cấu tài chính, khi tính toán giá vé, đã tính toán không bao gồm chi phí khấu hao đầu tư ban đầu, cơ cấu tài chính cụ thể không yêu cầu hoàn vốn, chi trả lãi trong giá vé đã được xác nhận lại với các bên liên quan của thành phố Hồ Chí Minh. Theo đó, đã xây dựng được cơ cấu không nhận trợ cấp từ thành phố, ngoại trừ tăng cường, thay thế thiết bị với tiền đề mức giá vé không bị kiểm soát bởi chính trị, lạm phát theo mức giá mà người dân đồng ý với các đại diện của phòng ban thành phố Hồ Chí Minh.

Tuy nhiên, hiện trạng giá vé xe buýt đang bị khống chế ở mức thấp có khả năng khống chế mức giá đường sắt đô thị đã thỏa thuận tại hội nghị thành phố. Nếu cương quyết nhận viện trợ từ thành phố cho việc xử lý lỗ, e rằng ý chí tự kinh doanh tránh các biện pháp nhận viện trợ ngoại lệ từ thành phố, nghiên cứu, mong muốn cân bằng thu chi, duy trì vận hành an toàn các tuyến đường sắt sẽ thất bại.

(3) Hệ thống đào tạo và cấp giấy phép lái tàu

Bên đào tạo lái tàu bao gồm VNRA – đơn vị có đủ quyền hạn đào tạo lái tàu theo quy định của pháp luật liên quan, và MAUR – đơn vị có nhu cầu thực tế về lái tàu. Mặt khác, về phương pháp đào tạo lái tàu, có lý do từ phía Nhật Bản và Việt Nam. Do đó chuyên gia và tư vấn chung tuyến 1 Hồ Chí Minh của dự án này đã tham gia thảo luận với lập trường giải thích lý do phía Nhật Bản. Kết quả, hội nghị giữa VNRA và MAUR đã bố trí hình thức tham dự cho các bên liên quan phía Nhật Bản. VNRA tham gia hội nghị này đã phát biểu phương án đặc biệt có khả năng thỏa mãn các yêu cầu quy định của luật đường sắt Việt Nam và điều kiện của phía Nhật Bản về bồi dưỡng lái tàu khi khánh thành.

Chương 3 Kế hoạch thực hiện dự án

3-1 Thời gian thực hiện

Thời gian thực hiện dự án TA theo như trong MOU là 2 năm. Tuy nhiên, do dự án xây dựng tuyến 2A bị chậm trễ trên phạm vi rộng, vì vậy tại JCC lần 4 diễn ra vào tháng 9 năm 2014, MRB đã đề xuất kéo dài thời gian thực hiện dự án, và đã được JCC chấp thuận. Do đó thời gian thực hiện dự án TA được chuyển thành 3 năm.

3-2 Ngày quan trọng và đánh giá tiến độ

Các mốc thời gian quan trọng của dự án ở thời điểm hoàn thành công việc được thể hiện tại bảng bên dưới. Do ảnh hưởng của sự chậm trễ trong việc nghiên cứu thành lập Công ty O&M và sự chậm trễ trên phạm vi rộng của dự án xây dựng tuyến 2A trên địa bàn thành phố Hà Nội nên các mốc thời gian quan trọng này cũng bị thay đổi. Chi tiết thể hiện tại bảng 3-3.

Bảng 1-3-2-1: Các mốc thời gian quan trọng của dự án TA

	Thời điểm bắt đầu công việc	Thời điểm hoàn thành nhiệm vụ	Chênh lệch
Thời gian dự án			
- Bắt đầu dự án	2/2013	2/2013	Không
- Hoàn thành dự án	2/2015	2/2016	+12 tháng
Mốc thời gian quan trọng			
- HPC phê duyệt thành lập Công ty O&M	Chưa rõ	11/2014	-
- Thành lập Công ty O&M (đăng ký)	1/2014	4/2015	+15 tháng
- Hoàn thiện thể chế Công ty O&M	1/2014	6/2015	+17 tháng
- Tuyển dụng nhân sự tuyến 2A	6/2013	11/2014 (chưa hoàn thành)	+17 tháng
- Bắt đầu kinh doanh tuyến 2A	4/2015	cuối năm 2016	+21 tháng

3-3 Chính sửa kế hoạch cơ bản theo MOU

Trong quá trình thực hiện Dự án, kế hoạch cơ bản được hình thành bởi PDM và PO trong MOU (dưới đây gọi là kế hoạch cơ bản) đã được thay đổi tại JCC lần 4 và JCC lần 6. Nội dung thay đổi như bên dưới. Ngoài ra, tại JCC lần 6, MOU cũng đã được chỉnh sửa.

- Thời gian dự án

Ban đầu: 2 năm

Sau thay đổi: 3 năm

- Nhiệm vụ đã được thay đổi

— Hủy bỏ các hoạt động 1-4, 2-4, 3-3, 6-1-9, 6-2-10, 6-3-8, 6-4-8

— Thay đổi các hoạt động 6-1-6, 6-4-3, 6-4-6, 6-5-1, 6-5-2, 6-5-6, 6-6-1, 6-6-2, 6-6-5, 6-7-1, 6-7-2, 6-7-3, 6-7-5 thành “xây dựng dự thảo”

Lý do thay đổi chính là dự án TA lấy việc hoàn chỉnh đường sắt đô thị đang được thực hiện song song (dự án xây dựng tuyến 2A là dự án tiên phong) làm tiền đề lớn khi hình thành thiết kế nhưng do dự án xây dựng tuyến 2A bị chậm trễ trên phạm vi rộng nên khó khăn cho việc thực hiện các nhiệm vụ trên.

Kế hoạch cơ bản được thực hiện sau cùng được thể hiện tại Phụ lục 1-1 PO và PDM. Và biên bản khi chỉnh sửa MOU được thể hiện tại Phụ lục 1-2.

Ngoài ra, khi chỉnh sửa MOU, việc chuyển giao C/P cũng được đề cập, và được quyết định như sau:

- Cơ quan mà các đối tác VN (C/P) trực thuộc

Ban đầu: MRB (cơ quan quản lý, công ty O&M)

Sau thay đổi: DOT (cơ quan quản lý), HMC (công ty O&M)

※ Tham khảo Phụ lục 1-2

Các C/P trực thuộc MRB đã được chuyển giao toàn bộ cho HMC.

Phần 2 Nội dung nhiệm vụ

Chương 1 Tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị (MRB)

1-1 Điều chỉnh với MOT (Bộ giao thông vận tải)

(1) Mục đích

Hiện tại, Luật đường sắt Việt Nam (số 35/2005/QH11) quy định việc quản lý đường sắt đô thị (cũng như xây dựng và đầu tư) là do cơ quan chính quyền địa phương thực hiện (Điều 55). Ngoài ra, việc quy định giá vé và thực hiện trợ giá cũng do cơ quan chính quyền địa phương thực hiện (Điều 62). Thêm nữa, theo quyết định của HPC năm 2012 (số 925/QĐ-UBND) đã chỉ thị MRB không chỉ xây dựng đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội mà còn thực hiện quản lý.

Mặt khác, “việc quản lý đường sắt đô thị” nêu tại Luật đường sắt và quyết định nêu trên cụ thể như thế nào, sau đó không được quy định rõ. Do đó HPC đã thỏa thuận với các cơ quan ban ngành liên quan trọng tâm là MOT và tiến hành quản lý đường sắt đô thị, trong đó đề xuất điều chỉnh vai trò của MRB là cơ quan quản lý.

(2) Quá trình và kết quả

Công việc này gồm: a) vai trò thông thường của cơ quan quản lý đường sắt đô thị, b) 2 điểm quan trọng khi phân chia trách nhiệm liên quan đến quản lý an toàn.

Cơ quan quản lý đường sắt tại Nhật Bản là Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng và Giao thông vận tải nhưng vai trò chính của cơ quan quản lý đó như sau:

- Cấp Giấy phép kinh doanh (Điều 3, Điều 4, Điều 5 của Luật kinh doanh đường sắt tương tự như dưới đây)

- Tính phù hợp trong kinh doanh
- Tính phù hợp về an toàn vận chuyển
- Kế hoạch vận hành và tính phù hợp về năng lực

- Cấp Giấy phép thi công công trình, giấy phép sử dụng tuyến đường sắt (Điều 8, Điều 15)

- Kế hoạch thi công

- Nghiệm thu dự án, kiểm tra thiết bị đường sắt, tàu (Điều 10, Điều 11, Điều 13)

- Thông qua mức phí (tối đa) (Điều 16)

- Không được vượt quá lợi nhuận hợp lý

- Thông báo về kế hoạch vận hành (Điều 17)

- Thông báo về quy định quản lý an toàn (Điều 18)

- Chính sách quản lý của doanh nghiệp
- Hệ thống quản lý và thực hiện kinh doanh
- Phương pháp quản lý và thực hiện kinh doanh
- Lựa chọn người quản lý an toàn chung
- Lựa chọn người quản lý vận hành

- Bản báo cáo sự cố (Điều 19)

- Chỉ thị cải thiện doanh nghiệp (Điều 23)

- Đình chỉ hoạt động và hủy bỏ giấy phép (Điều 30)

- Thu thập báo cáo (Điều 55)

- Kiểm tra tại chỗ (Điều 56)

- Thực hiện thanh tra (quy định thanh tra ngành đường sắt)

- Thanh tra an toàn
 - Đảm bảo an toàn vận chuyển
 - Thiết bị cơ sở vật chất, tàu
- Thanh tra hoạt động
 - Tình hình tuân thủ pháp luật liên quan đến vận chuyển
 - Bảng giá vé, lịch tàu
 - Kiểm toán
 - Tình hình tuân thủ pháp luật liên quan đến tài chính kế toán
 - Kế hoạch kinh doanh, kế hoạch tiền vốn

Ngoài ra đã thăm dò về chức năng của các cơ quan quản lý đường sắt đô thị trên thế giới. (Bảng 2-1-11)

Bảng 2-1-1-1 Chức năng của cơ quan quản lý đường sắt đô thị

Chức năng	Cơ quan quản lý đường sắt đô thị						
	Grenoble/SM TC	STIFF/Ile-de - Pháp	SYTRA L/ Khu vực Lion – Rhône	CRTM/ Madrid	LTA/ Singapore	Cục Đường sắt MLIT (Nhật Bản)	ĐSĐT nước VN lần này
Quản lý chất lượng dịch vụ vận chuyển	x	x	x	x	x	x	x
Quản lý giá vé	x	x	x	x		x	x
Trợ giá	x	x	x	x			x
Thực hiện chính sách nhằm thúc đẩy sử dụng đường sắt đô thị	x	x	x	x	x	x	x
Quy định quản lý cơ sở hạ tầng					x		x
Kế hoạch, đầu tư và phát triển giao thông công cộng	x	x	x	x	x	x	x
Quản lý đảm bảo an toàn	x	x	x	x	x	x	x

Nguồn: tài liệu do O&MU xây dựng

Dựa vào điều chỉnh trên và Luật đường sắt Việt Nam hiện hành, đã đề ra phương án theo Phụ lục 8-1-1 đối với HPC về phân chia vai trò của cơ quan quản lý đường sắt đô thị với chính quyền trung ương, chính quyền địa phương tại VN. Bảng này là phương án đề xuất về vai trò của cơ quan quản lý theo Luật đường sắt Việt Nam và hoạt động đường sắt đô thị, mối liên quan giữa MOT, HPC, MRB, và Công ty O&M.

Dự định ban đầu, giả định sau khi nhận được sự đồng thuận của VNRA (là cơ quan quản lý đối với đường sắt hiện tại) về việc phân chia vai trò này, sẽ tiến hành xây dựng tổ chức và chức năng, quy định quyền hạn cho MRB – là hoạt động trong nhiệm vụ 1-2. Tuy nhiên, trong khi làm việc với MRB – O&MU là C/P của dự án này, đã có ý kiến cho rằng cần phải xin ý kiến và phối hợp với các cơ quan liên quan như MOT sau khi điều chỉnh toàn bộ bao gồm nhiệm vụ 1-2 làm hạng mục phê duyệt của HPC về thủ tục nội bộ v.v..., do đó đã tiến hành theo cách thức này.

Mặc khác, trong O&MU, ngoài nhân viên của MRB còn có 4 nhân viên VNRA tham gia, đối với Phụ lục 8-1-1 và đầu ra của nhiệm vụ 1-2, hiện đang tiến hành thảo luận ý kiến cá nhân từ những kinh nghiệm khi làm việc tại cơ quan quản lý đường sắt cho đến hiện nay, và điều chỉnh cho phù hợp theo kết quả đó.

Sau đó, quyết định của Thủ tướng về việc thành lập HMC là công ty O&M được ban hành vào tháng 11 năm 2014, MOU đã được sửa đổi vào tháng 10 năm 2015, cơ quan đối tác được chuyển từ MRB sang HMC, cùng với đó, hoạt động của dự án này liên quan đến cơ quan quản lý được chuyển giao từ MRB sang Sở Giao thông (DOT).

Khái quát hoạt động như sau:

Từ tháng 3 năm 2013: Bố trí người phụ trách phía Việt Nam. Bắt đầu công việc cụ thể.

Từ tháng 8 năm 2013: Phía Việt Nam hoàn thành bản thảo báo cáo “chức năng quyền hạn của cơ quan quản lý đường sắt đô thị”.

Từ tháng 11 năm 2013: Trình báo cáo lên MRB.

Tháng 3 năm 2014: Trình tại JCC lần 3.

Tháng 8 năm 2014: Trình báo cáo tới các thành viên JCC.

Tháng 9 năm 2014: Trình lại tại JCC lần 4.

Tháng 10 năm 2014: Nhận đánh giá góp ý từ các thành viên JCC, chuẩn bị để trình báo cáo lên chính quyền địa phương, làm thủ tục xin phê duyệt.

Tháng 8 năm 2015: MRB trình kết quả nghiên cứu lên HPC.

Tháng 10 năm 2015: Các công việc và kết quả nghiên cứu được chuyển giao từ MRB sang DOT theo việc sửa đổi MOU.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-1-1

1-2 Xây dựng cơ cấu tổ chức, chức năng và quyền hạn của cơ quan quản lý

(1) Mục đích

Về việc tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị, cần xin quyết định của thành phố Hà Nội về vai trò nhiệm vụ và quyền hạn cụ thể. Theo đó, cần lập phương án thể hiện về vị trí của tổ chức, thời gian, dự toán và cần xin phê duyệt của thành phố Hà Nội. Sau đó xây dựng quy định về cơ cấu tổ chức cụ thể và chức năng, quyền hạn của cơ quan quản lý đường sắt đô thị (dự thảo). Dự thảo này sau khi được JCC phê duyệt sẽ xin quyết định của thành phố Hà Nội.

(2) Quá trình và kết quả

Chức năng và quyền hạn của cơ quan quản lý đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội đã được đưa ra làm chủ đề thảo luận tại JCC lần 3, và được quyết định trình lên HPC trước cuối tháng 6 năm 2014. Sau đó, cũng đã được đưa ra thảo luận tại JCC lần 4 vào tháng 9, tiếp nhận ý kiến đóng góp của các thành viên JCC, và trình lại lên thành phố Hà Nội. Ngoài ra, Cục đăng kiểm thuộc Bộ Giao thông Vận tải (Vietnam Register, VR) đã xem xét chế độ chứng nhận hệ thống an toàn cho đường sắt đô thị và thay đổi ít nhiều về vai trò trách nhiệm của cơ quan quản lý tại thành phố Hà Nội (chính quyền địa phương).

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như dưới đây.

Nội dung khái quát như sau:

(Chức năng và quyền hạn của DOT trong đường sắt đô thị)

DOT phối hợp với các cơ quan liên quan hàng năm trình kế hoạch vận hành, bảo dưỡng của Công ty quản lý vận hành bảo dưỡng đường sắt lên HPC và xin phê duyệt. Ngoài ra cơ quan quản lý đường sắt đô thị có chức năng và quyền hạn như sau:

1) Quản lý chất lượng dịch vụ vận chuyển.

a) DOT có trách nhiệm làm cho các công ty khai thác đường sắt tuân thủ quy định của Chính phủ và MOT liên quan đến quản lý chất lượng đường sắt đô thị. Trong quá trình này, sẽ tham mưu và báo cáo cho HPC, chỉ đạo và quản lý về tuân thủ quy định pháp luật cho các công ty khai thác đường sắt.

b) Phối hợp với các sở ngành liên quan, đại diện cho HPC, thực hiện hợp đồng với các công ty khai thác đường sắt về hạng mục ủy thác kế hoạch liên quan đến dịch vụ vận chuyển. Và tiến hành thanh tra, kiểm tra xem có tiến hành khai thác theo như hợp đồng hay không.

c) Phê duyệt kế hoạch vận hành bao gồm các hạng mục dưới đây, yêu cầu thay đổi đối với công ty khai thác đường sắt nếu cần.

- Thời gian chạy tàu trong khu gian
- Thời gian dừng tàu tại ga
- Năng lực vận chuyển

d) Tiến hành thanh tra và kiểm tra các hạng mục dưới đây về mức độ dịch vụ đường sắt đô thị.

- Cơ sở vật chất, thiết bị, máy móc được hành khách sử dụng
- Tình hình nhân viên vận tải, nhân viên nhà ga
- Có tiến hành vận hành tàu theo đúng biểu đồ chạy tàu đã trình hay không. Tỉ lệ trễ, tắc nghẽn vào thời điểm cao điểm v.v...

Mục đích của việc thanh tra kiểm tra này là xác nhận xem giữa yêu cầu của thành phố và công tác vận hành của công ty có phù hợp về mức độ dịch vụ hay không.

e) Tham mưu cho HPC về việc lập quy tắc chế độ thưởng phạt nhằm quản lý chất lượng theo hợp đồng dịch vụ vận chuyển mà HPC đã giao kết với các công ty khai thác đường sắt.

f) Định kỳ họp với các công ty khai thác đường sắt, chia sẻ thông tin các vấn đề nhằm duy trì mức độ dịch vụ đường sắt đô thị.

g) Tiến hành điều tra thống kê, lập báo cáo. Kiểm tra hồ sơ ghi chép, định kỳ đánh giá và báo cáo về mức độ dịch vụ đường sắt đô thị.

h) Điều tra ý thức đối với hành khách liên quan đến chất lượng dịch vụ mà các công ty khai thác đường sắt cung cấp.

k) Có trách nhiệm quản lý chung đối với mức độ dịch vụ đường sắt đô thị mà HPC quản lý. Thỏa thuận với các sở ngành liên quan như DOT, HAUPA, xem xét nâng cao chất lượng tổng thể của giao thông công cộng, tiếp tục chế độ khác v.v...

2) Quản lý đảm bảo an toàn

DOT phối hợp với các cơ quan liên quan, hỗ trợ HPC về quản lý an toàn đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội.

- DOT có trách nhiệm làm cho các công ty khai thác đường sắt tuân thủ quy định pháp luật liên quan đến quản lý an toàn trong quản lý vận hành, bảo dưỡng đường sắt đô thị do MOT và các cơ quan liên quan quy định.
- Tham mưu cho HPC, chỉ đạo và kiểm tra đối với các công ty khai thác đường sắt. Đối chiếu với hiện trạng thành phố Hà Nội, rà soát các quy định pháp luật hiện tại, phối hợp với các sở ngành liên quan đề xuất đến HPC quy định mới hoặc sửa đổi, bổ sung các quy định hiện tại liên quan đến quản lý an toàn đường sắt đô thị.
- Tham mưu cho HPC khi HPC ký kết với các công ty khai thác đường sắt về kế hoạch an toàn (quy định quản lý an toàn) bao gồm 1 phần của hợp đồng dịch vụ vận chuyển.
- Tiến hành thanh tra, kiểm tra về các hạng mục bên dưới nhằm nâng cao tính an toàn cho các công ty khai thác đường sắt.
 - Đối tượng thanh tra, kiểm tra
 - Tình hình tuân thủ luật đường sắt và các quy định khác, tiêu chuẩn kỹ thuật của MOT liên quan đến an toàn, và quy định của HPC liên quan đến an toàn đường sắt đô thị.
 - Tình hình tuân thủ kế hoạch an toàn (quy định quản lý an toàn) mà HPC và các công ty khai thác đường sắt đã ký kết trong hợp đồng dịch vụ vận chuyển.
 - Về thời gian thanh tra và kiểm tra: tiến hành định kỳ, không định kỳ theo quy định.
 - Có thể đình chỉ hoặc tước giấy phép kinh doanh nếu giả định có tình huống gây ảnh hưởng lớn đến an toàn.
- Báo cáo sự cố và xử lý sự cố về đường sắt đô thị. Nhận báo cáo của các công ty khai thác đường sắt, thống kê tổng hợp và báo cáo cho HPC và MOT, các cơ quan liên quan khác.
 - Hạng mục báo cáo định kỳ: Thống kê và báo cáo định kỳ 6 tháng 1 lần

- Hạng mục báo cáo không định kỳ: Khi có sự cố, tai nạn nghiêm trọng gây ảnh hưởng lớn đến sinh mạng hoặc ảnh hưởng nghiêm trọng đến việc vận hành đường sắt, DOT cần nhanh chóng báo cáo cho MOT và HPC.
- f) Lập kế hoạch đối ứng tình huống khẩn cấp
 - Thẻ chế hoá các quy định yêu cầu lập kế hoạch đối với các công ty khai thác đường sắt liên quan đến đối ứng tình huống khẩn cấp, thẻ chế báo cáo và hệ thống cứu hộ, phối hợp với các cơ quan bên ngoài.
 - Thanh tra về việc đối ứng tình huống khẩn cấp đối với các công ty khai thác đường sắt.

Thêm vào đó, DOT còn có chức năng và quyền hạn liên quan đến quản lý an toàn đường sắt đô thị như sau:

- a. Phối hợp với các cơ quan liên quan và các cơ quan thông tin đại chúng, tiến hành các hoạt động phổ biến liên quan đến an toàn sử dụng đường sắt cho hành khách.
- b. Tham mưu cho HPC hướng đến thẻ chế hoá quy định pháp luật về đảm bảo an toàn cho hành khách.
- c. Phối hợp với MRB, HAUPA và các sở ngành liên quan, thỏa thuận về việc đảm bảo an toàn trong đường sắt đô thị hoặc trong việc trung chuyển với các phương tiện giao thông công cộng khác.
- d. Phối hợp với Sở Giao thông và các công ty khai thác đường sắt làm cho người dân tuân thủ khu vực cấm vào cơ sở hạ tầng đường sắt để không gây cản trở trong vận hành an toàn đường sắt đô thị.

3) Thực hiện chính sách giá vé và trợ giá (Chi tiết tại Chương 2 phần này)

Chính sách giá vé là chính sách hỗ trợ nhằm quyết định, thay đổi về cơ cấu, tiêu chuẩn giá vé. Chính sách giá vé được quyết định theo mục đích và chủ trương. Mục đích của chính sách giá vé là thể hiện mục tiêu chung của thành phố Hà Nội có thể phân bổ tùy theo cơ cấu giá vé.

Chính sách giá vé của hệ thống đường sắt đô thị thành phố Hà Nội cần đạt những mục tiêu sau:

- Đảm bảo người sử dụng hệ thống đường sắt đô thị
- Cải cách ý thức của người dân đối với đường sắt đô thị. Hiểu rõ về văn hóa giao thông hiện đại và tăng cường năng lực cạnh tranh của đường sắt đô thị với giao thông cá nhân;
- Đảm bảo thu nhập kinh doanh đầy đủ cho các công ty khai thác đường sắt. Đảm bảo ý muốn tham gia đầu tư và vận hành đường sắt đô thị;
- Điều chỉnh chênh lệch thu nhập của người dân thành thị và suy nghĩ đến người nghèo, thương binh và người tàn tật.

Theo tiêu chuẩn này, thành phố Hà Nội sẽ xây dựng quy tắc chính sách giá vé thông qua DOT và các sở ngành liên quan và áp dụng thống nhất. Trách nhiệm và quyền hạn của DOT là như sau:

- a) Phối hợp với các sở ngành liên quan, tham mưu cho HPC về chính sách giá vé bao gồm các hạng mục dưới đây:
 - Cơ cấu giá vé
 - Loại vé
 - Tiêu chuẩn giá vé cơ bản
 - Nguyên tắc quy định giá vé của các công ty khai thác đường sắt
 - Kế hoạch điều chỉnh giá vé
- b) Tiến hành phối hợp với các sở ngành liên quan, điều chỉnh và chỉ đạo phê duyệt kế hoạch hoạt động các công ty khai thác đường sắt (bao gồm kế hoạch vận hành, kế hoạch bảo trì, kế hoạch quản lý an toàn)

Ngoài ra chức năng và quyền hạn của DOT đối với trợ giá đường sắt đô thị như sau:

- a) Phối hợp với các công ty khai thác đường sắt tính toán số tiền trợ giá cần thiết và làm thủ tục xin HPC phê duyệt.
- b) Tiến hành tính toán khoản tiền trợ giá khi xét thấy các công ty khai thác đường sắt gánh chịu quá lớn nhằm đổi mới hoặc thêm trang thiết bị trong tương lai.

4) Thực hiện chính sách thúc đẩy sử dụng đường sắt đô thị

Ở giai đoạn đầu chưa hoàn thành mạng lưới đường sắt đô thị. Trong giai đoạn mới chỉ hoàn chỉnh 1 tuyến hoặc 2 tuyến thì việc di chuyển bằng đường sắt đô thị không được tiện lợi lắm, cũng không dễ dàng gì thu hút người dân sử dụng đường sắt đô thị. Trong tình hình này việc đánh thuế và quản lý đối với phương tiện giao thông cá nhân được dự đoán là sẽ hết sức khó khăn. Do đó trong giai đoạn đầu, MRB với tư cách là cơ quan quản lý ĐSĐT sẽ tiến hành các chính sách như sau:

- a) Phối hợp với các sở ngành liên quan tham mưu cho HPC về việc thực hiện chính sách mang tính giai đoạn và lâu dài để người dân sử dụng đường sắt đô thị.
- b) Phối hợp với DOF và HAPI, tham mưu cho HPC về việc hỗ trợ phí giao thông cho người dân. Trước mắt sẽ thực hiện đối với công chức và nhân viên các công ty nhà nước. Sau đó sẽ dần mở rộng đến các doanh nghiệp chung.
- c) Phối hợp với MRB và HAUPA nhằm thực hiện mạng lưới liên kết mạnh mẽ thống nhất tạo thuận lợi trong trung chuyển giữa đường sắt đô thị và các phương tiện giao thông công cộng khác.
- d) Phối hợp với DOT hoàn chỉnh bãi đỗ phương tiện phù hợp phía trước nhà ga.
- e) Phối hợp với DOT và giới báo chí truyền thông tiến hành các hoạt động phổ biến cho người dân về ưu điểm sử dụng đường sắt đô thị và giao thông công cộng nói chung.

Trong tương lai, mạng lưới đường sắt đô thị có tầm cỡ sẽ hoàn thành và được vận hành phù hợp với nhu cầu của người dân. Trong tình trạng đó, DOT phối hợp với DOF và MRB cân nhắc các chính sách dưới đây nhằm hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân và đề xuất lên HPC.

- Điều chỉnh hệ thống thuế như thuế liên quan đến sở hữu phương tiện giao thông cá nhân (như thuế đăng ký xe v.v..), thuế xăng dầu, phí tải trọng giờ cao điểm v.v...
- Đánh thuế đối với phương tiện giao thông cá nhân như thuế cầu đường, đường cao tốc, đường hầm v.v.. nhằm đầu tư vào giao thông công cộng.
- Giảm thuế hoặc ưu đãi thuế đối với người lao động và doanh nghiệp sử dụng hệ thống giao thông công cộng. Hoặc có các biện pháp đãi ngộ về thuế đối với việc hỗ trợ phụ cấp đi lại.
- Đánh thuế giá trị bất động sản sinh ra từ việc xây dựng hệ thống vận tải công cộng.

(Về điều chỉnh sơ đồ tổ chức của DOT)

Đề xuất bố trí “trung tâm quản lý kinh doanh đường sắt đô thị” mới trong DOT nhằm thêm chức năng quyền hạn như nêu trên cho DOT phù hợp với sự phát triển đường sắt đô thị. Trung tâm này sẽ theo chỉ đạo của Giám đốc Sở Giao thông (DOT) và có các chức năng sau:

- a) Nghiên cứu và đề xuất đến Giám đốc Sở về việc ban hành quy định liên quan đến quản lý đường sắt đô thị và phê duyệt kế hoạch hoạt động.
- b) Tổ chức hoạt động quản lý chất lượng dịch vụ vận chuyển.
- c) Tổ chức hoạt động quản lý an toàn.
- d) Điều tra và đề xuất chính sách giá vé, chính sách trợ giá.

Theo đây thì việc tăng cường tổ chức hiện tại của DOT cũng được tiến hành đồng thời (bỏ qua chi tiết).

Mong muốn “Trung tâm quản lý kinh doanh đường sắt đô thị” này ban đầu sẽ tiến hành bởi tổ chức từ 10-15 người (trưởng phòng 1 người, trưởng bộ phận 3 người). Cụ thể là,

- Phụ trách quản lý dịch vụ vận chuyển: 3 người

- Chuyên gia kỹ thuật đường sắt: 1 người
- Chuyên gia quản lý chung liên quan đến dịch vụ vận chuyển: 2 người
- Phụ trách quản lý an toàn: 3—5 người
- Phụ trách giá vé, trợ giá: 3 người

* Tuy nhiên, kế hoạch này sau này có khả năng thay đổi theo kết quả nghiên cứu chi tiết.

1-3 Nghiên cứu các chính sách khuyến khích sử dụng đường sắt đô thị

(1) Mục đích

Việc chuyển đổi từ xe máy chiếm phần lớn phương tiện giao thông tại thành phố Hà Nội hiện tại sang đường sắt đô thị trong giai đoạn chưa hoàn chỉnh mạng lưới ở một mức độ tối thiểu nào đó là một điều rất khó khăn. Tuy nhiên, nếu không có hành động hay có chính sách gì thì đường sắt được đầu tư xây dựng bằng khoản tiền khổng lồ sẽ không được tận dụng.

Để đường sắt được xây dựng bởi ngân sách công được nhiều người sử dụng hơn, thì đây không chỉ là nỗ lực của công ty đường sắt mà thành phố Hà Nội cũng phải có những biện pháp nhất định. Những chính sách này như sau:

- Giảm gánh nặng cho các cá nhân nhờ vào các chế độ trợ cấp chi phí đi lại khi sử dụng giao thông công cộng
- Tăng khoản tiền đóng thuế của các phương tiện giao thông tư nhân như xe máy v.v..
- Hạn chế, thu tiền xe vào trong thành phố (Thu phí đường bộ)

Những chính sách này cần có sự thỏa thuận giữa DOT, HAPI, DOF và các cơ quan khác, và tạo ra một thể chế nghiên cứu. Bản thân chính sách cũng được cho là cần đầu tư thời gian và thực hiện ở giai đoạn sớm. Do đó, đã đưa ra các chính sách trong phạm vi mà cơ quan quản lý đường sắt đô thị có thể đề xuất cho đến thời điểm đi vào vận hành thương mại vào năm 2016.

(2) Quá trình và kết quả

Từ tháng 10 năm 2014: Nghiên cứu các trường hợp trên thế giới và các báo cáo đã có từ trước đến nay tại Hà Nội.

Tháng 9 năm 2015: Chuyển giao kết quả nghiên cứu từ MRB sang DOT.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-1-3

1-4 Công tác vận hành thử nhằm vận hành thương mại tuyến 2A

(1) Mục đích

Cơ quan quản lý ĐSĐT không phải là cơ quan được thành lập chỉ cho tuyến 2A, tuy nhiên tuyến 2A lại là tuyến đầu tiên mà cơ quan quản lý ĐSĐT thực hiện hoạt động giám sát. Do vậy, sẽ hỗ trợ giám sát cơ quan quản lý ĐSĐT về những vấn đề xảy ra trong quá trình vận hành thương mại tuyến 2A, sau khi cơ quan quản lý được thành lập.

(2) Quá trình và kết quả

Đây sẽ là những công việc cụ thể sau khi kế hoạch trên được HPC phê duyệt và sau khi HPC có những buổi trao đổi làm việc với MOT và VNRA, do vậy hoạt động này đã được loại bỏ ra khỏi Dự án do hạn chế về mặt thời gian.

Chương 2 Quyết định giá vé, xây dựng hệ thống trợ giá

2-1 Xây dựng phương thức điều chỉnh giá vé

(1) Mục đích

Tại khu vực đô thị Hà Nội trong tương lai khi kinh tế xã hội và cơ giới hóa phát triển liên tục, dự đoán rằng nhu cầu vận chuyển tiềm năng đối với đường sắt đô thị sẽ gia tăng nổi bật. Việc xúc tiến sử dụng đường sắt đô thị là nhiệm vụ lớn sau này, cần phải có các hoạt động, nỗ lực để đảm bảo tiêu chuẩn dịch vụ cao. Mặt khác, giá vé là một nguyên nhân khi người sử dụng lựa chọn lộ trình hoặc phương tiện giao thông, cần phải nghiên cứu giá vé phù hợp với cả hai bên là người sử dụng và các công ty khai thác đường sắt làm cơ sở quản lý kinh doanh đường sắt. Ngay cả khi lấy mức sẵn sàng chi trả của hành khách làm căn bản thì việc tập trung vào sự ảnh hưởng đến chi phí cung cấp dịch vụ từ các chỉ tiêu kinh tế như tỉ lệ lạm phát v.v..., tạo ra phương thức điều chỉnh giá vé phù hợp là mục đích của hoạt động này.

(2) Quá trình và kết quả

Đã thực hiện các nghiệp vụ bên dưới đây theo kế hoạch được quy định trong PO.

Cho đến khi lập báo cáo trung kỳ (Phần 1):

- Rà soát lại chính sách giá vé của các nước Châu Á (bao gồm cả phương thức điều chỉnh giá vé)
- Rà soát lại chế độ giá vé giao thông công cộng hiện tại tại Việt Nam và thành phố Hà Nội
- Lập và cập nhật kế hoạch điều tra, điều chỉnh hệ thống chính sách, chế độ giá vé
- Xây dựng mục đích (mục tiêu) và chính sách cơ bản về chính sách, chế độ giá vé
- Xem xét tiêu chuẩn giá vé, cơ cấu giá vé từ nhiều phương diện (mô tả sau)
- So sánh đánh giá cơ chế quản lý giá vé, điều chỉnh giá vé của các nước và đề xuất cho thành phố Hà Nội
- Nghiên cứu chế độ thực hiện từng giai đoạn về quản lý giá vé và xây dựng lộ trình
- Lập tài liệu đề xuất chính sách giá vé áp dụng cho đường sắt đô thị thành phố Hà Nội

Cho đến khi lập báo cáo trung kỳ (Phần 2):

- Nghiên cứu và đề xuất hệ thống giá vé trung chuyên
- Các loại vé xe cụ thể và đề xuất truyền thông
- Tổ chức các điều kiện tiên quyết nhằm xây dựng hệ thống AFC
- Hướng dẫn, chuyển giao công nghệ, thảo luận với các C/P phụ trách
- Điều chỉnh bản đề xuất chính sách vé để áp dụng cho đường sắt đô thị thành phố Hà Nội.
- Phối hợp với những người liên quan trong đoàn TA (người phụ trách phối hợp với các cơ quan quản lý, tài chính, kinh doanh, hệ thống nhà ga) và người tham gia vào dự án liên quan đến AFC

Cho đến khi lập báo cáo hoàn thành nhiệm vụ:

- Gửi tài liệu đề xuất đến cơ quan liên quan và tiếp nhận các nhận xét đánh giá
- Tiếp nhận các nhận xét đánh giá và trả lời bằng văn bản
- Bổ sung, điều chỉnh, hoàn thiện tài liệu đề xuất chính sách giá vé
- Tiến hành các trao đổi theo quyết định chuyển giao chức năng quản lý giám sát cho DOT theo việc sửa đổi MOU
- Tiếp nhận nhận xét đánh giá từ DOT lần nữa và trả lời bằng văn bản

Tháng 3 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 3 (Dự thảo thứ nhất)

Tháng 8 năm 2015: MRB trình kết quả nghiên cứu lên HPC

Tháng 9 năm 2015: Tiếp nhận nhận xét đánh giá từ các cơ quan liên quan bằng văn bản và trả lời các nhận xét đánh giá này

Tháng 10 năm 2015: Chuyển giao công việc và kết quả nghiên cứu từ MRB sang DOT theo việc sửa đổi MOU.

Tháng 10 năm 2015: Làm việc với DOT

Tháng 11 năm 2015: Tiếp nhận nhận xét đánh giá từ DOT bằng văn bản một lần nữa và trả lời các nhận xét đánh giá này

Tháng 12 năm 2015 Tại cuộc họp JCC, các cơ quan liên quan đã cơ bản đồng thuận với sản phẩm

Tháng 12 năm 2015 MRB đã trình lên HPC bản cuối, hiện đang chờ ý kiến đóng góp cuối cùng của các cơ quan liên quan

Tương lai, khi quyết định chính sách giá vé, cần lưu ý những điểm như sau:

- Theo việc sửa đổi MOU, chức năng quản lý, giám sát giá vé chung cho giao thông công cộng được chuyển giao cho DOT. Mặt khác, việc nghiên cứu chính sách và chế độ giá vé cần được MRB tiếp tục phụ trách.
- Mặc dù đề xuất của TA về cơ bản đã nhận được sự đồng thuận, nhưng với lý do khó ước tính cấu trúc chi phí của đường sắt đô thị, nên DOT hướng đến dịch vụ đường sắt đô thị phụ thuộc vào tiền viện trợ từ Chính phủ và hệ thống giá vé song hành với xe buýt. Do vậy, cần tiếp tục theo dõi sát sao cho tới khi hệ thống giá vé cuối cùng được xác định.
- Việc DOT chịu trách nhiệm toàn diện với tư cách là cơ quan quản lý giám sát, và hiểu đúng về đề án của TA, đưa vào áp dụng chính sách, chế độ giá vé phù hợp là điều không thể thiếu.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-2-1 (là bản đã chỉnh sửa sau khi được MRB (chuyển giao cho HMC sau khi thành lập công ty) và các cơ quan liên quan rà soát.)

Hệ thống và nội dung của bản đề xuất theo như bảng dưới đây. Khi lập bản đề án đã lưu ý các vấn đề như so sánh với điển hình của các nước châu Á, tổng hợp ưu điểm, khuyết điểm (Pros & Cons), không dư thừa và phải bao hàm tất cả các vấn đề v.v... Bản đề xuất này được trưởng ban MRB duyệt và trình lên HPC, đang trả lời các ý kiến đóng góp của các cơ quan liên quan. Ngoài ra, sau khi chức năng quản lý giám sát giá vé được chuyển giao cho DOT, cũng đã phúc đáp nội dung nhận xét đánh giá lại của DOT.

Bảng 2-2-1-1: Cấu trúc bản đề xuất chính sách giá vé (báo cáo chính sách vé), nội dung ghi trong đó

Chương 1: Cơ sở pháp lý, bối cảnh	<ul style="list-style-type: none"> • Bối cảnh liên quan đến đường sắt đô thị thành phố Hà Nội • Sự cần thiết phải quy định chính sách giá vé
Chương 2: Mục đích và phạm vi nghiên cứu	<ul style="list-style-type: none"> • Mục đích điều tra • Hệ thống chính sách giá vé • Kế hoạch thực hiện nghiên cứu
Chương 3: Mục tiêu chính sách giá vé	<ul style="list-style-type: none"> • Mục tiêu về mặt kinh tế • Mục tiêu về mặt tài chính • Mục tiêu về mặt xã hội (phía người sử dụng)
Chương 4: Hệ thống giá vé	<ul style="list-style-type: none"> • Tiêu chuẩn giá vé • Cấu trúc giá vé • Các loại giá vé (vé lên tàu)
Chương 5: Khung điều chỉnh giá vé	<ul style="list-style-type: none"> • Quản lý giá vé • Cơ chế điều chỉnh giá vé • Hệ thống trợ giá
Chương 6: Cơ chế thực hiện	<ul style="list-style-type: none"> • Diễn biến từng giai đoạn chuẩn bị cơ chế thực hiện • Quy trình quyết định • Thời điểm xem xét điều chỉnh giá vé • Sự tham gia của công chúng
Hệ thống thu tiền vé	(Xây dựng báo cáo hoặc đề án riêng)

Các vấn đề cần nghiên cứu liên quan đến việc điều chỉnh giá vé (Chương 5) từ đề xuất chính sách giá vé được thể hiện dưới đây.

Chế độ điều chỉnh giá vé hiện tại

- Trong khai thác, kinh doanh xe buýt và đường sắt quốc gia hiện tại, đối với phương án điều chỉnh giá vé của các công ty khai thác đường sắt sẽ phải trình báo lên HPC hoặc sở ngành liên quan của chính quyền trung ương và HPC hoặc MOT sẽ quyết định sau cùng. Tổ chức nào sẽ đánh giá theo tiêu chuẩn nào thì chưa có quy định cụ thể, và trách nhiệm đối với người dân nói chung cũng chưa đủ.

Quản lý giá vé

- Đã đề xuất phương án giá trần cho liên kết với các giới hạn trên của giá vé và mục tiêu kinh tế xã hội, so sánh "phương pháp thanh toán", "phương pháp giá tổng hợp", "phương pháp giá trần" làm phương pháp quản lý giá vé.
- Đề xuất này dựa vào lý do (1) hy vọng sẽ làm cho tự kinh doanh hiệu quả, mang lại sự tự do kinh doanh cho công ty, (2) hy vọng sẽ có được phương thức quản lý có thể đánh giá dễ dàng hơn so với kinh nghiệm quản lý còn thiếu của cơ quan quản lý.
- Mặt khác, còn có lý do nữa là nếu sử dụng phương pháp giá tổng hợp thì không thể đưa vào áp dụng quản lý ưu đãi như phương thức thước đo tại Hà Nội –nơi chỉ có 1 công ty quản lý vận hành, bảo dưỡng đường sắt đô thị, và sẽ rất khó tự kinh doanh hiệu quả.
- Đã đề xuất phương án khi đưa vào áp dụng, trong khoảng 3 đến 5 năm đầu sẽ giảm rủi ro cho các công ty khai thác đường sắt bằng phương pháp thanh toán, đồng thời chuẩn hóa thu nhập từ giá vé, phí quản lý vận hành, bảo trì, sau đó sẽ là giai đoạn chuẩn bị hướng đến đưa vào áp dụng mức giá trần.

Cơ chế ra quyết định

- Kết quả kiểm chứng thực tế các nước, với cơ chế ra quyết định, (1) Mang lại quyền hạn độc lập tương tự với các cơ quan chính phủ (quasi-governmental body) (Singapore), (2) Hội đồng (Council) có căn cứ pháp lý để báo cáo (Nhật Bản), (3) Tổ chức hội nghị với người dân (Mỹ), (4) Kiểm chứng tính phù hợp dựa vào chứng nhận của bên thứ 3 (Hong Kông), (5) Chính phủ trực tiếp quyết định giá vé hiệu quả (Hàn Quốc, Đài Loan), có nhiều trường hợp các nước xây dựng chế độ kết hợp.
- Cơ chế ra quyết định hiện tại là dựa trên thủ tục hành chính phức tạp, khó hiểu, quan liêu (Thủ tục hành chính quan liêu), cần phải thay đổi trong hệ thống theo từng giai đoạn như trên. Sau cùng, cùng với việc thành lập PTA, hy vọng sẽ đưa vào áp dụng phương pháp gần với (1).

Tiêu chuẩn đánh giá điều chỉnh giá vé

- Cộng đồng quốc tế (CoMET) của các công ty khai thác đường sắt các nước đang phân chia cấp độ tiêu chuẩn đánh giá điều chỉnh giá vé. Theo đây thì sẽ lần lượt liên kết từ phương pháp tối ưu nhất, (1) áp dụng nghiêm túc công thức tiêu chuẩn điều chỉnh giá vé, (2) cơ quan quản lý có tính độc lập cao thiết định giá vé hiệu quả, (3) liên kết với tỷ lệ lạm phát $\alpha+$, (4) liên kết với tỷ lệ lạm phát $\alpha-$, dưới đây, áp dụng linh hoạt công thức điều chỉnh quy định giá vé, bù đắp tổn thất kinh doanh, bù đắp tổn thất cho Công ty, không có tiêu chuẩn rõ ràng đang tiếp diễn.
- Trong báo cáo này, đã đề xuất để đưa vào áp dụng (1) (nếu lấy việc thành lập PTA làm tiền đề thì (2) cũng có khả năng).
- Công thức tính toán điều chỉnh quy định giá vé được đề xuất là (tỷ lệ biến động giá vé) = (tỷ lệ biến động CIP) $\times \alpha$ + (tỷ lệ điều chỉnh quy định giá vé bình quân) $\times \beta$, $\alpha + \beta = 1$. Đang đề xuất áp dụng linh hoạt nhằm lấy làm chỉ tiêu tham khảo, qua thời gian từ 3 đến 5 năm, sẽ áp dụng nghiêm ngặt.
- Việc đánh giá giá vé sẽ thực hiện hàng năm, tuy nhiên, nếu thường xuyên điều chỉnh quy định giá vé sẽ gây hỗn loạn cho xã hội, người dân thành phố nên cơ bản sẽ điều chỉnh 3 năm 1 lần. Trường hợp chỉ tiêu trên vượt quá phạm vi nhất định (ví dụ 5%) thì sẽ điều chỉnh quy định giá vé.

2-2 Xây dựng chế độ trợ giá

(1) Mục đích

Hoạt động trong nhiệm vụ này là thành phố Hà Nội nghiên cứu khuôn khổ cần thiết để tiến hành hỗ trợ tài chính cho Công ty O&M.

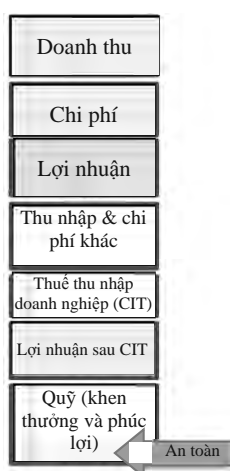
(2) Quá trình và kết quả

• Hình thức hợp đồng với thành phố Hà Nội

Vào tháng 7 năm 2013 Nghị định (số 130/2013/ND-CP) được ban hành, phương thức cung cấp dịch vụ công cộng tại Việt Nam bao gồm chế độ trợ giá, đã được điều chỉnh thành 3 hình thức là “đấu thầu”, “đặt hàng”, “giao kế hoạch”. Giao thông vận tải công cộng đô thị được lựa chọn 1 trong hai hình thức là “đấu thầu” hoặc “đặt hàng”. Tuy nhiên, “đường sắt đô thị” chưa từng có trong nước nên HPC có đưa ra ý kiến là ban đầu thành lập cần thực hiện dưới hình thức “giao kế hoạch”. Dựa vào tình hình này, MRB đã xin ý kiến của HPC vào ngày 10 tháng 10 năm 2013 (số 187/BC-DSDT) trong phương án thành lập Công ty O&M theo cơ chế 2 giai đoạn, 3 năm đầu từ khi đi vào vận hành thương mại sẽ theo hình thức giao kế hoạch, sau đó sẽ chuyển sang hình thức đặt hàng.

Nên lưu ý rằng, chế độ hỗ trợ giá vé được MOF quy định tại Thông tư (số 25/2014/TT-BTC), có thể sử dụng báo cáo lãi lỗ của kế toán để điều chỉnh. Nếu theo hình thức “giao kế hoạch” hoặc “đặt hàng” thì sẽ bao hàm đến quỹ phúc lợi¹ -là một hạng mục xử lý lãi.

Theo trên, trường hợp là loại hợp đồng theo hình thức “giao kế hoạch” hoặc “ủy thác”, theo chế độ của Việt Nam thì công ty HMC không phụ thuộc vào thu nhập vận tải, có thể đảm bảo được lợi nhuận nhất định và đã xác định được chế độ trợ giá (Hình 2-2-2-1).



Hình 2-2-2-1 Phạm vi hỗ trợ từng loại hợp đồng

• Về việc tính chi phí

Trong Nghị định nêu trên, cũng giải thích rằng chi phí là kinh phí cần thiết để cung cấp dịch vụ công cộng, cần nắm được tầm quan trọng của việc dự tính chi phí. Trường hợp của công ty HMC, ngoài những chi phí liên quan đến dịch vụ đường sắt ra, còn lại không thuộc đối tượng trợ giá, vì vậy phải tránh ghi nhận những chi phí không cần thiết. Do đó, Đoàn TA đã giải thích cho C/P tập trung vào phương pháp tính toán chi phí trong HMC để có thể nhanh chóng tiến hành xin trợ giá theo chế độ trợ giá hiện hành.

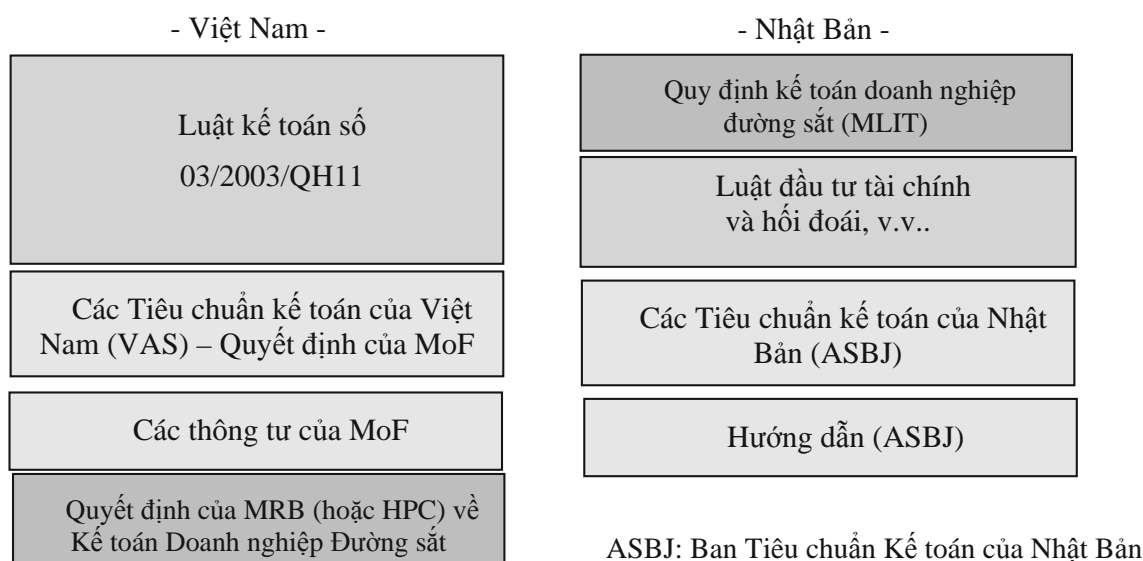
Tại Nhật Bản có quy định chế độ kế toán đường sắt, các công ty khai thác đường sắt ghi nhận doanh thu và chi phí theo quy định nhất định nên dễ dàng so sánh giữa các công ty, góp phần đo lường hiệu quả. Việc nhiều Công ty được thành lập tại thành phố Hà Nội vẫn còn ở phía trước nhưng quy tắc nói đến ở trên đã giới thiệu đến C/P trong giai đoạn đầu của dự án này (tháng 5 - 6 năm 2013) theo suy nghĩ có thể cho nộp báo cáo tài chính theo quy định nhất định, kiểm chứng sự phù hợp bằng cách so sánh theo quá trình về mặt thời gian.

Tại Nhật Bản, quy tắc được quy định cho các lĩnh vực kinh doanh là nguyên tắc kế toán hàng đầu và có thể áp dụng xử lý kế toán cho các loại hình kinh doanh cổ hữu. Tuy nhiên, trong quy định kế toán của

¹ Theo Nghị định (số 09/2009/ND-CP), phương pháp phân bổ lợi nhuận của các công ty nhà nước được quy định, quỹ phúc lợi là 1 hạng mục trong lợi nhuận đó.

Việt Nam thì Luật kế toán là cao nhất nên suy cho cùng thì đã quyết định áp dụng theo luật hiện hành (Hình 2.2.2).

Sau đó, phạm vi và phương pháp tính toán chi phí cần cho cung cấp dịch vụ công cộng được thể hiện rõ trong Thông tư (số 25/2014/TT-BTC) của MOF, và những điều chỉnh trong dự án này cho đến nay cũng có thể xác nhận được từ mặt chế độ của nước VN.



Hình 2-2-2-2 Sự khác nhau giữa hệ thống kế toán Việt Nam và Nhật Bản

Dựa vào bối cảnh như vậy, có hai điểm² tham khảo tốt nhất trong quy định kế toán kinh doanh đường sắt của Nhật Bản được nêu, đó là tiêu chuẩn phân bổ chi phí gián tiếp vào từng tài khoản riêng, và hệ thống tài khoản gồm 4 cấp tiêu khoản, khoản, mục, phần.

Hiện đang tiến hành nghiên cứu về hệ thống tài khoản theo hướng chia nhỏ dưới hình thức tuân theo hệ thống mà MOF đã quy định (Thông tư số 200/2014/TT-BTC). Cụ thể là hệ thống dựa theo Thông tư này đến tài khoản cấp 2, đối với cấp 3 thì sẽ phân chia lĩnh vực kinh doanh sao cho công ty O&M có thể xem khi được liệt kê, và có thể thể hiện phân khúc³, đối với tài khoản cấp 4, dự định điều chỉnh phân biệt để kiểm chứng doanh thu, chi phí (Hình 2-2-2-3).

² Quy định kế toán đường sắt bao gồm các quy định khác cụ thể đối với kinh doanh đường sắt nhưng không được áp dụng cho hệ thống kế toán Việt Nam.

³ Tiêu chuẩn kế toán Việt Nam công bố thông tin những Công ty có lợi nhuận trên tổng doanh thu lớn hơn 10%. Phần này cũng tương tự như chế độ kế toán của Nhật Bản và được cho là công khai theo từng phần.

Đề Công ty xem xét

Mục đích công khai (15/2006/QĐ-BTC)			Phân đoạn (VAS 28)	MRB	Chú ý
Cấp 1	Cấp 2	Cấp 3	Cấp 4	Cấp 5	
67	511	5111			Kinh doanh hàng hóa (kinh doanh ngoài vé)
			51111		Ki-ốt
		5113			
			51131		Kinh doanh vé
				511311	Tuyến 2a
				511312	Tuyến 2
				511313	Tuyến 3
			51132		Quảng cáo (Kinh doanh ngoài vé)
				511321	Tuyến 2a
				511322	Tuyến 2
				511323	Tuyến 3

Hình 2-2-2-3 Hệ thống tài khoản kiểm chứng mức độ phù hợp của các khoản thu và chi (dự thảo)

- Tiêu chuẩn phân bổ

Đã tham khảo tiêu chuẩn được quy định trong quy định kế toán kinh doanh đường sắt của Nhật Bản và lập (dự thảo) tiêu chuẩn phân bổ chi phí chung cho kinh doanh vé và kinh doanh ngoài vé.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 2-1.

2-3 Xem xét và quyết định giá vé cho tuyến 2A tại thời điểm bắt đầu vận hành

(1) Mục đích

Như đã nói ở phần trên, giá vé là một nguyên nhân quyết định để người sử dụng chọn hành trình hoặc phương tiện giao thông, ngoài ra đó cũng là cơ sở để kinh doanh đường sắt nên cần nghiên cứu giá vé phù hợp với cả hai bên là người sử dụng và các công ty khai thác đường sắt. Khi quyết định giá vé ban đầu cần quyết định theo trị số tỷ lệ lạm phát, giá vé của các phương tiện giao thông khác, kinh phí ước tính để cung cấp dịch vụ. Sau khi cân nhắc các vấn đề này, sẽ quy định giá vé thời kỳ đầu khi đưa vào áp dụng thực tế, đó là mục đích của hoạt động này.

(2) Quá trình và kết quả

Đã thực hiện các công việc dưới đây theo kế hoạch được quy định trong PO.

- Kiểm tra lại tiêu chuẩn giá vé của phương tiện giao thông công cộng hiện tại (xe buýt, xe taxi)
- Kiểm tra lại đề án tiêu chuẩn giá vé cho các dự án (SAPI, GC tuyến 2A, FS tuyến 5)
- Kiểm tra lại kết quả điều tra của tuyến 1 và tuyến 2 về mức sẵn sàng chi trả mà Bộ Môi trường Nhật Bản đã thực hiện
- Đo điểm chuẩn giá vé của các phương tiện giao thông công cộng (đường sắt, xe buýt, taxi) tại các nước Châu Á (cân nhắc GDP trên đầu người, giá vé bình quân cho người sử dụng lao động và người lao động, chiều dài toàn tuyến)
- Phối hợp với những người có liên quan trong Đoàn TA (người phụ trách hoàn chỉnh cơ quan quản lý, tài chính, kinh doanh, hệ thống công việc nhà ga)

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-2-1 (là bản đã chỉnh sửa sau khi được MRB (chuyển giao cho HMC sau khi thành lập công ty) và các cơ quan liên quan rà soát.)

Khi quyết định tiêu chuẩn giá vé, cần lưu ý những điểm sau:

- Trường hợp tính toán tiêu chuẩn giá vé từ chi phí kinh doanh, bảo trì, nếu phát sinh vượt chi phí thì tình hình tài chính của công ty sẽ xấu đi hoặc có khả năng vượt quá số tiền mà hành khách sẵn sàng chi trả. Trường hợp nhu cầu vào thời kì đầu bị sụt giảm đáng kể thì tương tự tình hình tài chính của công ty cũng xấu đi.
- Trường hợp tính toán tiêu chuẩn giá vé theo số tiền mà hành khách sẵn sàng chi trả, do là dịch vụ đường sắt đô thị đầu tiên trong nước nên có khả năng người được khảo sát không thể nắm được tiêu chuẩn dịch vụ, không thể đo lường chính xác số tiền có thể sẵn sàng chi trả.
- Trường hợp tính toán tiêu chuẩn giá vé bằng cách so sánh với các phương tiện giao thông công cộng khác tại thành phố Hà Nội, thì có khả năng nếu giá vé xe buýt được quy định với mức rất thấp, giá vé đường sắt cũng sẽ bị ảnh hưởng.
- Trường hợp tính toán tiêu chuẩn giá vé từ kết quả chuẩn hóa giá vé giao thông công cộng của các nước, có khả năng chỉ tiêu kinh tế không phản ánh được số tiền sẵn sàng chi trả cho giao thông công cộng.
- Do đó, để quyết định tiêu chuẩn giá vé cần đánh giá tổng hợp từ mặt kinh tế, tài chính, xã hội (về mặt người sử dụng).
- Đã thu được kết quả như dưới đây theo các phương pháp tính toán.

Bảng 2-2-3-1 Kết quả tính thử tiêu chuẩn giá vé tại giai đoạn đầu vận hành thương mại (từng phương pháp tính)

Phương pháp tính	Tiêu chuẩn giá vé tại giai đoạn đầu vận hành thương mại (Với mỗi khoảng cách đi tàu trung bình 5.3km)
Tính tiêu chuẩn giá vé từ mức sẵn sàng chi trả của hành khách	VND 8,723
Tính tiêu chuẩn giá vé từ chi phí vận hành, bảo dưỡng	VND 7,735 – 10,314
Tính tiêu chuẩn giá vé bằng cách so sánh với giá vé của các phương tiện giao thông công cộng khác trên địa bàn thành phố Hà Nội	VND 7,808 – 9,594
Tính tiêu chuẩn giá vé từ kết quả chuẩn hóa giá vé giao thông công cộng của các nước	VND 6,534 – 12,112

- Đã đánh giá tổng hợp các yếu tố trên, quyết định cấu trúc giá vé và bảng giá vé như dưới đây.

Bảng 2-2-3-2 Cấu trúc giá vé

Năm	Công thức tính giá vé	Khoảng cách đi tàu trung bình	Giá vé bình quân
2016	$6,000 + 600 \times (\text{distance [km]})$ [VND]	5.3 km	VND 9,200

Bảng 2-2-3-3 Bảng giá vé

Sta.1	7	8	8	9	9	11	11	12	12	14	14
0.7	Sta.2	7	8	9	9	10	11	12	12	13	14
1.6	0.9	Sta.3	8	8	9	9	10	11	12	12	13
2.7	2.0	1.1	Sta.4	8	8	9	9	11	11	12	12
3.9	3.2	2.3	1.2	Sta.5	8	8	9	9	11	11	12
5.0	4.3	3.4	2.3	1.1	Sta.6	8	8	9	9	11	11
6.4	5.7	4.8	3.7	2.5	1.4	Sta.7	8	8	9	9	11
7.5	6.8	5.9	4.8	3.6	2.5	1.1	Sta.8	8	8	9	9
8.8	8.1	7.2	6.1	4.9	3.8	2.4	1.3	Sta.9	8	8	9
10.0	9.3	8.4	7.3	6.1	5.0	3.6	2.5	1.2	Sta.10	8	8
11.4	10.7	9.8	8.7	7.5	6.4	5.0	3.9	2.6	1.4	Sta.11	8
12.5	11.8	10.9	9.8	8.6	7.5	6.1	5.0	3.7	2.5	1.1	Sta.12

- (Ghi chú) phía dưới bên trái: khoảng cách [km], phía trên bên phải: giá vé [x VND1000]

Nội dung trên đã được nêu trong Bản đề xuất chính sách giá vé, đề xuất tiêu chuẩn giá vé cuối cùng. Kết quả HMC trình lên DOT là cơ quan quản lý, giám sát giá vé, DOT đưa ra ý kiến rằng “trước mắt cần áp dụng hệ thống giá vé xe buýt”. Phía Đoàn TA đã trả lời không thể tiếp nhận ý kiến của DOT với những lý do như sau và đã nhận được sự đồng thuận cơ bản:

- Do chất lượng dịch vụ và cấu trúc chi phí của xe buýt và đường sắt đô thị khác nhau nên không thể đồng ý chỉ quyết định tiêu chuẩn giá vé theo nền tảng giá vé xe buýt.
- Ngoài ra, nếu quy định giá vé thấp và sau đó điều chỉnh trên phạm vi rộng sẽ rất khó được người dân chấp nhận. Trên thực tế, trường hợp này cũng đã xảy ra ở nhiều nước khác.
- Hy vọng đường sắt đô thị tạo ra sự khác biệt thông qua việc cung cấp dịch vụ chất lượng cao và mang lại nguồn thu phù hợp từ việc cung cấp dịch vụ đó. Nếu cấu thành thu chi không tốt và không thể duy trì được dịch vụ chất lượng cao sẽ khiến doanh nghiệp kinh doanh rơi vào tình trạng khó khăn như nhu cầu hành khách đi tàu giảm đi.

Tương lai, khi quyết định giá vé tại thời điểm bắt đầu vận hành thương mại, cần lưu ý những điểm sau:

- Theo việc sửa đổi MOU, chức năng quản lý, giám sát giá vé chung cho giao thông công cộng được chuyển giao cho DOT. Mặt khác, việc nghiên cứu chính sách và chế độ giá vé cần được MRB tiếp tục phụ trách.
- Mặc dù đề xuất của TA về cơ bản đã nhận được sự đồng thuận, nhưng với lý do khó ước tính cấu trúc chi phí của đường sắt đô thị, nên DOT hướng đến dịch vụ đường sắt đô thị phụ thuộc vào tiền viện trợ từ Chính phủ và hệ thống giá vé song hành với xe buýt. Do vậy, cần tiếp tục theo dõi sát sao cho tới khi hệ thống giá vé cuối cùng được xác định.
- Việc DOT chịu trách nhiệm toàn diện với tư cách là cơ quan quản lý giám sát, và hiệu đúng về đề án của TA, đưa vào áp dụng chính sách, chế độ giá vé phù hợp là điều không thể thiếu.

2-4 Công tác vận hành thử nhằm vận hành thương mại tuyến 2A

(1) Mục đích

Cơ quan quản lý ĐSDT không phải là cơ quan được thành lập chỉ cho tuyến 2A, tuy nhiên tuyến 2A lại là tuyến đầu tiên mà cơ quan quản lý ĐSDT thực hiện hoạt động giám sát. Do vậy, sẽ hỗ trợ giám sát cơ quan quản lý ĐSDT về những vấn đề xảy ra trong quá trình vận hành thương mại tuyến 2A liên quan đến giá vé, trợ giá của thành phố Hà Nội, sau khi cơ quan quản lý được thành lập.

(2) Quá trình và kết quả

Hoạt động này đã được loại bỏ ra khỏi Dự án do hạn chế về mặt thời gian.

Chương 3 Xây dựng Kế hoạch vận hành tàu và hệ thống quản lý an toàn

Đường sắt đô thị có vai trò quan trọng chi phối chức năng đô thị của Thủ Đô Hà Nội, không chỉ đơn thuần là tạo lợi thế cơ sở hạ tầng xã hội mà còn phải cung cấp dịch vụ vận chuyển chất lượng cao phù hợp với nhu cầu của người sử dụng. Ngoài ra, do vận chuyển với mật độ cao và khối lượng lớn nên nếu một lần xảy ra trở ngại trong vận chuyển do lỗi máy móc hoặc lỗi của nhân viên thì hậu quả sẽ gây ảnh hưởng lớn đến chức năng đô thị, và điều này còn có nghĩa là sẽ làm giảm đáng kể độ tin cậy đối với đường sắt.

Nhằm tránh tình trạng này, để tạo ra hệ thống vận chuyển có độ tin cậy cao và thoải mái cần phải cần nhắc đầy đủ về 2 điểm dưới đây:

- Xây dựng quy trình xin phê duyệt kế hoạch vận hành tàu
- Xây dựng trình tự điều tra tai nạn, sự cố

3-1 Xây dựng quy trình xin phê duyệt kế hoạch vận hành tàu

(1) Mục đích

Nội dung kế hoạch vận hành tàu mà các công ty khai thác đường sắt thực hiện nhằm mục đích để cơ quan quản lý thường xuyên nắm bắt được tình hình vận hành an toàn có được đảm bảo hay không, có bố trí năng lực vận chuyển phù hợp với nhu cầu vận chuyển hay không.

(2) Quá trình và kết quả

Thông báo kế hoạch vận hành tàu tại Nhật Bản được quy định trong Luật đường sắt và các quy định thực hiện liên quan. Trường hợp nghiên cứu quy trình đệ trình, xin phê duyệt tới cơ quan quản lý tại Hà Nội, thì không chỉ đơn thuần là lập thông báo mà còn hy vọng nghiên cứu các quy định liên quan cùng với các hạng mục thông báo khác.

Ví dụ trong mục “Mục tiêu dự án” của “Ma trận thiết kế dự án (PDM)” có ghi “phê duyệt liên quan đến giá vé và mức độ dịch vụ” nhưng với ý nghĩa này, việc lập quy định “quy tắc thông báo liên quan đến duy trì dịch vụ”, quy định về thông báo “giá vé” cùng với “kế hoạch vận hành”, muốn các cơ quan quản lý khi quản lý các công ty khai thác đường sắt cần sử dụng những căn cứ pháp lý. Tuy nhiên, cũng có phương pháp quy định dựa vào quyết định theo hợp đồng được ký kết giữa Công ty O&M và cơ quan quản lý, nên cần nghiên cứu xem phương pháp nào thích hợp với phía Việt Nam.

Từ tháng 8 năm 2013: Nghiên cứu về việc xây dựng Kế hoạch vận hành tàu và phương pháp quy định nghĩa vụ trình nộp

Từ tháng 8 năm 2014: Hiện đang xin phê duyệt.

Tháng 9 năm 2015: Chuyển giao kết quả nghiên cứu từ MRB sang DOT.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-3-1

3-2 Xây dựng trình tự trình tự điều tra tai nạn, sự cố

(1) Mục đích

Làm cho những người liên quan nhận thức rằng tuy đã xây dựng hệ thống để không phát sinh tai nạn, sự cố nhưng thực tế vẫn xảy ra rất nhiều vấn đề. Đối với một C/P chưa có kinh nghiệm về đường sắt đô thị thì cần làm cho họ nhận thức được rằng cho dù hệ thống có hoàn chỉnh đến đâu thì vẫn có nguy cơ xảy ra tai nạn, sự cố do nguyên nhân về con người, về máy móc. Và rồi, khi xây dựng “Tiêu chuẩn an toàn” và “Sổ tay hướng dẫn ứng phó tai nạn, sự cố” đối với những vấn đề được dự đoán, dựa vào đó phải làm sao để không xảy ra sai lệch trong các mức độ quản lý an toàn mà EPC đã lập ra.

(2) Quá trình và kết quả

Tại Việt Nam ngày 4 tháng 8 năm 2009 MOT đã ban hành Thông tư quy định liên quan đến xử lý tai nạn giao thông và tai nạn đường sắt (Thông tư số: 15/2009/TT-BGTVT), trình tự xử lý tai nạn theo đây cũng được quy định. Cần phải tham khảo Thông tư này và “Quy định báo cáo tai nạn đường sắt” của Nhật Bản và nghiên cứu sổ tay hướng dẫn phù hợp với đường sắt đô thị Hà Nội. Quá trình thực hiện và kết quả cụ thể như sau:

Từ tháng 7 năm 2013: Nghiên cứu Thông tư trên

Tháng 9 năm 2015: Chuyển giao kết quả nghiên cứu từ MRB sang DOT.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau.

Phụ lục 8-3-2

3-3 Công tác vận hành thử nhằm vận hành thương mại tuyến 2A

(1) Mục đích

Cơ quan quản lý ĐSDT không phải là cơ quan được thành lập chỉ cho tuyến 2A, tuy nhiên tuyến 2A lại là tuyến đầu tiên mà cơ quan quản lý ĐSDT thực hiện hoạt động giám sát. Do vậy, sẽ hỗ trợ giám sát cơ quan quản lý ĐSDT về những vấn đề xảy ra trong quá trình vận hành thương mại tuyến 2A liên quan đến quản lý vận hành tàu, quản lý an toàn, sau khi cơ quan quản lý được thành lập.

(2) Quá trình và kết quả

Hoạt động này đã được loại bỏ ra khỏi Dự án do hạn chế về mặt thời gian.

Chương 4 Làm rõ điều kiện chuyển giao tuyến 2A

4-1 Lập kế hoạch chuyển giao

(1) Mục đích

Trong dự án phát triển đường sắt đô thị đang được xúc tiến xây dựng hiện nay, các tuyến mà thành phố Hà Nội quản lý vận hành là tuyến 2, tuyến 2A, tuyến 3. Dự án xây dựng tuyến 2A được phê duyệt bởi Quyết định số 3136/QĐ-BGTVT ngày 15 tháng 10 năm 2008, MOT-VNRA làm chủ dự án, đang tiến hành xây dựng theo hợp đồng EPC bởi Trung Quốc. Ga bắt đầu là Cát Linh (ga trung chuyển với tuyến 3), kết thúc là Hà Đông, tổng chiều dài 13.05km, bố trí 12 trạm.

Chủ dự án xây dựng tuyến 2A như đã nêu trên là VNRA, thành phố Hà Nội quản lý vận hành tuyến 2A, sẽ nhận bàn giao cơ sở hạ tầng đường sắt được xây dựng và nhân sự liên quan đến vận hành bảo trì bảo dưỡng được đào tạo theo hợp đồng EPC từ VNRA sau khi xây dựng xong.

Trong nhiệm vụ 4-1, khi thực hiện bàn giao những nội dung trên, đứng trên quan điểm đảm bảo an toàn đặc biệt trong vận hành đường sắt, tiến hành hỗ trợ xây dựng kế hoạch chuyển giao – là quy trình công việc để kiểm tra, xác nhận các nội dung sau:

(1) Chất lượng các loại thiết bị phù hợp với thông số kỹ thuật và tính năng đã quy định

(2) Các thiết bị này hoạt động một cách an toàn trong hệ thống đường sắt và có thể sử dụng liên tục dưới sự bảo trì thích hợp.

Nội dung chuyển giao chủ yếu theo Bảng 2-4-1-1.

Bảng 2-4-1-1 Nội dung chuyển giao chủ yếu tuyến 2A

Số TT	Nội dung	Ghi chú
1	Hạng mục liên quan đến công trình	Đất dùng cho công trình kiến trúc và đường sắt
2	Hạng mục liên quan đến thiết bị đường sắt	ĐMTX, các thiết bị điện, hệ thống thông tin
3	Hạng mục liên quan đến các công nghệ đưa vào sử dụng	Trình tự vận hành tàu, trình tự bảo trì, sổ tay hướng dẫn bảo trì
4	Hạng mục liên quan đến hệ thống quản lý vận hành	Hệ thống quản lý liên quan đến trang thiết bị, tài liệu hồ sơ, tài chính, thông tin, nhân sự, an toàn, v.v..
5	Hạng mục liên quan đến tài sản bàn giao	Quyền sở hữu, quyền sử dụng
6	Hạng mục liên quan đến nhân sự	Hồ sơ cá nhân, các loại giấy chứng nhận, giấy phép, kết quả đào tạo
7	Hạng mục liên quan đến trách nhiệm và nghĩa vụ	Trách nhiệm và nghĩa vụ đối với các lỗi phát sinh giữa các bên liên quan như chủ dự án xây dựng, nhà thầu, nhà cung cấp v.v..

(2) Quá trình và kết quả

Đã lập “Phương án chuyển giao” tập trung cụ thể vào vận hành thử liên quan đến kiến trúc đường sắt, DMTX, thiết bị, nhằm chia sẻ thông tin với C/P về trình tự cụ thể và thời gian cần thiết để bàn giao trên quan điểm đảm bảo an toàn và làm rõ trách nhiệm. Điều kiện tiên đề để lập phương án này như sau:

- (1) Chủ dự án VNRA xác nhận về việc kiểm tra trong suốt quá trình thi công công trình cần cho hoạt động kinh doanh vận chuyển
- (2) Chủ dự án xây dựng VNRA kiểm tra và xác nhận toàn bộ song song với tiến độ hoàn thành dự án xây dựng, sau khi nhận bàn giao tuyến 2A từ nhà thầu xây dựng, sẽ bàn giao cho thành phố Hà Nội

Theo đó, sau khi VNRA hoàn thành việc kiểm tra nghiệm thu, và bàn giao cho thành phố Hà Nội, thì điểm quan trọng là phải làm rõ trách nhiệm khi bàn giao. Và sau khi VNRA thực hiện các kiểm tra cần thiết để bắt đầu kinh doanh, sẽ bàn giao cho thành phố Hà Nội, vì vậy khi bàn giao cho thành phố Hà Nội, cần phải xác nhận lại những nội dung mà VNRA đã kiểm tra, để xác nhận chất lượng, tính năng và tính an toàn của trang thiết bị đường sắt tại hiện trường, hiện đã đề xuất hạng mục và số ngày cần thiết tối thiểu mà thành phố Hà Nội cần thực hiện. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Từ tháng 5 năm 2013: Tham khảo điển hình thực hiện kiểm tra vận hành thương mại tuyến mới của Tokyo Metro, lập phương án giai đoạn chuyển giao, giải thích cho C/P. Thúc đẩy các hiểu biết cơ bản hướng đến lập kế hoạch chuyển giao.

Cung cấp cho C/P dự thảo danh sách các loại tài liệu hồ sơ cần nhận bàn giao như bản vẽ thiết kế, hoàn công, giấy chứng nhận chất lượng, thử nghiệm v.v...

Từ tháng 6 năm 2013: Chỉ thị lập bản kế hoạch và cùng xác nhận liên quan đến cấu trúc bản kế hoạch chuyển giao tuyến 2A

Tháng 8 năm 2013: Trình tại JCC lần 2

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-4-1

Đã đề xuất “Cách nghĩ tổng thể về kế hoạch chuyển giao tuyến 2A” tại JCC lần 2. Những điểm chính như sau:

- 1) Để làm rõ trách nhiệm khi bàn giao, VNRA sẽ thực hiện vận hành thử theo hợp đồng EPC, sau khi hoàn tất việc nghiệm thu dự án xây dựng, thành phố Hà Nội sẽ vận hành thử về các hạng mục cần thiết.
- 2) Do là đường sắt đô thị đầu tiên của thành phố Hà Nội nên ngoài việc xác nhận cơ sở vật chất và thiết bị, dự định sẽ thử nghiệm các công việc như vận hành thử bởi nhân viên của phòng ban chuyên môn vận hành và bảo trì đã qua khóa huấn luyện đào tạo của EPC, về việc huấn luyện ứng phó các tình huống bất thường (phối hợp với các cơ quan liên quan của thành phố Hà Nội) cũng sẽ thực hiện trong quá trình vận hành thử của thành phố Hà Nội, thời gian vận hành thử nghiệm dự định là 70 ngày (nội dung và quy trình vận hành thử chi tiết được xây dựng trong nhiệm vụ 4-2).
- 3) Để thành phố Hà Nội hiểu rõ về dự án xây dựng tuyến 2A, khi thực hiện bàn giao, sẽ lần lượt nhận trước các tài liệu hồ sơ liên quan đến kỹ thuật từ VNRA, tiến hành các bước chuẩn bị để thực hiện bàn giao suôn sẻ.

(3) Khác

Song song với việc lập kế hoạch bàn giao, MRB cần thỏa thuận với MOT và HPC về “Phương châm bàn giao tuyến 2A” bao gồm cả nguyên tắc bàn giao và thể chế phối hợp của các cơ quan thực hiện liên quan từ khi chuẩn bị cho đến khi thực hiện bàn giao, và cùng với VNRA tiến hành công việc, đã thống nhất vào nhiệm vụ 4-3.

4-2 Lập văn bản thỏa thuận giữa MRB và VNRA

(1) Mục đích

Nhiệm vụ 4-2 làm rõ kế hoạch chuyển giao ở nhiệm vụ 4-1, hỗ trợ xây dựng kế hoạch chuyển giao thành phần ở từng lĩnh vực, trong đó có nêu rõ về đối tượng, tài liệu chuyển giao, điều kiện chuyển giao cũng như cách xử lý các tình huống bất ngờ... Trên đó là sự đồng thuận giữa MRB và VNRA để tiến hành bàn giao suôn sẻ và phù hợp theo kế hoạch này.

(2) Quá trình và kết quả

Đối với công trình xây dựng, ĐMTX, các loại trang thiết bị, cơ sở vật chất, tiến hành xây dựng các quy định bảo trì. Thông qua việc xây dựng các quy định bảo trì này, đã góp phần nâng cao kiến thức của bản thân các nhân sự đối ứng, giúp họ hiểu được cần xác nhận những nội dung gì khi tiếp nhận các đối tượng bảo trì để có thể thực hiện bảo trì một cách phù hợp. Những kiến thức này cũng chính là nền tảng để xây dựng nên kế hoạch chuyển giao của từng lĩnh vực. Cùng với đó, chuyên gia TA đã cung cấp ví dụ về các công đoạn kiểm tra cho tới khi đi vào vận hành thương mại tuyến mới của công ty Tokyo Metro, mục đích để các nhân sự đối ứng hiểu sâu hơn về quá trình kiểm tra xác nhận cho tới khi vận hành khai thác một tuyến mới.

Ngoài ra, song song với tiến độ thi công xây dựng cơ sở vật chất đường sắt, nhà thầu xây dựng cũng sẽ thực hiện đào tạo huấn luyện nhân sự liên quan đến vận hành và bảo trì tuyến 2A. Kế hoạch tuyển dụng đào tạo nhân viên là hạng mục phối hợp giữa VNRA và nhà thầu xây dựng, các nhân sự này cũng phải tham gia vào quá trình vận hành thử sau đó mới bàn giao cho thành phố Hà Nội nên đã có ý kiến yêu cầu liên quan đến số nhân viên cần thiết của các phòng ban. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Tháng 6 năm 2013: Xác nhận và chỉ thị xây dựng nội dung liên quan đến cấu trúc từng kế hoạch chuyển giao thành phần

Từ tháng 7 năm 2013: VNRA xin ý kiến đối với kế hoạch (dự thảo) tuyển dụng đào tạo nhân sự cần thiết cho tuyến 2A

Từ tháng 9 năm 2013: Dựa vào quy trình kiểm tra khi vận hành thương mại tuyến mới của Tokyo Metro, lập tài liệu thuyết minh các hạng mục mà Công ty tự kiểm tra, các hạng mục và quy trình mà Bộ đất đai, Hạ tầng và Giao thông vận tải kiểm tra

Tháng 11 năm 2013: Dựa vào tài liệu trên, giải thích quy trình kiểm tra khi vận hành thương mại tuyến mới cho C/P. Nghiên cứu hạng mục cần kiểm tra, nội dung tiến hành và thời gian cần thiết khi tiến hành chuyển giao.

Tháng 3 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 3 KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ TUYẾN 2A (DỰ THẢO) (MASTER PLAN FOR LINE 2A PROJECT TRANSFER (DRAFT))

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-4-2-A

- 1) Dự án xây dựng tuyến 2A, do giải phóng mặt bằng dùng cho đường sắt, đặt thi công liên quan đến trang thiết bị, cơ sở vật chất đường sắt như chế tạo ĐMTX bị chậm trễ, bên đặt hàng và nhà thầu đã xem xét chỉnh sửa lại kế hoạch xây dựng, tại thời điểm tháng 10 năm 2015 thì thời điểm hoàn thành là cuối năm 2016.
- 2) “Kế hoạch chuyển giao tổng thể tuyến 2A (dự thảo)” được xây dựng bởi kế hoạch tổng thể bàn giao và kế hoạch liên quan đến các yếu tố chuyển giao chi tiết như nhân sự, công trình xây dựng, cơ sở vật chất đường sắt v.v., cần phải tiến hành xem xét và điều chỉnh với VNRA liên quan đến kế hoạch bàn giao các hạng mục và cập nhật thường xuyên.

- 3) Quan điểm cơ bản về kế hoạch là căn cứ vào “đề xuất chung về bàn giao tuyến 2A” đã xây dựng trong nhiệm vụ 4-1. Về công tác vận hành thử tiến hành bởi thành phố Hà Nội, trong giai đoạn hiện tại rất khó thiết lập thời gian thực hiện từ cơ sở lý luận, do đó đã bảo lưu đề xuất lần này. Sau này HMC vừa xác nhận nội dung của kế hoạch vận hành thử tuyến 2A vừa tiến hành xem xét.

Theo kết luận tại JCC lần 3, về nội dung chi tiết bàn giao bao gồm chỉnh sửa kế hoạch chuyển giao tổng thể, sẽ tiếp tục phối hợp với VNRA (từ tháng 8 năm 2014, theo chỉ đạo của Bộ GTVT, Ban quản lý dự án đường sắt (PMUR) vốn dưới sự quản lý của Cục ĐSVN sẽ dưới sự quản lý trực tiếp của Bộ GTVT. Vì vậy, từ những nội dung bên dưới sẽ ghi PMUR thay cho VNRA) để xây dựng và quy định rõ các hồ sơ liên quan cần thiết để thành phố Hà Nội tiếp nhận tuyến 2A.

Các văn bản, hồ sơ này là các tài liệu cần thiết để thành phố Hà Nội nghiên cứu về thông số kỹ thuật chi tiết của tuyến 2A, và xây dựng các quy tắc bảo trì, lập các loại sổ tay hướng dẫn, do đó cần phải nhận trước khi bàn giao chính thức, kết hợp với quá trình dự án TA. Đã tổng hợp bảng liệt kê các tài liệu này và đưa vào kế hoạch chi tiết. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Tháng 4 năm 2014: Chỉ thị xây kế hoạch chuyển giao chi tiết từng lĩnh vực theo Kế hoạch chuyển giao tổng thể tuyến 2A (dự thảo)

Từ tháng 5 năm 2014: Giải thích cho PMUR về kế hoạch chuyển giao chi tiết tuyến 2A (dự thảo), cùng điều chỉnh nội dung

Từ tháng 7 năm 2014: Tổng hợp kế hoạch chuyển giao tổng thể tuyến 2A (dự thảo) và kế hoạch chuyển giao chi tiết tuyến 2A thành một tài liệu, lập thành Kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận tuyến 2A (dự thảo). Tiếp tục cùng phối hợp điều chỉnh nội dung của kế hoạch

Tháng 9 năm 2014: Đề xuất bản Kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận tuyến 2A (dự thảo) tại JCC lần 4

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-4-2-B

(3) Khác

Tuyến 2, tuyến 3 hiện đang thực hiện dự án xây dựng được dự định sẽ kiểm tra khi hoàn thành việc xây dựng. Do đó, điều đó như 1 ví dụ để C/P hiểu sâu hơn về kiểm tra khi vận hành thương mại tuyến mới của Tokyo Metro làm nền tảng để C/P có thể tự suy nghĩ các hạng mục xác nhận khi kiểm tra nghiệm thu sau này.

Khi xem xét kế hoạch liên quan đến bàn giao các hạng mục với PMUR, MRB cung cấp tài liệu thực hiện kiểm tra khi vận hành thương mại tuyến mới của Tokyo Metro cho PMUR, PMUR là chủ đầu tư dự án tuyến 2A cần phải nghiên cứu kỹ tài liệu này nhằm giảm thiểu sự khác biệt giữa PMUR và MRB trong quá trình kiểm tra khi vận hành thương mại tuyến mới, và cần phải lập kế hoạch vận hành thử tuyến 2A.

4-3 Xây dựng và thực hiện hợp đồng chuyển giao

(1) Mục đích

Căn cứ vào nội dung thỏa thuận giữa MRB và PMUR về chuyển giao theo nhiệm vụ 4-2, tiến hành hỗ trợ công tác ký kết hợp đồng chuyển giao tuyến 2A giữa các tổ chức cấp cao là HPC và MOT.

(2) Quá trình và kết quả

Về hoạt động này, trong “Kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận tuyến 2A (dự thảo)” đã đề xuất tại JCC lần 4, theo “Văn bản thỏa thuận chuyển giao” đã ký giữa MOT và HPC, quyền sở hữu tài sản, quyền sử dụng, trách nhiệm quản lý duy trì sẽ được MOT bàn giao chính thức cho HPC.

Kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận tuyến 2A (dự thảo) là kế hoạch do MRB và PMUR cùng điều chỉnh và lập nên, vì vậy sau JCC lần 4, theo chỉ thị của HPC, HAPI trở thành cơ quan chủ quản, đã tiếp nhận văn bản đồng thuận các nội dung của kế hoạch này từ MRB, DOHA, PMUR. Sau khi nhận được văn bản đồng ý từ những cơ quan này, HAPI đệ trình xin phê duyệt của HPC, và ngày 15 tháng 12 năm 2014,

HPC đã ra văn bản đồng thuận. Sau đó, báo đến PMUR việc HPC đã thỏa thuận, PMUR đệ trình lên Bộ trưởng MOT xin phê duyệt, và ngày 8 tháng 1 năm 2015 MOT đã ra văn bản đồng thuận.

Theo đây, kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận tuyến 2A đã nhận được sự đồng thuận giữa các cơ quan cấp cao là HPC và MOT, phía chuyển giao là MOT, phía tiếp nhận là HPC sẽ tiến hành chỉ định các cơ quan liên quan cần thiết ngoài PMUR và MRB thực hiện chuyển giao theo kế hoạch.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm của hoạt động này (Văn bản thỏa thuận) như sau:

Phụ lục 8-4-3-A

Phụ lục 8-4-3-B

MRB và PMUR đã căn cứ vào nội dung trong kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận, điều chỉnh và tiến hành tiếp nhận trước các tài liệu để xác nhận thông số kỹ thuật chi tiết của tuyến 2A, nhưng do dự án xây dựng tuyến 2A bị chậm tiến độ nên chỉ có thể tiếp nhận 1 phần trong phụ lục 2 của kế hoạch là “I. Hồ sơ công trình xây dựng và chuẩn bị đầu tư” và “báo cáo thiết kế kỹ thuật”.

Chương 5 Thành lập Công ty O&M

5-1 MRB trình Đề án thành lập Công ty O&M

(1) Mục đích

Nhiệm vụ này được thực hiện nhằm hiện thực hóa kết quả (5) của dự án “Đăng ký thành lập Công ty O&M”.

(2) Quá trình và kết quả

Bản báo cáo cuối cùng SAPI đã được điều chỉnh, thủ tục thành lập công ty nhà nước được chia thành 2 giai đoạn chính. Giai đoạn đầu là thủ tục phê duyệt của các sở ngành liên quan, giai đoạn sau là đăng ký thành lập theo phê duyệt đó.

- Thủ tục phê duyệt liên quan đến thành lập công ty nhà nước

Thủ tục của giai đoạn đầu được quy định tại Nghị định (số 172/2013/ND-CP) tháng 10 năm 2013, về đăng ký thành lập doanh nghiệp, các thủ tục được nêu rõ trong Luật doanh nghiệp (số 60/2005/QH11) giống như các doanh nghiệp thông thường.

Về thủ tục phê duyệt được quy định tại Nghị định 172, đã được thủ tướng phê duyệt ngày 13 tháng 11 năm 2014 (số 2268/TTg-DMDN), ngày 27 tháng 11 Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội đã ban hành Quyết định (số 6266 /QĐ-UBND), theo đó các thủ tục để thành lập công ty đã hoàn thành.

Sau Quyết định trên của UBND TP HN, những tình hình đã đề cập đến trong Đề án thành lập được xây dựng trong Dự án này (thuộc nhiệm vụ nêu trên) đã và đang được cập nhật thường xuyên hướng tới vận hành thương mại tuyến 2A.

- Quá trình tiến hành thủ tục đăng kí

Ngày 15 tháng 6 năm 2015 đã tiếp nhận thủ tục đăng ký nêu trên, điều lệ công ty đã được phê duyệt theo quyết định của Ủy Ban nhân dân (số 2694/QĐ-UBND), theo đó việc chuẩn bị liên quan đến đăng ký đã hoàn thành.

Sau đó, tại JCC lần 5 (diễn ra ngày 16 tháng 7 năm 2015), các bên liên quan đã xác nhận rằng, công ty đã được thành lập suôn sẻ vào ngày 19 tháng 6 năm 2015, là kết quả của dự án này.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-4.

Chương 6-1 Kế hoạch, hành chính, an toàn

6-1-1 Xây dựng quy định về vai trò, trách nhiệm của từng bộ phận

6-1-2 Xây dựng quy tắc tổ chức về công tác lập kế hoạch, hành chính, an toàn

(1) Mục đích

Nhiệm vụ 6-1-2 là hoạt động hỗ trợ xây dựng phân công công việc của các phòng ban phụ trách kế hoạch, hành chính và công tác an toàn trong Công ty O&M.

Ngoài ra nhiệm vụ 6-1-1, là hoạt động hỗ trợ phân công công việc của các phòng ban trong công ty khi thành lập Công ty O&M (là 1 mục đích của dự án này), dựa trên kết quả phân công công việc của các phòng ban tại nhiệm vụ 6-1-2, xây dựng nên quy định tổng thể.

(2) Quá trình và kết quả

- Xây dựng quy tắc tổ chức về công tác lập kế hoạch, hành chính và an toàn

Nhằm phân công công việc, đã tham khảo của Tokyo Metro và sơ đồ tổ chức tiêu chuẩn của Việt Nam. Ngoài ra, nhiệm vụ này (6-1-2) bao gồm nghiệp vụ của 3 phòng là kế hoạch, hành chính và an toàn, do đó đã điều chỉnh với người phụ trách các công việc đó.

Tháng 5 năm 2013: Dựa trên phân công công việc của Tokyo Metro, điều chỉnh phù hợp với phân công công việc của các phòng ban trong tổng thể danh nghiệp tại Việt Nam

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1.

- Quy định về vai trò, trách nhiệm của các phòng ban.

Trong nhiệm vụ này (6-1-1), sản phẩm là Quy định trong đó tập hợp nội dung phân công công việc của các phòng ban đã được xây dựng trong các nhiệm vụ khác, đã được thẩm tra và phê duyệt tại JCC lần 2.

Từ tháng 6 năm 2013: Thu thập, điều chỉnh các quy định phân chia công việc của các phòng ban

Tháng 8 năm 2013: Đề xuất tại JCC lần 2

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-1-1

6-1-3 Xây dựng kế hoạch quản lý, kinh doanh

6-1-4 Xây dựng triết lý kinh doanh, điều lệ Công ty

(1) Mục đích

Nhiệm vụ 6-1-4 hỗ trợ 2 hoạt động là xây dựng điều lệ công ty – là thủ tục cần thiết để thành lập Công ty O&M (một trong những mục đích của dự án), và xây dựng triết lý kinh doanh là mục tiêu then chốt sau khi công ty bắt đầu hoạt động.

Nhiệm vụ 6-1-3 là hoạt động lập kế hoạch thể hiện quan điểm và chính sách của công ty đối với trong và ngoài công ty nhằm giúp cho Công ty O&M tự kinh doanh. Dựa vào triết lý kinh doanh được xây dựng trong nhiệm vụ 6-1-4, tiến hành xây dựng “tầm nhìn dài hạn” là mục tiêu thiết lập thời gian nhất định để đạt được triết lý, “chiến lược quản lý” thể hiện định hướng chính sách để đạt được tầm nhìn dài hạn, “kế hoạch kinh doanh trung hạn” là các biện pháp trung hạn dựa vào chiến lược quản lý, “kế hoạch năm” là kế hoạch hàng năm, “kế hoạch đầu tư thiết bị” cần thiết để thực hiện các kế hoạch này, “kế hoạch thu chi” thể hiện kết quả của các kế hoạch.

(2) Quá trình và kết quả

- Điều lệ công ty

Đã tiến hành chuẩn bị ổn định các tài liệu hồ sơ cần thiết để thành lập công ty. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Từ tháng 5 năm 2015: Nghiên cứu luật doanh nghiệp của Việt Nam, nghiên cứu điều lệ của TRANSERCO và các doanh nghiệp nhà nước khác của Việt Nam.

→ nắm bắt các nội dung cần thiết cho Điều lệ công ty và cấu trúc thông thường của Điều lệ công ty.

Từ tháng 6 năm 2013: Trích ra các hạng mục cần thiết đưa vào điều lệ Công ty O&M theo nghiên cứu

Từ tháng 7 năm 2013: Xây dựng dự thảo các điều khoản của điều lệ

Tháng 8 năm 2013: Đề xuất tại JCC lần 2

Tháng 3 năm 2014: Hoàn thành bản thảo dựa vào điều chỉnh với DOHA

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-1-4

Điều lệ công ty của Công ty O&M là bản chính thống được xây dựng dựa vào Luật doanh nghiệp Việt Nam, tham khảo điều lệ của các doanh nghiệp tương tự như TRANSERCO.

- Triết lý kinh doanh

Khi bắt đầu nhiệm vụ 6-1-3, đã ưu tiên tiến hành nghiên cứu trước triết lý kinh doanh -là sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-4. Không chỉ nhiệm vụ 6-1-3 mà tất cả các hoạt động của công ty đều lấy triết lý kinh doanh làm nền tảng. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Từ tháng 5 năm 2013: Nghiên cứu ví dụ điển hình của công ty đường sắt Nhật Bản đặc biệt phải kể đến là Tokyo Metro

→ nắm bắt về cấu trúc và nội dung cần đưa vào triết lý kinh doanh

Từ tháng 6 năm 2013: Xây dựng bản thảo triết lý kinh doanh (bản thảo số 1)

Tháng 8 năm 2013: Đề xuất chủ trương tại JCC lần 2

Từ tháng 8 năm 2013: Điều chỉnh nội dung bản thảo

Từ tháng 1 năm 2014: Hoàn thành bản thảo triết lý kinh doanh

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-3.

Kết quả nghiên cứu ví dụ điển hình của các công ty đường sắt Nhật Bản như Công ty đường sắt Đông Nhật Bản, Công Ty Cổ Phần Tokyu, qua đó thấy rằng triết lý kinh doanh có rất nhiều hình thức đa dạng. Tuy nhiên, theo ý hướng của công ty O&M về việc mong muốn bao hàm cả nội dung tuyên bố tới các bên liên quan, vì vậy đã quyết định xây dựng theo hình thức của công ty Tokyo Metro* đáp ứng được ý hướng này.

Tokyo Metro đã quy định 4 bên “khách hàng”, “cổ đông”, “xã hội”, “nhân viên” là bốn bên liên quan quan trọng. Tham khảo nội dung này, đã lấy “khách hàng”, “xã hội”, “nhân viên”, “đối tác” là 4 nhóm quan trọng của Công ty O&M. So sánh điều này với Triết lý kinh doanh của Tokyo Metro, giống nhau ở điểm “khách hàng”, “xã hội”, “nhân viên” nhưng khác ở chỗ không phải là “cổ đông” mà là “đối tác”. Điều này khác với Tokyo Metro lấy tư nhân hóa làm tiền đề, Công ty O&M là doanh nghiệp nhà nước không có tiền đề tư nhân hóa nên đã xóa bỏ “cổ đông” theo suy nghĩ “cổ đông (nhà đầu tư)” đã bao gồm

trong xã hội, trên tinh thần lấy việc cùng tồn tại và đồng thịnh vượng của Việt Nam làm lý tưởng, đã quy định “đối tác” là một bên liên quan.

*Triết lý kinh doanh (tầm nhìn trong kinh doanh) của Tokyo Metro bao gồm “Triết lý của Tập đoàn (slogan)” và “giải thích triết lý của Tập đoàn”, “phương châm kinh doanh” (tuyên bố đối với các bên liên quan), “chủ trương hành động của nhân viên”.

• Tầm nhìn dài hạn

Trong các công ty đường sắt Nhật Bản, không nhất thiết phải xây dựng tầm nhìn dài hạn. Tuy nhiên, từ trước đến nay, các công ty đường sắt cần phải thực hiện chính sách theo tầm nhìn dài hạn, vì vậy xây dựng tầm nhìn dài hạn là hiệu quả. Do đó, kết luận là Công ty O&M cần xây dựng tầm nhìn dài hạn.

Khi xây dựng Tầm nhìn dài hạn, đã tham khảo bản thảo triết lý kinh doanh của Công ty O&M, ví dụ điển hình công ty đường sắt Nhật Bản như Công Ty Cổ Phần Tokyo v.v... Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Từ tháng 6 năm 2013: Nghiên cứu tầm nhìn dài hạn của công ty đường sắt Nhật Bản
→ nắm bắt hình thức tầm nhìn dài hạn, thời gian quy định thông thường, nội dung quy định

Dựa vào bản thảo triết lý kinh doanh, nghiên cứu về định hướng và thời gian tầm nhìn dài hạn

Từ tháng 7 năm 2013: Quyết định phương án** về thời gian tầm nhìn dài hạn

xem xét nội dung đưa vào phương án

Tháng 8 năm 2013: Đề xuất về phương hướng hành động tại JCC lần 2

Tháng 1 năm 2014: Hoàn thành bản thảo tầm nhìn dài hạn

**Lấy thời gian là 10 năm. 4 năm cần thiết để tiếp nhận 3 tuyến (năm 2016 – năm 2019) và 6 năm sau đó là thời gian cơ bản để phát triển công ty.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-3..

Đã xây dựng “Tiêu đề thể hiện các mục tiêu của giai đoạn được diễn đạt trong một từ”, “mục tiêu thông qua giai đoạn này mong muốn Công ty O&M sẽ trở thành công ty như thế nào”, “định hướng chính sách để đạt mục tiêu đó”.

• Chiến lược quản lý

Định hướng của tầm nhìn dài hạn gần như là cố định, do đó dựa vào định hướng này, đã bắt đầu xây dựng chiến lược quản lý. Trong chiến lược quản lý cần xây dựng chiến lược toàn công ty, chiến lược kinh doanh, chiến lược từng chức năng.

Đầu tiên, trong chiến lược toàn công ty có định nghĩa về định hướng lĩnh vực kinh doanh, năng lực cốt lõi và phân bổ nguồn lực kinh doanh. Trong chiến lược kinh doanh đã sử dụng phương pháp phân tích SWOT, phương pháp phân tích 3C để phân tích môi trường kinh doanh, định nghĩa phương hướng chính sách của kinh doanh vé, kinh doanh ngoài vé. Ngoài ra, trong chiến lược từng chức năng đã đặc biệt xem trọng chiến lược nhân sự và nghiên cứu dựa theo triết lý kinh doanh. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Từ tháng 8 năm 2013: Bắt tay vào nghiên cứu về định hướng của chiến lược quản lý

Từ tháng 10 năm 2013: Phân tích môi trường liên quan đến chiến lược quản lý và phác thảo định hướng chiến lược

Từ tháng 11 năm 2013: Nghiên cứu về nội dung chiến lược quản lý

Tháng 11 năm 2015: Đã hoàn thành bản thảo chiến lược quản lý

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-3.

- Kế hoạch kinh doanh (kế hoạch kinh doanh trung hạn, kế hoạch kinh doanh năm, kế hoạch đầu tư, kế hoạch thu chi)

Đã xây dựng kế hoạch về chính sách thực hiện trong chiến lược quản lý và chính sách được cho là quan trọng trong các phòng ban khác. Tuy nhiên, do xây dựng tuyến 2A bị trễ tiến độ nên không thể xây dựng kế hoạch đầu tư, kế hoạch thu chi.

Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Tháng 8 năm 2013: Đề xuất phương châm tại JCC lần 2

Từ tháng 3 năm 2014: Nghiên cứu nội dung kế hoạch kinh doanh

Tháng 11 năm 2015: Đã hoàn thành bản thảo kế hoạch kinh doanh (kế hoạch kinh doanh trung hạn, kế hoạch kinh doanh hàng năm)

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-1-3-A

Phụ lục 8-6-1-3-B

(3) Khác

Tại Việt Nam, yêu cầu căn cứ pháp lý cho nhiều nội dung khác nhau, tuy nhiên trong những sản phẩm của nhiệm vụ này, ngoài Điều lệ công ty ra, còn lại về mặt luật pháp không bắt buộc xây dựng. Do đó đã giải thích từ kiến thức cơ bản và sau khi hiểu về tính cần thiết của việc xây dựng các nội dung này, đã bắt đầu nghiên cứu, xây dựng. Khi tiến hành hoạt động, cần cân nhắc đến thực tiễn sau này. Đầu tiên là trình bày mẫu và gợi ý do đoàn TA đã chuẩn bị, sau đó để C/P thực hiện từ đầu, để sau này C/P có thể tự xây dựng, chỉnh sửa.

6-1-5 Xây dựng quy chế nội bộ về nâng cao an toàn

(1) Mục đích

Đường sắt là phương tiện giao thông công cộng vận chuyển nhiều hành khách mỗi ngày, có thể nói rằng việc vận chuyển hành khách đến nơi an toàn là sứ mệnh xã hội của các công ty khai thác đường sắt. Hệ thống đường sắt được thiết kế là một thiết bị đã cân nhắc đến mức tối đa về đảm bảo an toàn, tuy nhiên vẫn tiềm ẩn những khả năng xảy ra tai nạn hoặc sự cố do hư hỏng thiết bị, do lỗi con người.

Do đó, việc tuân thủ các loại quy định để đảm bảo an toàn bao gồm cả việc thực hiện thao tác bảo trì phù hợp với các loại thiết bị, làm cho không phát sinh tai nạn hoặc sự cố là việc không thể thiếu, điều quan trọng là các công ty khai thác đường sắt cần phải tích cực tự tạo ý thức tuân thủ quy định khi thực hiện công việc.

Nhiệm vụ 6-1-5 là hoạt động hỗ trợ xây dựng “quy định quản lý an toàn” quy định việc nỗ lực đảm bảo an toàn trong vận chuyển, xây dựng mô hình tổ chức an toàn của công ty với sự liên kết toàn thể nhân viên công ty từ tầng lớp quản lý đến nhân viên bình thường, nhằm mục đích giúp doanh nghiệp kinh doanh đường sắt luôn có ý thức ưu tiên hàng đầu về vấn đề an toàn.

(2) Quá trình và kết quả

Quy định quản lý an toàn được cho là vấn đề nền tảng trong vận hành an toàn gọi là “quy tắc có thể tuân thủ”, do đó yêu cầu trong kinh doanh “luôn ưu tiên an toàn hàng đầu” theo chỉ thị của cơ quan quản lý, vì vậy phía công ty khai thác có nghĩa vụ lập và báo cáo. Ngoài ra định kỳ kiểm tra về tình hình áp dụng quản lý an toàn, thường xuyên tiến hành hoạt động xem xét chỉnh sửa cho phù hợp nếu có vấn đề cần xem xét chỉnh sửa.

Chúng tôi cho rằng việc các C/P nhận thức được chính xác về ý nghĩa và vị trí của quy định quản lý an toàn là điều rất quan trọng, vì vậy trước khi xây dựng quy định quản lý an toàn, chúng tôi đã giải thích nội dung đó. Ngoài ra, chúng tôi cũng giải thích về những nỗ lực trong hoạt động xúc tiến an toàn tại Tokyo Metro (ví dụ như các nhân viên quản lý đến văn phòng hiện trường và đào tạo về tính quan trọng của an toàn, đồng thời đi khảo sát hiện trường trực tiếp lắng nghe nhân viên ở hiện trường về những điểm mà họ cho là không an toàn ở hiện trường) và việc xây dựng các loại quy định phù hợp cũng là điều hết sức quan trọng, tuy nhiên bên cạnh đó, việc từng nhân viên hiểu được tính quan trọng của an toàn và có ý thức ưu tiên an toàn khi tiến hành công việc hàng ngày cũng là điều không thể thiếu để vận hành đường sắt một cách an toàn.

Như đã giải thích về tính cần thiết trong việc kết hợp với quy định quản lý an toàn liên quan đến việc đảm bảo an toàn trong vận chuyển hàng ngày, xây dựng thể chế đối ứng và hệ thống thông tin liên lạc cho toàn công ty khi xảy ra tai nạn nghiêm trọng. Cùng C/P nghiên cứu về quy tắc ứng phó của đường sắt Việt Nam hiện tại và hỗ trợ việc xây dựng quy tắc ứng phó khi xảy ra tai nạn, sự cố, nhằm đảm bảo an toàn cho hành khách khi có tình huống khẩn cấp và nhanh chóng khắc phục sự cố.

Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Tháng 10 năm 2013: Giải thích các mục cần quy định và quá trình ban hành quy định quản lý an toàn tại Nhật Bản

→ Chỉ thị nghiên cứu dự thảo về phương châm an toàn -là cơ bản của hoạt động đảm bảo an toàn đối với Công ty, tiến hành trao đổi về dự thảo, kiểm tra mức độ nhận thức của C/P liên quan đến hoạt động đảm bảo an toàn.

Từ tháng 11 năm 2013: Nghiên cứu xây dựng các điều khoản cho Quy định quản lý an toàn

→ Để nắm bắt quy định quản lý an toàn cùng với các quy định liên quan đến đảm bảo an toàn trong vận chuyển mà các phòng ban quy định, đã đưa ra danh sách các loại quy định liên quan đến đảm bảo an toàn tại các phòng ban của Tokyo Metro

Từ tháng 5 năm 2014: Nghiên cứu nội dung các điều khoản trong quy định quản lý an toàn, giải thích các hạng mục cần đưa vào quy tắc ứng phó khi xảy ra tai nạn, sự cố

→ Dựa vào kết quả nghiên cứu này, quyết định cấu trúc dự thảo quy định quản lý an toàn, xem xét thể chế tổ chức của Công ty và xây dựng các điều khoản cụ thể. Ngoài ra vừa nghiên cứu về nội dung ứng phó khi xảy ra tai nạn trong đường sắt Việt Nam, giải thích về việc nhanh chóng khắc phục tai nạn, sự cố trong đường sắt đô thị là tối quan trọng, và hướng dẫn cho C/P về ví dụ của Tokyo Metro liên quan đến việc bố trí ban ứng phó tại trụ sở chính và thành lập ban ứng phó tại hiện trường tai nạn, sự cố.

Từ tháng 7 năm 2014: Nghiên cứu cấu trúc điều khoản và nội dung điều khoản về quy tắc ứng phó khi xảy ra tai nạn

→ Nghiên cứu cấu trúc điều khoản của quy tắc ứng phó khi xảy ra tai nạn dựa vào các nội dung nghiên cứu cho đến nay, yêu cầu C/P trao đổi trong nội bộ và nghiên cứu về việc ứng phó mang tính toàn công ty, hỗ trợ C/P xây dựng nội dung các điều khoản dựa trên những kết quả nghiên cứu đó.

Tháng 9 năm 2014: Hoàn thành Quy định quản lý an toàn (dự thảo), Quy tắc ứng phó khi xảy ra tai nạn, sự cố (dự thảo)

Tháng 9 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 4

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-1-5-A

Phụ lục 8-6-1-5-B

(3) Khác

C/P đã hoàn thành khóa đào tạo ngắn hạn 2 tuần trải nghiệm hiện trường thực tế của Tokyo Metro vào tháng 9 năm 2013. Chúng tôi cho rằng thông qua khóa đào tạo này, C/P đã cảm nhận thực tế được về việc từng nhân viên trong công ty thực hiện công việc với ý thức cao về tính an toàn, và chắc hẳn đã thấu hiểu nhất định về tính quan trọng trong đảm bảo an toàn.

Ngoài ra khi nghiên cứu cùng C/P, đã giải thích nội dung hoạt động cụ thể, như các sự kiện trong năm nhằm đảm bảo an toàn trong vận chuyển tại Tokyo Metro, và C/P đã thấu hiểu rằng việc tạo ra môi trường, mà ở đó từng nhân viên luôn ý thức được về việc ưu tiên an toàn hàng đầu, là điều hết sức quan trọng.

6-1-6 Tạo các hình thức cơ bản của quy tắc điều hành

(1) Mục đích

Để thực hiện an toàn và vận hành tàu an toàn, cần có trụ cột là “quy tắc vận chuyển”, trong dự án này đã tập trung tiến hành “lĩnh hội năng lực để tương lai C/P có thể tự mình cải tiến quy định an toàn cho tốt hơn” và lập quy định cụ thể mà Công ty O&M cần quy định (khả năng thích ứng với các tuyến có thiết bị khác nhau).

(2) Quá trình và kết quả

Quy định vận chuyển đường sắt có quá trình dẫn đến quy định hôm nay bao gồm cả việc cải tiến trong nội dung giảng dạy về sự cố nghiêm trọng trong quá khứ.

Dựa vào những điều này, đào tạo C/P “lĩnh hội kiến thức cơ bản liên quan đến quy tắc vận chuyển đường sắt” trước khi xây dựng các quy định. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 5 năm 2013: Chỉ thị C/P điều tra, nghiên cứu về Luật đường sắt Việt Nam và các loại quy định liên quan đến “vận hành tàu”, “quản lý an toàn”, “phòng chống và xử lý tai nạn” trong VNR

Trong tháng 7 năm 2013: Chỉ thị cho C/P lấy chủ đề tai nạn trật bánh lật đổ tàu cao tốc Tây Ban Nha “Alvia” xảy ra ngày 25 tháng 7 năm 2013 để điều tra nghiên cứu về “nguyên nhân xảy ra tai nạn”, “phương pháp cụ thể để phòng chống tai nạn (quy tắc, thiết bị)”, “kiểm chứng các nguy cơ xảy ra tai nạn tương tự tại Công ty O&M”, “phương pháp quản lý hành khách (đào tạo, quản lý chất lượng)”

Trong tháng 9 năm 2013: Khi C/P tham gia đào tạo tại Tokyo, đã chỉ thị tận dụng “Bảng thành lập quy định vận chuyển” mà TA team đã lập, tham khảo nghiệp vụ vận chuyển thực tế, điều chỉnh cách suy nghĩ trong quy tắc vận chuyển, đồng thời lập “điểm chủ chốt” trong quy tắc vận chuyển tại Công ty O&M

Trong tháng 12 năm 2013: Hoàn thành “điểm chủ chốt” trong quy tắc vận chuyển tại Công ty O&M

Trong tháng 4 năm 2014: Tiếp thu đề án của C/P và làm rõ “điểm chủ chốt” (phương án) trong quy tắc vận chuyển, lập “Quy định vận hành tàu (phương án)”. Ngoài ra đã chỉ đạo về điểm cần phải cân nhắc khi quyết định quy định pháp luật liên quan đến thủ tục hành chính sau này và khi đánh giá quy cách chi tiết thiết bị liên quan đến vận chuyển của tuyến 2A.

Trong tháng 10 năm 2015: Các văn bản pháp luật liên quan do MOT ban hành có hiệu lực, C/P đã chỉnh sửa “quy định (bản thảo) sử dụng lái tàu” và lập “sổ tay (bản thảo) hướng dẫn quản lý vận hành tàu”

Về quy định vận chuyển, đã hoàn thành “Quy định vận hành tàu (phương án)” nhưng do thời điểm hiện tại chưa phân biệt rõ chi tiết quy cách của các tuyến sau này cần chỉnh sửa nên ở thời điểm hiện tại vẫn còn gọi là “dự thảo”.

Về kết quả liên quan đến “lĩnh hội kiến thức cơ bản liên quan đến vận hành tàu”, “Quy định vận hành tàu (phương án)” đã hoàn thành lần này được cho là hoàn thiện, không có vấn đề gì.

Ngoài ra, việc “đánh giá kế hoạch vận hành” là phù hợp với “VI. Xây dựng kế hoạch vận hành tàu” trong “sổ tay (bản thảo) hướng dẫn quản lý vận hành tàu”

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-1-6-A
- Phụ lục 8-6-1-6-B

(3) Khác

Dự án này không chỉ trên quan điểm là “lập quy tắc vận chuyển” mà còn tập trung quan điểm chỉ đạo “lĩnh hội kiến thức” → “thấu hiểu đầy đủ về tính quan trọng của quy tắc”. Kết quả này, C/P đã tự hoàn thành quá trình cấu trúc mà không cần tham khảo điều khoản trong quy định vận chuyển của Nhật Bản và Tokyo Metro, và đặc biệt đề cập đến việc đã thấu hiểu về tính cần thiết và ý nghĩa của từng điều khoản.

Vì vậy, về đào tạo kiến thức cơ bản liên quan đến việc lập quy tắc vận chuyển, “đã hoàn thành quy định sử dụng lái tàu (bản thảo)” nên cho rằng không có vấn đề gì.

6-1-7 Chuẩn bị đưa vào sử dụng hệ thống IT văn phòng

(1) Mục đích

Hệ thống IT văn phòng lấy đối tượng là mối quan hệ giữa tài chính và nhân sự, được xây dựng làm hệ thống kết nối các nơi làm việc và trụ sở chính. Nhằm mục đích hỗ trợ lập bảng quy cách chức năng, thêm lưu trình nghiệp vụ thực tế trong bảng liệt kê chức năng của hệ thống này theo kế hoạch khái quát đã được tổng hợp đến giai đoạn SAPI, hướng đến xây dựng hệ thống này.

(2) Quá trình và kết quả

Về hệ thống IT văn phòng, đã được đặt hàng trong dự án tuyến 2A nhưng do không có thông tin về tình hình tiến độ, nên đã xác nhận tình hình đặt hàng đồng thời xác nhận khái quát hệ thống. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Đã xác nhận khái quát chức năng trong lĩnh vực nhân sự, tài chính, cấu trúc hệ thống bằng tài liệu liên quan đến khái quát hệ thống IT văn phòng ở giai đoạn SAPI

Trong và sau tháng 9 năm 2013: Đào tạo tại Nhật Bản cho C/P, đã có cho tham khảo về hệ thống IT văn phòng của Tokyo Metro, đào tạo khái quát hệ thống bao gồm cả mối quan hệ giữa tài chính và nhân sự, quản lý Sever

Về tình hình phát triển hệ thống IT văn phòng, MRB đã thảo luận với VNRA (2 lần vào tháng 9 năm 2013 và tháng 10 năm 2013), tuy nhiên được xác nhận là không có đặt hàng trong dự án tuyến 2A (Văn bản số 2202/CDSVN-KHCN&MT ngày 2 tháng 12 năm 2013).

Hoạt động này đã hoàn thành. Do tính chất của hoạt động nên không tiến hành tổng hợp sản phẩm.

Sau khi thành lập công ty (trong tháng 6 năm 2015), đã đưa vào sử dụng phần mềm đơn giản là Cybersoft với ngân sách của Công ty, lĩnh vực nhân sự không thuộc đối tượng nên sử dụng phần mềm Excel. Thời gian thực hiện dự án này là thời gian trước khi vận hành thương mại tuyến 2A, vì vậy đối tượng chỉ là các công việc quy mô nhỏ ở trụ sở chính. Tuy nhiên, sau khi vận hành thương mại tuyến 2A sẽ xử lý một lượng dữ liệu lớn nên hy vọng đến thời điểm đó hệ thống IT sẽ được hoàn chỉnh, vì vậy đã quyết định sẽ chỉnh lý tình hình hiện tại và hỗ trợ cho IT hóa trong tương lai đối với công việc chi trả lương và công việc kế toán – những công việc cần di chuyển khối lượng dữ liệu lớn khi IT hóa.

(3) Khác (đề nghị hướng đến khánh thành)

Hệ thống IT văn phòng nhằm nâng cao hiệu quả và tính chính xác của nghiệp vụ trong lĩnh vực tài chính và nhân sự, sau khi thành lập Công ty O&M, hy vọng có thể sử dụng càng sớm càng tốt và ở giai đoạn trước khi khánh thành tuyến 2A.

6-1-8 Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập Công ty O&M

(1) Mục đích

Trong giai đoạn sau khi thành lập Công ty O&M, đã bố trí nhân sự cần thiết cho các bộ phận kế hoạch, hành chính, an toàn của trụ sở chính, cần kiểm tra xem những quy định đã lập như đã nêu ở phần trên có phù hợp trong công việc thực tế hay không, điều chỉnh nếu cần và tiến hành hoàn thiện.

(2) Quá trình và kết quả

Sau khi thành lập Công ty, C/P đã được tuyển dụng vào tháng 10 năm 2015, đã tiếp nhận việc bắt đầu kinh doanh và hoàn thiện các quy định đã lập ở phần trên.

Hoạt động này đã hoàn thành. Do tính chất của hoạt động nên không tiến hành tổng hợp sản phẩm.

6-1-9 Công tác vận hành thử của các phòng tại trụ sở chính nhằm vận hành thương mại tuyến 2A

(1) Mục đích

Đối với các vấn đề xảy ra trong quá trình vận hành thương mại tuyến 2A liên quan đến phòng kế hoạch, hành chính, an toàn của trụ sở chính, xác nhận các quy định, quy tắc đã xây dựng ở trên có phù hợp với công việc thực tế hay không, tiến hành chỉnh sửa cần thiết và hoàn thiện bản cuối.

(2) Quá trình và kết quả

Các công việc cụ thể sẽ được tiến hành sau khi vận hành thương mại tuyến 2A, vì vậy hoạt động này đã được loại bỏ ra khỏi Dự án do hạn chế về mặt thời gian.

Chương 6 -2 Nhân sự

6-2-1 Xây dựng các quy chế tổ chức về quản lý nhân sự

(1) Mục đích

Hỗ trợ hoạt động xây dựng phân công công việc của bộ phận phụ trách nghiệp vụ nhân sự trong Công ty quản lý vận hành đường sắt đô thị.

(2) Quá trình và kết quả

Để lập quy định phân chia công việc trong phòng nhân sự, đã tham khảo ví dụ sơ đồ tổ chức tiêu chuẩn của Tokyo Metro và Việt Nam. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 5 năm 2013: Điều chỉnh thống nhất về phân chia công việc của các phòng nhân sự tại doanh

nghiệp ở Việt Nam trên nền tảng phân chia công việc của Tokyo Metro

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1.

6-2-2 Xây dựng nội quy lao động

(1) Mục đích

Nhằm hỗ trợ hoạt động xây dựng “Nội quy lao động” là điều kiện lao động cho nhân viên trong công ty kinh doanh đường sắt đô thị

(2) Quá trình và kết quả

Khi xây dựng Nội quy lao động, đương nhiên là cần phải căn cứ vào pháp luật lao động Việt Nam nhưng ngoài ra cũng đã tham khảo Nội quy lao động của Tokyo Metro. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 6 năm 2013~: Nghiên cứu pháp luật lao động của Việt Nam, quy định trong nội bộ

MRB

Trong tháng 7 năm 2013: Lập bản thảo theo kết quả nghiên cứu

Trong và sau tháng 8 năm 2013~: Chỉnh sửa bản thảo

Trong tháng 3 năm 2014: Hoàn thành bản thảo Nội quy lao động

Trong tháng 3 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 3

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-2-2

6-2-3 Xây dựng quy chế nội bộ về chế độ tuyển dụng, lương, thưởng phạt

(1) Mục đích

Nhằm hỗ trợ hoạt động xây dựng các loại quy định liên quan đến tuyển dụng, chế độ lương, thưởng phạt trong Công ty kinh doanh đường sắt đô thị.

(2) Quá trình và kết quả

Khi xây dựng các loại quy định này, đương nhiên là cần phải căn cứ vào pháp luật lao động Việt Nam nhưng ngoài ra cũng đã tham khảo các loại quy định của Tokyo Metro. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 7 năm 2013~: Nghiên cứu pháp luật lao động của Việt Nam, quy định trong nội bộ

MRB

Trong tháng 8 năm 2013: Lập bản thảo theo kết quả nghiên cứu

Trong và sau tháng 9 năm 2013~: Tiếp tục chỉnh sửa bản thảo

Trong tháng 5 năm 2014: Hoàn thành bản thảo quy chế tuyển dụng, quy chế tiền lương, quy định khen thưởng

Trong tháng 9 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 4

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-2-3-A

Phụ lục 8-6-2-3-B

Phụ lục 8-6-2-3-C

6-2-4 Xây dựng các quy chế về phân chia công việc, cơ cấu tổ chức và quyền hạn công việc

(1) Mục đích

Nhằm hỗ trợ hoạt động xây dựng các quy định liên quan đến phân chia công việc, trách nhiệm và quyền hạn của các phòng ban trong Công ty kinh doanh đường sắt đô thị.

(2) Quá trình và kết quả

Khi xây dựng các loại quy định này, đã tham khảo các ví dụ điển hình về tiêu chuẩn của Việt Nam và các quy định của Tokyo Metro. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 7 năm 2013~: Nghiên cứu ví dụ điển hình về tiêu chuẩn của Việt Nam

Trong tháng 8 năm 2013: Xây dựng bản thảo của các phòng ban theo kết quả nghiên cứu

Trong và sau tháng 9 năm 2013: Nghiên cứu trách nhiệm và quyền hạn của các phòng ban theo phương án của phòng nhân sự

Trong tháng 3 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 3

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-2-4

6-2-5 Xây dựng kế hoạch về nhân sự bao gồm phân công nhân sự

(1) Mục đích

Nhằm hỗ trợ hoạt động xây dựng kế hoạch số nhân sự cần thiết của các phòng ban trong công ty kinh doanh đường sắt đô thị.

Do nhân viên của OU lập dự án tuyến 2A nên theo nguyên tắc đã là nhân viên của phòng ban HQ.

(2) Quá trình và kết quả

Liên quan đến bố trí nhân sự, đã dựa vào cách tư duy trong việc bố trí nhân sự tại Việt Nam, tham khảo ví dụ điển hình của Tokyo Metro và xây dựng theo nội dung công việc của các phòng ban đã được lập ở hoạt động 6-1-1. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 8 năm 2013: Đề xuất phương hướng hành động tại JCC lần 3

Trong và sau tháng 9 năm 2013: Nghiên cứu số nhân viên cần thiết của các phòng ban HQ theo phương án phân chia công việc đã lập ở hoạt động 6-1-1

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-2-5

6-2-6 Xây dựng các quy chế nội bộ về phúc lợi xã hội và hưu trí

(1) Mục đích

Nhằm hỗ trợ hoạt động xây dựng các loại quy định phúc lợi cho nhân viên công ty kinh doanh đường sắt đô thị.

(2) Quá trình và kết quả

Khi xây dựng các loại quy định này, đương nhiên là cần phải căn cứ vào pháp luật lao động Việt Nam nhưng ngoài ra cũng đã tham khảo các loại quy định của Tokyo Metro. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 8 năm 2013: Nghiên cứu pháp luật lao động của Việt Nam, quy định trong nội bộ
MRB

Trong tháng 10 năm 2013: Lập bản thảo theo kết quả nghiên cứu

Trong và sau tháng 11 năm 2013: Tiếp tục chỉnh sửa bản thảo

Trong tháng 11 năm 2015: Hoàn thiện các bản thảo đã lập bao gồm cả nội quy lao động của hoạt động 6-2-2

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-2-2.

6-2-7 Lập kế hoạch đào tạo nhân sự

(1) Mục đích

Nhằm hỗ trợ hoạt động xây dựng các quy định liên quan đến đào tạo cho nhân viên của công ty kinh doanh đường sắt đô thị.

(2) Quá trình và kết quả

Khi xây dựng các loại quy định này, đã tham khảo các ví dụ điển hình về tiêu chuẩn của Việt Nam và các quy định của Tokyo Metro. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 9 năm 2013: Nghiên cứu pháp luật lao động của Việt Nam, quy định trong nội bộ
MRB

Trong và sau tháng 11 năm 2013: Lập bản thảo theo kết quả nghiên cứu

Trong và sau tháng 1 năm 2014: Tiếp tục chỉnh sửa bản thảo

Trong tháng 11 năm 2015: Hoàn thiện các bản thảo đã lập bao gồm cả kế hoạch nhân sự của hoạt động 6-2-5

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-2-5.

6-2-8 Xây dựng Quy trình công việc khi chưa có hệ thống IT văn phòng

(1) Mục đích

Hệ thống IT văn phòng là hệ thống cần ngay từ khi thành lập Công ty O&M nhưng có khả năng xây dựng không kịp nên cần điều chỉnh tiến độ công việc, chuẩn bị sử dụng dữ liệu quản lý của máy tính (PC) được xử lý trên hệ thống.

(2) Quá trình và kết quả

Về tình hình đặt hàng hệ thống IT, MRB đã dò hỏi VNRA (2 lần trong tháng 9 năm 2013 và trong tháng 10 năm 2013) nhưng được trả lời là không đặt hàng trong dự án tuyến 2A. (Công văn số 2202/CDSVN-KHCN&MT ngày 2 tháng 12 năm 2013 của VNRA)

Về lĩnh vực kế toán sau khi thành lập công ty (trong tháng 6 năm 2015), đã đưa vào sử dụng phần mềm đơn giản là Cybersoft bằng ngân sách của Công ty, tuy nhiên do số lượng nhân viên của công ty trong thời gian thực hiện dự án này ít nên về lĩnh vực nhân sự sẽ không đưa vào sử dụng phần mềm chuyên dùng, mà sử dụng Spreadsheet (như Excel) để làm việc. Tuy nhiên, trong giai đoạn tuyển dụng nhân sự hướng đến vận hành thương mại tuyến 2A, cũng phải xử lý khối lượng dữ liệu lớn liên quan đến nghiệp vụ nhân sự như thanh toán lương v.v.. nên hy vọng đến thời điểm đó IT hóa sẽ được hoàn chỉnh.

Do đó, sẽ hỗ trợ di chuyển dữ liệu khi IT hóa trong tương lai bằng cách làm rõ dữ liệu xử lý trên hệ thống thông qua việc sắp xếp tình hình công việc phù hợp.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-2-8

6-2-9 Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập Công ty O&M

(1) Mục đích

Trong giai đoạn sau khi thành lập Công ty O&M, đã bố trí nhân sự cần cho bộ phận nhân sự của trụ sở chính, cần kiểm tra xem những quy định đã lập như đã nêu ở phần trên có chức năng trong công việc thực tế hay không, điều chỉnh nếu cần và hoàn thiện.

(2) Quá trình và kết quả

Sau khi thành lập Công ty, C/P đã được tuyển dụng vào tháng 10 năm 2015, đã tiếp nhận kinh doanh và hoàn thiện các quy định đã lập như đã nêu ở phần trên.

Hoạt động này đã hoàn thành. Do tính chất của hoạt động nên không tiến hành tổng hợp sản phẩm.

6-2-10 Công tác vận hành thử của các bộ phận tại trụ sở chính nhằm vận hành thương mại tuyến 2A

(1) Mục đích

Đối với các vấn đề xảy ra trong quá trình vận hành thương mại tuyến 2A liên quan đến phòng nhân sự của trụ sở chính, xác nhận các quy định đã xây dựng ở trên có phù hợp với công việc thực tế hay không, tiến hành chỉnh sửa cần thiết và hoàn thiện bản cuối.

(2) Quá trình và kết quả

Các công việc cụ thể sẽ được tiến hành sau khi vận hành thương mại tuyến 2A, vì vậy hoạt động này đã được loại bỏ ra khỏi Dự án do hạn chế về mặt thời gian.

Chương 6-3 Tài chính

6-3-1 Xây dựng quy chế tổ chức liên quan đến công tác tài chính

(1) Mục đích

Hỗ trợ xây dựng quy định sơ đồ tổ chức liên quan đến các nghiệp vụ quan hệ tài chính sau khi làm rõ chức năng vai trò trách nhiệm của phòng tài chính kế toán.

(2) Quá trình và kết quả

Đã nghiên cứu về mô hình Công ty đường sắt đô thị Nhật Bản và sơ đồ tổ chức của công ty liên quan tại Việt Nam và lập quy định sơ đồ tổ chức cho phòng tài chính kế toán. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Nghiên cứu về sơ đồ tổ chức và chức năng liên quan đến tài chính kế toán của Tokyo Metro, đưa ra các nghiệp vụ cần thiết cho phòng tài chính kế toán (quản lý tài chính, kế toán, dự toán, vật tư).

Trong và sau tháng 6 năm 2013: Lập quy định sơ đồ tổ chức của phòng tài chính kế toán sau khi điều chỉnh phân chia với các phòng ban khác, so sánh với ví dụ điển hình sơ đồ tổ chức thông thường của Việt Nam.

- Liên quan đến nghiệp vụ vốn, sẽ do phòng kế hoạch vốn và phòng dự án quy hoạch nguồn vốn thực hiện, phòng tài chính kế toán quản lý vốn.
- Liên quan đến nghiệp vụ hợp đồng, phòng quy hoạch dự án sẽ kiểm tra về việc quản lý chế độ hợp đồng, đấu thầu, ký kết hợp đồng, phòng tài chính kế toán sẽ kiểm tra chi trả hợp đồng.

Trong và sau tháng 10 năm 2013: Đã nghiên cứu về nội dung liên quan đến sơ đồ tổ chức, vị trí, số người, kế hoạch tuyển dụng và kế hoạch đào tạo liên quan đến nhân viên của phòng tài chính kế toán dựa theo chức năng và nội dung công việc

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1.

6-3-2 Xây dựng hệ thống kế toán

(1) Mục đích

Chế độ kế toán được quy định chi tiết bởi tiêu chuẩn kế toán Việt Nam, được xây dựng căn cứ theo chế độ kế toán của Công ty O&M, đường sắt đô thị cũng cần xử lý kế toán nên sẽ quyết định chính sách kế toán như tiêu chuẩn thu, chi, khấu hao v.v.. hỗ trợ hoàn chỉnh cơ cấu nắm bắt tình hình thu và chi các khoản kinh phí.

Có nhiều trường hợp chế độ kế toán được xử lý bằng hệ thống IT văn phòng nên sẽ hỗ trợ xây dựng quy trình nghiệp vụ liên quan đến kế toán, liên kết với việc nghiên cứu quy cách kỹ thuật của hệ thống nhằm xử lý kế toán chính xác.

(2) Quá trình và kết quả

Đã nghiên cứu chế độ kế toán của Nhật Bản, chế độ kế toán của đường sắt đô thị, pháp luật Việt Nam, và lập bản thảo các loại quy tắc. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Nghiên cứu quy tắc liên quan đến ghi nhận doanh thu, xử lý kế toán đối với tài sản cố định theo tiêu chuẩn kế toán Việt Nam, chế độ kế toán của Nhật Bản, chế độ kế toán của đường sắt đô thị nhằm xây dựng bản thảo về quy tắc.

Trong và sau tháng 7 năm 2013: Nghiên cứu về chế độ xử lý và thủ tục xử lý thu nhập tại nhà ga của Tokyo Metro để tham khảo và lập bản thảo quy tắc liên quan đến nghiệp vụ xử lý tiền tệ.

Trong và sau tháng 9 năm 2013: Nghiên cứu về Quy định kế toán của Tokyo Metro, quy tắc quản lý tài sản cố định, quy định sử dụng tiền tệ và quy trình các nghiệp vụ để tham khảo và lập bản thảo quy định. Ngoài ra nghiên cứu về chế độ quyền hạn công việc liên quan đến duyệt chi của Tokyo Metro và phản ánh vào nội dung khi xây dựng cơ cấu.

Trong và sau tháng 10 năm 2013: Làm rõ điểm quan trọng của chế độ sau khi điều chỉnh luận điểm liên quan đến tài sản cố định và xử lý tiền tệ, lập bản thảo các loại quy định.

Trong tháng 3 năm 2014: Đề xuất về Quy định kế toán tại JCC lần 3

Trong và sau tháng 3 năm 2014: Làm rõ các nội dung liên quan đến kế toán, tài sản cố định và xử lý tiền tệ như các nội dung cần xử lý, phòng ban liên quan, người phê duyệt, sổ sách v.v.. sau khi nghiên cứu bút toán đại diện, đang lập quy trình nghiệp vụ chi tiết.

Trong và sau tháng 10 năm 2014: Nghiên cứu tiêu chuẩn kế toán Việt Nam để tham khảo về mã tài khoản.

Trong tháng 7 năm 2015: Do chế độ kế toán bao gồm cả tài khoản kế toán đã thay đổi trên phạm vi rộng theo Thông tư 200/2014/TT-BTC Bộ Tài chính được ban hành vào tháng 12 năm 2014 nên phản ánh các nội dung này vào các loại quy định (bản thảo).

Trong tháng 11 năm 2015: Xác nhận các loại quy định mà C/P đã lập theo đề án của TA

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-3-2-A
- Phụ lục 8-6-3-2-B
- Phụ lục 8-6-3-2-C

(3) Các nội dung khác (đề nghị hướng đến khánh thành)

Đã lập bản thảo chế độ kế toán nhưng do nội dung dựa vào việc bàn giao tuyến 2A nên sau khi các nội dung bàn giao được rõ ràng sẽ đề xuất cụ thể hóa bảng mã tài khoản và bảng phân loại tài sản. Ngoài ra do chưa quy định nội dung kinh doanh không thu phí nên sẽ đề xuất tiếp tục đi sâu nghiên cứu theo nội dung triển khai sau này về phương pháp ghi nhận thu nhập, phụ cấp v.v...

Ngoài ra về quy định sử dụng tiền tệ, do có liên quan đến phương pháp xử lý thu nhập tại nhà ga nên cần phải dựa vào nội dung quyết định xử lý vé tàu bao gồm cả thẻ IC và thực hiện việc điều chỉnh.

6-3-3 Xây dựng quy định dự toán, quyết toán

(1) Mục đích

Hỗ trợ xây dựng quy trình thực hiện nghiệp vụ liên quan đến lập dự toán. Ngoài ra hỗ trợ xây dựng cơ cấu quyết toán và lập tài liệu báo cáo.

(2) Quá trình và kết quả

Đã nghiên cứu phương pháp dự toán và quyết toán đường sắt đô thị của Nhật Bản, Việt Nam và lập bản thảo các quy định. Đã xác nhận về chế độ thuế của Việt Nam, điều chỉnh về thời gian nộp và báo cáo thuế. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

- Trong và sau tháng 6 năm 2013: Nghiên cứu quy định liên quan đến các Bản báo cáo, bảng quyết toán trong tiêu chuẩn kế toán của Việt Nam để tham khảo và lập bản thảo quy định
- Trong và sau tháng 9 năm 2013: Nghiên cứu quy tắc dự toán, quyết toán và quy trình nghiệp vụ của Tokyo Metro để tham khảo và lập bản thảo quy định
- Trong và sau tháng 10 năm 2013: Làm rõ điểm quan trọng của hệ thống sau khi điều chỉnh luận điểm liên quan đến dự toán và quyết toán, xây dựng bản thảo quy định liên quan đến dự toán và quyết toán
- Trong tháng 3 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 3
- Trong và sau tháng 3 năm 2014: Làm rõ về các nội dung cần xử lý, phòng ban liên quan, người phê duyệt, sổ sách liên quan đến dự toán, quyết toán, sau khi nghiên cứu bút toán đại diện, đang lập quy trình nghiệp vụ chi tiết.
- Trong và sau tháng 10 năm 2014: Tập trung bắt đầu áp dụng nghiệp vụ sau khi thành lập công ty, nghiên cứu về lập báo cáo quý và quản lý quyết toán.
- Trong tháng 7 năm 2015: Do chế độ kế toán bao gồm biểu mẫu báo cáo đã thay đổi trên phạm vi rộng theo Thông tư 200/2014/TT-BTC Bộ Tài chính được ban hành vào tháng 12 năm 2014 nên phản ánh các nội dung này vào các loại quy định (dự thảo).
- Trong tháng 11 năm 2015: Xác nhận các loại quy định mà C/P đã lập theo đề án của TA

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-3-3-A
- Phụ lục 8-6-3-3-B

6-3-4 Xây dựng quy chế về mua sắm

(1) Mục đích

Hỗ trợ hoàn chỉnh quy trình thủ tục hợp đồng, trọng tâm là thu mua vật tư liên quan đến bảo trì đường sắt, đồng thời xây dựng quy trình thực hiện nghiệp vụ liên quan đến quản lý vật tư, trọng tâm là quản lý tồn kho.

(2) Quá trình và kết quả

Đã nghiên cứu quy chế quản lý, thu mua vật tư của đường sắt đô thị tại Nhật Bản và Việt Nam, nghiên cứu quy trình nghiệp vụ, xây dựng bản thảo quy định. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

- Trong và sau tháng 6 năm 2013: Nghiên cứu các quy định liên quan đến quản lý tồn kho theo tiêu chuẩn kế toán Việt Nam để tham khảo và lập bản thảo quy định
- Trong và sau tháng 7 năm 2013: Nghiên cứu quy trình nghiệp vụ liên quan quản lý vật tư của Tokyo Metro để tham khảo và lập bản thảo quy định
- Trong và sau tháng 9 năm 2013: Khi tham gia khóa đào tạo tại Nhật Bản, C/P đã tham quan trung tâm vật tư của Tokyo Metro, kho của các phòng ban, học hỏi khái quát về phương pháp quản lý vật tư, hệ thống quản lý vật tư tại các công ty đường sắt
- Trong và sau tháng 11 năm 2013: Nghiên cứu chế độ quản lý, thu mua vật tư của Tokyo Metro để tham khảo và lập bản thảo quy định
- Trong và sau tháng 1 năm 2014: Nghiên cứu các thông tin thu được về Luật đấu thầu tại Việt Nam, làm rõ phương pháp hợp đồng, lập bản thảo quy định thu mua bao gồm cả thủ tục của

từng phương thức. Làm rõ các điểm quan trọng dựa trên các vấn đề của tổ chức sau khi điều chỉnh luận điểm liên quan đến quản lý tồn kho trong kinh doanh đường sắt, lập bản thảo quy định quản lý vật tư

Trong tháng 9 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 4

Trong và sau tháng 10 năm 2014: Làm rõ về các nội dung cần xử lý, phòng ban liên quan, người phê duyệt, sổ sách liên quan đến hợp đồng đầu thầu và quản lý vật tư, sau khi nghiên cứu bút toán đại diện, đang lập quy trình nghiệp vụ chi tiết.

Trong tháng 11 năm 2015: Xác nhận các loại quy định mà C/P đã lập theo đề án của TA

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-3-4-A
- Phụ lục 8-6-3-4-B
- Phụ lục 8-6-3-4-C
- Phụ lục 8-6-3-4-D

6-3-5 Nghiên cứu các biện pháp nhằm duy trì sự ổn định về tài chính của công ty

(1) Mục đích

Nhằm mục đích xây dựng các phương pháp đánh giá dự báo được lợi nhuận và sự thua lỗ tài chính của năm trong thời gian sớm.

(2) Quá trình và kết quả

Do cấu trúc lãi lỗ của Công ty thay đổi lớn theo loại hình hợp đồng với thành phố Hà Nội nên trước mắt cần xác định loại hình, tuy nhiên như được mô tả tại Chương 5, Công ty trong giai đoạn mới được thành lập nên chưa xác định chi tiết về hợp đồng với thành phố Hà Nội liên quan đến vận hành đường sắt đô thị.

Tại Việt Nam đường sắt đô thị có vị trí là dịch vụ giao thông công cộng trong khu vực đô thị, như đã phác thảo tại Chương 2, chế độ hỗ trợ tài chính liên quan đến dịch vụ giao thông đô thị được quy định theo Thông tư của Bộ Tài chính (số 25/2014/TT-BTC), được bao hàm đến quỹ phúc lợi⁴ là một nội dung xử lý lãi lỗ, được cam kết đảm bảo một phần lợi nhuận nhất định. Tuy nhiên, theo các nghị định tương tự, chi phí là những kinh phí cần để cung cấp dịch vụ công cộng, giải thích về tầm quan trọng của việc đo lường chi phí.

Tóm lại, phải tránh ghi nhận những chi phí không cần thiết. Dựa vào tình hình này, đã điều chỉnh về quản lý doanh thu theo dưới đây và luận điểm liên quan đến quản lý chi phí tại dự án này.

- Diễn hình kế hoạch hỗ trợ tài chính tại các nước Châu Á khác.
- Kế hoạch trợ giá theo nội dung nêu trên.
- Chỉ tiêu tài chính mà HMC cần nghiên cứu

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-3-5

6-3-6 Xây dựng Quy trình công việc khi chưa có hệ thống IT văn phòng

(1) Mục đích

⁴ Nghị định (số 09/2009/ND-CP) định nghĩa phương pháp tính giá trị lợi tức của công ty nhà nước, quỹ phúc lợi là một đối tượng trong đó.

Hệ thống IT văn phòng là hệ thống cần ngay từ khi thành lập Công ty O&M nhưng có khả năng xây dựng không kịp nên sẽ điều chỉnh quy trình nghiệp vụ, sử dụng máy tính (PC) để quản lý các dữ liệu quản lý bằng hệ thống.

(2) Quá trình và kết quả

Về tình hình phát triển hệ thống IT văn phòng, MRB đã hỏi VNRA (2 lần vào tháng 9 năm 2013 và tháng 10 năm 2013), tuy nhiên được xác nhận là không có đặt hàng trong dự án tuyển 2A (Văn bản số 2202/CDSVN-KHCN&MT ngày 2 tháng 12 năm 2013).

Sau khi thành lập công ty (trong tháng 6 năm 2015), đối với lĩnh vực kế toán, đã đưa vào sử dụng phần mềm đơn giản là Cybersoft bằng ngân sách của Công ty, tuy nhiên do thời gian thực hiện dự án này là thời gian trước khi vận hành thương mại tuyển 2A nên đối tượng chỉ là các nghiệp vụ với quy mô nhỏ của trụ sở chính. Tuy nhiên, sau khi vận hành thương mại tuyển 2A sẽ xử lý một lượng dữ liệu lớn nên hy vọng đến thời điểm đó việc chuẩn bị cho IT hóa sẽ được hoàn thiện.

Về xây dựng IT văn phòng sau này, vẫn chưa thể xác định được phạm vi áp dụng, tuy nhiên đã tiến hành hoàn chỉnh quy trình nghiệp vụ làm tiền đề cho hệ thống được sử dụng đối với các hạng mục dưới đây -là những hạng mục có khối lượng dữ liệu lớn và yêu cầu cao về tính hoàn chỉnh và tính bảo mật.

- Quản lý chứng từ kế toán (ghi chuyển vào sổ cái)
- Chuyển các khoản lợi nhuận và chi phí chưa thực hiện
- Quản lý tài sản cố định hữu hình (từ khi mua đến khi không dùng nữa)
- Tính khấu hao tài sản
- Lập bảng cân đối số phát sinh

Ngoài ra, sau khi xác định quy trình nghiệp vụ trong lĩnh vực tài chính, đã nghiên cứu phương pháp quản lý dữ liệu dựa vào việc triển khai xây dựng hệ thống IT văn phòng và phương pháp quản lý dữ liệu.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-3-6

6-3-7 Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập công ty O&M

(1) Mục đích

Trong giai đoạn sau khi thành lập Công ty O&M, đã bố trí nhân sự cần thiết cho phòng tài chính của trụ sở chính, cần kiểm tra xem những quy định đã lập như đã nêu ở phần trên có phù hợp trong công việc thực tế hay không, điều chỉnh nếu cần và tiến hành hoàn thiện.

(2) Quá trình và kết quả

Sau khi thành lập Công ty, C/P đã được chuyển sang công ty vào tháng 10 năm 2015, và tiến hành hoàn thiện các quy định đã lập như đã nêu trên.

Hoạt động này đã hoàn thành. Do tính chất của hoạt động nên không tiến hành tổng hợp sản phẩm.

6-3-8 Công tác vận hành thử của các bộ phận tại trụ sở chính nhằm vận hành thương mại tuyển 2A

(1) Mục đích

Đối với các vấn đề xảy ra trong quá trình vận hành thương mại tuyển 2A liên quan đến phòng tài chính của trụ sở chính, xác nhận các quy định, quy tắc đã xây dựng ở trên có phù hợp với công việc thực tế hay không, tiến hành chỉnh sửa cần thiết và hoàn thiện bản cuối.

(2) Quá trình và kết quả

Các công việc cụ thể sẽ được tiến hành sau khi vận hành thương mại tuyển 2A, vì vậy hoạt động này đã được loại bỏ ra khỏi Dự án do hạn chế về mặt thời gian.

Chương 6-4 Kinh doanh

6-4-1 Xây dựng các quy chế tổ chức về kinh doanh và kinh doanh ngoài vé

(1) Mục đích

Hoạt động này hỗ trợ xây dựng quy định về tổ chức liên quan đến các nghiệp vụ thông qua việc đưa ra những hình dung cụ thể của kinh doanh và các hoạt động kinh doanh ngoài vé.

(2) Quá trình và kết quả

Khi xây dựng sơ đồ tổ chức, đã nghĩ đến việc phân chia sơ đồ tổ chức trong kinh doanh đường sắt và kinh doanh ngoài vé nhưng ban đầu khối lượng công việc ít nên chỉ tiến hành nghiên cứu với tiền đề 1 sơ đồ tổ chức. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 4 năm 2013: Giải thích sơ đồ tổ chức của phòng kinh doanh Tokyo Metro (sơ đồ tổ chức và vai trò trách nhiệm)

Trong tháng 5 năm 2013: Giải thích chi tiết về nội dung nghiệp vụ của phòng kinh doanh

Làm rõ vai trò trách nhiệm của phòng kinh doanh trong Công ty O&M và điều chỉnh nội dung nghiệp vụ

Xây dựng cơ cấu tổ chức và xác định vai trò nhiệm vụ của các tổ chức

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1.

Ngoài ra cũng đã nghiên cứu về số nhân viên của HQ và OU như sau:

Trong tháng 9 năm 2013: Kiểm tra các nội dung của “Kế hoạch của cơ cấu tổ chức và sắp xếp nhân sự trong công ty Đường sắt đô thị Hà Nội (phiên bản 8.0)” được đưa ra bởi VNRA như là kế hoạch tuyển dụng, đào tạo cho tuyến 2A, đề xuất nhận xét đến VNRA

Trong tháng 9 năm 2013: Ước tính khối lượng công việc theo sơ đồ tổ chức và nghiên cứu chức danh và số nhân viên cần thiết tại trụ sở chính Công ty O&M

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-2-5.

(3) Các nội dung khác

Khi truyền đạt kinh nghiệm và kiến thức về kinh doanh đường sắt cho C/P, đương nhiên cần giải thích chi tiết, nên đã chú ý giải thích sao cho có thể hiểu được về kiến thức quy trình nghiệp vụ. Ngoài ra đã có thêm phòng quảng cáo trong phòng kinh doanh (vì quan điểm dịch vụ khách hàng), đây là ý kiến của C/P. Ngoài kinh doanh đường sắt là ngành kinh doanh chính, có thêm vào kinh doanh các ngành liên quan, ngành quảng cáo v.v.. nên sơ đồ tổ chức hơi lớn nhưng được cho là cần để tạo sự liên kết khi tiến hành các nghiệp vụ thực tế sau này.

6-4-2 Soạn thảo Hợp đồng dịch vụ vận tải chung

(1) Mục đích

Hoạt động này nhằm hỗ trợ xây dựng hợp đồng vận tải là giao ước giữa Công ty O&M và người sử dụng.

(2) Quá trình và kết quả

Khi xây dựng Hợp đồng vận tải, đã tham khảo quy định của Tokyo Metro, hợp đồng vận tải của đường sắt đô thị Hồ Chí Minh, vừa xác nhận tính phù hợp với các quy định pháp luật hiện hành như Luật đường sắt Việt Nam, và tiến hành thực hiện. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Giới thiệu và giải thích nội dung quy định tương tự của Tokyo Metro

Kiểm tra và giải thích nội dung về điều lệ vận hành của đường sắt đô thị Hồ Chí Minh
Đối chiếu với các Điều liên quan đến đường sắt đô thị theo Luật đường sắt Việt Nam

Trong và sau tháng 8 năm 2013: Điều chỉnh nội dung ghi chép và lập mục lục

Chuẩn bị nội dung

Trong tháng 1 năm 2014: Xác nhận cuối cùng về nội dung ghi chép

Trong tháng 3 năm 2014: Đề xuất tại JCC lần 3

Trong tháng 11 năm 2015: Tiến hành hoàn thiện nội dung báo cáo chính sách giá vé

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-4-2

(3) Các nội dung khác

Phần liên quan đến chính sách giá vé hiện chưa quyết định nhưng đã phản ánh trong giới hạn có thể về nội dung của bản đề xuất mà dự án TA đã lập. Ngoài ra có trường hợp cần thay đổi nội dung hợp đồng vận tải cùng với sự gia tăng các tuyến, nên cần tiếp tục nghiên cứu.

6-4-3 Nỗ lực nghiên cứu nhằm xây dựng dự thảo sổ tay xử lý tiền mặt tại ga

(1) Mục đích

Hoạt động này là hoạt động hỗ trợ lập sổ tay hướng dẫn liên quan đến công việc như xử lý tiền mặt tại ga v.v.. Ngoài ra sau khi tham khảo sổ tay hướng dẫn của Nhật Bản và lập bản thảo, sẽ điều tra về thiết bị tuyến 2A, lập sổ tay hướng dẫn công việc liên quan tại ga.

(2) Quá trình và kết quả

Khi lập sổ tay hướng dẫn xử lý tiền mặt tại ga, đã giải thích cơ cấu quản lý tiền mặt tại Tokyo Metro và trọng tâm của quy trình đó. Ngoài ra đã hiểu sâu sắc về nghiệp vụ quản lý tiền mặt tại ga nhờ tham quan thực tế khi tham gia đào tạo tại Nhật Bản. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Giải thích về cơ cấu quản lý tiền mặt tại ga của Tokyo Metro và quy trình thực hiện cơ cấu đó.

Trong tháng 8, trong tháng 9 năm 2013: Tham gia đào tạo tại Nhật Bản (tham quan học hỏi nghiệp vụ thực tế tại ga)

(3) Các nội dung khác

Có thể cho rằng đã hiểu rõ về cơ cấu và quy trình quản lý tiền mặt tại ga. Tuy nhiên, các loại vé tàu chưa được quy định, do chưa có thông tin chi tiết liên quan đến thiết bị của tuyến 2A nên chưa lập sổ tay hướng dẫn cụ thể.

Hoạt động này đã hoàn thành. Do tính chất của hoạt động nên không tiến hành tổng hợp sản phẩm.

6-4-4 Nghiên cứu phương thức tính giá vé và công tác tính giá vé

(1) Mục đích

Hoạt động này là nghiệp vụ tính toán giá vé cụ thể theo phương thức điều chỉnh giá vé, phương thức tính giá vé, tiêu chuẩn giá vé đã được nghiên cứu tại hoạt động “2-1 Xây dựng phương thức điều chỉnh giá vé”.

(2) Quá trình và kết quả

Đã giải thích về phương thức tính giá vé được áp dụng tại Nhật Bản và trên thế giới. Ngoài ra cũng đã giải thích chi tiết về giá vé theo chặng được giới thiệu tại điều tra SAPI, và đã giải thích phương pháp xây dựng “Bảng giá vé theo lộ trình” -là sản phẩm cuối cùng.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 2-1.

6-4-6 Xây dựng dự thảo kế hoạch kinh doanh ngoài vé

(1) Mục đích

Dịch vụ mà công ty đường sắt cung cấp cơ bản là vận chuyển, tuy nhiên không chỉ có vậy, các hoạt động kinh doanh tại ga và vùng lân cận như buôn bán, bất động sản, quảng cáo v.v.. (kinh doanh ngoài vé), cũng là dịch vụ mà công ty đường sắt cung cấp cho khách hàng. Tại hoạt động 6-4-6, đã lập phương án kế hoạch kinh doanh ngoài vé, không chỉ dừng lại ở dịch vụ vận chuyển mà còn tiến hành chuẩn bị cung cấp các dịch vụ gắn liền với các mặt đời sống cho khách hàng.

(2) Quá trình và kết quả

Để cung cấp dịch vụ liên quan tại nhà ga và vùng lân cận tuyến 2A, đầu tiên đã thử điều tra về khả năng triển khai kinh doanh ngoài vé liên quan đến quy mô về mặt vật lý như thế nào. Tuy nhiên, ở thời điểm này do chưa nhận bản vẽ thiết kế tuyến 2A nên đã không thể điều tra chi tiết liên quan đến khả năng về mặt vật lý, trước mắt đã thực hiện điều tra liên quan đến hoạt động của con người và khu vực thương mại dọc theo tuyến 2A. Ngoài ra, chọn ra các ga có độ ưu tiên cao để khai thác từ việc dự đoán số lượng hành khách lên xuống và tiến hành điều tra chi tiết. Sau đó, vì đã nhận được bản vẽ mặt cắt nhà ga của tuyến 2A nên đã tiến hành điều tra liên quan đến khả năng phát triển cửa hàng về mặt vật lý. Tuy nhiên khi cho phép thành lập công ty, việc phát triển cửa hàng trong nhà ga không được ghi cụ thể trong điều lệ như là nghiệp vụ công ty thực hiện mà chỉ có kinh doanh quảng cáo là được ghi .

Về kinh doanh quảng cáo, do chỉ nghiên cứu bằng bản vẽ mặt cắt nên rất khó khăn, không thể nghiên cứu không gian quảng cáo cụ thể, nên đã chọn ra các nhà ga có độ ưu tiên cao, sau khi thành lập tuyến 2A, trước mắt sẽ tích lũy chuyên môn ở các nhà ga đó rồi sẽ triển khai đến những nhà ga khác. Về kinh doanh cửa hàng trong nhà ga, đã xây dựng kế hoạch dựa trên độ cần thiết phê duyệt kinh doanh của HPC. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 8 năm 2013: Thăm sát các nhà ga tuyến 2A

Trong tháng 9 năm 2013: Dựa trên việc điều tra tuyến 2A, phân tích hoạt động buôn bán xung quanh nhà ga dựa theo kết quả khảo sát, nghiên cứu về cơ sở vật chất kinh doanh buôn bán hoặc các loại quảng cáo phù hợp.

Trong và sau tháng 11 năm 2013: Đã nhận bản vẽ mặt bằng tuyến 2A, bắt đầu nghiên cứu, điều tra về khả năng vật lý, nghiên cứu về chiến lược kinh doanh liên quan (xây dựng chiến lược kinh doanh trong 6-1-3)

Nghiên cứu về quy định kinh doanh ngành nghề liên quan

Trong tháng 1 năm 2014: Bắt đầu nghiên cứu về loại hình kinh doanh của các ngành nghề liên quan (trực tiếp kinh doanh, thuê ngoài, bố trí công ty con v.v..)

Trong và sau tháng 2 năm 2014: Bắt đầu xây dựng kế hoạch kinh doanh ngoài vé dựa theo kết quả nghiên cứu

Trong tháng 11 năm 2015: Đã hoàn thành bản thảo kế hoạch kinh doanh ngoài vé

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-4-6

(3) Các nội dung khác

Đối với Việt Nam, bản thân đường sắt đô thị là lĩnh vực mới và phức tạp nên rất khó hình dung về kinh doanh ngoài vé. Tuy nhiên, nhờ vào những kiến thức cơ bản đã trình bày, và chuyển thị sát thực tế các

ngành nghề liên quan khi tham gia đào tạo tại Nhật Bản vào tháng 8 năm 2013, đã có thể dễ dàng hình dung. Khi tiến hành hoạt động, cần cân nhắc thực tiễn sau này, trước mắt là thể hiện mẫu và các gợi ý được chuẩn bị bởi TA cho nhân viên của C/P, sau đó cho thao tác từng bước một, để sao cho sau này có thể tự xây dựng và chỉnh sửa.

6-4-7 Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính sau khi thành lập công ty O&M

(1) Mục đích

Hoạt động này nhằm hỗ trợ xây dựng hệ thống để giám sát, chỉ đạo phù hợp các nghiệp vụ liên quan đến kinh doanh tại các phòng của trụ sở chính, đặc biệt là nghiệp vụ tại nhà ga, sau khi thành lập công ty O&M.

(2) Quá trình và kết quả

Hoạt động này đã nghiên cứu điều chỉnh các nội dung nhằm thực hiện nghiệp vụ thực tế tại các phòng của trụ sở chính căn cứ theo nội dung hoạt động 6-4-1, 6-4-2, 6-4-3.

Hoạt động này đã hoàn thành. Do tính chất của hoạt động nên không tiến hành tổng hợp sản phẩm.

6-4-8 Thử nghiệm công việc của các bộ phận tại trụ sở chính nhằm hướng đến vận hành thương mại tuyến 2A

(1) Mục đích

Đối với các vấn đề xảy ra trong quá trình vận hành thương mại tuyến 2A liên quan đến phòng kinh doanh của trụ sở chính, xác nhận các quy định, quy tắc đã xây dựng ở trên có phù hợp với công việc thực tế hay không, tiến hành chỉnh sửa cần thiết và hoàn thiện bản cuối.

(2) Quá trình và kết quả

Các công việc cụ thể sẽ được tiến hành sau khi vận hành thương mại tuyến 2A, vì vậy hoạt động này đã được loại bỏ ra khỏi Dự án do hạn chế về mặt thời gian.

Chương 6-5 Vận hành tàu

6-5-1 Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về vận hành tàu

(1) Mục đích

Để thực hiện kế hoạch vận hành theo quy tắc vận tải, cần tổ chức thực hiện chính xác các quy định này. Do đó, với mục tiêu là xây dựng tổ chức có khả năng đạt các mục đích này, đã lập “Quy định sơ đồ tổ chức liên quan đến công tác vận hành tàu”.

(2) Quá trình và kết quả

Trong quy định này, do bao gồm cả mối quan hệ mật thiết với chế độ nhân sự của công ty, nên đã phối hợp với bộ phận nhân sự tiến hành nghiên cứu. Cụ thể là:

- Bố trí nội dung công việc và chức vụ như thế nào đối với phòng vận hành tàu
- Quy định trách nhiệm và quyền hạn công việc cho từng vị trí như thế nào
- Xây dựng chế độ làm việc của nhân viên được quy định ở đây căn cứ vào tiêu chuẩn như thế nào

Do số nhân viên cần thiết sẽ thay đổi theo cơ cấu tổ chức nên đã tiến hành nghiên cứu quy định sơ đồ tổ chức với trọng tâm là “Tổ chức OCC”, và “Phòng vận hành tàu HQ” song song với đề án thành lập công ty. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 5 năm 2013: Chỉ thị cho C/P lập dự thảo sơ đồ tổ chức phòng vận hành tàu của Công ty O&M, căn cứ trên kết quả này tiến hành thẩm tra nội dung công tác của các phòng ban (bộ phận).

Trong tháng 6 năm 2013: Sử dụng tài liệu, giải thích về sự liên kết giữa các phòng ban trong quá trình vận hành tàu

Trong tháng 9 năm 2013: Đã giải thích về phòng vận hành trong trụ sở chính và OCC của Tokyo Metro, cơ cấu tổ chức và nội dung phân chia công việc, mối quan hệ giữa các phòng ban khi C/P tham gia đào tạo tại Nhật Bản.

Trong tháng 9 năm 2013: Yêu cầu xác nhận nội dung chỉ thị là kế hoạch tuyển dụng, đào tạo cho tuyến 2A bởi VNRA

Trong tháng 6 năm 2015: C/P đã lập “(dự thảo) Quy định nhân viên liên quan đến vận hành HMC” và làm rõ vị trí của nhân viên liên quan đến vận hành căn cứ theo thông tư “Quy định về quy chế nhân viên liên quan trực tiếp đến vận hành của đường sắt đô thị”.

HMC cùng với C/P đã lập “(dự thảo) Quy định chức năng nhiệm vụ của các phòng ban vận hành tàu”, quy định về sơ đồ tổ chức.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1 và 6-2-5.

(Đã mô tả cụ thể tại Phụ lục 8-6-5-1-A và Phụ lục 8-6-5-1-B)

6-5-2 Học về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số lượng nhân sự

(1) Mục đích

Để thực hiện kế hoạch vận hành tuân thủ pháp luật liên quan đến lao động thì việc bố trí nhân viên phù hợp là nội dung không thể thiếu. Do đó, đã tham gia đào tạo các kiến thức này nhằm mục đích hiểu rõ về căn cứ tính toán số nhân viên cho từng nghiệp vụ.

(2) Quá trình và kết quả

Lấy ví dụ về quy chế làm việc của Tokyo Metro, nhóm TA lập tài liệu tập hợp các khái niệm làm căn cứ tính toán và phân bổ cho C/P. Trên cơ sở này, nghiên cứu chuyên sâu và hiểu rõ về căn cứ tính toán nhân viên cho từng nghiệp vụ. Cách suy nghĩ về căn cứ tính toán và các nghiệp vụ ghi trong tài liệu như sau:

a) Phương pháp tính số nhân viên trên tàu

Trước mắt, quan trọng là cách tính toán “thời gian trên tàu tiêu chuẩn” là khối lượng thao tác trong 1 ca làm việc. Số lượng này được chi phối bởi “thời gian làm việc trong 1 ngày”, “thời gian làm việc trong 1 tuần”, “thời gian làm việc trong 1 năm” được quy định tại pháp lệnh tiêu chuẩn lao động của nước sở tại. Do đó, đã lấy ví dụ của Nhật Bản về cách suy nghĩ các vấn đề này và giải thích để hiểu sâu hơn.

b) Phương pháp tính toán nhân viên điều độ OCC và nhân viên giám sát khu vực vận chuyển

Ngoài thời gian làm việc được quy định tại Luật tiêu chuẩn lao động được nêu tại mục a) tập quán lao động của nước đó như “có thể làm việc 24 giờ hay không” cũng ảnh hưởng rất lớn. Do đó, cần nhắc các loại hình lao động phù hợp với tập quán lao động của Việt Nam (làm 3 ca 8 giờ, 2 ca 12 giờ v.v..), và suy nghĩ phương pháp tính toán phù hợp.

Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 7 năm 2013: Phân phát cho C/P tài liệu liên quan đến phương pháp tính toán số nhân viên cần cho nghiệp vụ vận hành mà nhóm TA đã lập, lĩnh hội kiến thức thông qua các điểm nghi vấn của C/P và các bài tập của nhóm TA.

Trong tháng 9 năm 2013: Giải thích về cách tính toán số nhân viên cần thiết cho OCC và khu vực vận hành trong thời gian tham gia đào tạo tại Nhật Bản của C/P.

Trong tháng 10 năm 2013: C/P tính toán số nhân viên cần thiết và điều kiện tuyển dụng cho tuyến 2A.

Trong tháng 10 năm 2015: C/P đã lập “Sổ tay hướng dẫn quản lý vận hành tàu (dự thảo)” của HMC, và đã mô tả quy trình liên quan của hạng mục này trong “V. Điều kiện liên quan đến nhân viên vận hành”.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-6

(3) Các nội dung khác

Về “Xây dựng kế hoạch liên quan đến đào tạo bồi dưỡng” được mô tả ở mục 6-5-3 tiếp theo.

6-5-3 Học kiến thức cơ bản liên quan đến quản lý và vận hành của lái tàu

(1) Quá trình và kết quả

Vấn đề này đã tiến hành công việc như sau:

* Quy định liên quan đến “Chế độ làm việc” và “công việc” của nhân viên, được thực hiện cùng với hoạt động 6-5-1

Song song với nội dung này, đã cho học các kiến thức về quản lý đào tạo và bồi dưỡng lái tàu theo lịch trình đã ghi ở bên dưới. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 11 năm 2014: Đã phân phát cho C/P tài liệu liên quan đến đào tạo bồi dưỡng lái tàu. Căn cứ vào đây, sẽ linh hội kiến thức về điểm quan trọng và căn cứ pháp luật khi lập kế hoạch đào tạo bồi dưỡng.

Trong tháng 6 năm 2015: Đã tham khảo bản thảo thông tư “Quy định liên quan đến nội dung và trình tự thi cấp giấy phép lái tàu đường sắt đô thị”, và nghiên cứu về bồi dưỡng và quản lý lái tàu trong đường sắt đô thị tại Việt Nam.

Trong tháng 8 năm 2015: C/P đã lập “Quy định bồi dưỡng lái tàu (dự thảo)” và “Quy định quản lý lái tàu (dự thảo)” trong HMC.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-5-3-A
- Phụ lục 8-6-5-3-B

(2) Các nội dung khác

Thời điểm hiện tại chưa có thông tư quy định liên quan đến quản lý và đào tạo lái tàu nên quy định trong phần kết quả đã tham khảo điển hình Tokyo Metro và ghi nhận. Phần này, cần phải chỉnh sửa khi các pháp lệnh liên quan của Việt Nam được ban hành.

Ngoài ra, liên quan đến “Quy định bồi dưỡng lái tàu (dự thảo)” tuy thời điểm hiện tại chưa rõ thời gian mà HMC bắt đầu tự đào tạo tại nơi huấn luyện, nhưng là nội dung tập trung vào việc Công ty tự đào tạo trong tương lai.

6-5-4 Học cách vẽ biểu đồ chạy tàu

(1) Mục đích

Dựa trên việc lý giải về phương pháp lập bảng thời gian chạy tàu, cùng với việc linh hội phương pháp lập kế hoạch vận hành phù hợp, sẽ hiểu rõ hơn về quan điểm sau khi đánh giá bảng giờ tàu tuyến 2A.

(2) Quá trình và kết quả

Quá trình học phương pháp lập kế hoạch vận hành cụ thể như sau:

* Hiểu về thời gian vận hành giữa các ga (phương pháp lập đường cong vận hành) (ghi chú: tiến hành đồng thời với hoạt động 6-5-5)

* Hiểu rõ thời gian tàu dừng trong ga (phương pháp tính toán thời gian tàu dừng) (ghi chú: tiến hành đồng thời với hoạt động 6-5-5)

* Hiểu về dự đoán nhu cầu (phương pháp tính toán năng lực vận chuyển phù hợp)

* Hiểu về số nhân sự cần thiết, số tàu cần đối với năng lực vận chuyển (phương pháp tính toán số tàu, số nhân viên)

Đã học 4 điểm trọng tâm.

Quá trình và kết quả cụ thể tại thời điểm này như sau. Đã học được những kiến thức cơ bản.

Trong tháng 7 năm 2013: Tại hoạt động 6-5-2, trong “Học tập phương pháp tính toán số nhân sự cần thiết cho công tác vận hành”, đã học về phương pháp tính số nhân viên cần từ bảng kế hoạch chạy tàu

Trong tháng 9 năm 2013: Giải thích về quan điểm phương pháp lập bảng chạy tàu khi tham gia đào tạo C/P tại Nhật Bản

Trong tháng 11 năm 2013: Bắt tay vào lập tài liệu cung cấp cho C/P dựa vào “Tài liệu lập biểu đồ chạy tàu” của bộ phận vận tải phòng vận hành, “Kế hoạch vận tải” là tài liệu nghiên cứu của trung tâm nghiên cứu.

Trong tháng 12 năm 2013: Sau khi hoàn thành tài liệu 4 mục nêu trên, sẽ phân phát cho C/P, lĩnh hội kiến thức thông qua các điểm nghi vấn và bài tập từ TA

Trong tháng 1 năm 2015: C/P lĩnh hội kiến thức dựa vào các tài liệu của 4 hạng mục nêu trên, hiểu rõ về phương pháp xây dựng bảng giờ tàu và lý luận lập đường cong vận hành

Trong tháng 10 năm 2015: C/P đã lập “Sổ tay hướng dẫn quản lý vận hành tàu (dự thảo)” của HMC. Nội dung này đã ghi chép thành quy định liên quan đến “IV. Các yêu cầu về dịch vụ tàu”, “VI. Xây dựng kế hoạch vận hành tàu” và “VIII. Đánh giá kế hoạch vận hành”.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-6.

(3) Các nội dung khác

“Sổ tay hướng dẫn quản lý vận hành tàu (dự thảo)” sẽ được sử dụng như là tiêu chuẩn đánh giá liên quan đến kế hoạch vận hành được OU xây dựng sau này.

6-5-5 Học phương pháp tính thời gian chạy tàu

(1) Mục đích

Như đã nêu tại hoạt động 6-5-4, có một điều kiện quan trọng “Giờ chạy tàu” khi lập biểu đồ chạy tàu, yêu cầu điều này cần phải tính toán đúng “Thời gian vận hành giữa các nhà ga”, “Thời gian tàu dừng trong ga”. Do đó, đã tiến hành học tập và lý giải kiến thức về các phương pháp lập (tính toán) “đường cong vận hành”, “thời gian tàu dừng trong ga”.

(2) Quá trình và kết quả

Hoạt động này là 1 yếu tố cấu thành của hoạt động 6-5-4 nên đã tiến hành đồng thời với các hạng mục tương tự.

Về “đường cong vận hành” trong tính toán thời gian chạy tàu, hiện tại đang tiến hành cơ giới hóa thao tác, không cần phải học phương pháp vẽ tay, mà cần phải hiểu chính xác đặt điểm gọi là “phải phản ánh điều kiện như thế nào khi xây dựng đường cong vận hành”. Ngoài ra C/P phụ trách vận hành đã được học kiến thức liên quan đến đầu máy toa xe đường sắt ở đại học nên đã phần nào hiểu được về mức độ quan hệ của “tính năng tàu” và “kháng vận hành” là yếu tố cơ bản khi tạo đường cong vận hành nên ở hoạt động này đã học tập kiến thức liên quan đến đường cong vận hành tập trung vào lý thuyết vận hành trong chương trình đào tạo cấp phép lái tàu đường sắt của Nhật Bản.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-6.

6-5-6 Thu thập các quy định liên quan đến vận hành tàu tuyến 2A

(1) Mục đích

Thu thập các quy định liên quan đến vận hành tàu tuyến 2A là tuyến khánh thành đầu tiên, lĩnh hội kiến thức bằng cách nghiên cứu chi tiết tại các hoạt động thông qua các tài liệu này. Đồng thời đánh giá xem bản thân kế hoạch vận hành tàu tuyến 2A có phù hợp hay không.

(2) Quá trình và kết quả

Lần này, mặc dù đã đạt được mục đích của hoạt động này, nhưng đã không thể có được các tài liệu cần thiết liên quan đến tuyến 2A. Trong hoạt động 6-1-6 và hoạt động 6-5-1 đến 6-5-5, đã giới thiệu cho C/P điển hình đường sắt đô thị của thế giới, Nhật Bản, Tokyo Metro, hướng dẫn về quan điểm giúp học hỏi kiến thức sau này khi nhận được các tài liệu của tuyến 2A.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-6 và nhiệm vụ 6-5-3.

Chương 6-6 Bảo trì ĐMTX

6-6-1 Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về bảo trì đầu máy toa xe

(1) Mục đích

Sau khi làm rõ chức năng và vai trò nhiệm vụ của HQ và OU trong nghiệp vụ bảo trì đầu máy toa xe, sẽ tiến hành lập quy định sơ đồ tổ chức. Ngoài ra cũng sẽ lập các bảng biểu và quy trình thực hiện nghiệp vụ cần áp dụng trong quy định bảo trì và trong xây dựng, quy định bảo trì đầu máy toa xe cần cho nghiệp vụ bảo trì đầu máy toa xe.

(2) Quá trình và kết quả

- Quy định sơ đồ tổ chức

Khi xây dựng quy định sơ đồ tổ chức, sẽ tiến hành phân chia công việc cần thiết trong toàn phòng tàu của Công ty O&M, sau khi làm rõ phân chia công việc bằng định nghĩa nội dung và chức năng của HQ và OU, đã tiến hành nghiên cứu loại hình tổ chức trong từng phòng ban. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 4 năm 2013: Sau khi tham khảo loại hình tổ chức và phân chia vai trò của HQ và OU trong bản báo cáo SAPI, đã liệt kê các ví dụ điển hình của công ty khai thác đường sắt tại Nhật Bản là tổ chức có kinh nghiệm quản lý đường sắt đô thị theo nội dung phân chia nhiệm vụ, và công bố sau khi xóa bỏ các hạng mục không cần thiết đối với Công ty O&M

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Tham khảo nội dung chức năng và vai trò nhiệm vụ của HQ và OU được ghi trong Bản báo cáo* của nhóm đặc biệt trong HPC trước khi thực hiện TA, tài liệu liên quan đến quyền hạn các chức vụ của OU trong tuyến 2A, thêm vào các hạng mục còn thiếu trong nội dung phân chia nhiệm vụ, phân loại những nội dung liên quan đến OU và nội dung liên quan đến HQ, lập chức năng và quyền hạn trụ sở chính và hiện trường

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Tiến hành phân chia nhóm từng chức năng nhiệm vụ của HQ và lập sơ đồ tổ chức nghiệp vụ của HQ

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1.

Về phân chia nhiệm vụ, hiện đang xây dựng kế hoạch thực hiện đối với nhiệm vụ trực tiếp bảo trì tại OU, kế hoạch thực hiện và phê duyệt kết quả thực hiện sẽ do HQ tiến hành.

*Bản báo cáo này có tham khảo Bản báo cáo SAPI cũng được TA thực hiện trước đây, OU là phòng vận hành được xây dựng ở mỗi tuyến HQ sắp xếp các công việc chủ yếu là phê duyệt nội dung đã được OU tiến hành.

- Quy tắc bảo trì đầu máy toa xe

Việt Nam có kinh nghiệm vận hành đường sắt chạy bằng dầu diesel nhưng trong nước chưa tồn tại đường sắt đô thị, cũng không có kinh nghiệm về kinh doanh. Do đó, đã giới thiệu ví dụ về công ty kinh doanh đường sắt đô thị của Nhật Bản làm ví dụ về bảo trì đầu máy toa xe đường sắt đô thị, dựa trên việc lý giải, tùy theo thông số kỹ thuật của đầu máy toa xe mà công ty O&M sử dụng, sẽ tiến hành xây dựng quy định cần thiết cho Công ty O&M. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Tiến hành giải thích quy định bảo trì đầu máy toa xe của công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản (Tiêu chuẩn thực hiện nâng cấp tàu**), hiểu các hạng mục yêu cầu bảo trì đầu máy toa xe.

(Tiêu chuẩn tiến hành nâng cấp tàu của công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản có quy định các điều kiện liên quan đến nhân viên, kiểm tra, ghi chép kiểm tra, về kiểm tra có loại kiểm tra và chu kỳ kiểm tra, ở mỗi loại kiểm tra có các hạng mục kiểm tra và từng loại thiết bị thuộc đối tượng kiểm tra)

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Giải thích về cơ cấu quản lý các loại quy định giữa cơ quan quản lý và công ty khai thác đường sắt tại Nhật Bản

→ giải thích về việc có nhiều loại hình quản lý phức tạp hình thành từ xưa tại Nhật Bản, nhưng khi xây dựng đường sắt đô thị mới, không phải áp dụng cơ cấu quản lý tương tự mà cần phải làm cho đơn giản hơn.

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Chỉ thị xác nhận các thiết bị thuộc đối tượng kiểm tra theo thiết kế kỹ thuật của đầu máy toa xe được sử dụng tại tuyến 2A (thông số kỹ thuật khái quát của đầu máy toa xe tuyến 2A), xác định thiết bị đối tượng kiểm tra

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Thực hiện điều tra quy định liên quan đến bảo trì đầu máy toa xe tại Việt Nam

Từ tháng 6 đến tháng 7 năm 2013: Xây dựng quy định bảo trì đầu máy toa xe theo thông số kỹ thuật của tuyến 2A, quy định liên quan đến bảo trì đầu máy toa xe tại Việt Nam, trên nền tảng quy định bảo trì của công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản.

Trong tháng 9 năm 2013: Tham quan học hỏi các thao tác liên quan đến bảo trì tàu tại Tokyo Metro khi tham gia đào tạo tại Nhật Bản

→ Nâng cao sự hiểu biết trên thực tế về áp dụng và quản lý nội dung mô tả trong Quy định bảo trì tàu

Từ tháng 10 đến tháng 11 năm 2014: Chỉnh sửa các quy định bảo trì đã lập theo tài liệu khái quát bảo trì tàu (Tài liệu thiết kế kỹ thuật số 7, Tập 2)

Từ tháng 10 đến tháng 11 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó hoàn thành dự thảo quy định bảo trì

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-6-1-A

Đã tham khảo quy định bảo trì của công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản và lập ra bản thảo quy định bảo trì tuân thủ pháp luật Việt Nam. Nội dung mô tả về các quy định liên quan đến kiểm tra gồm các loại kiểm tra và các điều kiện kiểm tra được yêu cầu đặc biệt, quy định liên quan đến sửa chữa thay thế, vai trò của cơ quan thực hiện.

Về bảo trì tàu tuyến 2A, chưa nhận được tài liệu cụ thể liên quan đến quy cách thiết bị và phương pháp bảo trì. Do đó, đã lập bản thảo quy định bảo trì theo tài liệu khái quát đã nhận được trong hoạt động này, căn cứ theo các kiến thức liên quan đến đường sắt đô thị thông thường.

Sau này, cần phải xem xét điều chỉnh các quy định bảo trì có thể tiếp thu sự khác nhau của các loại hình quản lý bảo trì từng tuyến khánh thành sau này hoặc kế hoạch bảo trì chi tiết tuyến 2A đã trình bày. Khi đó, từ quan điểm đảm bảo an toàn, giải thích thêm về ví dụ an toàn hơn (ví dụ như quy định chu kỳ ngắn hơn chu kỳ kiểm tra v.v..).

- Lưu đồ thực hiện công tác và bảng biểu

Trong bảo trì đầu máy toa xe, không chỉ quy định bảo trì tàu mà còn phải lập bảng biểu cần thiết cho quá trình thực hiện nghiệp vụ và lưu đồ thực hiện công việc, thể hiện các nội dung như thực hiện công tác bảo trì tàu như thế nào. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 7 năm 2013: Sau khi hiểu nội dung và trình tự bảo trì tàu của OU, giải thích các vấn đề cần quy định về nội dung và trình tự nghiệp vụ mà HQ thực hiện quản lý

Từ tháng 7 đến tháng 9 năm 2013: Tham khảo lưu trình nghiệp vụ của công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản, lập quy trình nghiệp vụ dưới hình thức dựa vào nội dung phân chia nhiệm vụ của HQ

Trong và sau tháng 9 năm 2013: Tham quan tất cả các thao tác liên quan đến bảo trì tàu trên thực tế tại Tokyo Metro khi tham gia đào tạo tại Nhật Bản

→ Nâng cao sự hiểu biết của C/P về nghiệp vụ bảo trì tàu

Từ tháng 9 đến tháng 10 năm 2013: Tham khảo nghiệp vụ bảo trì tàu khi tham gia đào tạo tại Nhật Bản, lập danh mục các bảng biểu cần dùng khi tiến hành lưu đồ công việc.

Từ tháng 10 năm 2013 đến tháng 5 năm 2014: Tham khảo bảng biểu đang sử dụng tại công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản, lập các bảng biểu cụ thể

Từ tháng 10 đến tháng 11 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó đã lồng ghép nội dung này vào dự thảo sổ tay hướng dẫn đã tổng hợp

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-6-1-B

Về lưu đồ thực hiện công việc, căn cứ vào chức năng và quyền hạn của trụ sở chính và đơn vị vận hành tuyến, đã mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì tàu về lưu trình nghiệp vụ nhằm báo cáo kế hoạch thực hiện và kết quả thực hiện dựa vào trình tự bảo trì được OU thực hiện và lưu trình nghiệp vụ nhằm phê duyệt kế hoạch thực hiện và kết quả thực hiện bởi HQ.

Đã liệt kê các bảng biểu cần cho quy trình thực hiện nghiệp vụ như lập kế hoạch kiểm tra, bố trí nhân viên, bảng biểu cần khi thực hiện bảo trì tàu đã có trong dự toán, bảng biểu cần cho báo cáo kế hoạch kiểm tra, báo cáo tình hình hư hỏng và phê duyệt báo cáo.

Căn cứ vào bảng biểu đã liệt kê, tham khảo bảng biểu của công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản, nghiên cứu các bảng biểu phù hợp với Việt Nam theo quy định bảo trì đã lập từ trước đến nay, và lập các bảng biểu. Đã lập các bảng biểu liên quan đến kế hoạch kiểm tra tàu, ghi chép bảo trì tàu, lập dự toán, báo cáo tai nạn, sự cố hư hỏng v.v...nằm trong dự thảo sổ tay bảo trì đầu máy toa xe .

Đã cân nhắc và lập các bảng biểu sao cho có thể sử dụng cho các tuyến đường có thông số kỹ thuật khác nhau, tuy nhiên, khi phương pháp quản lý bảo trì tuyến 2A rõ ràng, cần phải chỉnh sửa để có thể sử dụng hiệu quả trong công tác thực tế.

6-6-2 Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng ĐMTX

(1) Mục đích

Về phương pháp tính toán số người cần thiết và dự toán nghiệp vụ bảo trì đầu máy toa xe, cần tính toán cụ thể thông qua ví dụ điển hình tuyến 2A- là tuyến được khánh thành đầu tiên.

(2) Quá trình và kết quả

- Học phương pháp tính toán dự toán nghiệp vụ bảo trì tàu

Đối với dự toán bảo trì tàu, đã có thể tính toán dự toán cần cho bảo trì bằng cách xác định linh kiện thay thế và vật dụng tiêu hao cần cho xử lý hư hỏng hoặc kiểm tra theo thông số đầu máy toa xe thực tế dựa theo quy định bảo trì, điều tra giá cả của các linh kiện vật dụng tiêu hao này, tính toán chu kỳ thay thế. Thêm vào đó, cũng kết hợp tính toán dự toán cần thiết cho nghiệp vụ cải tạo, cải tiến như thay mới đầu máy toa xe trong tương lai, cải tạo với quy mô lớn v.v... Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 9 năm 2013: Lập danh mục nội dung nghiệp vụ bảo trì tàu dựa vào thông số kỹ thuật thiết bị của tàu, bắt tay vào hoạt động làm rõ hình thức thực hiện cụ thể đối với từng nghiệp vụ bảo trì tàu, thực hiện tất cả các nghiệp vụ bởi quản lý trực tiếp

Trong và sau tháng 11 năm 2013: Giải thích theo ví dụ điển hình của công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản về các yếu tố cấu thành dự toán bảo trì tàu

Từ tháng 11 năm 2013 đến tháng 1 năm 2014: Xây dựng dự thảo số tay hướng dẫn lập dự toán cho HMC

Trong tháng 10 năm 2014: Khi tiến hành nghiên cứu nghiệp vụ bảo trì tàu, đã lấy phương hướng quản lý trực tiếp cho tất cả các hạng mục bảo trì cụ thể, tuy nhiên đã điều chỉnh lại những hạng mục vượt quá phạm vi trực tiếp quản lý và những hạng mục tương lai sẽ thuê ngoài

Từ tháng 10 năm 2015 đến tháng 11 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó, đã lồng ghép nội dung này vào dự thảo số tay hướng dẫn.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-6-1.

Về phương pháp tính dự toán, đã mô tả tại số tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe về cần thiết những chi phí như thế nào cho từng công việc để thực hiện công việc bảo trì đầu máy toa xe.

Do chưa nhận được đầy đủ thông tin liên quan đến tuyến 2A nên đã chưa thể thực hiện được việc học tính dự toán bảo trì đầu máy toa xe một cách cụ thể thông qua ví dụ là tuyến 2A.

- Học phương pháp tính toán số người cho nghiệp vụ bảo trì đầu máy toa xe

Đối với nội dung tính toán số người cho nghiệp vụ bảo trì đầu máy toa xe, đã học về phương pháp tính toán số người cần để thực hiện bảo trì theo nội dung và chu kỳ kiểm tra được quy định trong quy định bảo trì căn cứ theo loại hình tổ chức. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 9 năm 2013: Yêu cầu kiểm tra nội dung chỉ thị của kế hoạch tuyển dụng, đào tạo của tuyến 2A từ VNRA

Trong tháng 9 năm 2013: Dự đoán khối lượng công việc theo sơ đồ tổ chức nghiệp vụ, xác định chức vụ và số nhân sự cần thiết tại HQ

OU chưa rõ chi tiết về thông số kỹ thuật đầu máy toa xe và nội dung bảo trì liên quan đến tuyến 2A nhưng theo chu kỳ kiểm tra đã công bố, đã giả định nội dung kiểm tra tương tự của công ty khai thác đường sắt đô thị của Nhật Bản và xác định số nhân sự phù hợp, đồng thời làm rõ các hạng mục cần kiểm tra chi tiết, đề xuất ý kiến đến Cục Quản lý Đường sắt Việt Nam (VNRA)

Trong và sau tháng 4 năm 2014: OU đã công bố bản cập nhật mới nhất của kế hoạch nêu trên (phiên bản 16), và kiểm tra nội dung

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-2-5.

Căn cứ vào quy định sơ đồ tổ chức đã lập ở hoạt động 6-6-1, đã mô tả về chức vụ, số người, điều kiện tuyển dụng theo nội dung phân chia nhiệm vụ tại trụ sở chính (HQ). Về OU, do chưa kiểm tra nội dung thực hiện bảo trì chi tiết tuyến 2A nên đã đặt điều kiện bảo trì tương đương với đường sắt đô thị của Nhật Bản, xây dựng dự thảo số nhân viên.

6-6-3 Học về phương pháp lập kế hoạch thay mới đầu máy toa xe

(1) Mục đích

Học cách suy nghĩ về đổi mới tàu thông qua điển hình nghiên cứu về Công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản để đạt được khả năng xây dựng kế hoạch. Ngoài ra cũng kết hợp học về phương pháp xây dựng sổ tay hướng dẫn bảo trì cần thiết để thường xuyên thực hiện bảo trì tàu và xây dựng kế hoạch liên quan đến đào tạo bồi dưỡng nhân sự.

(2) Quá trình và kết quả

- Sổ tay hướng dẫn bảo trì

Sổ tay hướng dẫn công việc cụ thể để tiến hành bảo trì đầu máy toa xe là sổ tay đã được công bố từ nhà thầu của dự án 2A. Do đó, đã học kiến thức để có thể kiểm tra xem nội dung có phù hợp hay không và phương pháp lập kế hoạch kiểm tra, kế hoạch bố trí tàu cần thiết cho việc thực hiện bảo trì, phương pháp quản lý tổ chức tiến hành kiểm tra, phương pháp quản lý các tuyến có thông số kỹ thuật khác nhau. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 8 năm 2013: Giới thiệu sổ tay hướng dẫn thao tác bảo trì máy móc chủ yếu của Công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản

Trong và sau tháng 8 năm 2013: Luyện tập xây dựng kế hoạch kiểm tra, kế hoạch bố trí tàu thông qua bài tập mẫu thực tế liên quan đến phương pháp lập kế hoạch kiểm tra

Từ tháng 11 năm 2013 đến tháng 5 năm 2014: Lập sổ tay hướng dẫn các hạng mục cần thiết liên quan đến lập kế hoạch kiểm tra

Từ tháng 11 năm 2013 đến tháng 5 năm 2014: Lập sổ tay phương pháp quản lý tổ chức thực hiện kiểm tra bảo trì hàng ngày

Trong và sau tháng 5 năm 2014: Lập sổ tay hướng dẫn phương pháp quản lý các tuyến có thông số kỹ thuật khác nhau

Từ tháng 10 năm 2015 đến tháng 11 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào dự thảo sổ tay hướng dẫn

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-6-1

Về phương pháp xây dựng kế hoạch phân bổ tài, đã mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe sau khi điều chỉnh nội dung liên quan đến phương pháp lập kế hoạch kiểm tra và kế hoạch bố trí tài cần thiết cho việc thực hiện bảo trì.

Về phương pháp quản lý tổ chức thực hiện kiểm tra, đã mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe về các hạng mục cần thiết trong quản lý tổ chức, điều chỉnh nội dung công việc phát sinh trong tổ chức thực hiện kiểm tra việc tiến hành bảo trì hàng ngày.

Các tuyến đưa vào khai thác sau này của HMC sẽ có thông số kỹ thuật khác nhau ở từng tuyến. Do đó, về phương pháp điều chỉnh khoảng cách của nhiều tuyến đường, đã mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe cần chú ý các hạng mục như thế nào khi quản lý các tuyến có thông số kỹ thuật khác nhau.

- Kế hoạch đào tạo bồi dưỡng nhân sự

Để bảo trì đầu máy toa xe, người liên quan đến bảo trì tài cần có kiến thức, kỹ năng đầy đủ. Đã học tập các nội dung đó theo ví dụ điển hình của Công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 11 năm 2013: Giới thiệu nội dung đào tạo cần thiết cho việc thực hiện bảo trì tài tại Công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản, bắt tay vào lập sổ tay hướng dẫn đào tạo trong Công ty O&M

Từ tháng 11 năm 2013 đến tháng 5 năm 2014: Lập sổ tay hướng dẫn đào tạo bồi dưỡng nhân sự cần thiết cho HMC

Từ tháng 10 năm 2015 đến tháng 11 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào dự thảo sổ tay hướng dẫn

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-6-1.

Về đào tạo bồi dưỡng nhân sự, đã mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe sau khi điều chỉnh phương pháp thực hiện và nội dung đào tạo cần thiết cho bộ phận tiến hành bảo trì đầu máy toa xe.

- Kế hoạch thay mới đầu máy toa xe

Tuổi thọ của tài bị chi phối lớn bởi việc bảo trì có phù hợp hay không. Ngoài ra, trong quá trình sử dụng tài, việc lựa chọn tiến hành cải tạo với quy mô lớn để kéo dài tuổi thọ hay là tiến hành thay mới là vấn đề then chốt. Khi nghiên cứu thông số kỹ thuật để đổi mới tài, cần phải tận dụng tối đa các thông tin hư hỏng và các ý kiến đã thu thập được khi bảo trì. Đã hiểu rõ việc cần thiết phải cân nhắc vấn đề này và học phương pháp lập kế hoạch cụ thể khi thay mới đầu máy toa xe. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Từ tháng 2 đến tháng 3 năm 2014: Lập sổ tay hướng dẫn liên quan đến kế hoạch thay mới đầu máy toa xe

Từ tháng 10 năm 2015 đến tháng 11 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào dự thảo sổ tay hướng dẫn

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-6-1

Về phương pháp xây dựng kế hoạch thay mới đầu máy toa xe, đã điều chỉnh và mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe về các hạng mục cần chú ý, hiệu quả và tính cần thiết khi tiến hành cải tạo hoặc thay mới đầu máy toa xe với quy mô lớn, .

6-6-4 Học các cách thức ứng phó hồng hóc đầu máy toa xe

(1) Mục đích

Xây dựng kế hoạch các đối sách phòng chống hư hỏng tàu, điều quan trọng là phải phòng chống trước đối với các hư hỏng tàu, đối với các hư hỏng đã xảy ra, cần xây dựng kế hoạch phòng chống không cho phát sinh những hư hỏng tương tự trong tương lai.

(2) Quá trình và kết quả

- Đối sách phòng chống hư hỏng đầu máy toa xe

Tham khảo ví dụ điển hình tại Công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản là nơi có kinh nghiệm về vận hành đường sắt đô thị, lập phương pháp đối ứng khi hư hỏng tàu hoặc xảy ra tai nạn, đồng thời xây dựng chính sách xử lý thông tin hư hỏng tàu và thông tin tai nạn đã phát sinh trong nội bộ tổ chức. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 10 năm 2013: Đã có được ví dụ cụ thể về nội dung thực hiện điều tra các ví dụ điển hình về đối ứng hư hỏng tại VNR, do đó đã hiểu về phương pháp đối ứng khi xảy ra hư hỏng tàu, tai nạn của công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản

Từ tháng 11 năm 2013 đến tháng 5 năm 2014: Lập sổ tay hướng dẫn cần thiết cho Công ty O&M theo phương pháp đối ứng của công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản

Từ tháng 1 đến tháng 3 năm 2014: Đã lập sổ tay hướng dẫn liên quan đến phương pháp sử dụng thông tin tai nạn, cập nhật sổ tay hướng dẫn

Từ tháng 10 năm 2015 đến tháng 11 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào dự thảo sổ tay hướng dẫn

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-6-1

Về phương pháp ứng phó tai nạn, hồng hóc, đã mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe các hạng mục cần chuẩn bị trước như hệ thống liên lạc, lưu đồ công việc, máy móc thiết bị cần thiết khi phát sinh hư hỏng hoặc tai nạn. Tuy nhiên, cũng đã cân nhắc dựa theo quy định liên quan đến an toàn chung của công ty HMC.

Về phương pháp sử dụng thông tin hồng hóc, đã mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe các phương pháp có thể có ích cho nghiên cứu đối sách phòng chống tái phát sinh tai nạn hoặc đối sách trung dài hạn nhờ vào thu thập thông tin hư hỏng, báo cáo đến HQ và tiến hành chia sẻ thông tin hư hỏng trong phòng ban.

Về phương pháp cập nhật nội dung quy định và sổ tay hướng dẫn, quy định và sổ tay hướng dẫn không phải quy định một lần là được, do đó đã xây dựng việc cần thiết phải sửa đổi theo tình hình thực tế để đáp ứng các thay đổi về tổ chức hoặc loại hình thực hiện, đáp ứng các thay đổi về thiết bị kiểm tra, trang thiết bị của tàu để phòng chống tái phát sinh các hư hỏng. Thêm vào đó, đã mô tả tại (dự thảo) sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe về nội dung khi thay đổi cần giải thích tính phù hợp với quy định hiện hành, tính phù hợp của nội dung thay đổi và thông báo đến những người liên quan về kết quả thay đổi.

6-6-5 Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì ĐMTX tuyến 2A

(1) Mục đích

Sử dụng kế hoạch bảo trì và thông số kỹ thuật liên quan đến bảo trì đầu máy toa xe tuyến 2A khi đưa vào khai thác làm ví dụ, học kiến thức bằng cách nghiên cứu chi tiết tại các hoạt động. Đồng thời kết hợp đánh giá xem bản thân kế hoạch bảo trì đầu máy toa xe tuyến 2A có phù hợp hay không.

(2) Quá trình và kết quả

- Thu thập các quy định liên quan

Tuyến 2A được xây dựng theo hợp đồng nhà thầu giữa VNRA và EPC, hiện đang có kế hoạch bàn giao cho HPC. Do đó, việc tiếp nhận thông tin liên quan đến bảo trì tàu tuyến 2A sẽ thông qua VNRA, tuy nhiên, các tài liệu đã nhận được thông qua VNRA chỉ là các tài liệu thể hiện khái quát bảo trì gồm thông số kỹ thuật khái quát của đầu máy toa xe, khái quát kế hoạch bảo trì, tài liệu dùng cho đào tạo nhân viên bảo trì, việc thu thập tài liệu đầy đủ làm điều kiện tiền đề để lập sổ tay hướng dẫn và quy định bảo trì cho Công ty O&M không thể hoàn thành.

Do chưa nhận đầy đủ được sổ tay hướng dẫn, bản vẽ, kế hoạch bảo trì dự định sẽ sử dụng trong các hoạt động nên vừa đánh giá nội dung của tài liệu đã nhận có phù hợp không, để lập các tài liệu cơ bản cần thiết ở mức tối thiểu căn cứ theo ví dụ điển hình của Công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản, sẽ điều chỉnh nội dung phù hợp với pháp luật Việt Nam, và lập các quy định, sổ tay hướng dẫn. Tương lai, đến thời điểm nhận được các tài liệu liên quan của tuyến 2A, cần cập nhật các nội dung đó. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 5 năm 2013: Xác nhận thông số kỹ thuật của đầu máy toa xe dựa theo thông số kỹ thuật khái quát (Thiết kế kỹ thuật) của tuyến 2A đã nhận được.

→ Hoàn chỉnh quy định, sổ tay hướng dẫn bảo trì đầu máy toa xe theo thiết kế kỹ thuật và ví dụ điển hình của công ty khai thác đường sắt đô thị Nhật Bản.

Từ tháng 4 đến tháng 5 năm 2014: Điều chỉnh các hạng mục tiến hành thử nghiệm, danh mục bản vẽ tiếp nhận cần thiết khi bàn giao tuyến 2A.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-6-1.

Chương 6 – 7 Bảo trì thiết bị (công trình xây dựng, đường ray, kiến trúc)

6-7-1 Xây dựng dự thảo các quy định tổ chức liên quan đến nghiệp vụ bảo trì thiết bị

(1) Mục đích

Nhiệm vụ 6-7-1 là hoạt động hỗ trợ xây dựng các quy định cần thiết để có thể xây dựng hệ thống bảo trì đầy đủ và có khả năng thực hiện ngay sau khi Công ty O&M bắt đầu vận hành khai thác tuyến mới. Cụ thể là nghiên cứu nội dung liên quan đến phân chia chi tiết lĩnh vực phụ trách, xây dựng bản thảo các quy định bảo trì mà toàn thể nhân viên liên quan đến bảo trì phải tuân thủ. Ngoài ra, còn hỗ trợ để có thể đưa ra các hạng mục thực hiện cần thiết và đầy đủ khi công ty O&M được bàn giao tuyến 2A - là tuyến đi vào vận hành thương mại đầu tiên - từ VNRA.

(2) Quá trình và kết quả

- Quy định về tổ chức

Nhiệm vụ này là nhiệm vụ đã thực hiện đầu tiên trong nhiệm 6-7. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Tháng 5 năm 2013: Giới thiệu ví dụ điển hình của công ty khai thác đường sắt trong nước Nhật Bản (phân chia nhiệm vụ giữa các phòng của trụ sở chính và các đơn vị vận hành của Phòng bảo trì cơ sở hạ tầng* của Tokyo Metro - đóng vai trò là bên tư vấn)

Sau khi C/P nắm rõ các nội dung công việc mà TA đã giới thiệu, phân loại các ví dụ trong nước Nhật Bản theo nghiệp vụ mà HQ, OU đảm nhiệm trong Công ty O&M được ghi trong Bản báo cáo nhiệm vụ trọng điểm.

Sau khi C/P xây dựng bản thảo, đã tiến hành chỉnh sửa, tiêu chuẩn hóa cho từng lĩnh vực thông qua thảo luận nội bộ trong C/P, sau cùng đã thống nhất với chuyên gia phụ trách của đoàn TA vào cuối tháng 5 năm 2013 (Tài liệu cơ bản của nhiệm vụ 6-2-1).

*Phòng bảo trì cơ sở hạ tầng của công ty Tokyo Metro có nhiệm vụ bảo trì các loại thiết bị của công trình xây dựng, đường ray, kiến trúc, nội dung phân chia nhiệm vụ đã giới thiệu bao gồm đầy đủ các nội dung để thực hiện các nghiệp vụ bảo trì tổng thể từ kiểm tra đến lập kế hoạch, sửa chữa.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1.

Khái quát như sau:

- Phân chia nghiệp vụ và phân công công việc giữa HQ và OU đã rõ ràng.
- coi nghiệp vụ chính của HQ là “phê duyệt các công việc do OU thực hiện”. Dựa vào điều này, HQ có thể đáp ứng khi bắt đầu quản lý nhiều tuyến khác nhau trong tương lai.
- Đã định nghĩa nghiệp vụ của HQ về nghiên cứu kỹ thuật cần xử lý chung cho toàn tuyến. Theo đây, nghiệp vụ xây dựng quy định bảo trì chi phối lớn đến vận hành an toàn và nghiệp vụ sửa đổi các quy định đó trở thành nghiệp vụ của HQ, HQ có thể đáp ứng khi bắt đầu quản lý nhiều tuyến khác nhau trong tương lai.
- Đã xây dựng mô hình tổ chức “phụ trách kiểm tra”, “phụ trách kế hoạch”, “phụ trách sửa chữa” trong đó đã ý thức được chu kỳ nghiệp vụ bảo trì trên thực tế cho cả HQ và OU.
- Dự thảo quy định bảo trì

Tiếp theo của phân chia nhiệm vụ, đã thực hiện công việc liên quan đến xây dựng dự thảo quy định bảo trì. Sau đó sẽ ghi chi tiết tại nhiệm vụ 6-7-5, về nghiệp vụ này sau khi nhận thông số kỹ thuật, bản vẽ chế tạo liên quan đến thiết bị tuyến 2A từ VNRA, và nhận bản thảo quy định bảo trì mà phía nhà thầu xây dựng đề xuất, sẽ xác nhận với C/P, hỗ trợ sự hiểu biết của họ và tiến hành bổ sung những phần còn thiếu. Tuy nhiên theo tình hình thực tế, sẽ không nhận được các tài liệu này cho đến khi VNRA xây dựng xong, nên đã thay đổi sang hướng là TA team sẽ ước tính các thiết bị cần cho kinh doanh đường sắt đô thị theo thực tế bảo trì đường sắt đô thị của Tokyo Metro, hỗ trợ thao tác lập các tài liệu đặc biệt là các loại quy định bảo trì mà C/P thực hiện vào tháng 8 năm 2013. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 8 năm 2013: TA Team quy định các thiết bị ước tính, giới thiệu phương pháp kiểm tra bởi người phụ trách đường sắt trong nước Nhật Bản (thêm tiêu chuẩn thiết kế công trình kết cấu đường sắt, tiêu chuẩn quản lý duy trì, giới thiệu một phần các quy định kiểm tra của Tokyo Metro, (giới thiệu quy định hạng mục kiểm tra như thế nào, lý do quy định hạng mục kiểm tra, chu kỳ kiểm tra và phương pháp xử lý giá trị đánh giá)

Trong tháng 9 năm 2013: Tham gia đào tạo tại Nhật Bản (JICA thực hiện)

- C/P tự thực hiện kiểm tra một phần trên thực tế
- Tham quan nghiệp vụ sửa chữa và cải tạo

→ Các nội dung tham quan này rất có hiệu quả, đã hiểu sâu sắc hơn đối với các thiết bị đường sắt đô thị mà từ trước đến nay C/P chỉ tham khảo qua các tài liệu

Sau khi về nước, sẽ thu thập các ví dụ về quy định liên quan được cho là thao tác gần giống với các thao tác cùng ngành và khác ngành trong nước Việt Nam, và phân tích theo kiến thức từ trước đến nay

Trong tháng 10 năm 2013: C/P xây dựng bản thảo quy định bảo trì cho Công ty O&M

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm dưới đây.

Phụ lục 8-6-7-1-A (CTC)

Phụ lục 8-6-7-1-B (CTC)

Khái quát như sau:

- Đã làm rõ nội dung cần tuân thủ cho từng chu kỳ nghiệp vụ bảo trì gồm “kiểm tra”, “kế hoạch”, “sửa chữa” trên thực tế.
- Đặc biệt về kiểm tra, nhờ làm rõ các khoảng thời gian kiểm tra, nên có thể thực thi được khi thực hiện việc kiểm tra.

Như đã mô tả ở phần trên, kết quả lần này vẫn chỉ là bản thảo đã lập bằng cách thiết lập một tập hợp các thiết bị giả định bởi TA Team. Nói cách khác, để sử dụng kết quả này trong thực tế, sau khi nhận bản vẽ sản xuất, quy cách liên quan đến thiết bị của tuyến 2A từ VNRA, và nhận bản thảo các quy định bảo trì được phía xây dựng giả định, C/P sẽ xác định các tài liệu này, bổ sung phần còn thiếu và hoàn thiện. Tuy nhiên, đã chờ cung cấp các tài liệu liên quan đến dự án này từ PMUR, nhưng không được cung cấp trong thời gian hợp đồng nên đã từ bỏ việc hoàn thiện. Khi C/P hoàn thiện, cần Công ty khai thác đường sắt hỗ trợ.

• Bàn giao tuyến 2A

Hiện tại Công ty O&M đang thực hiện các nghiệp vụ quy định đầy đủ các hạng mục cần kiểm tra để hoàn thiện bàn giao tuyến 2A từ MOT. Quá trình và kết quả cụ thể như sau.

Trong tháng 11 năm 2013: Giới thiệu các hạng mục kiểm tra khi khánh thành của các công ty khai thác đường sắt trong nước Nhật Bản (nội dung kiểm tra được thực hiện bởi MLIT và các cơ quan liên quan khác trước khi bắt đầu kinh doanh các tuyến mới của Tokyo Metro)

Từ tháng 4 đến tháng 5 năm 2014: Điều chỉnh danh mục bản vẽ tiếp nhận, các hạng mục cần thử nghiệm khi bàn giao tuyến 2A

(3) Khác

Do C/P không có kinh nghiệm liên quan đến kế hoạch kinh doanh hoặc các nghiệp vụ tương tự, nên đã giải thích về kiến thức cơ bản. Ngoài ra e rằng sẽ mất nhiều thời gian hơn dự định nên đã cân nhắc thực tiễn sau này, trước mắt sau khi công bố các mẫu và các gợi ý mà TA Team đã chuẩn bị, sẽ cho C/P thao tác từ đầu, để sau này có thể tự thực hiện các thao tác xây dựng và sửa chữa.

6-7-2 Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng thiết bị

(1) Mục đích

Hoạt động 6-7-2 là hoạt động hỗ trợ lập phương án bố trí nhân sự và tính toán dự toán ở giai đoạn ban đầu để Công ty O&M có thể bảo trì đầy đủ từ ngay sau khi khánh thành các tuyến. Là hoạt động chỉ đạo phương pháp tính toán các điểm đổi mới then chốt và thực tế để Công ty O&M có thể tự đổi mới trong tương lai.

(2) Quá trình và kết quả

- Phương án bố trí nhân sự

Nghiệp vụ này đã thực hiện song song với nghiệp vụ xây dựng bản thảo quy định bảo trì từ tháng 10 năm 2013, sau khi phân chia nhiệm vụ bao gồm cả hoạt động 6-7-1. TA bắt đầu thực hiện theo trình tự nghiên cứu bố trí nhân sự sau khi xây dựng bản thảo số tay hướng dẫn bảo trì và bản thảo quy định bảo trì. Tuy nhiên, tuyến 2A là tuyến khánh thành đầu tiên đã áp dụng trong hợp đồng với đơn vị xây dựng chính là MOT và MOT đã công bố kế hoạch tuyển dụng bao gồm điều kiện tuyển dụng vào mùa hè năm 2013 cho C/P, nên sau khi tổng hợp ý kiến đến giữa tháng 10 năm 2013 sẽ nghiên cứu trước về nghiệp vụ này.

Ngoài ra trong nghiệp vụ này, nội dung phân chia nhiệm vụ đã được xác định, về phần liên quan đến nghiệp vụ kiểm tra và nghiệp vụ sửa chữa trong nội dung xây dựng quy định bảo trì, C/P đã hiểu rõ và

bắt đầu thực hiện. Sau khi tiến hành nghiên cứu về tất cả các nội dung thao tác mà nhân viên đảm nhiệm trong nghiệp vụ bảo trì của Công ty O&M, C/P đã trải qua khóa đào tạo tại Nhật Bản, sau khi hiểu rõ rằng 2 nghiệp vụ này chiếm tỷ trọng rất cao khi bố trí nhân sự thì đã bắt đầu tiến hành. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 9 năm 2013: Yêu cầu xác nhận nội dung công bố trong kế hoạch tuyển dụng và đào tạo tuyến 2A từ VNRA

Trong tháng 10 năm 2013: Thỏa thuận với C/P về phương án thể chế làm việc liên quan đến nhân viên OU

- C/P đã trải qua khóa đào tạo tại Nhật Bản, và đã hiểu rõ là cần phải tận dụng khoảng thời gian dừng vận hành để tiến hành đầy đủ các nội dung bảo trì thiết bị đường sắt đô thị
- Làm rõ quy định pháp luật nước Việt Nam, nghiên cứu và thống nhất thể chế làm việc 3 ca 4 nhóm.
- Thỏa thuận theo phương án bố trí nhân sự mà C/P đã dự tính vai trò đảm nhiệm trong nhóm về số nhân sự trong mỗi nhóm gồm “phụ trách kiểm tra”, “phụ trách sửa chữa”
- Chỉ đạo đồng thời về các điểm then chốt để C/P đổi mới trong tương lai

Thỏa thuận về các nội dung phụ trách khác bao gồm HQ

→ HQ và OU thống nhất về phương án bố trí nhân sự vào cuối tháng 10 năm 2013

(Tài liệu cơ bản của hoạt động 6-2-5)

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-2-5

Khái quát như sau:

• HQ đã quyết định bố trí 2 người quản lý, “phụ trách kiểm tra”, “phụ trách kế hoạch”, “phụ trách sửa chữa” mỗi vị trí 1 người. Và bố trí 1 người “phụ trách kỹ thuật” theo nội dung phân chia nhiệm vụ (sau khi thống nhất với C/P, Công ty O&M đã bố trí thêm 1 người phụ trách hành chính theo điều chỉnh tổng thể).

• OU đã quyết định bố trí “phụ trách kiểm tra”, “phụ trách kế hoạch”, để làm việc theo chế độ 3 ca 4 nhóm. Ngoài ra về “phụ trách kế hoạch” cũng đã bố trí mỗi lĩnh vực chuyên môn 1 người gồm kết cấu công trình dân dụng, đường ray, vật kiến trúc. VNRA đã góp ý đối với nội dung này của đề xuất.

• “Phụ trách kế hoạch” của HQ, OU đều kiêm nhiệm quản lý dự toán.

• Tính toán dự toán

Nghiệp vụ này đã bắt đầu từ xây dựng bản thảo quy định bảo trì bao gồm trong hoạt động 6-7-1 và bản thảo sổ tay hướng dẫn bảo trì bao gồm trong hoạt động 6-7-3. Quá trình và kết quả cụ thể của nghiệp vụ này như sau:

Trong tháng 12 năm 2013: Giới thiệu phương pháp lập dự toán tại các công ty khai thác đường sắt trong nước Nhật Bản (nội dung cấu trúc dự toán được ước tính khi Tokyo Metro xây dựng dự toán)

Đã công bố các hạng mục điều tra giá theo sổ tay hướng dẫn bảo trì.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-3

Sau đó đã chờ cung cấp tài liệu liên quan đến dự án này từ PMUR nhưng không được cung cấp trong thời gian hợp đồng nên đã từ bỏ việc tính toán dự toán. C/P mặc dù đã hiểu khái quát về phương pháp kết hợp dự toán nhưng thực tế khi được PMUR cung cấp tài liệu cần Công ty khai thác đường sắt hỗ trợ.

6-7-3 Học về phương pháp lập dự thảo kế hoạch thay mới thiết bị

(1) Mục đích

Hoạt động 6-7-3 là hoạt động chỉ đạo phương pháp kế hoạch để có thể đổi mới thiết bị với phương pháp phù hợp sau khi bắt đầu kinh doanh. Ngoài ra hỗ trợ lập sổ tay hướng dẫn thao tác cụ thể về bảo trì hàng ngày các thiết bị thay mới, hỗ trợ việc xây dựng kế hoạch đào tạo nhân sự cần để thực hiện sau khi bắt đầu kinh doanh.

(2) Quá trình và kết quả

- Thay mới thiết bị

Nhiệm vụ này đã tận dụng tối đa nội dung tham gia đào tạo tại Nhật Bản do JICA thực hiện. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 8 năm 2013: Giới thiệu ví dụ điển hình thay mới thiết bị tại các công ty khai thác đường sắt trong nước Nhật Bản (giới thiệu về thay mới thiết bị với quy mô lớn gồm đổi mới đường chuyển làn hoặc đổi mới nền đường sắt bằng bê tông thông qua hình ảnh)

Trong tháng 9 năm 2013: Tham quan công trình thay mới thiết bị của Tokyo Metro khi tham gia đào tạo tại Nhật Bản

- Giới thiệu về thay mới thiết bị với quy mô nhỏ như đổi mới từng tà vẹt bê tông bị hư hỏng

→ Hiểu rõ về thời kì phải thay mới đối với các loại thiết bị

→ Hiểu rõ phải quyết định thời điểm thay mới thiết bị dựa vào kết quả kiểm tra hàng ngày và ghi chép kết quả sửa chữa

Sau này sẽ hỗ trợ xây dựng kế hoạch thay mới thiết bị, tính toán dự toán bao gồm cả kế hoạch 6-7-2.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-3.

- Dự thảo sổ tay hướng dẫn bảo trì

Nhiệm vụ này đã bắt đầu xây dựng bản thảo quy định bảo trì bao gồm hoạt động 6-7-1. Ngoài ra nhiệm vụ này đã áp dụng nhiều các nội dung đã tham gia đào tạo tại Nhật Bản do JICA thực hiện. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 9 năm 2013: Trải nghiệm thực tế thao tác bảo trì tại công ty khai thác đường sắt trong nước Nhật Bản (trải nghiệm thực tế thao tác kiểm tra định kỳ vật kết cấu và thao tác bảo trì đường ray)

Trong tháng 2 năm 2014: Nhìn lại kinh nghiệm thực tế khi tham gia đào tạo tại Nhật Bản, xây dựng bản thảo sổ tay hướng dẫn theo bản thảo quy định bảo trì

Hoạt động này đã hoàn thành, kết quả và khái quát như sau:

Phụ lục 8-6-7-3-A (CTC)

Phụ lục 8-6-7-3-B (CTC)

Như đã mô tả ở hoạt động 6-7-1, kết quả lần này vẫn chỉ là dự thảo đã lập bằng cách thiết lập một tập hợp các thiết bị giả định bởi nhóm TA. Nói cách khác, để sử dụng kết quả này trong thực tế, sau khi nhận bản vẽ sản xuất, quy cách liên quan đến thiết bị của tuyến 2A từ VNRA, và nhận bản thảo các quy định

bảo trì được phía xây dựng giả định, C/P sẽ xác nhận các tài liệu này, bổ sung phần còn thiếu và hoàn thiện. Tuy nhiên, đã chờ cung cấp các tài liệu liên quan đến dự án này từ PMUR, nhưng không được cung cấp trong thời gian hợp đồng nên đã từ bỏ việc hoàn thiện. Khi C/P tiến hành công tác hoàn thiện, sẽ cần Công ty khai thác đường sắt hỗ trợ.

6-7-4 Học các cách thức ứng phó hỏng hóc thiết bị

(1) Mục đích

Hoạt động 6-7-4 là hoạt động hỗ trợ xây dựng hệ thống cần thiết để thực hiện kinh doanh an toàn khi thiết bị hư hỏng.

(2) Quá trình và kết quả

Nghiệp vụ này với phương châm là sau khi nhận thông số kỹ thuật và bản vẽ sản xuất liên quan đến thiết bị tuyến 2A từ VNRA (như đã nói ở phần trước, hiện tại PMRU đang chịu trách nhiệm phần đó), nhận bản thảo sơ tay hướng dẫn bảo trì được phía xây dựng giả định, sẽ xác nhận các nội dung này cùng với C/P, hỗ trợ phần mà họ chưa hiểu hoặc bổ sung thêm phần chưa đầy đủ. Tuy nhiên, tương tự như hoạt động 6-7-1, sẽ không nhận được các tài liệu này cho đến khi VNRA xây dựng xong, do đó đã thay đổi sang phương châm là ưu tiên đào tạo cơ bản vào tháng 4 năm 2014. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 4 năm 2014: Giải thích phương pháp tận dụng các thông tin hư hỏng, thông tin về tai nạn từ các sự kiện đường ray trong nước Nhật Bản từ nhóm TA (đối với các thông tin hư hỏng, không chỉ xử lý tại hiện trường là xong mà còn phải triển khai đến các thiết bị tương tự hoặc phản ánh vào chính sách thiết kế khi thay mới thiết bị)

Sau đó đã chờ cung cấp tài liệu liên quan đến dự án này từ PMUR nhưng không được cung cấp trong thời gian hợp đồng nên đã từ bỏ việc xây dựng đối sách cụ thể phòng chống hư hỏng thiết bị. Mặc dù C/P đã hiểu khái niệm cơ bản về sử dụng thông tin hư hỏng và thông tin sự cố liên quan đến các thiết bị phụ trách bảo trì nhưng thực tế khi nhận được tài liệu do PMUR cung cấp thì vẫn cần sự hỗ trợ thêm của các Công ty kinh doanh đường sắt.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-3.

6-7-5 Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A

(1) Mục đích

Hoạt động 6-7-5 là hoạt động thu thập các quy định bảo trì được xây dựng đối với các thiết bị được đưa vào tuyến 2A là tuyến khánh thành trước tiên. Trong khi MOT là đơn vị đang tiến hành dự án xây dựng tuyến 2A, để Công ty O&M xây dựng đầy đủ hệ thống bảo trì từ ngay sau khi khánh thành các tuyến mới, điều quan trọng là cần phải nâng cao chất lượng dựa vào kiến thức đầy đủ về quy định bảo trì mà phía xây dựng chuẩn bị, nếu có điểm không đầy đủ thì phải phản hồi. Trong hoạt động này, sẽ hỗ trợ để có thể thực hiện đầy đủ nghiệp vụ.

(2) Quá trình và kết quả

Tại thời điểm triển khai dự án TA, nhóm TA nhận các thông số kỹ thuật, bản vẽ liên quan đến thiết bị tuyến 2A từ VNRA và nhận bản thảo quy định bảo trì được phía xây dựng giả định, sẽ xác nhận các nội dung này cùng với C/P, hỗ trợ phần mà họ chưa hiểu hoặc bổ sung thêm phần chưa đầy đủ.

Tuy nhiên, do tình hình xây dựng, đã được cung cấp sớm hơn, các thông số kỹ thuật của thiết bị và tài liệu đã được cung cấp là bản báo cáo của thời điểm thông số khái quát. Trong Bản báo cáo thiết kế kỹ thuật, chỉ có thể nắm bắt được định dạng cấu trúc chủ yếu là cấu trúc của cầu cạn và chiều dài các tuyến, chưa đầy đủ thông tin cần thiết để thực hiện công tác TA này.

Để thực hiện công tác TA này, ngoài bản vẽ thiết kế sử dụng khi sản xuất các thiết bị được lắp đặt, thông tin quan trọng về những điểm cần lưu ý khi bảo trì như năng lực yêu cầu khi sản xuất, tuổi thọ thiết bị là những thông tin không thể thiếu. Một trong những mục đích của dự án TA này là hỗ trợ C/P có thể hiểu đầy đủ vì đây là kinh doanh đường sắt đô thị đầu tiên trong nước Việt Nam, những thông tin này được cung cấp từ VNRA. TA đã giải thích nhiều lần tình hình này cho MOT, và yêu cầu cung cấp các thông tin này.

Tuy nhiên, VNRA đã trả lời rằng hợp đồng với bên thi công sau khi thực hiện toàn bộ từ khi thiết kế lắp đặt thiết bị cho đến khi vận hành thử sẽ bàn giao cho chủ thể xây dựng, nói cách khác vì đang là hợp đồng EPC nên không có tài liệu có thể cung cấp. Ngoài ra, VNRA cũng đã trả lời rằng các tài liệu này sẽ không nhận được cho đến thời điểm hoàn thành công trình.

Đối với vấn đề này, TA Team nghĩ rằng cho dù là hợp đồng EPC đi chăng nữa thì khi tiến hành xây dựng thực tế, VNRA đã phê duyệt thông số kỹ thuật thiết bị, nên đã tiến hành thương lượng nhiều lần nhưng trả lời từ VNRA vẫn không thay đổi.

Do đó, TA Team đã giả định thiết bị cần cho kinh doanh đường sắt đô thị theo thực tế bảo trì đường sắt đô thị của Tokyo Metro và hỗ trợ C/P lập các tài liệu đầu tiên gồm các quy định bảo trì. Các thiết bị được ước tính đã dựa vào các thông tin có được từ VNRA cho đến thời điểm hiện tại, đã cố gắng hết sức để không có sự khác biệt đối với các thông tin chưa đầy đủ.

Đến hiện nay, VNRA đã bổ nhiệm 4 người vào C/P, thông qua các thành viên này để chia sẻ các thông tin cần thiết để thực hiện nghiệp vụ như khái quát xây dựng hoặc thông số kỹ thuật của thiết bị. Quá trình và kết quả cụ thể của nghiệp vụ này như sau:

Trong tháng 5 năm 2013: Tiến hành hội nghị đầu tiên giữa VNRA và C/P, yêu cầu cung cấp các thông tin liên quan để tình hình tiến độ xây dựng và thông tin thông số kỹ thuật của thiết bị

Trong tháng 8 năm 2013: Thay đổi một phần phương châm thực hiện nghiệp vụ

Nhờ quy định chính sách nghiệp vụ mới nên đã xác nhận với C/P về các nội dung dưới đây

- Giả định trường hợp được cung cấp các thông tin liên quan đến quy cách thiết bị trước thời điểm bàn giao, sẽ điều chỉnh thiết bị ước tính tại thời điểm đó

- Khi tiến hành các nghiệp vụ này, tại thời điểm bàn giao tuyến 2A, Công ty O&M sẽ nắm giữ các loại quy định bảo trì đã lập cùng với TA Team và các loại quy định bảo trì đã lập cùng với phía xây dựng, tuy nhiên sau khi bắt đầu kinh doanh, C/P sẽ quyết định áp dụng quy định bảo trì nào.

Từ việc đã thay đổi phương châm thực hiện nghiệp vụ, chúng tôi hy vọng năng lực xây dựng các loại quy định bảo trì của C/P được nâng cao, đoàn TA cũng sẽ thống nhất với sự lựa chọn của C/P.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-1 và nhiệm vụ 6-7-3.

Chương 6-7 Bảo trì thiết bị (điện)

6-7-1 Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về bảo trì thiết bị

(1) Mục đích

Nhằm mục đích quy định tổ chức và các quy tắc liên quan cần thiết để bảo trì thiết bị điện. Mặt khác, phối hợp với tuyến 2A liên quan, chuẩn bị lưu đồ công việc và biểu mẫu cần thiết liên quan đến các thiết bị điện để làm rõ điều kiện chuyển giao tuyến 2A nêu tại Chương 4.

(2) Quá trình và kết quả

- Hệ thống sơ đồ tổ chức bảo trì thiết bị của HQ (trụ sở chính) và hệ thống sơ đồ tổ chức bảo trì thiết bị của OU (đơn vị vận hành tuyến)

Để xây dựng hệ thống sơ đồ tổ chức bảo trì thiết bị điện, đầu tiên đã xác định nội dung phân chia nhiệm vụ của HQ và OU. Sau khi vai trò của HQ và OU được làm rõ, đã nghiên cứu loại hình tổ chức. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Tháng 5 năm 2013: Bắt đầu nghiên cứu tổ chức và vị trí, chức vụ theo phân chia nhiệm vụ của HQ và OU được ghi trong bản báo cáo nhiệm vụ chủ yếu.

- Bố trí 45 phụ trách cho HQ (kế hoạch, thiết bị điện, thiết bị nhà ga, thiết bị thông tin tín hiệu và thiết bị AFC)

- Bố trí 3 trung tâm kiểm tra sửa chữa cho OU (thiết bị điện, thiết bị nhà ga, thiết bị thông tin tín hiệu)

Tháng 9 năm 2015: HMC đã quyết định thay đổi từ các phòng khối kỹ thuật thành phòng bảo trì kỹ thuật, trong đó bố trí 5 bộ phận phụ trách về tổ chức, thiết bị điện (bộ phận thiết bị thông tin, bộ phận thiết bị tín hiệu, bộ phận thiết bị cấp điện, bộ phận thiết bị nhà ga và bộ phận thiết bị AFC).

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1.

- Dự thảo quy định bảo trì

Bản thảo quy định bảo trì được xây dựng tập trung vào những nội dung cơ bản, có tham khảo ví dụ của Nhật Bản. Ban đầu dự định sẽ xem xét thông số kỹ thuật của thiết bị điện tuyến 2A trong quy định bảo trì mà nhà thầu đề xuất, để tiến hành chỉnh sửa. Tuy nhiên, trong thời gian hoạt động, VNRA đã không cung cấp đầy đủ thông tin. Do đó, đã giải thích cho C/P về thực tế của Tokyo Metro, sau khi C/P hiểu đã lập bản thảo quy định bảo trì. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Tháng 7 năm 2013: Bắt đầu giải thích về diễn hình của Tokyo Metro

- Vừa lập quy định bảo trì dùng để giải thích và lần lượt giải thích

- C/P chưa từng đi ra nước ngoài, vì vậy đã cung cấp tài liệu về thiết bị điện liên quan đến đường sắt đô thị và giải thích kết hợp với chuyến đào tạo C/P được tiến hành vào tháng 9.

Tháng 9 năm 2013: Đào tạo tại Nhật Bản

- Tham quan nhiều thiết bị điện khác nhau và một phần công việc bảo trì, trải nghiệm thực tế tình huống phát hiện thiết bị bơm bị hư hỏng và biện pháp ứng phó hỏng hóc thực tế

Tháng 10 năm 2013: Bắt đầu nghiên cứu, thỏa thuận về bản thảo quy định bảo trì do C/P lập

Tháng 10 năm 2015: Thời điểm này công ty HMC đã được thành lập, áp dụng các quy định pháp luật trong nước Việt Nam và các từ ngữ chuyên môn. Chỉnh sửa thành Dự thảo quy định khung bảo trì thiết bị.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-7-1 (E)

- Phối hợp với tuyến 2A, chuẩn bị lưu đồ công việc và biểu mẫu

Để Công ty O&M vận hành an toàn, ổn định, cần phải kiểm tra chức năng, hoạt động bình thường của thiết bị tuyến 2A, tiếp nhận các tài liệu hồ sơ và trang thiết bị cần cho vận hành, bảo trì và nghiên cứu các nội dung đó. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Tháng 5 năm 2013: Yêu cầu người phụ trách bàn giao tuyến 2A lập các tài liệu hồ sơ cần thiết khi bàn giao, tìm hiểu các hạng mục và thời gian kiểm tra

→ Lập và nộp các tài liệu liên quan đến thiết bị điện

Tháng 11 năm 2013: Về các hạng mục thực hiện kiểm tra tiến hành khi vận hành thương mại tuyến mới, giải thích các nội dung kiểm tra do cơ quan liên quan thực hiện khi vận hành thương mại tuyến Fukutoshin của Tokyo Metro.

Tháng 5 năm 2014: Yêu cầu người phụ trách chuyên giao tuyến 2A nghiên cứu các tài liệu cần thiết của các thiết bị điện đối với danh mục tài liệu được VNRA cung cấp.

→ Lập và nộp các tài liệu liên quan đến thiết bị điện

(3) Khác

Đã xác nhận về các quy định pháp luật của nước Việt Nam, từ ngữ chuyên môn và tiến hành xây dựng, chỉnh sửa sản phẩm. Việc nhờ các chuyên gia trong nước có kiến thức kiểm tra, cho ý kiến về sản phẩm trong buổi họp báo cáo Tổng Giám đốc là cơ hội rất tốt.

Các C/P đã có thể hình dung được rõ hơn nhờ tận mắt chứng kiến và trải nghiệm thực tế đường sắt đô thị khi tham gia đào tạo tại Tokyo Metro vào tháng 9 năm 2013.

6-7-2 Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng thiết bị

(1) Mục đích

Để vận hành an toàn các thiết bị điện, cần phải bảo trì phù hợp, nên học phương pháp tính toán dự toán hoặc số nhân viên cần đảm bảo, chi phí cần thiết phải đảm bảo trong công ty.

(2) Quá trình và kết quả

- Nhân viên cần cho HQ và OU

Đã tiến hành kết hợp với hoạt động 6-7-1 (tổ chức, quy chế). Ban đầu do không có thông tin liên quan đến thiết bị và bảo trì tuyến 2A nên đã đề xuất phương án với số người tối thiểu gồm trưởng phòng, phó trưởng phòng và 4 người phụ trách tổng là 6 người. Đối với phương án này, C/P đã đề xuất theo cách suy nghĩ cơ bản của Việt Nam, cần 2 phó phòng, kết hợp 1 người phụ trách quản lý. Tổng tiếp nhận đề án này là 8 người.

Sau đó, đã có khảo sát ý kiến về kế hoạch tuyển dụng, đào tạo tuyến 2A từ VNRA. Ước tính số thiết bị cần thiết từ kế hoạch này và tính toán số người cần để trực tiếp quản lý kinh doanh và bảo trì.

HQ tăng thêm 3 người, tổng 11 người bao gồm cả 2 người phụ trách AFC (1 trưởng phòng, 2 phó trưởng phòng, 1 người phụ trách kế hoạch, 2 người thiết bị điện, 1 người thiết bị nhà ga, 2 người thiết bị thông tin tín hiệu, 2 người thiết bị AFC).

OU đã được cung cấp số người tổng thể cho tuyến 2A được tính toán dựa vào số người cần tương đương với số lượng thiết bị. Số người này sẽ làm việc theo ca áp dụng luật lao động Việt Nam và đã được đánh giá tính phù hợp. Kết quả đánh giá số nhân sự là chưa nhiều tuy nhiên sẽ điều chỉnh cho phù hợp với thực tế sau khi khánh thành. Quá trình và kết quả như sau:

Trong tháng 5 năm 2013: Tính toán số nhân viên cần thiết kết hợp với xây dựng phương án sơ đồ tổ chức trụ sở chính trong hoạt động 6-7-1

Trong tháng 9 năm 2013: Yêu cầu xác nhận nội dung công bố trong kế hoạch tuyển dụng và đào tạo cho tuyến 2A bởi VNRA

Trong tháng 10 năm 2013: Trả lời khảo sát về kế hoạch tuyển dụng và đào tạo cho tuyến 2A

- Về người phụ trách thiết bị nhà ga, do tuyến 2A là đường sắt trên cao, không có thiết bị thông gió, điều hòa so với tàu điện ngầm nên quyết định 1 người nhưng khi khánh thành tuyến 3, do có khu vực ngầm, thiết bị tăng lên nên cần phải tăng người, đã giải thích về nội dung này.
- Giải thích về phương pháp tính toán theo tài liệu bảo trì thiết bị thang máy là thiết bị mà C/P có thể hiểu được trong các tài liệu tính toán.

Trong tháng 10 năm 2014: Trả lời điều tra về số người cần của HQ trong 5 năm từ khi khánh thành, giải thích về cách suy nghĩ và số người cần để đáp ứng cho khánh thành tuyến 3 và tuyến 2

Trong tháng 8 năm 2015: Bố trí làm việc theo ca áp dụng luật lao động Việt Nam đối với nhân viên OU đã được VNRA cung cấp, và đánh giá tính phù hợp đối với số nhân sự OU.

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị.

- Trực tiếp bảo trì và thuê ngoài

Đã giải thích các khái niệm về quản lý trực tiếp và thuê ngoài từ quan điểm luật và những quy định đối với tính an toàn, tính chuyên môn, tính hiệu quả. Luật và những quy định có thể áp dụng cho phương pháp kiểm tra định kỳ thiết bị được quy định và tư cách kiểm tra định kỳ. Tính an toàn là cách bảo toàn ưu tiên nhất đến an toàn. Tính chuyên môn là cách bảo trì thiết bị cần kỹ thuật cao chuyên môn khó. Tính hiệu quả là chuyển sang thuê ngoài với chi phí trong phạm vi không có vấn đề về tính an toàn.

Đã xây dựng sản phẩm là phương châm đã điều chỉnh theo môi trường của nước Việt Nam. Sản phẩm ghi lại các ví dụ trường hợp cụ thể và ma trận để phân loại, đánh giá. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 4 năm 2015: Giải thích khái quát về tự quản lý bảo trì và thuê ngoài

Trong tháng 6 năm 2015: Giải thích các khái niệm về quản lý trực tiếp và thuê ngoài từ quan điểm luật pháp và các quy định, tính an toàn, tính chuyên môn, tính hiệu quả

- Đưa ra ví dụ cụ thể như thang máy v.v... để giải thích

Trong tháng 8 năm 2015: Nghiên cứu và thỏa thuận về dự thảo phương châm mà C/P đã lập

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

- Thông tin đơn giá tiêu chuẩn đối với các hạng mục bảo trì

Về chi phí, đã giải thích cấu trúc giá, cơ sở của kế toán. Đặc biệt có yêu cầu giải thích về luật kế toán, nên đã giải thích về quy định kế toán ngành đường sắt của Nhật Bản và ví dụ cụ thể về nội dung áp dụng. Đã thành lập ma trận cho phương pháp tính toán để có thể hiểu thông tin đơn giá và phân loại phù hợp với môi trường của nước Việt Nam.

Trong tháng 4 năm 2015: Giải thích khái quát về phương pháp tính toán chi phí

Trong tháng 7 năm 2015: Giải thích cấu trúc giá, cơ sở của kế toán. Thêm vào đó, giải thích ví dụ cụ thể về nội dung áp dụng theo quy định kế toán ngành đường sắt của Nhật Bản

Trong tháng 8 năm 2015: Nghiên cứu, thỏa thuận về dự thảo phương châm mà C/P đã lập

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

- Học phương pháp tính toán dự toán bảo trì thiết bị cho đối tượng là tuyến 2A

Đã giải thích ví dụ cụ thể về phòng điện trong công ty khai thác đường sắt Nhật Bản. C/P căn cứ vào sự lý giải và suy nghĩ của mình đã xây dựng sản phẩm về phương châm lập dự toán và kế hoạch kinh doanh áp dụng cho HMC. Về dự toán, đã giải thích về đặc điểm doanh thu, lợi nhuận của công ty khai thác đường sắt, giải thích trọng điểm kế hoạch dài hạn và bình quân hóa.

Do chưa nhận được thông tin chi tiết về tuyến 2A, nên không thể nghiên cứu và bàn luận về phương pháp tính toán dự toán bảo trì thiết bị với đối tượng là tuyến 2A. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 4 năm 2015: Giải thích khái quát kế hoạch khai thác, ví dụ của Nhật Bản

- Giải thích triết lý kinh doanh, chiến lược toàn công ty, kế hoạch khai thác bao gồm cả kế hoạch kinh doanh trung hạn

Trong tháng 5 năm 2015: Liên kết với kế hoạch khai thác, giải thích về phương pháp tính dự toán và bình quân hóa

Trong tháng 8 năm 2015: Nghiên cứu thỏa thuận về dự thảo phương châm mà C/P đã lập.

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-3.

6-7-3 Học về phương pháp lập dự thảo kế hoạch thay mới thiết bị

(1) Mục đích

Lập sổ tay hướng dẫn, kế hoạch đổi mới thiết bị phù hợp với tuổi thọ thiết bị, kế hoạch đào tạo nhân viên bảo trì v.v.. để tiến hành bảo trì thiết bị. Bao gồm cả xây dựng kế hoạch đổi mới thiết bị và xây dựng kế hoạch đào tạo.

(2) Quá trình và kết quả

Khi giải thích về kế hoạch công việc dài hạn theo quy định bảo trì, đã có câu hỏi về ngày kiểm tra của các thiết bị đã đổi mới, Tokyo Metro đã giải thích rằng lấy tuổi thọ thiết bị làm căn bản cho việc tính thời gian đổi mới thiết bị, tuy nhiên cần phải thay đổi thời gian theo dự toán, tình hình bảo trì, chức năng và tính năng tại thời điểm được yêu cầu.

• Bản thảo sổ tay hướng dẫn bảo trì

Đã lập bản thảo sổ tay hướng dẫn bảo trì cho từng lĩnh vực thiết bị gồm thiết bị thông tin, tính hiệu, điện và thiết bị nhà ga theo quy định bảo trì thiết bị (quy định bảo trì). Đã ghi phương pháp, trình tự, điều kiện để tuân thủ nội dung được quy định tại các điều luật và quy định. Quy cách thiết bị HMC có khả năng khác biệt lớn cho từng tuyến. Trường hợp đó sẽ lập cho từng tuyến. Do đã không nhận được thông tin chi tiết về tuyến 2A trong thời gian dự án nên hiện tại chỉ là dự thảo thể hiện cấu trúc sổ tay hướng dẫn bảo trì.

Ban đầu là bản thảo sổ tay hướng dẫn trình tự kiểm tra nhưng đã ghi phương pháp sửa chữa theo phương án từ C/P. Đã tổng hợp kết quả ngoại trừ quy định bảo trì thiết bị trong bản thảo sổ tay hướng dẫn bảo trì theo chính sách của HMC. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 4 năm 2015: Nghiên cứu thỏa thuận về cấu trúc sổ tay hướng dẫn bảo trì theo quy định bảo trì

Trong tháng 6 năm 2015: Quyết định thêm trình tự ngoài trình tự kiểm tra như phương pháp sửa chữa vào sổ tay hướng dẫn bảo trì

Trong tháng 8 năm 2015: Nghiên cứu thỏa thuận về bản thảo sổ tay hướng dẫn do C/P lập

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, áp dụng từ ngữ chuyên môn và quy định luật pháp trong nước Việt Nam. Chính sửa dự thảo sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

• Hoàn thành các sản phẩm của nhiệm vụ ngoại trừ quy định bảo trì thiết bị, chỉnh sửa dự thảo sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

• Phụ lục 8-6-7-3(E)

• Sổ quản lý thiết bị và quy định tuổi thọ của thiết bị.

Đã giải thích về sổ quản lý thiết bị và tuổi thọ thực tế, giá trị tài sản trong quy định số năm hữu dụng của thiết bị. C/P đã có câu hỏi về ví dụ cụ thể của các công ty khai thác đường sắt của Nhật Bản nên đã giải thích nhiều ví dụ.

Hai bên cũng chưa nhận được thông tin chi tiết về tuyến 2A, và pháp lệnh sau này mới được hoàn chỉnh nên chỉ lập bản thảo về cấu trúc. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 4 năm 2015: Giải thích khái quát về sổ quản lý thiết bị và quy định tuổi thọ của thiết bị

Trong tháng 8 năm 2015: Nghiên cứu, thỏa thuận về bản thảo mà C/P đã lập về quy định tuổi thọ của thiết bị

Trong tháng 9 năm 2015: Nghiên cứu thỏa thuận về bản thảo do C/P lập về sổ tay quản lý thiết bị

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-3.

- Quy định tiêu chuẩn số máy lắp đặt thiết bị

Đã quyết định xây dựng tiêu chuẩn tổng hợp bản thảo tiêu chuẩn thực hiện, bản thảo tiêu chuẩn thiết kế, bản thảo tiêu chuẩn thi công về thông tin chi tiết của tuyến 2A và luật pháp trong nước Việt Nam. Tuy nhiên, trong thời gian thực hiện dự án pháp lệnh và thông tin chi tiết của tuyến 2A đều bị giới hạn.

Đã nghiên cứu, thảo luận về tiêu chuẩn số máy lắp đặt thiết bị từ quan điểm tính an toàn, tính ổn định, tính bảo trì, giá cả sau khi giải thích ví dụ của Nhật Bản. Kết quả đã lập tiêu chuẩn số máy lắp đặt thiết bị được cấu tạo bằng nhiều chương. Tuy nhiên, pháp lệnh sau này mới hoàn chỉnh nên đang cần nhắc để có thể hoàn thành khi nhận thông tin chi tiết về tuyến 2A. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 7 năm 2015: Giải thích khái quát về tiêu chuẩn thực hiện, tiêu chuẩn thiết kế, tiêu chuẩn thi công tại Nhật Bản, thảo luận phương pháp xây dựng kết quả

Trong tháng 8 năm 2015: Nghiên cứu, thỏa thuận về bản thảo tiêu chuẩn mà C/P lập. Điều chỉnh các chương

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

- Kế hoạch thay mới

Đã lập chỉ tiêu và biểu mẫu theo kết quả liên quan đến quy định bảo trì, kế hoạch khai thác, dự toán v.v... Mục đích thay mới thiết bị là để duy trì sự hoạt động ổn định của thiết bị, cải tiến chức năng nếu cần. Do đã không nhận được thông tin chi tiết về tuyến 2A trong thời gian dự án nên hiện tại chỉ là bản thảo thể hiện cấu trúc.

Trong tháng 7 năm 2015: Giải thích khái quát kế hoạch đổi mới thiết bị kết hợp với quy định bảo trì, kế hoạch khai thác, dự toán v.v..

Trong tháng 9 năm 2015: Nghiên cứu thỏa thuận về dự thảo chủ trương và biểu mẫu do C/P lập

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-3.

- Kế hoạch đào tạo bồi dưỡng nhân viên bảo trì

Đã giải thích khái niệm đào tạo, lập kế hoạch đào tạo bồi dưỡng đối với nhân viên bảo trì. Việc bảo trì điện đường sắt được hệ thống hóa cao và được thực hiện bởi các nhân viên phòng vận hành. Nếu không đào tạo một cách phù hợp cho nhân viên phòng vận hành, sẽ không thể đảm bảo đầy đủ nhân viên, số lượng và chất lượng. C/P đã suy nghĩ về cơ cấu công ty hiện tại, tính lâu dài trong tương lai và xây dựng sản phẩm.

Trong tháng 4 năm 2015: Giải thích khái niệm đào tạo đối với nhân viên bảo trì

Trong tháng 6 năm 2015: Nghiên cứu thỏa thuận về cấu trúc kế hoạch đào tạo bồi dưỡng

Trong tháng 8 năm 2015: Cân nhắc cơ cấu công ty hiện tại, thay đổi cấu trúc của kế hoạch đào tạo bồi dưỡng

Trong tháng 9 năm 2015: Nghiên cứu thỏa thuận về bản thảo kế hoạch do C/P lập

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-3.

6-7-4 Học các cách thức ứng phó hồng học thiết bị

(1) Mục đích

Nhằm mục đích xây dựng cơ chế vận chuyển an toàn và ổn định, không để xảy ra hư hỏng thiết bị, phải sử dụng hiệu quả các thông tin hư hỏng thiết bị đã xảy ra đến hiện tại, giảm đến mức tối thiểu những ảnh hưởng khi xảy ra hư hỏng, tai nạn.

Ngoài ra, sẽ lập quy trình quy định xử lý, ứng phó khi xảy ra sự cố.

(2) Quá trình và kết quả

Đã lập quy định trong bộ phận điện theo “Quy tắc ứng phó sự cố đường sắt đô thị và sự cố vận tải” là quy định chung của Công ty. Ngoài ra, nhằm phòng chống phát sinh hư hỏng, tai nạn và phòng chống tái phát sinh, đã lập quy định cung cấp thông tin bao gồm cả cơ cấu cải thiện sử dụng thông tin sự cố thiết bị và chính sách cơ sở dữ liệu thông tin hư hỏng thiết bị, chính sách chia sẻ thông tin.

• Sổ tay hướng dẫn ứng phó khi hư hỏng thiết bị

Đã lập quy định phương pháp đối ứng mà phòng điện thực hiện, phương pháp đối ứng tai nạn, sự cố vận chuyển mà thiết bị điện là nguyên nhân theo “quy tắc ứng phó tai nạn đường sắt đô thị, ứng phó sự cố vận tải”. Đã phân loại, phân chia trách nhiệm, điều kiện tiêu chuẩn cần ứng phó, xử lý mang tính hệ thống với tiêu chuẩn rõ ràng. Đặt biệt thể hiện rõ biểu mẫu và kì hạn báo cáo. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 4 năm 2015: Kiểm tra, thảo luận nội dung của “Quy định ứng phó tai nạn đường sắt đô thị, sự cố vận tải”

Trong tháng 6 năm 2015: Giải thích phương châm và cấu trúc của quy định trong phòng điện

Trong tháng 7 năm 2015: Nghiên cứu, thỏa thuận về dự thảo quy định trong phòng điện do C/P lập

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào Quy định khung bảo trì thiết bị

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-1.

• Quy định chia sẻ thông tin

Để giảm hư hỏng thiết bị, sự cố vận tải, hoạt động chia sẻ thông tin, sử dụng thông tin hư hỏng thiết bị và cơ sở dữ liệu thông tin hư hỏng thiết bị cải thiện là hoạt động không thể thiếu. Đã lập quy định chia sẻ thông tin thống nhất trong phòng điện khi khánh thành HMC. Quá trình và kết quả cụ thể như sau.

Trong tháng 4 năm 2015: Giải thích cơ cấu chia sẻ thông tin, cơ sở dữ liệu thông tin hư hỏng thiết bị và cải thiện việc áp dụng thông tin hư hỏng thiết bị.

Trong tháng 6 năm 2015: Thảo luận các hạng mục

Trong tháng 8 năm 2015: Quyết định xây dựng quy định thống nhất các hạng mục

Trong tháng 9 năm 2015: Nghiên cứu, thỏa thuận về chỉ tiêu xây dựng kế hoạch đào tạo cho C/P

Trong tháng 10 năm 2015: Thời điểm này HMC đã được thành lập, theo đó nội dung này đã được lồng ghép vào sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-3.

6-7-5 Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A

(1) Mục đích

Khi thực hiện các hoạt động từ 6-7-1 đến hoạt động 6-7-4, đã tiến hành thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A. Làm sao để có thể bảo trì ổn định từ ban đầu khánh thành.

Cần quy định liên quan đến bảo trì thiết bị khi xây dựng tất cả các quy định bảo trì, sổ tay hướng dẫn bảo trì, kế hoạch khai thác, kế hoạch đào tạo, số nhân viên v.v... Đang xây dựng bản thảo các loại quy định, sổ tay hướng dẫn, cấu trúc, biểu mẫu theo ví dụ của Nhật Bản tại hoạt động này. Sau đó, sau khi nhận các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A, nhân viên HMC sẽ lần lượt hoàn hiện kết quả.

Trong lịch sử lâu dài của ngành đường sắt đô thị tại Nhật Bản, hệ thống pháp luật và pháp lệnh đã được hoàn chỉnh. Thi công xây dựng và cấu tạo thiết bị có tiêu chuẩn quy cách nghiêm ngặt về chất lượng nên không thể để nguyên ví dụ của các công ty khai thác của Nhật Bản mà sử dụng. Nội dung cần nhưng chưa có trong pháp lệnh của Việt Nam thì phải quy định cụ thể trong quy chế và quy định Công ty. Đối với những quy chế chỉ có trong pháp lệnh của Việt Nam thì Công ty cần phải tuân thủ.

Quy định liên quan đến bảo trì thiết bị là kết quả tích lũy và cải thiện kinh nghiệm bảo trì. Ban đầu, cần thu thập thông tin và các quy định đối với tất cả các đối tượng, và nghiên cứu một cách phù hợp. Sau khi khánh thành, cần thu thập các quy định và thông tin liên quan đến tất cả các đối tượng phát sinh hàng ngày để thực hiện một cách phù hợp.

(2) Quá trình và kết quả

Việc cung cấp thông tin thông số kỹ thuật thiết bị bị chậm trễ trên phạm vi rộng, và đang ở trong tình trạng sẽ được cung cấp bất cứ khi nào. Sau này, bản vẽ hoàn công và thông số kỹ thuật chi tiết sẽ được cung cấp. Quá trình và kết quả như sau: Trong tháng 10 năm 2013: Điều tra ý kiến từ VNRA đối với kế hoạch tuyển dụng và đào tạo, nội dung này có liên quan đến sơ đồ tổ chức văn phòng tại cơ sở và trụ sở chính của hoạt động 6-7-1 và số người cần cho văn phòng tại cơ sở và trụ sở chính của hoạt động 6-7-2.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-7-1 và nhiệm vụ 6-7-3.

Chương 6-7 Bảo trì thiết bị (AFC)

6-7-1 Xây dựng dự thảo các quy chế tổ chức về bảo trì thiết bị

(1) Mục đích

Mục tiêu của phần này là sơ đồ tổ chức cần thiết cho hoạt động bảo trì thiết bị liên quan AFC (dưới đây gọi là thiết bị AFC) và quy định liên quan đến sơ đồ tổ chức đó.

(2) Quá trình và kết quả

Cần phải xây dựng sơ đồ tổ chức liên quan hoạt động bảo trì thiết bị AFC và quy định sơ đồ tổ chức đó, làm rõ nội dung nghiệp vụ bảo trì các thiết bị AFC. Tại Việt Nam, chưa từng đưa vào sử dụng thiết bị AFC nên cần nghiên cứu và hiểu rõ về nền tảng kỹ thuật. Nên bắt đầu từ giải thích các kiến thức cơ bản về đảm bảo an toàn như độ bền kỹ thuật, đã lấy phương pháp nghiên cứu và đạt được kết quả nghiên cứu như dưới đây. C/P tiếp nhận các ý kiến này, lập các loại quy định cho HMC.

Ban đầu sau khi nhận thông tin của tuyến 2A, đã có kế hoạch kiểm tra và hoàn thiện. Tuy nhiên, dự đoán rằng thông tin liên quan đến tuyến 2A sẽ rất khó nhận được trong thời gian dự án, theo kết quả thỏa thuận Nhật Việt, đã bị loại bỏ ra khỏi đối tượng hoạt động chung của dự án dưới sự đồng ý của hai bên. Quá trình và kết quả như sau:

Trong tháng 4 năm 2013: Với nhận thức chia sẻ với C/P để thực hiện dự án này, đã giải thích cấu trúc chung về hệ thống AFC, làm rõ các phạm vi đối tượng bảo trì bảo dưỡng liên quan đến thiết bị AFC

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-1 -A (A)

Từ tháng 4 đến tháng 5 năm 2013: Dựa trên các tiêu chuẩn quốc tế và kỹ thuật độ bền, điều chỉnh các kiến thức cơ bản về phân loại, khái niệm bảo trì bảo dưỡng đã chia sẻ sự hiểu biết về kỹ thuật với C/P.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-1-B(A)

Từ tháng 5 đến tháng 7 năm 2013: Nghiệp vụ bảo trì bảo dưỡng không chỉ đơn thuần là kiểm tra, sửa chữa mà còn cần hoạt động nâng cao hiệu quả thiết bị, tính an toàn, độ tin cậy. Làm rõ hệ thống công việc để đạt được mục đích này, mang lại nền tảng để xây dựng quy định, chức năng tổ chức cần để hoàn thành nghiệp vụ bảo trì.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-1- C (A)

Từ tháng 5 đến tháng 8 năm 2013: Căn cứ vào hệ thống công tác bảo trì bảo dưỡng đã làm rõ chức năng tổ chức cần thiết. Ngoài ra, đã so sánh hệ thống tổ chức đang được nghiên cứu hướng đến khánh thành tuyến 2A và thể hiện tính phù hợp của kế hoạch đó.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-1-D (A)

Từ tháng 7 đến tháng 9 năm 2013: Lập các quy định cần thiết cho bảo trì bảo dưỡng, lấy hệ thống tổ chức cần cho nghiệp vụ bảo trì bảo dưỡng, trụ sở chính HMC đang được nghiên cứu hướng đến khánh thành tuyến 2A và hệ thống tổ chức OU làm tiền đề. Khi xây dựng các quy định này, quy định quy tắc bảo trì, quy định vận hành căn cứ theo quy định thiết bị cơ điện, xây dựng quy định bảo trì bảo dưỡng thiết bị AFC. Dựa vào cấu trúc này, sẽ tiện lợi khi xây dựng quy định bảo trì bảo dưỡng với chính sách nhất quán cho các thiết bị cơ điện trong nhiều lĩnh vực khác nhau.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-1-1.

(Đã mô tả chi tiết tại Phụ lục 8-6-7-1- E (A))

Trong tháng 5 năm 2014: Hỗ trợ xác nhận các hạng mục quy định như nhiệm vụ liên quan đến nghiệp vụ bảo trì bảo dưỡng AFC được ghi trong Kế hoạch đào tạo tuyến 2A (Phiên bản 16) của OU được đề xuất từ PMRU

Trong tháng 10 năm 2014: Nghiên cứu so sánh phương thức quản lý trực tiếp C/P và phương thức giao phó nghiệp vụ đối với loại hình sơ đồ tổ chức bảo trì thiết bị. Để bảo trì thiết bị AFC, đã xác nhận với C/P và có hy vọng rằng sẽ kết hợp phương thức giao phó nghiệp vụ và quản lý trực tiếp từ phương diện quản lý kinh doanh hiệu quả các nghiệp vụ bảo trì, hạng mục cần chuyên môn kỹ thuật cao liên quan đến sản phẩm.

Nhìn chung, nội dung cụ thể của hạng mục này đang hoàn thành mục tiêu ban đầu. Sau khi nhận các tài liệu chi tiết quy định áp dụng liên quan đến tuyến 2A sẽ hỗ trợ kiểm tra.

Từ tháng 6 đến tháng 10 năm 2015: (1) Đã sắp xếp lại điều kiện liên quan đến nhân viên chuyên quản lý và bảo trì thiết bị AFC cho từng phòng ban, hỗ trợ nghiên cứu cấu trúc nhân viên, thiết kế sơ đồ tổ chức trong các phòng ban HQ, OU của HMC.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

(Đã mô tả chi tiết tại Phụ lục 8-6-7-1- F (A))

(2) Đã hỗ trợ C/P liên quan đến nội dung tiêu chuẩn và quy định liên quan đến quản lý và vận hành để có thể chia sẻ trong phòng điện.

Thiết bị AFC được phân loại thuộc thiết bị cơ điện, việc quản lý, khai thác là chung, trừ những phần phụ thuộc vào tính chất vốn có của từng thiết bị. Hệ thống quản lý, điều hành tại trụ sở chính (HQ) của HMC mặc dù hiện nay là linh động, nhưng ban đầu cả thiết bị tín hiệu, thông tin, AFC cùng được quản lý bởi một phòng. Tại Tokyo Metro cũng được quản lý chung bởi phòng điện. Vì vậy những phần có thể đồng bộ hóa mà không phải lập thành các quy định riêng, thì đã tiến hành chỉnh lý trên quan điểm đồng bộ hóa, các chuyên gia TA phụ trách chung về thiết bị điện đã phối hợp với C/P, hỗ trợ xây dựng quy định nghiệp vụ có thể dùng chung cho phòng điện. Không chỉ có hạng mục này (7-6-1) mà đã hoạt động nỗ lực đối với toàn bộ hạng mục (7-6-2, 7-6-3, 7-6-4). Tuy nhiên, mục 7-6-5 không thuộc đối tượng thu thập thông tin của tuyến 2A. Kết quả của hoạt động này được thể hiện ở phụ lục của chương liên quan đến tổng thể thiết bị điện.

6-7-2 Học tập về quy trình nghiên cứu ban đầu về dự thảo yêu cầu số nhân sự, ngân sách cho công tác bảo dưỡng thiết bị

(1) Mục đích

Phần này nhằm mục đích học tập phương pháp cần thiết để tiến hành tính toán số nhân viên cần bố trí, dự toán để thực hiện nghiệp vụ bảo trì thiết bị AFC.

(2) Quá trình và kết quả

Để đạt mục đích trên, lấy tiền đề là các chức năng tổ chức, hệ thống tổ chức đã nghiên cứu ở phần trên, đã xem xét số nhân viên cần thiết để hoàn thành vai trò nhiệm vụ. Ngoài ra, hỗ trợ O&MU kiểm tra các hạng mục ghi trong Kế hoạch đào tạo tuyến 2A (Phiên bản 16) của OU được đề xuất từ PMUR, hỗ trợ kiểm tra hệ thống tổ chức, bố trí nhân sự. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Từ tháng 7 đến tháng 9 năm 2013: Sau khi tính số người cần cho yêu cầu chức năng bảo trì thiết bị AFC, hệ thống tổ chức và luật lao động của Việt Nam, làm rõ các hạng mục cần thiết, sử dụng các thông tin đang nghiên cứu hướng đến khánh thành tuyến 2A đã được làm rõ ở thời điểm hiện tại, mô tả phương pháp cụ thể để C/P có thể hiểu rõ.

Hoạt động này đã hoàn thành và kết quả được đưa vào sản phẩm của nhiệm vụ 6-2-5.

(Đã mô tả chi tiết tại Phụ lục 8-6-7-2- A (A))

Từ tháng 10 đến tháng 11 năm 2013: Thiết bị AFC đầu tiên được đưa vào sử dụng tại Việt Nam được bắt đầu từ tuyến 2A dự định khánh thành vào năm 2015. Phải chờ hiểu biết kỹ thuật, nhân sự kỹ thuật, các loại thiết bị, máy móc cần thiết cho bảo trì thiết bị AFC. Do đó, về phương diện kỹ thuật bảo trì, các hạng mục có thể thực hiện tại Việt Nam rất hạn chế. Tuy nhiên, nghiệp vụ bảo trì không chỉ có các hạng mục kỹ thuật. Do đó, đã làm rõ các hạng mục bảo trì theo quan điểm chu trình công việc PDCA có khả năng thực hiện tại Việt Nam từ thời điểm khánh thành theo phân loại đã lập ở phần trước.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-2- B (A)

Trong tháng 10 năm 2013: Mục đích làm rõ thông tin về giá là để tính toán chi phí kế hoạch kinh doanh cần cho hoạt động bảo trì. Tại Việt Nam, một nước chưa từng đưa vào sử dụng thiết bị AFC, chưa hình thành giá thị trường của thiết bị AFC, cũng chưa có thông tin chi tiết và hiện trạng liên quan đến loại thiết bị AFC của tuyến 2A. Tuy nhiên, giá không chỉ là giá mà HMC mua sản phẩm hoặc dịch vụ từ bên ngoài, mà phải bao gồm chi phí (giá) khi lệnh (đặt hàng) nghiệp vụ bảo trì đến phòng ban phụ trách bảo trì trong công ty. Do đó, căn cứ vào các thông tin đã có được đến thời điểm hiện tại, đã làm rõ chi phí (giá) được thiết lập, tính toán từ những hạng mục như thế nào. Sau này, tiếp nhận các thông tin chi tiết dựa theo phương pháp này, thu thập dữ liệu chi tiết liên quan đến giá bảo trì.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-2- C (A)

Nhìn chung, đã hoàn thành nghiệp vụ hỗ trợ tiếp thu các nội dung chi tiết liên quan đến hạng mục này.

Từ tháng 10 đến tháng 11 năm 2015: (1) Đã hỗ trợ C/P liên quan đến nội dung tiêu chuẩn và quy định liên quan đến quản lý và kinh doanh có thể dùng chung cho phòng điện.

(2) Đã chỉ đạo phương pháp cụ thể về tính toán số nhân viên liên quan đến nghiệp vụ bảo trì thiết bị AFC. Phải dựa vào nhiều yếu tố gồm số thiết bị, chu kỳ kiểm tra thiết bị, nội dung kiểm tra, thể chế làm việc, pháp luật liên quan đến lao động để tính toán nhân viên, là phương pháp phức tạp, có độ khó cao. Do đó đã chỉ đạo phương pháp tính toán nhân viên bắt đầu từ khái niệm thời gian kiểm tra tiêu chuẩn, nghiệp vụ kiểm tra, chọn thiết bị AFC cụ thể.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-2- D(A)

6-7-3 Học về phương pháp lập dự thảo kế hoạch thay mới thiết bị

(1) Mục đích

Phần này nhằm mục đích hướng dẫn về phương pháp lập kế hoạch đào tạo bồi dưỡng nhân viên bảo trì, quy trình thực hiện nghiệp vụ, số quản lý thiết bị, sổ tay hướng dẫn bảo trì, học phương pháp đổi mới thiết bị AFC, phương pháp xây dựng tiêu chuẩn số thiết bị bố trí.

(2) Quá trình và kết quả

Thiết bị AFC là máy móc điện tử kỹ thuật cao, có ảnh hưởng lớn đến tính năng và độ tin tưởng của công nghệ điện tử. Ngoài ra, có nhiều thiết bị AFC được hành khách trực tiếp sử dụng, do đó số năm sử dụng mang lại ảnh hưởng đến tuổi thọ thiết bị. Do đó, đã nghiên cứu bao gồm những nguyên nhân như vậy và có được kết quả nghiên cứu liên quan đến tuổi thọ thiết bị, số máy lắp đặt như dưới đây. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 10 năm 2013: Thiết bị AFC được cấu tạo từ rất nhiều linh kiện, đơn vị, tuổi thọ thiết bị đó có liên quan mật thiết đến bảo trì. Và sẽ trở nên lạc hậu do chức năng được yêu cầu ngày càng cao, cho dù có phát huy đầy đủ tính năng vốn có của thiết bị, duy trì trạng thái có khả năng sử dụng thì giới hạn hữu dụng sẽ đến. Ngoài ra, khấu hao tài sản được quy định trong tiêu chuẩn kế toán cũng là nguyên nhân lớn. Do đó, sau khi xác nhận cách suy nghĩ về tuổi thọ thiết bị của thiết bị, đã bắt đầu phân tích nguyên nhân ảnh hưởng đến tuổi thọ thiết bị, và mô tả cách suy nghĩ khi quy định tuổi thọ thiết bị. Hơn nữa, cũng đã phân tích cách suy nghĩ trong thay mới thiết bị từ quan điểm kinh doanh.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-3- A (A)

Từ tháng 5 đến tháng 7 năm 2013: Mô tả cụ thể hơn về cách suy nghĩ khi quyết định số lượng thiết bị AFC để sao cho khách hàng có thể sử dụng an toàn và nhanh chóng các dịch vụ AFC, sau đó đã làm rõ phương pháp quyết định số lượng lắp đặt cho từng loại. Giao thông đô thị được sử dụng để đi học, đi làm, hành khách nhiều nhất trong khoảng thời gian ngắn là buổi sáng và buổi chiều, do đó đã làm rõ cách suy nghĩ khi tính toán để xử lý an toàn trong “thời gian cao điểm” như vậy. Tuy nhiên, để tính toán số lượng cụ thể, cần có các thông tin về số lượng khách hàng lưu động tuyến 2A, kế hoạch vận hành tàu, tổ chức, năng lực xử lý của thiết bị AFC, thời điểm có được các thông tin đó sẽ có thể kiểm chứng tính phù hợp trong tính toán của tuyến 2A.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-3- B (A)

Nhìn chung, đã hoàn thành nghiệp vụ hỗ trợ học hỏi nội dung cụ thể liên quan đến hạng mục này.

Từ tháng 6 đến tháng 10 năm 2015: (1) Đã hỗ trợ C/P liên quan đến nội dung tiêu chuẩn và quy định liên quan đến quản lý và kinh doanh có thể dùng chung cho phòng điện.

(2) Tuổi thọ của thiết bị AFC tương đối ngắn (khoảng 10 năm), có bộ phận chuyển động (bộ phận cấu tạo), có đặt trung là sự xuống cấp do hao mòn vì sử dụng quá nhiều tại trạm đông khách và trạm vắng khách khác nhau, kỹ thuật điện tử được trang bị có tiến bộ nhưng nhanh chóng thay đổi. Khi xem xét đổi mới thiết bị cần dựa vào đặc điểm này của thiết bị AFC, tích lũy dữ liệu và phân tích dữ liệu bảo trì, khai thác và thử nghiệm phương pháp cải thiện, nghiên cứu kỹ thuật mới và đưa vào áp dụng, xem chu vòng đời của thiết

bị và thực hiện có kế hoạch. Căn cứ vào những điểm cần cân nhắc, thể hiện phương pháp xây dựng kế hoạch thay mới.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-7-3- C (A)

(3) Số lượng thiết bị AFC liên quan trực tiếp đến tính an toàn, tính tiện lợi cho người sử dụng. Tránh tình trạng khách hàng nếu không xếp hàng dài thì không mua được vé.. Muốn lên được tàu phải có khả năng đi qua các máy bán vé nhanh. Ngoài ra, phải làm cho khách hàng muốn lên tàu có thể nhanh chóng đi qua được máy soát vé. Người xuống tàu có thể nhanh chóng ra khỏi tàu, tránh tình trạng đông người ở nơi chờ tàu, xảy ra tai nạn tiếp xúc với tàu. Tuy nhiên, nếu lắp đặt nhiều hơn cần thiết sẽ trở thành gánh nặng trong kinh doanh. Do đó phải hiểu đúng khái niệm tính toán số lượng lắp đặt phù hợp. Đã hỗ trợ giải thích chi tiết để có phương pháp cụ thể.

Hoạt động này đã hoàn và kết quả như sau:

Phụ lục 8-6-7-3- D (A)

6-7-4 Học các cách thức ứng phó hồng hóc thiết bị

(1) Mục đích

Phần này nhằm mục đích học hỏi các nội dung liên quan đến đối sách phòng chống sự cố thiết bị.

(2) Quá trình và kết quả

Sẽ nghiên cứu cơ cấu tổ chức áp dụng sổ tay hướng dẫn, ghi chép các thông tin về hư hỏng thiết bị, phòng chống hư hỏng, nhằm vận dụng an toàn thiết bị, sổ tay hướng dẫn đối ứng khi xảy ra tai nạn cần cho đối sách phòng chống sự cố thiết bị. Tuy nhiên, trong khoảng thời gian từ tháng 6 đến tháng 10 năm 2014, do công tác bị đóng băng nên từ tháng 11 mới hoạt động trở lại.

• Sổ tay hướng dẫn ứng phó khi xảy ra sự cố thiết bị

Phân chia làm 2 loại lớn là sổ tay hướng dẫn ứng phó khi sửa chữa hư hỏng thiết bị phụ thuộc vào máy móc, chủng loại máy, và sổ tay hướng dẫn nghiệp vụ khi hư hỏng. Sổ tay hướng dẫn nghiệp vụ là sổ tay căn cứ theo chức năng, hệ thống sơ đồ tổ chức, sổ tay hướng dẫn liên quan đến sửa chữa hư hỏng được xây dựng dựa vào thông tin máy móc thiết bị được đưa vào tuyến 2A.

• Chính sách chia sẻ thông tin

Là chính sách làm rõ mục đích của chính sách chia sẻ thông tin liên quan đến bảo trì, xây dựng chính sách chia sẻ thông tin dựa vào phân tích sự tồn tại của thông tin theo mục đích đó.

• Chính sách tạo cơ sở dữ liệu về thông tin hư hỏng thiết bị

Để xây dựng cơ sở dữ liệu, cần phải suy nghĩ sẽ thu thập dữ liệu gì, tích lũy ra sao, tận dụng như thế nào. Là chính sách nghiên cứu dựa theo hệ thống bảo trì thiết bị AFC, phân chia chủng loại, xây dựng chính sách tạo cơ sở dữ liệu.

• Cơ cấu sử dụng, cải thiện thông tin hư hỏng thiết bị

Sử dụng và cải thiện thông tin hư hỏng là cơ cấu rất quan trọng nhằm nâng cao chất lượng nghiệp vụ đảm bảo an toàn và nâng cao hiệu quả nghiệp vụ. Sử dụng hiệu quả thông tin có quan hệ mật thiết với cơ cấu cơ sở dữ liệu, tại đây sẽ nghiên cứu cơ cấu tận dụng và cải thiện và trọng tâm là sử dụng cơ sở dữ liệu đã nói ở mục trước. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong và sau tháng 11 năm 2014: RAMS là một trong số các tiếp cận quan trọng để tạo ra thiết bị có thể tin cậy bằng cách giảm bớt lỗi, do đó đã nghiên cứu cách áp dụng RAMS trong lĩnh vực đường sắt. Trong dự án đường sắt nước ngoài, việc đưa vào phương pháp RAMS là một xu hướng chính, nên sẽ xác nhận xu hướng tại Việt Nam dựa trên cơ sở ý tưởng đó.

Trong tháng 12 năm 2014: Nghĩa rộng hơn của phòng chống hư hỏng thiết bị là thực hiện quản lý sử dụng hiệu quả tài sản, thu thập các thông tin liên quan đến phương pháp lập kế hoạch dịch vụ bảo trì bảo dưỡng.

Từ tháng 1 đến tháng 4 năm 2015: Cơ bản của các biện pháp phòng chống hư hỏng thiết bị là cần phải hiểu đúng liên quan đến an toàn thiết bị. Có tiêu chuẩn quốc tế liên quan đến sử dụng an toàn thiết bị, cần phải học hỏi và hiểu rõ các kiến thức liên quan này. Trong đó bao gồm cả RAMS đường sắt. Do nguy cơ gây thương tích cho con người của thiết bị AFC thấp nên có nhiều trường hợp không yêu cầu áp dụng hoàn toàn RAMS, tuy nhiên không thể thay đổi về sự cần thiết quản lý kinh doanh theo sự hiểu biết đúng đắn.

Nếu cho là an toàn được yêu cầu trong mối quan hệ giữa thiết bị và con người thì cần phải hiểu đúng đắn về an toàn cho con người làm việc an toàn và hoàn chỉnh môi trường làm việc.

Đã chuẩn bị tài liệu liên quan đến nội dung trên, cung cấp cho C/P, hỗ trợ đào tạo kiến thức cụ thể về các biện pháp phòng chống hư hỏng.

Bất kỳ biện pháp phòng chống hư hỏng nào cũng không thể tránh khỏi hư hỏng thiết bị. Do đó, cần phải chuẩn bị phương pháp khắc phục nhanh chóng khi phát sinh hư hỏng, nhận thức trong các phòng ban liên quan. Thiết bị AFC kết nối với hầu như tất cả mạng lưới thiết bị nên có nguy cơ hư hỏng lan rộng với quy mô lớn thông qua mạng lưới do nguyên nhân hư hỏng. Ngoài ra, AFC là thiết bị liên quan đến nghiệp vụ soát vé nên nếu hư hỏng, ngưng hoạt động thì nguy cơ gây ảnh hưởng đến vận chuyển cao, về mặt này cũng cần phải có hoạt động liên quan đến bảo trì lập tức thực hiện các biện pháp đối với hư hỏng. Đã hỗ trợ liên quan đến xây dựng quy trình nghiệp vụ, phương pháp xây dựng thể chế và khái niệm liên quan đến các vấn đề này.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

Phụ lục 8-6-7-4 (A)

Từ tháng 6 đến tháng 10 năm 2015: Đã hỗ trợ C/P liên quan đến nội dung tiêu chuẩn và quy định liên quan đến quản lý và kinh doanh có thể dùng chung cho phòng điện

6-7-5 Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A

(1) Mục đích

Phần này nhằm xác nhận về thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A, quy định bảo trì thiết bị AFC đã nhận, kế hoạch bảo trì AFC trên cơ sở kết quả nghiên cứu dự án TA.

(2) Quá trình và kết quả

Thông tin kỹ thuật nhận được đến thời điểm hiện tại liên quan đến thiết bị AFC của tuyến 2A chỉ là thiết kế kỹ thuật (TECHNICAL DESIGN). Trong giai đoạn đầu thành lập dự án (Tháng 4 năm 2013), đã tổng hợp thông tin mà dự án TA cần và yêu cầu đến VNRA thông qua MRB, nhưng phần lớn không nhận được thông tin. Có khả năng do nhà thầu tuyến 2A (Trung Quốc) không cung cấp cho VNRA, sau này cần phải tiếp tục yêu cầu như làm rõ thời gian hoàn thành tài liệu v.v...

Các thiết kế kỹ thuật đã nhận được là bản thiết kế hệ thống AFC, có ghi cấu tạo hệ thống, thiết bị, sơ đồ bố trí, số máy nhưng hầu như không có đề cập đến bảo trì bảo dưỡng, liên quan đến bảo trì bảo dưỡng đã nhận được các thông tin (kết quả) dưới đây. Quá trình và kết quả cụ thể như sau:

Trong tháng 10 năm 2013: Nhận bản thiết kế kỹ thuật mới nhất liên quan đến hệ thống AFC của tuyến 2A. Trong đó có ghi chi tiết liên quan đến cấu tạo hệ thống điều kiện tính năng thiết bị, là tài liệu kỹ thuật quan trọng cho các tuyến nên đã điều chỉnh nội dung đó.

Thiết kế kỹ thuật được ghi ở dạng tài liệu thông số kỹ thuật, không có ghi cụ thể thiết bị máy móc. Tuy nhiên, đã biết được rằng tại tuyến 2A, hệ thống đã áp dụng tiêu chuẩn quốc gia của Trung Quốc (BG, BG/T), tài liệu giống nhau nên dự định sau này sẽ xúc tiến theo hướng nhận các tài liệu tiêu chuẩn liên quan, chuẩn bị cùng TA Team nghiên cứu và so sánh nội dung.

Hoạt động này đã hoàn thành và sản phẩm như sau:

- Phụ lục 8-6-7-5 (A)

Trong tháng 8 năm 2014: Xác nhận với O&MU về thông tin kỹ thuật cần thiết, hỗ trợ lập danh mục yêu cầu đến PMUR. Trong tháng 10 năm 2015: Do khó nhận tài liệu của tuyến 2A liên quan đến thiết bị AFC nên hoạt động này đã được quyết định loại bỏ ra khỏi dự án trong tháng 10 năm 2015.

Phần 3 Vấn đề, công sức, bài học trong quá trình thực hiện dự án

Chương 1 Vấn đề

1-1 Vấn đề do các yếu tố bên ngoài

Phần này, mô tả những ảnh hưởng đến dự án này và các vấn đề do cơ quan quản lý là nguyên nhân sửa đổi MOU đã được thay đổi từ MRB thành DOT, và sự chậm trễ của dự án xây dựng tuyến 2A.

1-1-1 Ảnh hưởng do thay đổi cơ quan quản lý từ MRB thành DOT và các vấn đề tồn tại

Thông qua các hoạt động liên quan đến cơ quan quản lý đường sắt đô thị, đã lấy MRB làm đối tượng chuyển giao kỹ thuật, “tăng cường năng lực cơ quan quản lý” đối với thành phố Hà Nội nhìn chung đã đạt kết quả.

Tuy nhiên, cơ quan quản lý đường sắt đô thị đã thay đổi từ MRB thành DOT từ tháng 9 năm 2015 trở đi theo quyết định của thành phố Hà Nội. Để đảm bảo đạt mục tiêu dự án và duy trì hiệu quả dự án, điều quan trọng là DOT phải kế thừa các kỹ thuật đã được chuyển giao cho MRB theo dự án này với hình thức phù hợp. Để kế thừa các kỹ thuật với hình thức phù hợp cần phải thành lập phòng ban đảm nhiệm vai trò của cơ quan quản lý đường sắt đô thị trong DOT, hoặc bố trí nhân viên phụ trách.

Về hiện trạng về mặt tổ chức của cơ quan quản lý đường sắt đô thị trong DOT, do việc chuyển giao vừa được HPC quyết định nên DOT đang trong giai đoạn nghiên cứu, tìm hiểu về vai trò và trách nhiệm của cơ quan quản lý đường sắt đô thị. Dự định tiến hành điều tra liên quan đến số nhân sự cần thiết và tư cách của phòng ban phụ trách sau khi các vấn đề này rõ ràng, chưa quyết định về thời gian thành lập bộ phận và bố trí nhân viên.

1-1-2 Ảnh hưởng do sự chậm trễ của dự án xây dựng tuyến 2A và các vấn đề

Dự án này là tiền đề lớn (xây dựng kinh doanh tuyến 2A trước) để hình thành thiết kế hoàn chỉnh đường sắt đô thị được thực hiện song song.

Ở thời điểm bắt đầu dự án này, đã dự định thời điểm bắt đầu kinh doanh tuyến 2A là tháng 4 năm 2015, tuy nhiên đến thời điểm kết thúc dự án, được biết thời điểm vận hành thương mại là cuối năm 2016. Tại giai đoạn bắt đầu Dự án, giả định xây dựng các quy tắc, quy định để công ty O&M thực hiện chức năng, nhiệm vụ dựa trên những thông số kỹ thuật cần thiết của Dự án xây dựng tuyến 2A. Tuy nhiên, do Dự án xây dựng tuyến 2A bị chậm trễ, vì vậy ở nhiều mảng chỉ xây dựng được các quy định, quy tắc cần thiết cho một công ty quản lý vận hành bảo dưỡng ĐSĐT nói chung.

Ngoài ra, do sự chậm trễ này nên đã hủy bỏ thử nghiệm một phần công việc. Do đó, trong nội dung “hoàn chỉnh môi trường tăng cường năng lực cơ quan quản lý và thành lập Công ty O&M” đã không thể tiến hành chuẩn bị trong dự án này để bắt đầu công việc thực tế của cơ quan quản lý đường sắt, Công ty O&M đã được lên kế hoạch từ đầu.

Về thử nghiệm công việc liên quan đến cơ quan quản lý cũng chịu ảnh hưởng như đã mô tả ở phần 1-1-1, tức là DOT đang trong giai đoạn chuẩn bị thể chế nên sau này cần phải thúc đẩy chuyển giao cơ quan quản lý đường sắt cho DOT.

Về thử nghiệm công việc liên quan đến Công ty O&M, sau này HMC sẽ so sánh thông tin được cung cấp từ dự án xây dựng tuyến 2A và các quy định đã xây dựng trong dự án TA, HMC sẽ tự nghiên cứu. Theo dự án này, HMC có thể tự hiểu, tự đánh giá về những điều chỉnh giữa các thiết bị cấu tạo nên hệ thống đường sắt đô thị hoặc những nội dung thử nghiệm được thực hiện khi chạy thử cũng như những kết quả mong đợi. Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng trong thời gian tới cũng cần có sự hỗ trợ của các công ty đường sắt trong quá trình xem xét về sản phẩm lý tưởng khi công ty HMC nhận thấy những điểm còn thiếu sót hoặc những điểm cần cải tiến, và trao đổi về những bước cần thực hiện để tạo ra được sản phẩm như vậy, cũng như để chỉ ra được các vấn đề cho phía dự án xây dựng tuyến 2A..

1-2. Vấn đề do các yếu tố bên trong

Tại đây, xin nói về quan điểm nội bộ dự án TA bao gồm cả C/P.

1-2-1 Sự khác biệt trong cách thức tiến hành công việc của các chuyên gia

C/P được bố trí trong các lĩnh vực chuyên môn, các chuyên gia đang chỉ đạo đối với từng lĩnh vực, do tại Việt Nam chưa có đường sắt đô thị nên ngoại trừ tham gia đào tạo tại Nhật Bản, các kỹ thuật và công nghệ kinh doanh đường sắt đều chỉ được truyền đạt qua bản vẽ, văn bản và các loại tài liệu.

Trong tình hình đó, những nội dung khó trong kinh doanh đường sắt được tổng hợp từ nhiều lĩnh vực chuyên môn thì khó có thể hiểu được. Trong C/P đã có người chủ trương rằng “mong muốn dịch sang tiếng Việt các văn bản mà các công ty khai thác đường sắt đang có và để nguyên như vậy để gửi. Như vậy có thể hoàn thành việc truyền đạt kỹ thuật”. Tuy nhiên, điều này sẽ không đạt mục tiêu cao nhất của dự án này là “Công ty quản lý vận hành đường sắt đô thị của thành phố Hà Nội cung cấp dịch vụ vận hành đường sắt đô thị an toàn và có độ tin cậy cao”. Hơn nữa, bên cung cấp dịch vụ vận chuyển đường sắt đô thị không phải là chúng tôi, mà là Công ty quản lý vận hành bảo dưỡng đường sắt đô thị được thành lập mới của thành phố Hà Nội.

Ngoài ra phương pháp truyền đạt bí quyết được giao cho các chuyên gia, vì vậy cũng phụ thuộc vào năng lực cá nhân của từng C/P, tuy nhiên, ở giai đoạn đầu, đã nảy sinh sự sai lệch trong mức độ hiểu biết đối với dự án đường sắt đô thị trong C/P.

Để giải quyết 2 vấn đề trên, chúng tôi đưa ra chủ trương chỉ đạo chung trong Đoàn TA team: cho phép các chuyên gia đưa ra nội dung hướng dẫn, nhưng phải chỉ đạo để tự bản thân C/P phải suy nghĩ và hành động. Ngoài ra, các chuyên gia sẽ kiểm tra mức độ hiểu biết của C/P, đồng thời cung cấp các tài liệu ở thời điểm cần thiết và cho lời khuyên nhằm hướng dẫn thực hiện.

Chúng tôi cho rằng kết hợp chính sách trên và kết quả đào tạo tại Nhật Bản được mô tả ở 2-1, tốc độ hiểu biết của C/P đã được nâng lên.

• 1-2-2 Ý thức của C/P

Việt Nam nhận khoản đầu tư từ nhiều nước, chính quyền Việt Nam là “bên đặt hàng” nên khi thỏa thuận với tư vấn, đã phản ảnh mạnh mẽ mối quan hệ giữa “bên đặt hàng và bên được ủy thác”. Tức là, chính quyền Việt Nam là bên đặt hàng sẽ đưa ra các chỉ thị nghiệp vụ mạnh mẽ đối với tư vấn là bên được ủy thác.

Song, dự án này là dự án hợp tác, hỗ trợ kỹ thuật, không có tính chất theo kiểu các chuyên gia nhận chỉ thị nghiệp vụ từ phía Việt Nam và thực hiện.

Trong tình hình này, C/P trong dự án này cũng ít nhiều có cách nhìn rằng Đoàn TA là đội ngũ chuyên gia tư vấn, đã có nhiều trường hợp đưa ra “chỉ thị” cho Đoàn TA lập các tài liệu như lập báo cáo hoặc lập báo cáo trước khi diễn ra cuộc họp JCC. Theo cách suy nghĩ này của C/P, Đoàn TA lập tài liệu, và C/P xác nhận nội dung của tài liệu đó. Đối với Đoàn TA, tập trung vào yếu điểm, mục tiêu của dự án và tương

lai sau khi kết thúc dự án, rất hy vọng phía Việt Nam có thể tự chủ động kinh doanh, quản lý, bảo trì, C/P có thể tự chủ quản lý dự án nên về cơ bản quyết định theo hướng tiếp nhận “thảo luận”.

Trong tình hình như vậy, nếu xảy ra sự khác biệt về ý kiến như đã nêu trên, cần tổ chức họp, xác nhận lại yếu điểm của dự án, đã tiếp tục yêu cầu C/P thực hiện dự án trên tinh thần trách nhiệm.

Kết quả, khi liên tục tổ chức các cuộc họp, dần dần đã thấy được sự thay đổi của C/P, thay đổi phương pháp từ “chỉ thị” sang “thảo luận”. Đây được cho là do C/P đã tự giác và nhận thức được về tính chủ thể của mình. Là yếu tố quan trọng không thể thiếu khi họ tự cung cấp dịch vụ đường sắt đô thị an toàn và có thể tin cậy.

Chương 2 Công sức

Việc truyền đạt và làm cho thấu hiểu công nghệ đường sắt của Nhật Bản là yếu tố cực kỳ quan trọng trong quản lý dự án này. Do đó đã hoạt động các nội dung sau:

2-1 Đào tạo tại Nhật Bản

Đã mời C/P sang Nhật Bản theo chương trình đào tạo tại Nhật Bản do JICA tổ chức (thư mời do JICA gửi cho HPC số 1126.2013/JICA-RQ ngày 8 tháng 8 năm 2013), tổ chức đào tạo kinh nghiệm làm việc và cho tham quan, học hỏi hiện trường của Tokyo Metro và các công ty liên quan. 17 người của C/P chia làm 2 nhóm mỗi nhóm tham gia đào tạo trong 2 tuần (nhóm 1: ngày 26 tháng 8 năm 2013 đến ngày 6 tháng 9 năm 2013, nhóm 2 từ ngày 9 tháng 9 năm 2013 đến ngày 20 tháng 9 năm 2013).

Tuần thứ nhất đào tạo về các hạng mục thông thường trong kinh doanh đường sắt đô thị, tuần thứ 2 đào tạo về lĩnh vực chuyên môn (Phụ lục 5-1).

Theo Bản báo cáo đào tạo tại Nhật Bản của C/P (Phụ lục 5-2), thấy được rằng C/P đã học được bí quyết để quản lý vận hành bảo dưỡng, thái độ với khách hàng, tính quan trọng trong vận hành an toàn. Ngoài ra, cũng có thể nói rằng những nội dung đào tạo do Công ty thực hiện đã thực sự được nhân viên hiểu rõ. Đây được cho là điều rất quan trọng khi quản lý khai thác đường sắt sau này.

Ngoài ra, chúng tôi cho rằng chính việc tận mắt xác nhận thực tế thiết bị, trải nghiệm công tác quản lý vận hành đã làm thay đổi ý thức nỗ lực trong công việc của C/P. So sánh thời điểm trước và sau khi đào tạo tại Nhật Bản, câu hỏi mà C/P đặt ra cho các chuyên gia cũng đã thay đổi. Ví dụ trước khi tham gia đào tạo, C/P chờ các chuyên gia hướng dẫn nhưng sau khi tham gia đào tạo đã tự tìm hiểu, tự suy nghĩ và đặt câu hỏi. Đây được cho là điều rất quan trọng để đạt mục tiêu cao nhất. C/P đã trải nghiệm thực tế bằng mắt về các thiết bị hoặc phương thức quản lý nên nội dung hướng dẫn từ các chuyên gia cũng dễ giải thích hơn so với trước khi tham gia đào tạo.

2-2 Đào tạo bởi VJCC

C/P sau này sẽ ở vị thế phụ trách quản lý công ty quản lý vận hành bảo dưỡng đường sắt đô thị, tuy nhiên, khi bắt đầu thì vẫn là công chức, kiến thức liên quan đến điều hành, quản lý doanh nghiệp tư nhân vẫn còn hạn hẹp, cần tham gia đào tạo về phương pháp quản lý, điều hành công ty. Mặt khác công ty quản lý vận hành bảo dưỡng đường sắt đô thị là tổ chức được dự án TA hỗ trợ xây dựng tổ chức, và chế độ hoạt động, việc áp dụng công nghệ, bí quyết kinh doanh, quản lý theo kiểu Nhật Bản vào hoạt động kinh doanh quản lý, điều hành này là rất quan trọng. Do đó đã giao phó nghiệp vụ đào tạo cho VJCC là tổ chức đang tiến hành phổ cập công nghệ, bí quyết kinh doanh của Nhật Bản trong nước Việt Nam (số 003 ban hành bởi TA Hà Nội), đã đào tạo cho C/P.

VJCC là cơ quan ở Việt Nam đào tạo về phương pháp kinh doanh của doanh nghiệp Nhật Bản và luật Việt Nam.

Theo báo cáo từ C/P (Phụ lục 5-3) đã có nói rằng "rất tin tưởng các kiến thức đã học sẽ có ích trong công việc hiện tại", đây là đánh giá chủ quan của C/P đã tham gia đào tạo nhưng thực tế cũng thấy rằng khóa đào tạo này rất có hiệu quả. Phía đoàn TA cũng cảm thấy làm cho công nghệ kinh doanh theo kiểu Nhật Bản thấm nhuần trong C/P.

2-3 Các dạng hội thảo

Dự án TA này đang ký kết hợp đồng tư vấn với ngài Morichi Shigeru (giáo sư cao cấp tại Viện nghiên cứu chính sách quốc gia), ngài Hyodo Tetsuro (giáo sư tại Đại học khoa học và công nghệ hàng hải

Tokyo), ngài Kawai Atsushi (Giám đốc Viện nghiên cứu kỹ thuật đường sắt) và đã tổ chức các buổi hội thảo liên quan đến kinh doanh đường sắt đô thị. Đối tượng tham gia không chỉ là C/P mà còn có các sở ngành liên quan như HPC.

Lần thứ nhất (tháng 8 năm 2013): “Vấn đề then chốt cho đường sắt đô thị Hà Nội (Key Issues for the Urban Railway in Hanoi)” (Phụ lục 8-7-1)

(Ông Morichi Shigeru)

Lần thứ hai (tháng 11 năm 2013): “Đảm bảo an toàn vận chuyển đường sắt – Hệ thống và thực tiễn tại Nhật Bản” (Phụ lục 8-7-2)

(Ông Kawai Atsushi)

Lần thứ ba (tháng 12 năm 2013): “Vấn đề then chốt hướng đến thành công trong kinh doanh đường sắt đô thị Hà Nội”

(Ông Morichi Shigeru)

“Kinh nghiệm của Tokyo Metro – thành công và thất bại” (Phụ lục 8-7-3)

(Ông Yasutomi Masafumi: Phó chủ tịch Công ty cổ phần Tàu điện ngầm Tokyo)

(Ông Kurihara Toshiaki: cựu Giám đốc điều hành Công ty cổ phần Tàu điện ngầm Tokyo (đương thời))

Lần thứ tư (tháng 6 năm 2014): “Chính sách khuyến khích hỗ trợ cấu trúc vé bền vững cho Hanoi Metro (Incentive Policies Supporting Sustainable Fare Structure for Hanoi Metro)” (Phụ lục 8-7-4)

(Ông Hyodo Tetsuro)

Theo các buổi hội thảo, có nhiều ý kiến cho rằng đã nâng cao mức độ thấu hiểu về đường sắt đô thị đối với các sở ngành liên quan, dự án TA đã được hỗ trợ mạnh mẽ.

Chương 3 Bài học

Dự án này được thực hiện nhằm mục đích hỗ trợ đưa vào sử dụng phương tiện giao thông công cộng, là một trong những phương pháp giải quyết vấn đề cấp bách tại thành phố Hà Nội như tắc nghẽn giao thông, vấn đề môi trường đô thị. Việc thực hiện dự án đã giúp chuyên gia được công nghệ và kinh nghiệm liên quan đến đường sắt đô thị theo nghĩa rộng đảm nhiệm vai trò trọng tâm là nâng cao tỷ lệ chia sẻ giao thông công cộng các đô thị của Nhật Bản.

Việc tăng cường cơ quan quản lý rất quan trọng trong giai đoạn đưa vào sử dụng đường sắt đô thị, là nền tảng về phương diện chế độ chi phối hoạt động kinh doanh đường sắt an toàn và có độ tin cậy.

Đối với việc thành lập công ty O&M, bản thân việc thành lập công ty O&M đã là một thành quả lớn, bên cạnh đó các nhân sự đối ứng - là những người sẽ phụ trách công việc thực tế liên quan đến quản lý vận hành ĐSDT sau này - đã tích cực chủ động trong công việc và chúng tôi cho rằng đây cũng là một điều hết sức quan trọng. Ngoài ra, việc giúp cho C/P hiểu rõ sự cần thiết của các loại quy định - là các sản phẩm, và quá trình xây dựng các sản phẩm này cũng rất quan trọng. Các nội dung này là nền tảng về mặt nhân sự giúp thực hiện điều hành kinh doanh đường sắt an toàn và đáng tin cậy.

Tương tự như nhiều nước được viện trợ phát triển, vấn đề giao thông liên quan đến việc đô thị hóa là đề tài cấp bách, đường sắt đô thị được nghiên cứu đưa vào sử dụng là biện pháp giải quyết. Việc hỗ trợ về nguồn nhân lực, về mặt chế độ được thực hiện bởi dự án, nên được áp dụng như là một bài học có ý nghĩa khi thực hiện hỗ trợ để đưa vào sử dụng đường sắt đô thị tại các quốc gia và khu vực khác sau này.

Phần 4 Mức độ hoàn thành mục tiêu dự án

Chương 1 Chỉ tiêu 1: Nghiệp vụ ban đầu với tư cách là cơ quan quản lý được triển khai

Từ tháng 9 năm 2015 đến khi kết thúc dự án, cơ quan quản lý đường sắt đô thị được chuyển giao từ MRB sang DOT hiện đang bố trí các phòng ban mang chức năng tương tự tại DOT. Để “bắt đầu công việc thời kỳ đầu với tư cách là cơ quan quản lý” thì cùng với việc nâng cấp hệ thống trong DOT, kế thừa kỹ thuật được chuyển giao từ dự án cho cơ quan quản lý mới, cần xây dựng hệ thống trợ giá và chính sách vé cho đến trước khi lập kế hoạch kinh doanh tuyến 2A.

Chương 2 Chỉ tiêu 2: Bắt đầu vận hành thử nghiệm vụ kiểm soát điều hành của Công ty O&M

Như đã mô tả ở phần trên, hoạt động thử nghiệm công việc hướng đến khánh thành tuyến 2A đã được hủy bỏ, một phần hoạt động đã được chỉnh sửa và thể hiện là “xây dựng dự thảo”. Kết quả là, đã trở thành chuyên gia kỹ thuật đường sắt đô thị thông thường so với dự định ban đầu. Sau khi chỉnh sửa MOU (ngày 14 tháng 10 năm 2015) đã được cung cấp nhỏ giọt thông tin về tuyến 2A nên đã hoàn thiện trong phạm vi có thể. Việc “thử nghiệm nghiệp vụ quản lý kiểm soát” có thể thực hiện dựa trên thông số kỹ thuật của tuyến 2A và chi tiết về hoạt động.

Chương 3 MỤC TIÊU DỰ ÁN: Cơ quan quản lý đường sắt đô thị (Quản lý Công ty O&M) và Công ty O&M cùng bắt đầu hoạt động

Việc chuẩn bị môi trường thành lập Công ty O&M và tăng cường cơ quan quản lý đường sắt đô thị hướng đến kết quả dự án được coi là đã đạt được phần lớn. Mặt khác, phần “hai cơ quan cùng bắt đầu phát huy năng lực” là mục tiêu dự án chịu ảnh hưởng của sự chuyển giao cơ quan quản lý khác với dự định khi lập kế hoạch và sự chậm trễ trong xây dựng các tuyến đường sắt là điều kiện tiên đề, điều kiện bên ngoài nên tình hình đạt chỉ tiêu bị giới hạn là điều không thể tránh khỏi.

Sau này, đề án nhằm đạt được mục tiêu của dự án đã được thực hiện vào cuối kỳ đánh giá của JCC (cuộc họp JCC lần 7) (Chi tiết tham khảo tại phụ lục 7-7-B).

Về cơ quan quản lý, đề xuất việc thành lập mới các bộ phận là cơ quan quản lý đường sắt đô thị trong DOT, việc phân bổ các nguồn nhân lực cần thiết dưới sự quản lý của HPC và việc nhân sự phụ trách của DOT kế thừa chuyên gia kỹ thuật của MRB đã thu được tại dự án. Thêm vào đó, cần tiến hành vào thời điểm thích hợp việc thử nghiệm những công việc đã bị đưa ra khỏi dự án, để có thể ứng phó với các vấn đề phát sinh khi đưa vào sử dụng.

Công ty O&M căn cứ vào tài liệu chi tiết liên quan đến thông số kỹ thuật và hoạt động của tuyến 2A là tuyến đang được tiến hành xây dựng, cần tích cực tiến hành thử nghiệm công việc hướng đến đưa vào khai thác tương tự. Mặc dù vậy, sau này khi HMC so sánh thông tin đã được cung cấp từ dự án tuyến 2A với quy định đã được xây dựng trong dự án, khi HMC tự nghiên cứu, HMC cần nghiên cứu hình thức lý tưởng khi phát hiện điểm chưa đầy đủ hoặc cần cải thiện, thảo luận xem cần quá trình như thế nào để thực hiện rồi chỉ ra những điểm cần thiết cho dự án xây dựng tuyến 2A. Do đó, giai đoạn này cần sự hỗ trợ của công ty khai thác đường sắt.

Phần 5 Các kiến nghị nhằm đạt được các mục tiêu tổng thể

Mục tiêu chung: Công ty vận hành quản lý đường sắt đô thị thành phố Hà Nội cung cấp vận hành đường sắt đô thị an toàn và đáng tin cậy

Chỉ tiêu 1: Có thể tự quản lý và vận hành đảm bảo tỷ lệ khởi hành và đến đúng giờ cao, số vụ ngưng hoạt động ít

Chỉ tiêu 2: Xác lập hệ thống vận hành an toàn dựa vào quản lý an toàn vận hành

Mục tiêu chung được thiết lập theo 2 chỉ tiêu nêu trên, dựa vào tình hình mức độ đạt mục tiêu dự án bị giới hạn so với tiêu chuẩn ban đầu và các điều kiện bên ngoài, rất khó có thể đánh giá về triển vọng đạt chỉ tiêu. Để đạt các chỉ tiêu, sau này cần đạt được mục tiêu dự án bằng các hoạt động của cả hai cơ quan C/P, và cần thực hiện “khánh thành đường sắt đô thị tuyến 2A” là điều kiện bên ngoài.

Dự án này, về mặt tăng cường cơ quan quản lý đường sắt đô thị, sẽ có thể đóng góp nhiều cho việc hoàn chỉnh về mặt chế độ pháp luật hướng đến kinh doanh đường sắt đô thị đầu tiên trong nước. Luật đường sắt dự định được chỉnh sửa vào năm 2017, khi đó nội dung liên quan đến đường sắt đô thị sẽ được cập nhật, hiện đang tham khảo đầu ra của dự án để xây dựng phác thảo. Dự án cũng tích cực hợp tác trong việc xây dựng các văn bản pháp luật của Bộ Giao thông liên quan đến đường sắt đô thị dưới hình thức xem lại phác thảo và góp ý. Hy vọng rằng, sau này, dự án này sẽ là ví dụ có giá trị, những thành quả và bài học sẽ được áp dụng khi tiến hành khai thác đường sắt đô thị tại các thành phố khác..

Ngoài ra, dự án cần hoạt động thông qua nhiều cơ quan hành chính bao gồm các cơ quan liên quan của đất nước trọng tâm là thành phố Hà Nội, các cơ quan đã trực tiếp, gián tiếp liên quan nhằm mục đích chia sẻ về đường sắt đô thị. Thông qua mối quan hệ này, sự liên kết các cơ quan và năng lực được nâng cao, có thể tận dụng sau khi khánh thành đường sắt.

Việc thành lập HMC đã nêu lên kết quả to lớn về việc thành lập cơ quan quản lý, tuy nhiên, như đã mô tả ở phần trước, dự án xây dựng tuyến 2A bị chậm trễ trên phạm vi rộng, tình hình đạt mục tiêu không thể tránh khỏi bị giới hạn.

Sau này, HMC sẽ so sánh các thông tin được cung cấp từ dự án xây dựng tuyến 2A và các quy định đã xây dựng trong dự án và bản thân HMC sẽ tiến hành nghiên cứu.

Nhờ dự án này, HMC có thể điều chỉnh giữa các thiết bị cấu tạo nên hệ thống đường sắt đô thị, HMC có thể tự hiểu và đánh giá về nội dung thử nghiệm được thực hiện khi vận hành thử nghiệm và ghi nhận kết quả, tuy nhiên, khi phát hiện điểm chưa đầy đủ hoặc cần cải thiện, HMC sẽ phải nghiên cứu hình thức lý tưởng và thảo luận xem cần quá trình như thế nào để thực hiện, đưa ra các vấn đề cần thiết cho dự án xây dựng tuyến 2A nên sau này cũng cần sự hỗ trợ của công ty khai thác đường sắt.

Danh mục tài liệu đính kèm (Phụ lục)

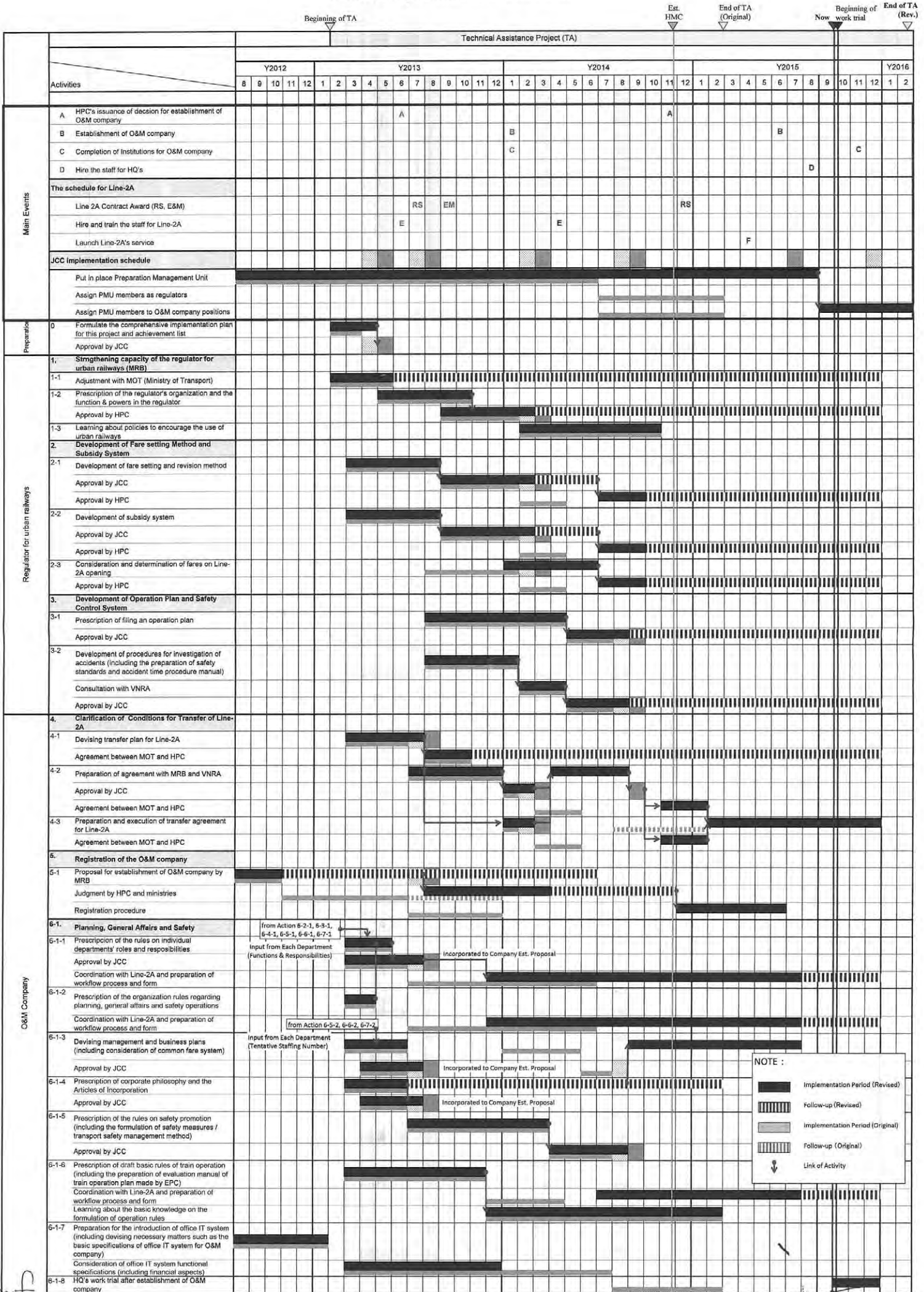
Số	Tên tài liệu đính kèm
1 PDM, PO	
1-1	Phụ lục_PO, PDM
1-2	Biên bản cho MOU sửa đổi_ngày 14/10/2015_JICA-HPC
2 Lưu trình nghiệp vụ	
2	Lưu trình công việc của các nhiệm vụ
3 Kế hoạch hoạt động cụ thể	
	Không
4 Thực tiễn phái cử chuyên gia	
4	Thực tiễn phái cử chuyên gia
5 Thực tiễn nhận nhân sự tham gia đào tạo	
5-1	Kế hoạch đào tạo tại Nhật Bản
5-2	Bản báo cáo
5-3	Thu thập các ý kiến khảo sát về khóa đào tạo cho các thành viên MRB
6 Thực tiễn thiết bị chu cấp và thiết bị mang theo	
	Không
7 Biên bản họp Ủy ban điều phối chung	
7-1	Thông báo (JCC lần 1)
7-2	Thông báo (JCC lần 2)
7-3	Thông báo (JCC lần 3)
7-4	Thông báo (JCC lần 4)
7-5	Thông báo (JCC lần 5)
7-6	Thông báo (JCC lần 6)
7-7-A	Thông báo (JCC lần 7)

7-7-B	Biên bản cuộc họp lần 7 của JCC_về các tuyến đường sắt đô thị Hà Nội
7-8	Thông báo (JCC lần 8)
8 Thực hiện các hoạt động khác	
8-1-1	Báo cáo làm rõ vai trò chức năng của cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội
8-1-3	Báo cáo nghiên cứu chính sách khuyến khích sử dụng đường sắt đô thị
8-2-1	Bản đề án chính sách giá vé
8-3-1	Mẫu hợp đồng khung cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng Đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội
8-3-2	Quy định chung về giải quyết sự cố, tai nạn ĐSDT trên địa bàn thành phố HN
8-4-1	PHƯƠNG ÁN CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ TUYẾN 2A
8-4-2-A	KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ DỰ ÁN TUYẾN 2A (DỰ THẢO)
8-4-2-B	KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TIẾP NHẬN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TUYẾN 2A CÁT LINH – HÀ ĐÔNG
8-4-3-A	Số 9796/UBND-XDGT ngày 15 tháng 12 năm 2014
8-4-3-B	Số 199/BGTVT-CQLXD ngày 8 tháng 1 năm 2015
8-6-1-1	Chức năng, nhiệm vụ các bộ phận của Công ty TNHH một thành viên đường sắt Hà Nội
8-6-1-3-A	Kế hoạch kinh doanh trung hạn (“kế hoạch kinh doanh 5 năm”)
8-6-1-3-B	Kế hoạch kinh doanh từng năm (“kế hoạch kinh doanh 1 năm”)
8-6-1-4	ĐIỀU LỆ TỔ CHỨC VÀ HOẠT ĐỘNG CÔNG TY TNHH MỘT THÀNH VIÊN ĐƯỜNG SẮT HÀ NỘI
8-6-1-5-A	QUY ĐỊNH QUẢN LÝ AN TOÀN (BẢN THẢO)
8-6-1-5-B	QUY TẮC ỨNG PHÓ TAI NẠN VÀ SỰ CỐ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ (BẢN THẢO)
8-6-1-6-A	Quy định vận hành tàu (bản thảo)
8-6-1-6-B	Sổ tay hướng dẫn quản lý vận hành tàu (bản thảo)
8-6-2-2	Nội quy lao động
8-6-2-3-A	Quy chế tuyển dụng

8-6-2-3-B	Quy chế tiền lương
8-6-2-3-C	Quy định thi đua khen thưởng
8-6-2-4	Quy chế làm việc
8-6-2-5	Kế hoạch nhân sự HQ
8-6-2-8	Quy trình thanh toán lương
8-6-3-2-A	Quy tắc kế toán
8-6-3-2-B	Quy tắc tài sản cố định
8-6-3-2-C	Quy định xử lý tiền
8-6-3-3-A	Quy tắc dự toán
8-6-3-3-B	Quy tắc quyết toán
8-6-3-4-A	Quy định quản lý hợp đồng
8-6-3-4-B	Quy định đấu thầu, hợp đồng vật phẩm
8-6-3-4-C	Quy định mua sắm hàng hóa, dịch vụ ngoài đấu thầu
8-6-3-4-D	Quy tắc quản lý vật tư
8-6-3-5	Các biện pháp để duy trì sự ổn định về tài chính của công ty
8-6-3-6	Lưu trình nghiệp vụ kế toán
8-6-4-2	Hợp đồng dịch vụ vận tải chung
8-6-4-6	Kế hoạch kinh doanh ngoài vé (dự thảo)
8-6-5-1-A	Quy định về nhân viên liên quan đến vận hành tàu của HMC (dự thảo)
8-6-5-1-B	Quy định chức năng nhiệm vụ của các phòng ban vận hành tàu (bản thảo)
8-6-5-3-A	Quy định đào tạo lái tàu (bản thảo)
8-6-5-3-B	Quy định quản lý lái tàu (bản thảo)
8-6-6-1-A	Quy định khung bảo trì ĐMTX (bản thảo)
8-6-6-1-B	Sổ tay hướng dẫn bảo trì ĐMTX (bản thảo)
8-6-7-1-A (CTC)	Quy định khung bảo trì công trình xây dựng (dự thảo)
8-6-7-1-B(CTC)	Quy định khung bảo trì đường ray (dự thảo)

8-6-7-3-A (CTC)	Sổ tay hướng dẫn bảo trì công trình xây dựng (dự thảo)
8-6-7-3-B(CTC)	Sổ tay hướng dẫn bảo trì đường ray (dự thảo)
8-6-7-1(E)	Quy định khung bảo trì thiết bị (dự thảo)
8-6-7-3(E)	Sổ tay hướng dẫn bảo trì thiết bị (dự thảo)
8-6-7-1-A(A)	Cấu tạo của hệ thống (thiết bị) AFC (dự thảo)
8-6-7-1-B(A)	Cơ sở liên quan đến bảo trì bảo dưỡng thiết bị AFC (dự thảo)
8-6-7-1-C(A)	Hệ thống công tác bảo trì bảo dưỡng (dự thảo)
8-6-7-1-D(A)	Chức năng tổ chức cần thiết cho công tác bảo trì bảo dưỡng (dự thảo)
8-6-7-1-E(A)	Quy định tổ chức (dự thảo)
8-6-7-1-F(A)	Điều kiện nhân viên của các phòng ban liên quan AFC (dự thảo)
8-6-7-2-A(A)	Số nhân sự cần thiết cho công tác bảo trì thiết bị AFC (dự thảo)
8-6-7-2-B(A)	Các hạng mục có khả năng bảo trì có thể thực hiện tại Việt Nam (dự thảo)
8-6-7-2-C(A)	Thông tin giá tiêu chuẩn thực tế đối với hạng mục bảo trì (dự thảo)
8-6-7-2-D(A)	Phương pháp tính số nhân sự cần thiết bảo trì thiết bị AFC (dự thảo)
8-6-7-3-A(A)	Học tập phương pháp lập kế hoạch liên quan đến thay mới thiết bị (dự thảo)
8-6-7-3-B(A)	Quy định tiêu chuẩn số thiết bị lắp đặt (dự thảo)
8-6-7-3-C(A)	Phương pháp xây dựng kế hoạch thay mới thiết bị (dự thảo)
8-6-7-3-D(A)	Khái niệm xây dựng tiêu chuẩn số thiết bị AFC lắp đặt (dự thảo)
8-6-7-4(A)	Các biện pháp phòng chống hư hỏng thiết bị
8-6-7-5 (A)	Thu thập các quy định liên quan đến bảo trì thiết bị tuyến 2A
8-7-1	Các vấn đề chính cho đường sắt đô thị tại Hà Nội
8-7-2	Đảm bảo an toàn trong vận chuyển đường sắt
8-7-3	Kinh nghiệm của Tokyo Metro
8-7-4	Chính sách ưu đãi hỗ trợ cơ cấu giá vé bền vững cho công ty ĐS Hà Nội

Plan of Operation (Date: Oct 14, 2015)



Project Design Matrix (PDM) Revised: Oct 14, 2015

Technical Assistance Project to Strengthen the Capacity of Regulator and to Establish Operation & Maintenance Company of Metropolitan Railway Lines in Hanoi City

Project Site: Hanoi City Project Implementation Period: From Feb 2013 to Feb 2016 (36 months in total)

Target Group: Hanoi People's Committee (HPC), Hanoi Metropolitan Railway Management Board (MRB), Department of Transportation (DOT) and Hanoi Metro One Member Limited Liability Company (HMC)

Narrative Summary	Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumption
<p>Top objective The Operation and Maintenance (O&M) company for urban railways in Hanoi City provides safe and reliable urban railway operation,</p>	<p>1. The company becomes acquainted with train operation and management of urban railway systems, ensuring high punctuality and infrequent service stoppages. 2. A comprehensive safety operation system in line with "Transport Safety Management Method" is developed.</p>	<p>1. Annual report of O&M company (After commencement)</p>	
<p>Project objective The urban railway regulator (O&M management) and the O&M company begin to function jointly.</p>	<p>1. Initial work of the regulator is commenced. 2. The trial of management control work of O&M company is commenced.</p>	<p>1. Approved document to railway operator - Fare - Level of service 2. Company rules, working instructions, work implementation flow and other necessary documents are finalized for actual operation.</p>	<p>1. Line-2A starts its operation as scheduled fully complied with transfer conditions prescribed in EPC contract.</p>
Output			
<p>1. The regulator's capacities are strengthened.</p>	<p>The regulator's organization and its function & powers in the organization are prescribed and approved by HPC.</p>	<p>Approval of HPC concerning the organization chart, function and power of the regulator.</p>	<p>1. The formalities of organization establishment and hire, training and assignment of the personnel are smooth at the competent authorities' level.</p>
<p>2. Fare setting method and subsidy system are established.</p>	<p>2-1 Subsidy system for O&M company is developed and shared in the Guideline. 2-2 Fares for the opening of Line-2A is set.</p>	<p>2-1 Guideline for subsidy 2-2 Fares for the opening</p>	<p>2. Coordinating about Urban Railway policy among competent authorities is implemented smoothly and requisite decisions are made at the suitable timing.</p>
<p>3. Operation plan and safety control system are established.</p>	<p>3-1 Guideline for filing the train operation plan is prepared. 3-2 Guideline for accident reporting procedure is prepared. 3-3 Guideline for accident investigation procedure is prepared.</p>	<p>3-1 Guideline for filing an operation plan 3-2 Guideline for accident reporting procedure 3-3 Guideline for accident investigation procedure</p>	<p>3. Requisite documents about operation and maintenance of Line-2A are provided at the suitable timing.</p>
<p>4. Conditions for transfer of Line-2A are clarified.</p>	<p>Transfer plan is devised and agreed between MRB and Vietnam Railway Administration (VNRA).</p>	<p>Agreement documents</p>	<p>4. Office IT system is procured as scheduled.</p>
<p>5. O&M company is registered.</p>	<p>Business registration license is issued.</p>	<p>Business registration license</p>	
<p>6. Rules of function and duty for each department of O&M company are prescribed.</p>	<p>6-1 Each department has rules of function and duty. 6-2 Annual plan is made.</p>	<p>6-1 Rules of functions and duty of each department 6-2 Annual plan</p>	

mf

[Signature]
Appendix 2

Activities	Inputs (Japanese side)	Inputs (Vietnamese side)	Preconditions
1. Strengthening capacity of the regulator for urban railways(MRB)	1. Dispatch of Japanese Experts Fields of Experts	1. Assignment of Counterpart Personnel for O&MU at the beginning of the project.	All related projects, such as UMRT Line 2A, 2 and 3 proceeds as scheduled.
1-1 Adjustment with MOT (Ministry of Transport)	(1) Project Manager 1 person		
1-2 Prescription of the regulator's organization and the function & powers in the regulator			
1-3 Learning about policies to encourage the use of urban railways	<u>Regulator</u>	<u>Regulator</u>	There is no big change in urban railway policy of Vietnam central government and HPC.
	(2) Deputy Project Manager, Strengthening capacity of the regulator 1 person	(1) Team leader 1 person	
2. Development of Fare Setting Method and Subsidy System		(2) Organization: 1 person	
2-1 Development of fare revision method		(3) Fare policy 1 person	
2-2 Development of subsidy system		(4) Train operation and safety 1 person	
2-3 Consideration and determination of fares on Line-2A opening	(3) Fare Policy, Planning Coordination 1 person		If approved specification, design conditions and so on of Line-2A aren't provided at the suitable timing, fundamental instruction will be implemented based on the general knowledge for operation method regarding urban railway.
3. Development of Operation Plan and Safety Control System		<u>O&M company</u>	
3-1 Prescription of filing an operation plan		(5) Team leader 1 person	
3-2 Development of procedures for investigation of accidents (including the preparation of safety standards and accident time procedure manual)	<u>O&M company</u> (4) [Technical Leader] Safety / Engineering Management / Condition for Transfer of Line-2A 1 person	(6) Planning 1 person (7) Administration and safety 1 person	
4. Clarification of Conditions for Transfer of Line-2A		(8) Human resource 1 person	
4-1. Devising transfer plan for Line-2A		(9) Finance 1 person	
4-2. Preparation of agreement with MRB and VNRA		(10) Sales 1 person	
4-3. Preparation and execution of transfer agreement for Line-2A	(5) [Management Leader] Organization Management / General affairs / Human Resources 1 person	(11) Train operation 1 person	When requisite documents are provided, outputs of fundamental instruction should be coordinated in accordance with provided documents.
5. Registration of the O&M Company		(12) Rolling stock 1 person	
5-1 Proposal for establishment of O&M company by MRB		(13) Facilities 1 person	
6-1. Planning, General Affairs and Safety		2. Provision of facilities for the Project implementation :	
6-1-1 Prescription of the rules on individual departments' roles and responsibilities	(6) Planning / Management and Business Planning / Non-fare Business 1 person	- Project office - Working equipment	When office IT system isn't procured as scheduled and system domains to be adapted aren't clarified, alternative plans will be devised and implemented in order that requisite system domains are processed without office IT system.
6-1-2 Prescription of the organization rules regarding planning, general affairs and safety operations	(7) Accounting / Treasury / Procurement 1 person	- Local cost for personnel - Cost for office rent and equipment	
6-1-3 Devising management and business plans (including consideration of common fare system)	(8) Financial Soundness / Registration / Office IT 1 person	- Other expenses: For research, local travelling other than by air (Hanoi and its vicinity), other activities	
6-1-4 Prescription of corporate philosophy and the Articles of Incorporation			
6-1-5 Prescription of the rules on safety promotion (including the formulation of safety measures / transport safety management method)	(9) Sales 1 person		
6-1-6 Prescription of draft basic rules of train operation (including the preparation of evaluation manual of train operation plan made by EPC)	(10) Train operation 1 person		
6-1-7 Preparation for the introduction of office IT system	(11) Rolling stock 1 person (12) Civil engineering / Track / Architecture 1 person		When the integrated operation between. HQ and OU (i.e. sharing accidents

	(including devising necessary matters such as the basic specifications of office IT system for O&M company)
6-1-8	HQ's work trial after establishment of O&M company
6-2.	Human Resources
6-2-1	Prescription of organization rules regarding HR management
6-2-2	Prescription of employment rules
6-2-3	Prescription of internal rules regarding recruiting, salary, and sanction
6-2-4	Prescription of the rules on division of duties, office organization and official authorities
6-2-5	Devising HR-related plans including staffing plan
6-2-6	Prescription of employee welfare-related rules, including those on staff welfare and pension
6-2-7	Devising employee education plan (including the devising post-service launch education plan)
6-2-8	Development of Work Procedures without office IT system
6-2-9	HQ's work trial after establishment of O&M company
6-3.	Finance
6-3-1	Prescription of organization rules regarding finance
6-3-2	Devising an accounting system
6-3-3	Prescription of rules for budget and settlement
6-3-4	Prescription of purchasing rules
6-3-5	Consideration of the measures to maintain the company's financial soundness
6-3-6	Development of Work Procedures without office IT system
6-3-7	HQ's work trial after establishment of O&M company
6-4.	Sales
6-4-1	Prescription of organization rules regarding sales and non-fare businesses
6-4-2	Prescription of General Transport Contract
6-4-3	Preparation of draft cash handling manual for station staff
6-4-4	Development of fare setting system and calculation of fares (including the development of fare revising system)
6-4-5	Consideration of setting fares based on the common fare system (determined for the start of Line-2A operations)
6-4-6	Devising non-fare business plans draft
6-4-7	HQ's work trial after establishment of O&M company
6-5.	Train Operation
6-5-1	Prescription of draft organization rules regarding train operation

- (13) Station Facilities / IC card 1 person
- (14) Signal/Telecom Electricity / Machinery / Transformation of electricity 1 person
- (15) Secretary 1 person

2. Counterpart training in Japan

At least 13 persons

3. Equipment

Items needed for project implementation.

4. Expense

- Cost for employment of local consultants
- Other expenses:
For research, travelling, training
- TC assistants:
Japanese interpreter
English interpreter

measures, managing and training human resources) is required, the operation system and division of works are reviewed from the viewpoint of the strengthening of cooperation and operation system. If needed, the principles of work trials are revised.

Regulator's work trial regarding the supervision of O&M company can be implemented on condition that the regulator for urban railway is set up (or established) and personnel are assigned in the regulator.

HQ's work trial after establishment of O&M company can be implemented on condition that O&M company is established and personnel are assigned in HQ. In addition to the conditions which are mentioned above, HQ's work trial towards the opening of Line-2A can be implemented only if facilities of Line-2A are installed, training for Line-2A personnel is completely finished and commissioning begins.

In order that facilities of Line-2A are handed over, it

mf

[Signature]

6-5-2	Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements (including prescription of the plan to manage operational staff and to train them)
6-5-3	Learning about the basic skill/knowledge for train drivers' management and operation (including prescription of training plans for crews)
6-5-4	Learning about a methodology to make train schedules
6-5-5	Learning about a methodology to draw run curves
6-5-6	Collecting train operation rules for the Line-2A (including learning about the general knowledge for urban railway regarding train operation)
6-6.	Rolling Stock Maintenance
6-6-1	Prescription of draft organization rules regarding rolling stock maintenance
6-6-2	Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements and maintenance budget
6-6-3	Learning about the process for implementation plan of rolling stock renewal (including the preparation of maintenance manuals and education plans)
6-6-4	Learning about countermeasures against rolling stock failures (including the preparation of rolling stock operation safety manual for dealing with circumstances such as accident)
6-6-5	Collecting maintenance rules for the Line-2A rolling stocks (including learning about the general knowledge for urban railway regarding rolling stock maintenance)
6-7.	Facilities Maintenance
6-7-1	Prescription of draft organization rules regarding facilities maintenance
6-7-2	Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements and maintenance budget
6-7-3	Learning about the process for draft implementation plan of facilities renewal (including the preparation of maintenance manuals and education plans)
6-7-4	Learning about countermeasures against facilities failures (including the preparation of facilities operation safety manual for dealing with circumstances such as accident)
6-7-5	Collecting maintenance rules for the Line-2A facilities (including learning about the general knowledge for urban railway regarding facilities maintenance)

is essential that the domestic systems such as safety certification and so on in Vietnam for launch of the urban railway shall be applied.



anf

**MINUTES OF MEETINGS
BETWEEN
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
AND
HANOI PEOPLE'S COMMITTEE
FOR AMENDMENT OF MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON
THE TECHNICAL ASSISTANCE PROJECT TO STRENGTHEN THE CAPACITY OF
REGULATOR AND TO ESTABLISH OPERATION AND MAINTENANCE COMPANY OF
METROPOLITAN RAILWAY LINES IN HANOI CITY**

The Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") and Hanoi People's Committee (hereinafter referred to as "HPC") hereby agreed on the following amendment of the Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as "MOU") on "the Technical Assistance Project to Establish an Agency Managing the Operation and Maintenance of Metropolitan Railway Lines in Hanoi City" (hereinafter referred to as "TA Project") signed on December 3rd, 2012.

1. Counterpart Agency (Implementing Agency)

Original Version	Amended Version
MRB (Hanoi Metropolitan Railway Management Board)	MRB, Department of Transport (hereinafter referred to as "DOT") and Hanoi Metro One Member Limited Liability Company (hereinafter referred to as "HMC")
Reason: Operation and Maintenance Company (hereinafter referred to as "the O&M Company" was successfully established in November 2014.	
MRB has played a role of the counterpart agency so far for all the activities of the TA Project, concerning both "Regulator" and "O&M Company" by the end of August 2015. Through a continued effort by the concerned parties of the TA Project, HMC was successfully established in November 2014 as the essential achievement of the T/A Project. Taking this successful progress of the TA Project into consideration, HPC decided to replace MRB by HMC which shall bear the responsibility to securely implement the TA Project as the counterpart agency for the activities of the O&M Company, according to the Decision (No. 4127/QD-UBND) on August 19, 2015, as the conclusion of 5th JCC Meeting held on July 16, 2015, and accordingly replace the JCC members, according to the Decision (No. 3625/QD-UBND) on July 29, 2015.	
On the other hand, MRB was replaced by DOT as a role of the counterpart agency for the activities concerning "Regulator" from September 2015 according to the Joint Circular (No. 42/2015/TTLT-BGTVT-BNV) on August 14, 2015.	

2. Duration

Original Version	Amended Version
2 (two) years	3 (three) years
Reason: Construction of Hanoi Metropolitan Railway Line 2A Project is unexpectedly far behind the schedule.	
JICA and HPC had already agreed to extend the TA Project up to "February 2016" at the 4 th JCC on September 24, 2014 as mentioned in the Notice (No. 221/TB-VP) on September 29 by HPC and the Decision (No.6642/QD-UBND) on December 12, 2014 by HPC.	

3. PDM and PO

Original Version	Amended Version
Appendix 1	Appendix 2
Reason: Construction of Hanoi Metropolitan Railway Line 2A Project is unexpectedly far behind the schedule.	
<p>(1) Activities related to "Regulator"</p> <p>Although the activities related to "Regulator" function had been almost completed, only the activity for "work trials towards the opening of Line 2A" (Activities 1-4, 2-4 and 3-4) cannot be executed because of unexpected delay of the construction of the Line 2A Project. Therefore, Activities 1-4, 2-4 and 3-4 for "work trials towards the opening of Line 2A" shall be deleted out of PDM and PO.</p>	
<p>(2) Activities related to the work trial towards the opening of Line 2A for the O&M Company</p> <p>For HMC as the O&M Company, the activity "work trials towards the opening of Line 2A" (Activities 6-1-9, 6-2-10, 6-3-8 and 6-4-8) cannot be executed because of unexpected delay of the construction of the Line 2A Project. Therefore, Activities 6-1-9, 6-2-10, 6-3-8 and 6-4-8 for "work trials towards the opening of Line 2A" shall be deleted out of PDM and PO.</p>	
<p>(3) Activities related to finalizing of the rules or manuals of the O&M Company</p> <p>Although the activities related to the rules or manuals of the O&M Company had been completed in large part, they are not yet finalized, due to the delayed construction of Line 2A as compared with the initial schedule. Therefore, the activities related to "finalizing the rules or manuals" (Activities 6-1-6, 6-4-3, 6-4-6, 6-5-1, 6-5-2, 6-5-6, 6-6-1, 6-6-2, 6-6-5, 6-7-1, 6-7-2, 6-7-3 and 6-7-5) shall be replaced by "drafting of the rules or manuals".</p>	

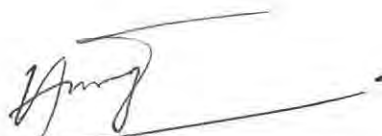
The 6th JCC meeting will be held in December 2015 for the joint terminal evaluation; a specific date will be proposed by JICA.

This amendment will become effective as of October 14, 2015.

Hanoi, October 14, 2015



Mr. Masahiko FURUICHI
Mission Leader, Senior Advisor,
JICA



Mr. NGUYEN Quoc Hung
Vice Chairman
Hanoi People's Committee, Vietnam

Appendix 1: Memorandum of Understanding (signed on December 3, 2012)

Appendix 2: Amend Version of PDM, PO

Appendix 3: Decision (No. 4127/QD-UBND) (issued by HPC on August 19, 2015)

Appendix 4: Decision (No. 3625/QD-UBND) (issued by HPC on July 29, 2015)

Appendix 5: Joint Circular (No. 42/2015/TTLT-BGTVT-BNV) (issued by MOT and MOHA on August 14, 2015)

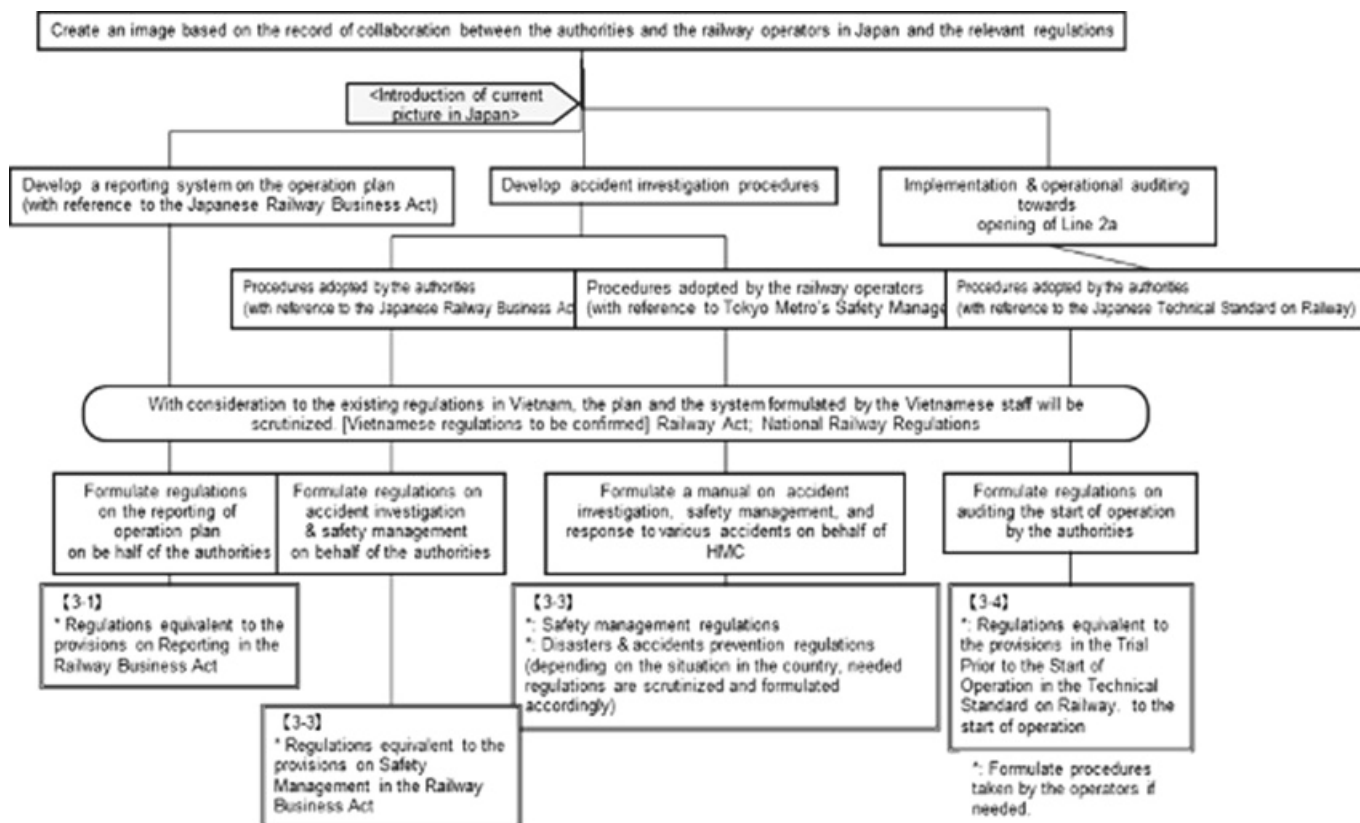
Appendix 6: Notice (No. 221/TB-VP) (issued by HPC on September 29, 2014)

Appendix 7: Decision (No.6642/QD-UBND) (issued by HPC on December 12, 2014)

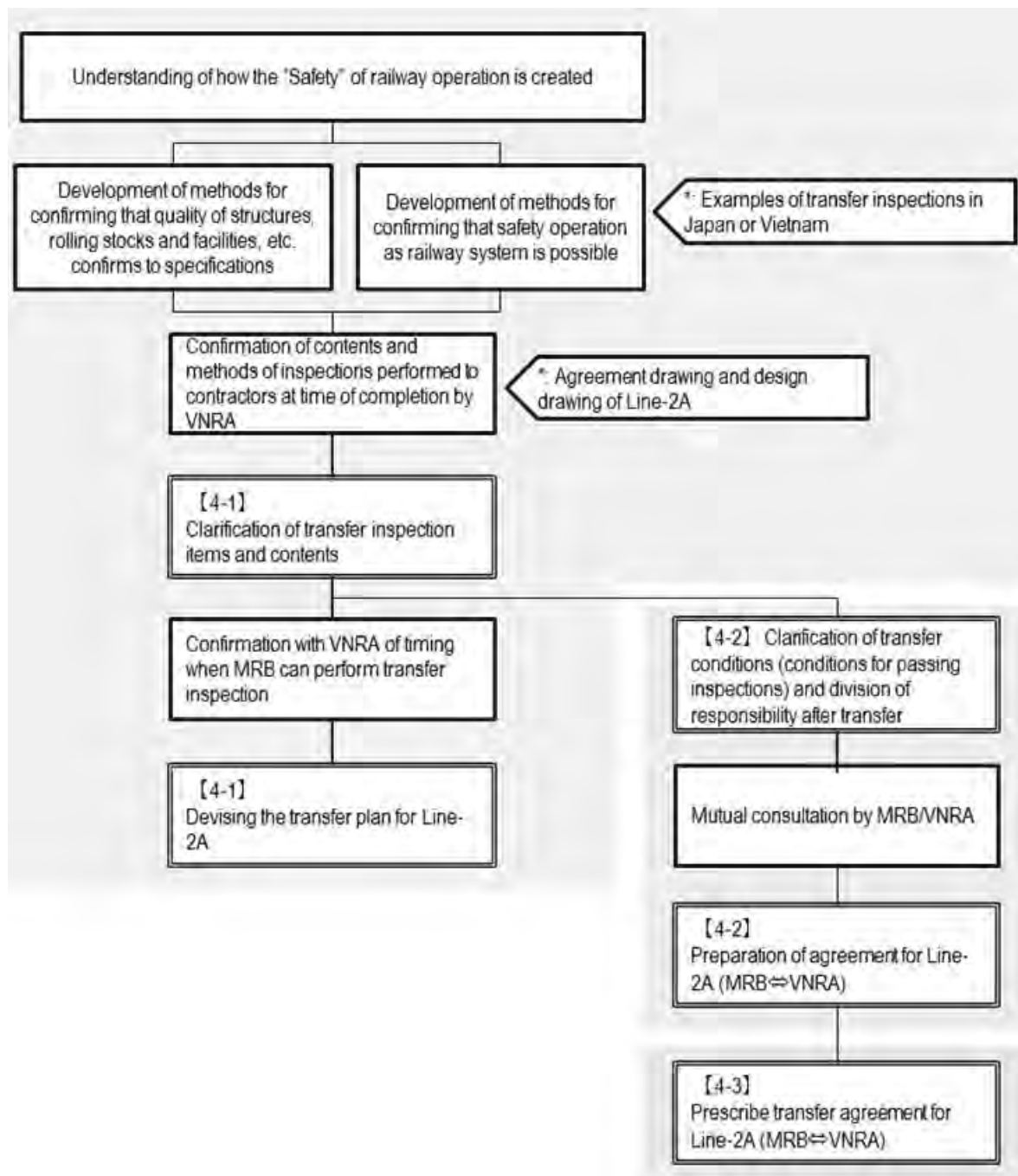


Work flows of each activity

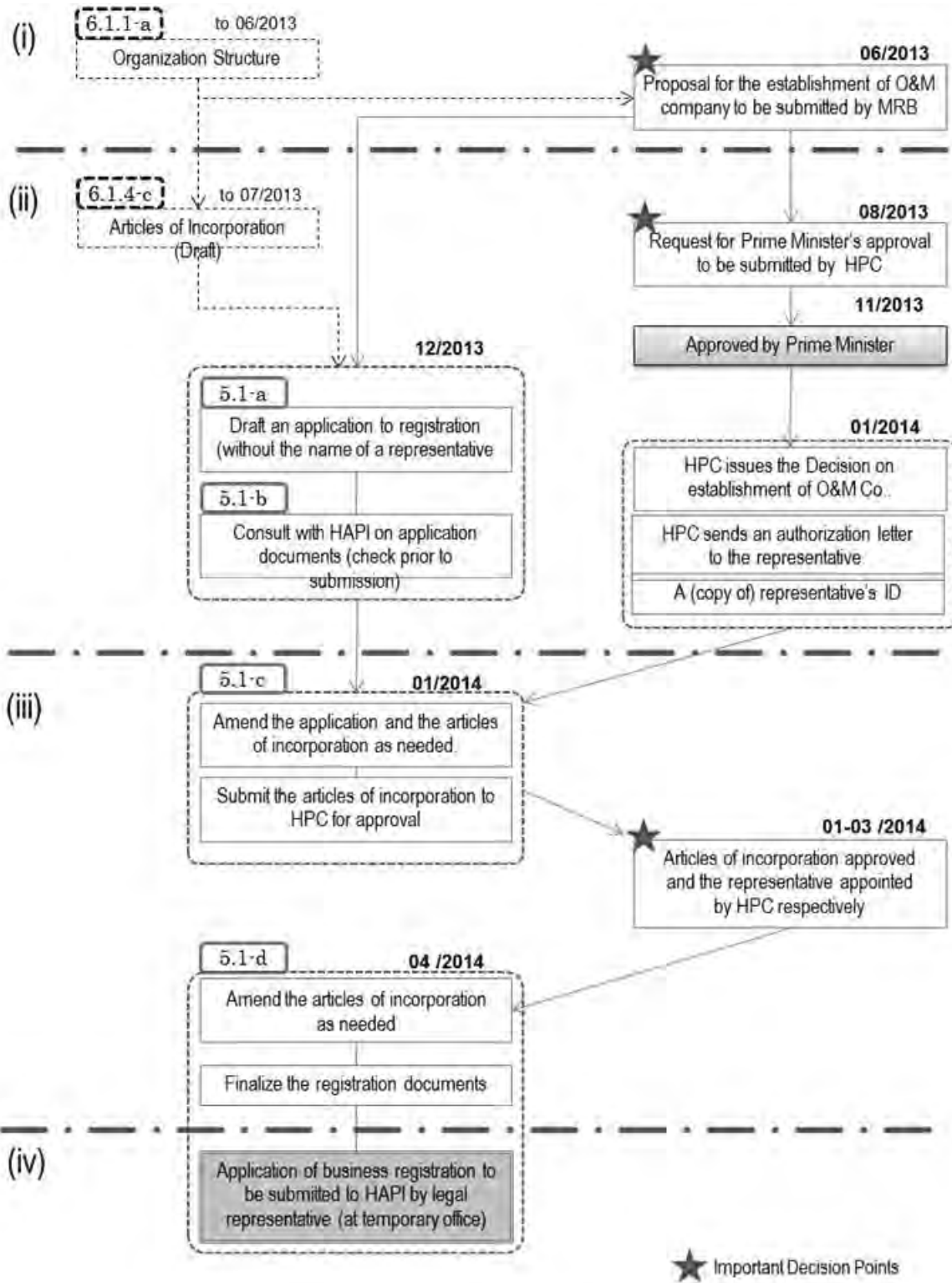
• Activity3 Development of Operation Plan for Train Operation Plan and Safety



活動 4 Clarification of the Conditions for the Transfer of Line 2A

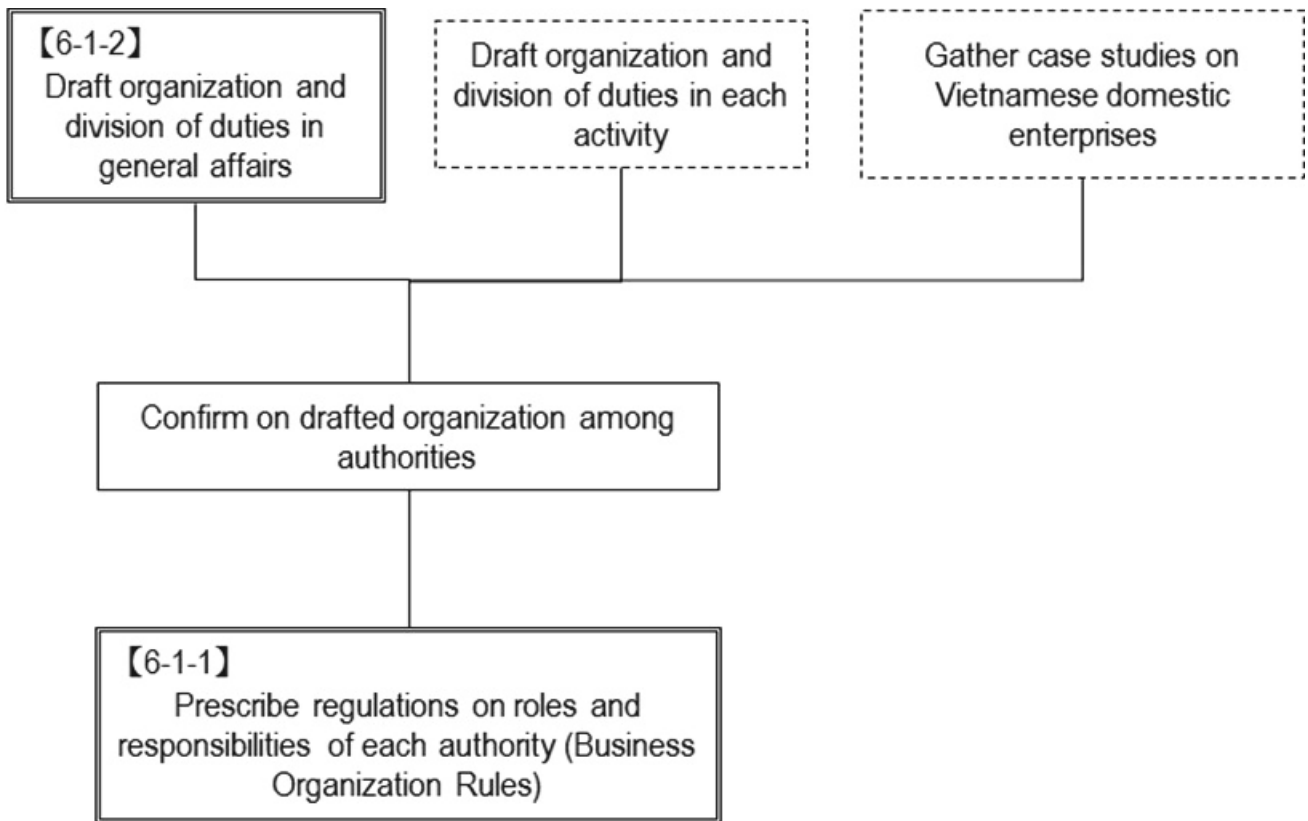


活動 5 Registration of the O&M company

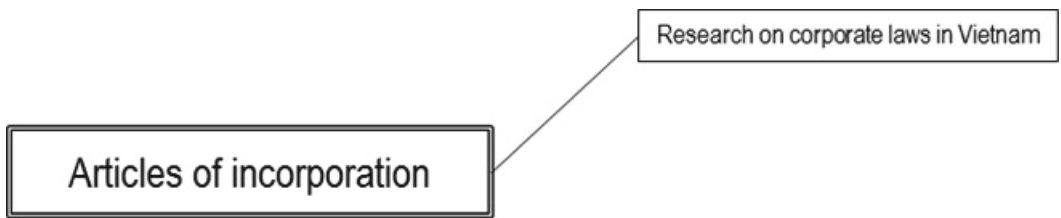


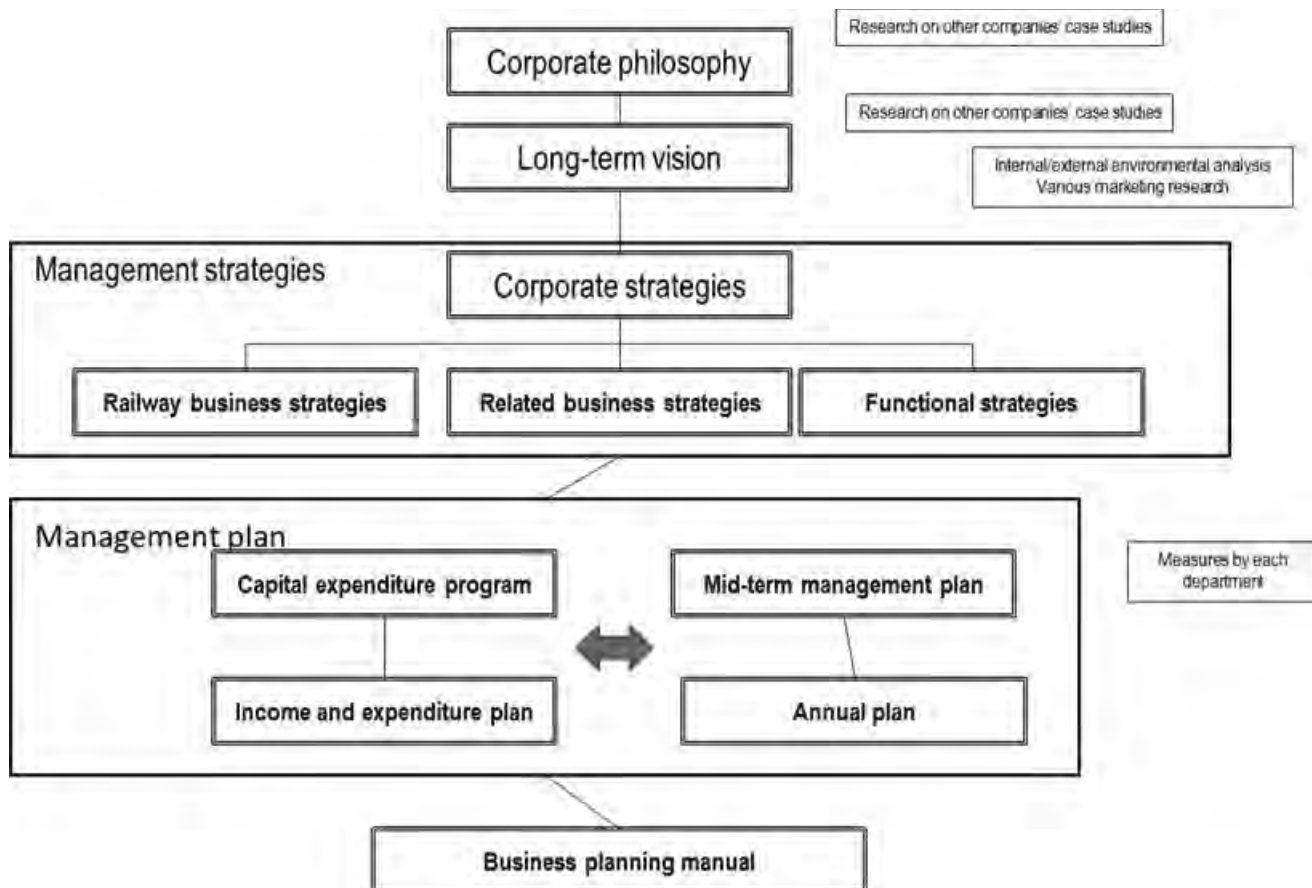
活動 6-1 Planning, General Affairs and Safety

(活動 6-1-1 6-1-2)

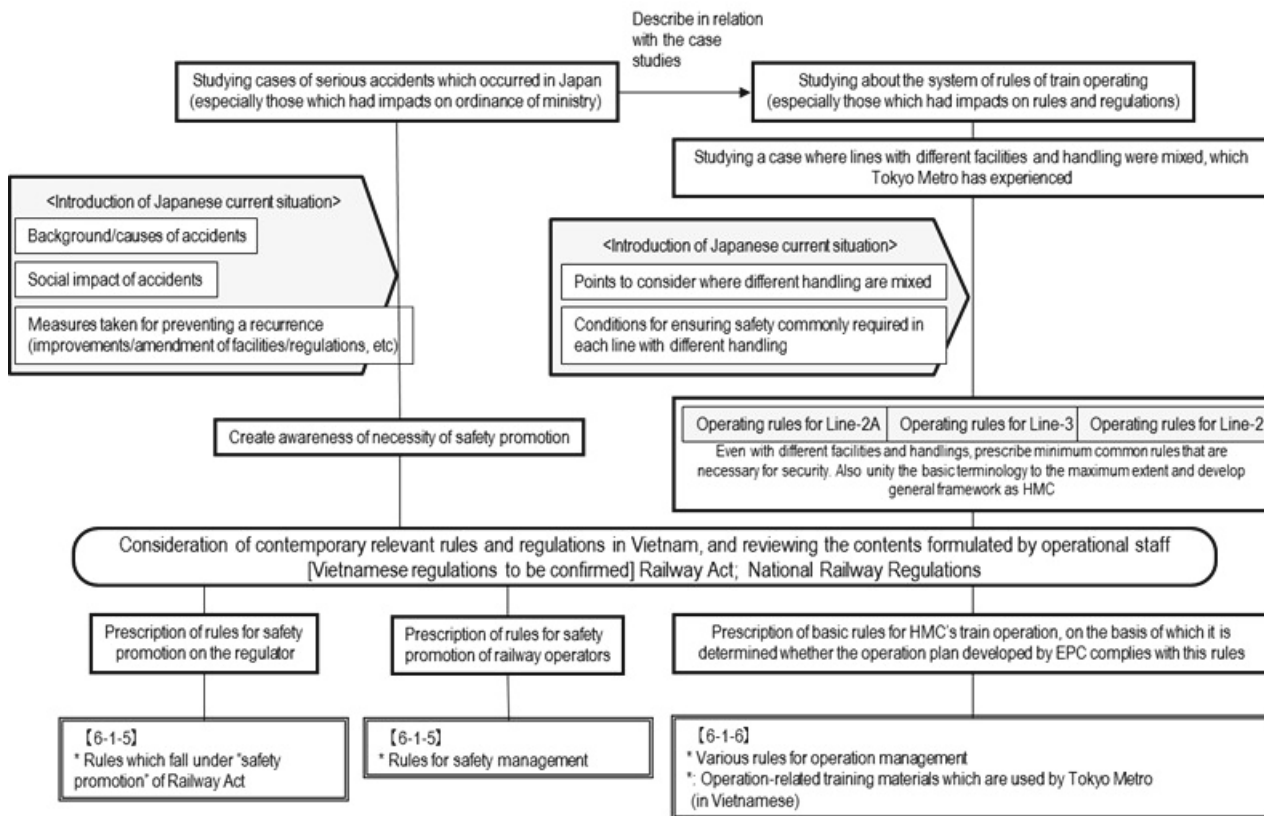


(活動 6-1-3 6-1-4)

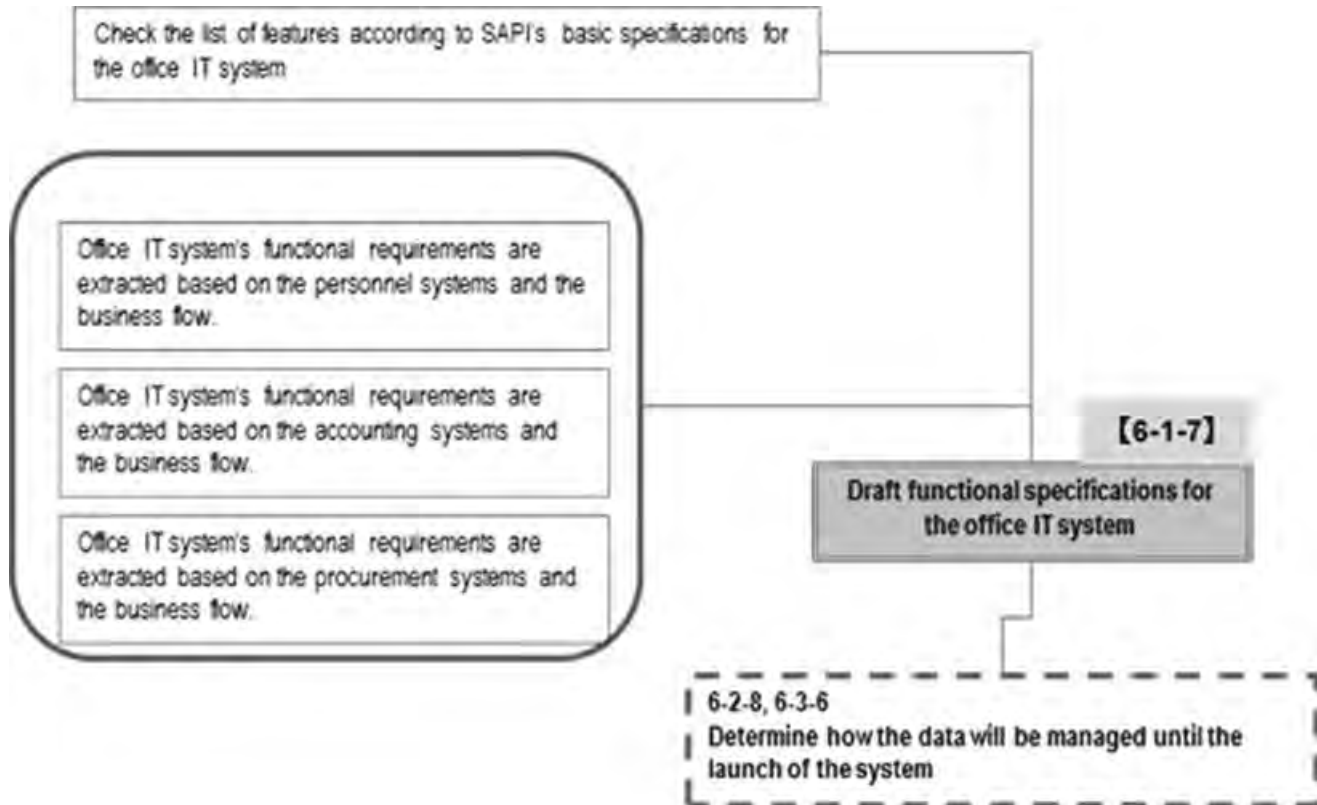




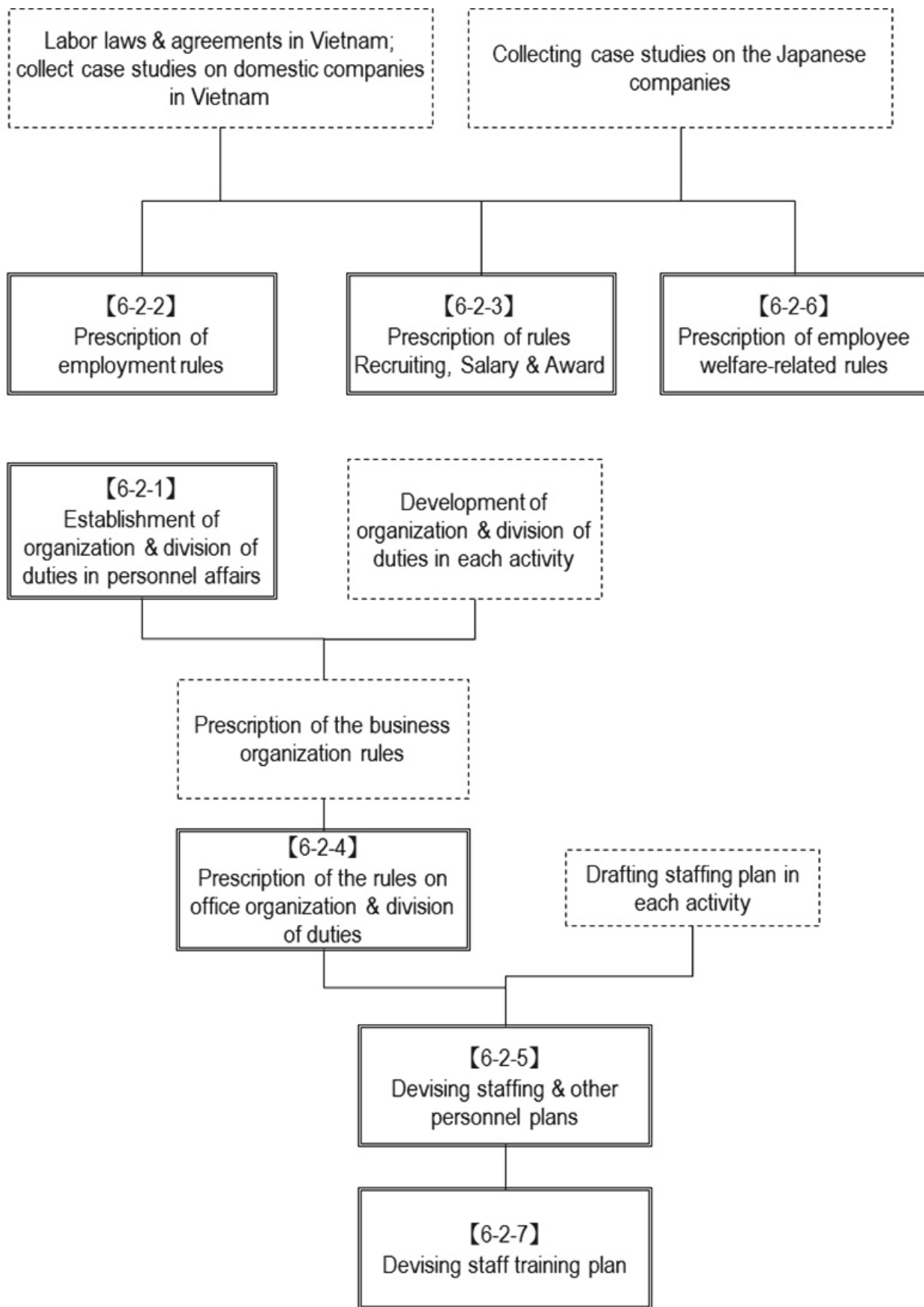
(活動 6-1-5 6-1-6)



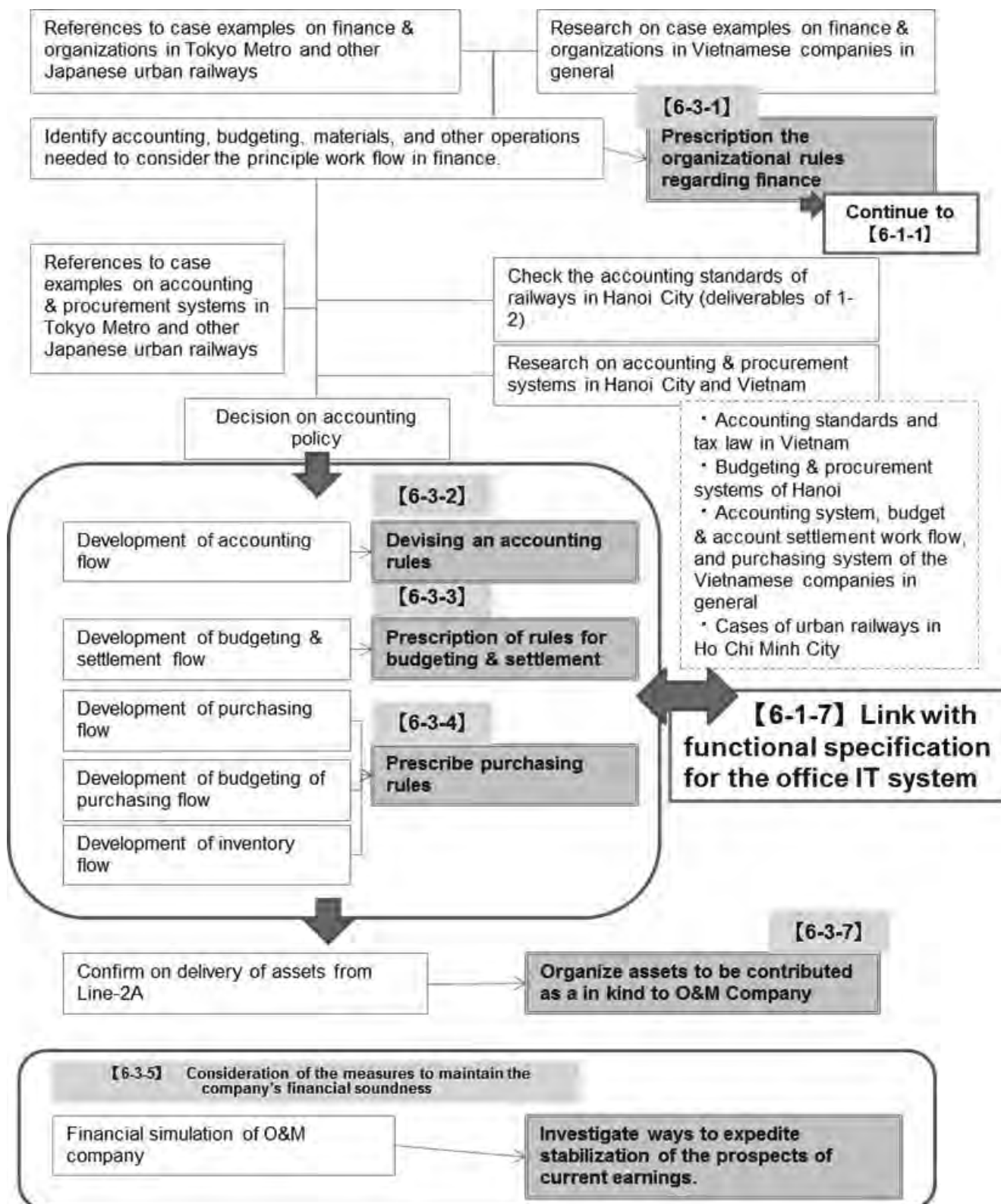
(活動 6-1-7)



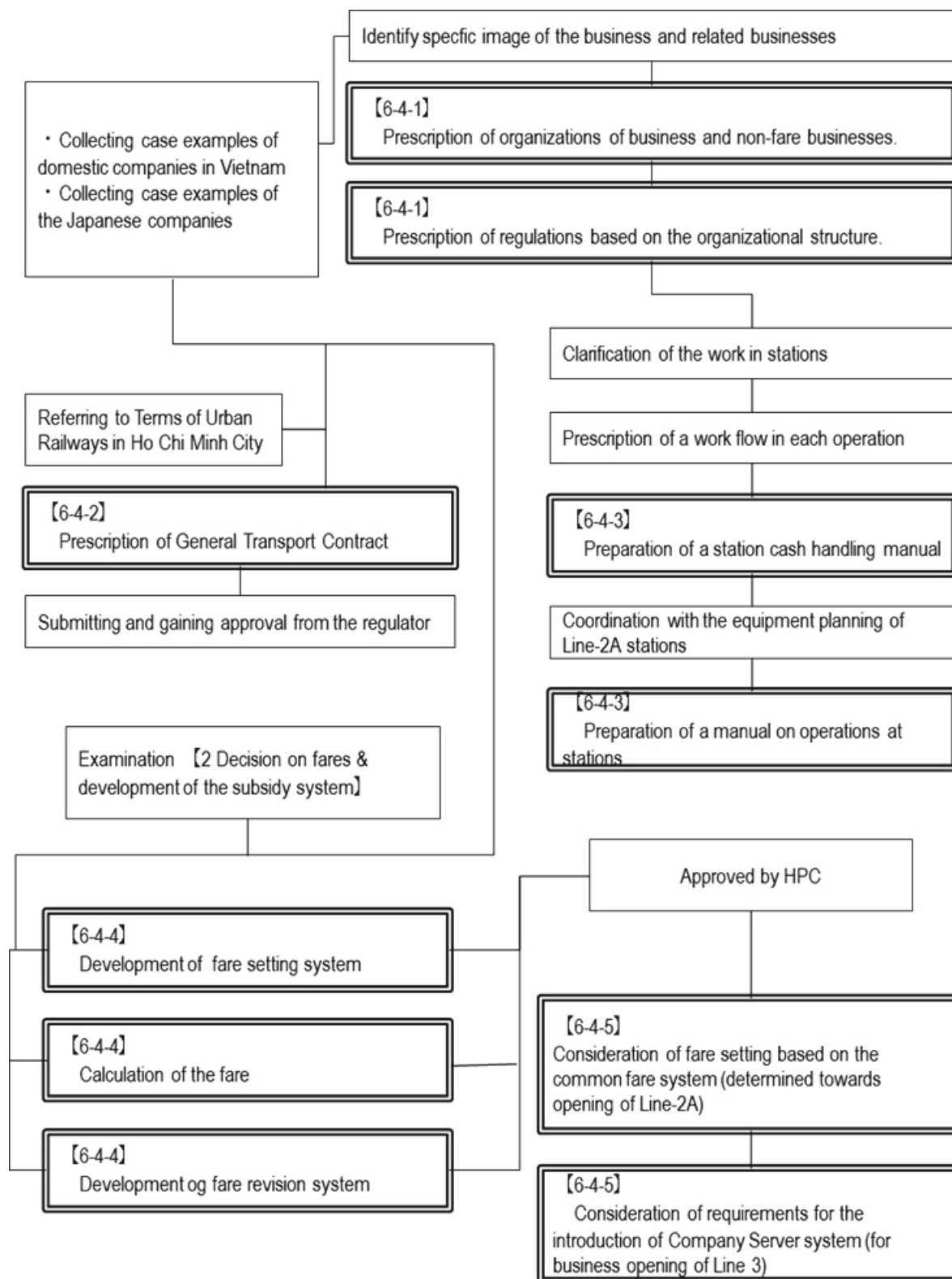
活動 6-2 Human Resources



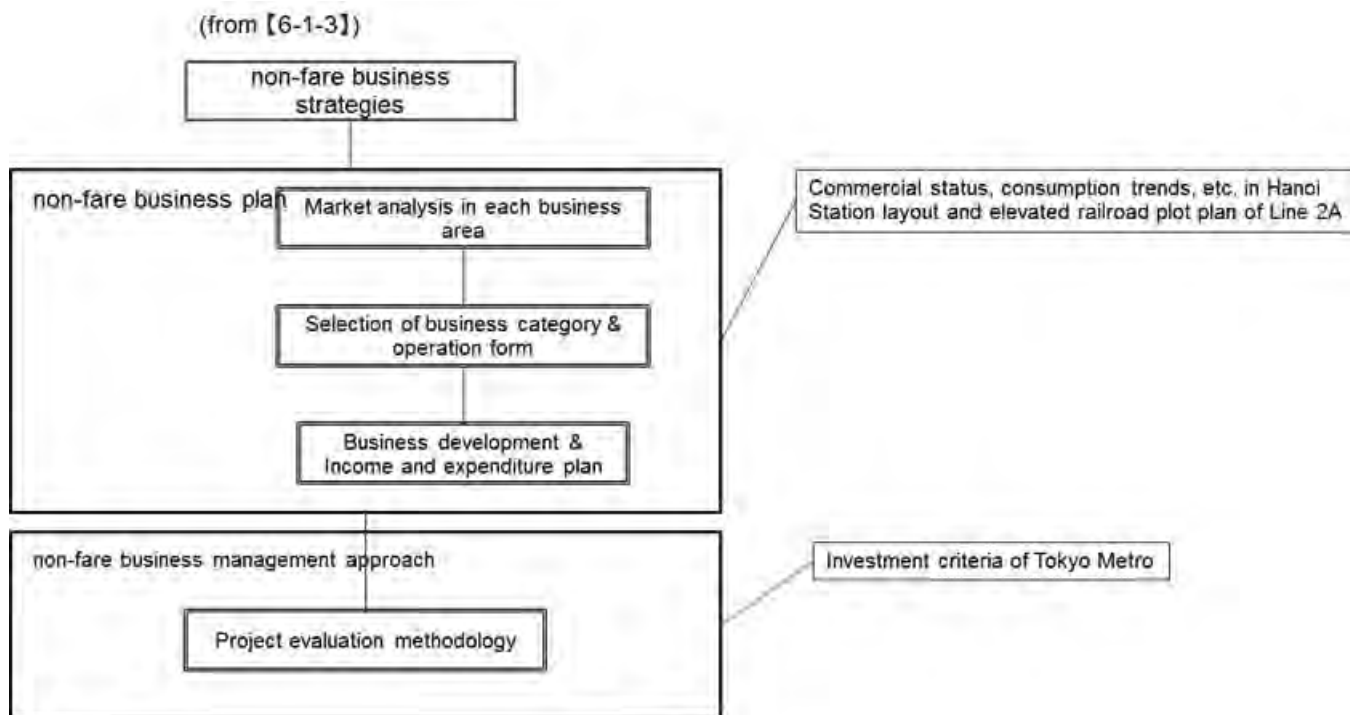
活動 6-3 Finance



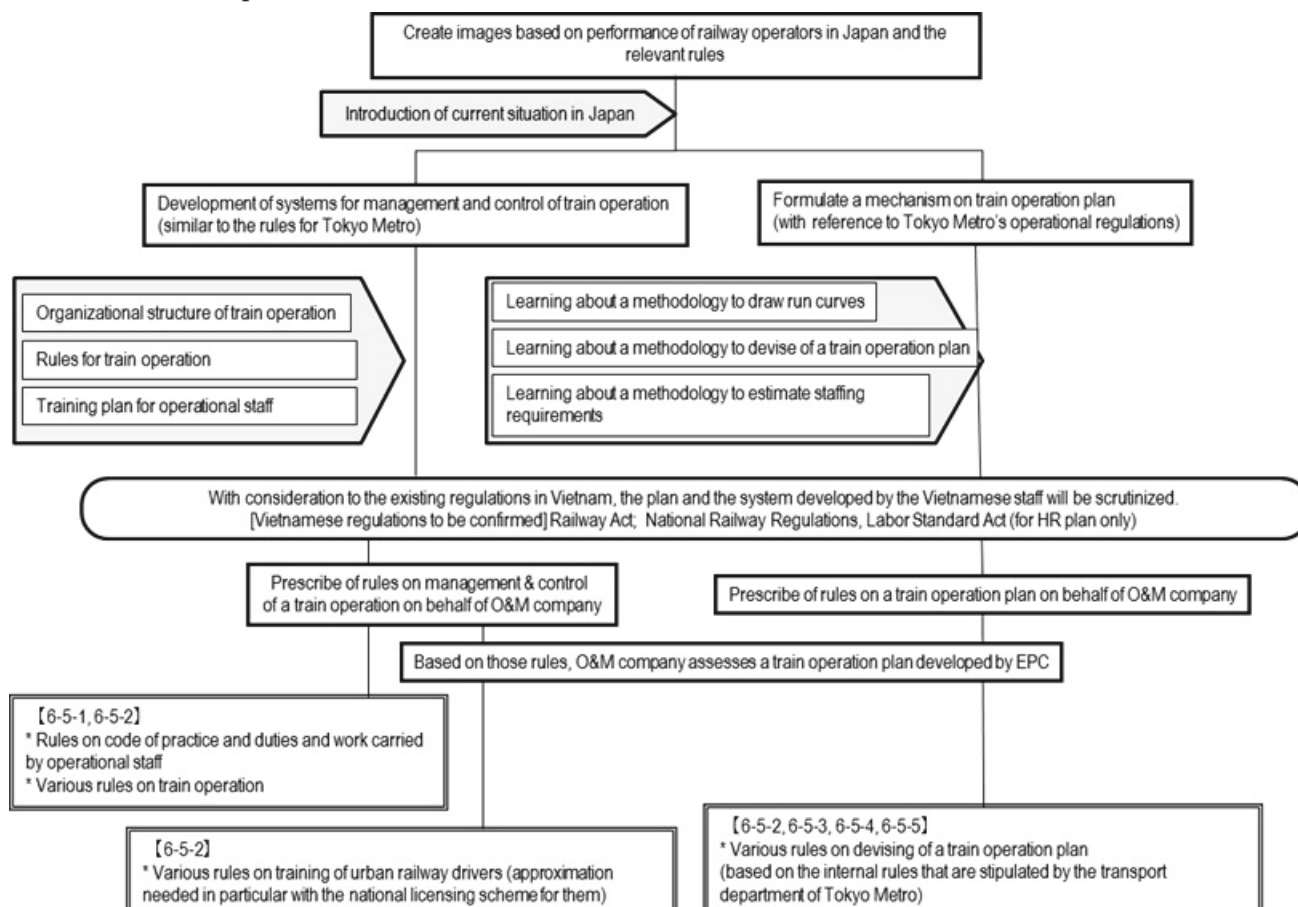
活動 6-4 Sales



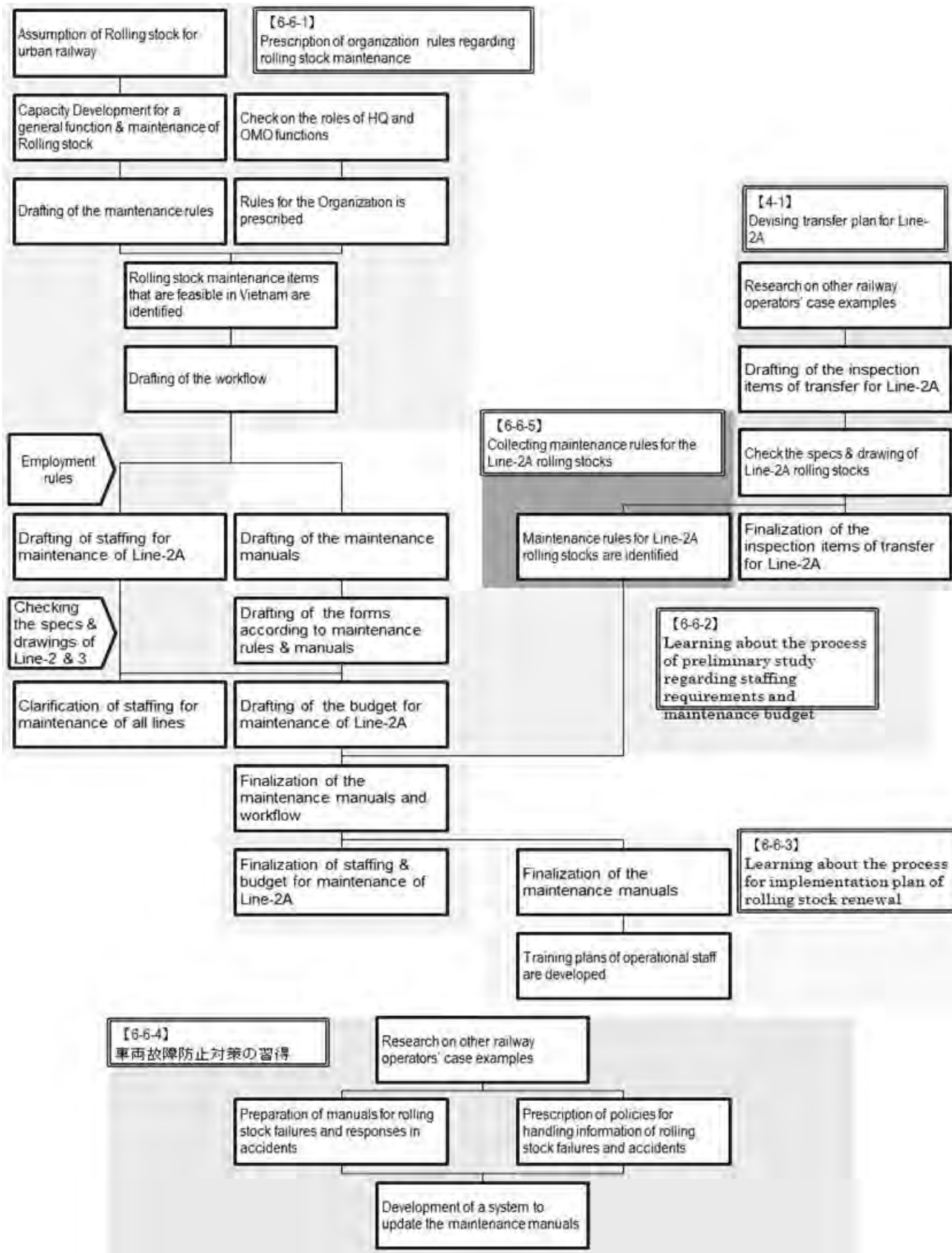
(活動 6-4-6)



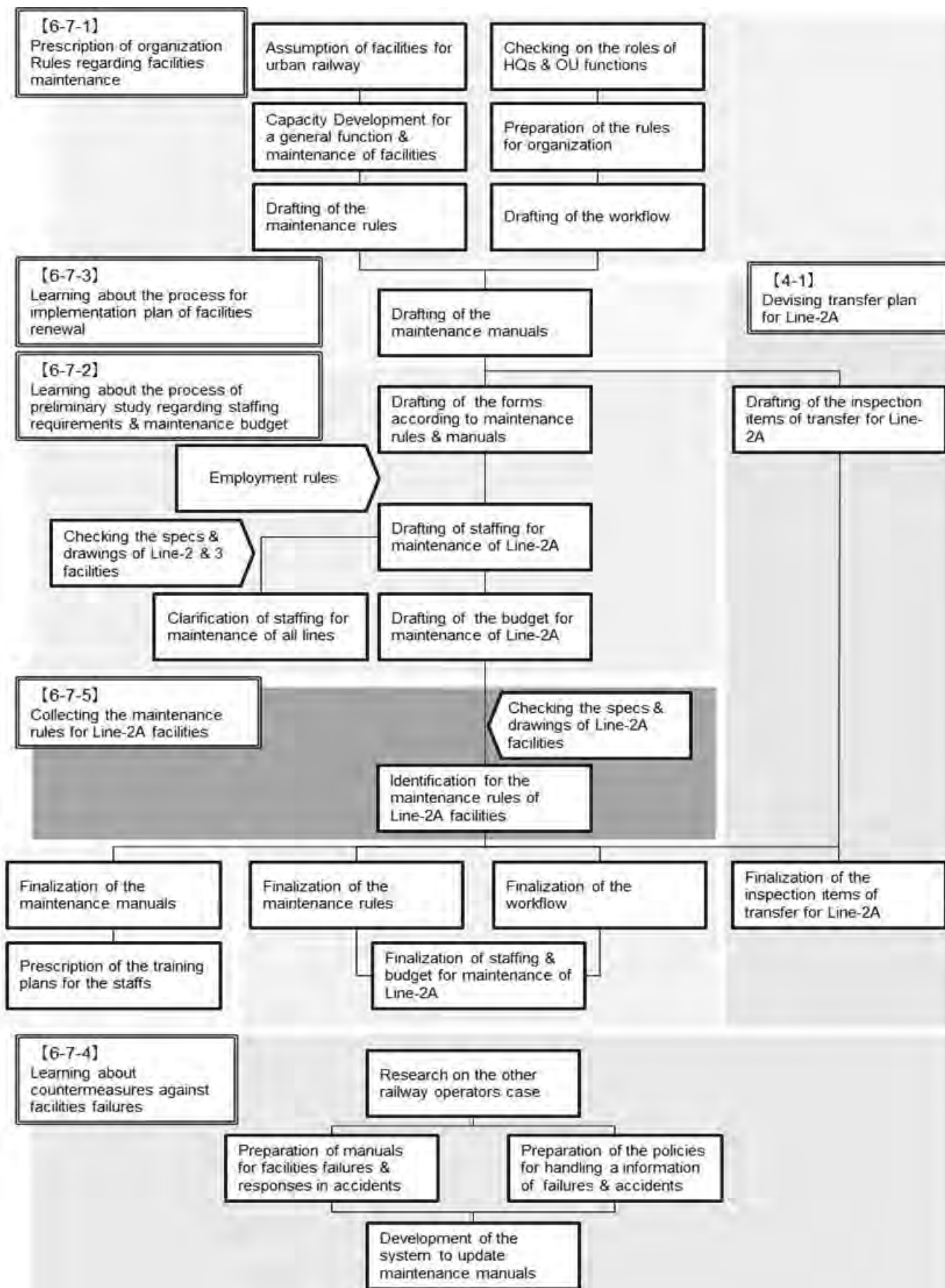
活動 6-5 Train Operation



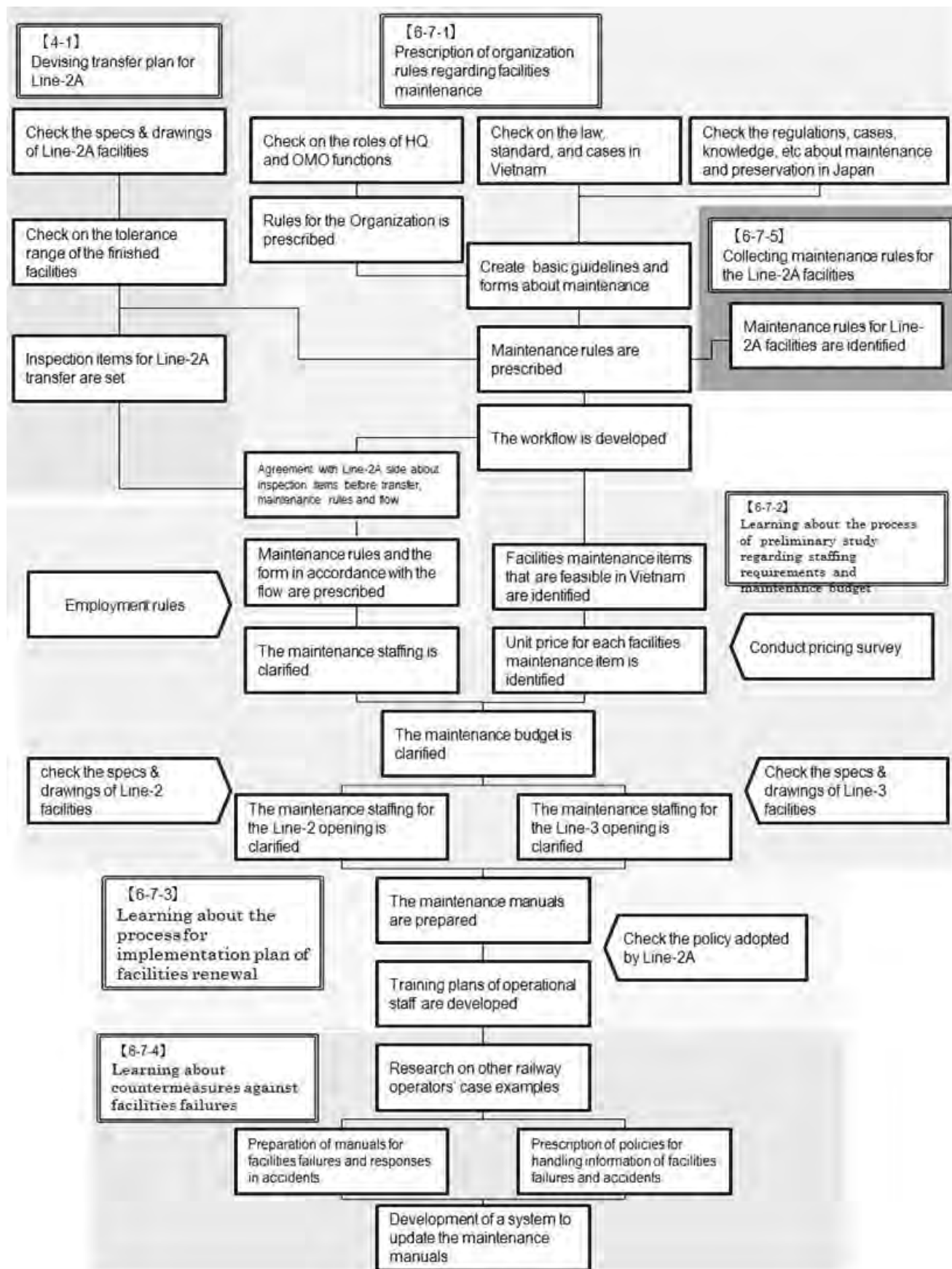
活動 6-6 Rolling Stock Maintenance



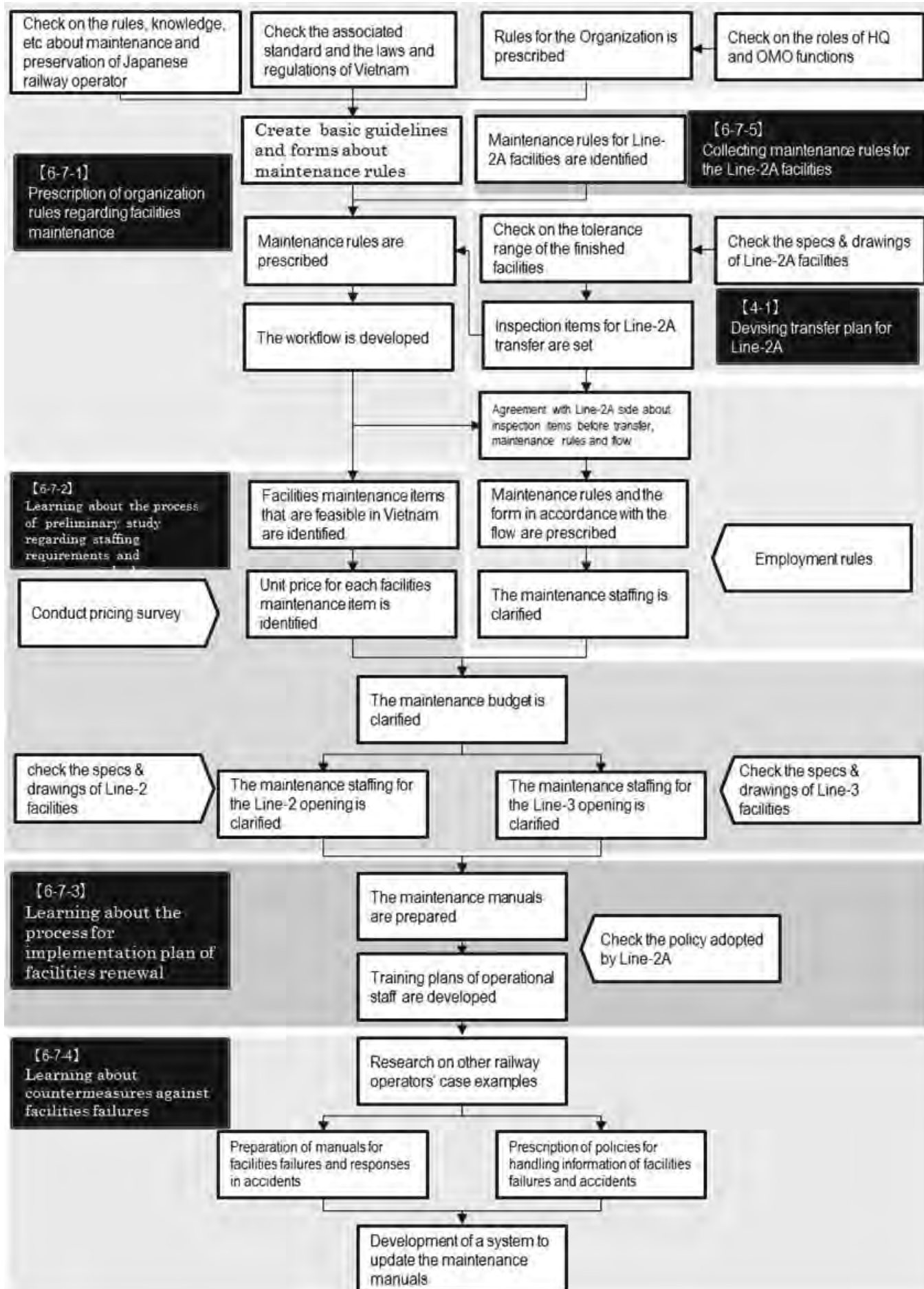
活動 6-7 Facilities Maintenance (Civil, Track, and Construction)



活動 6-7 Facilities (Electricity)



Activity6-7 (AFC)



C/P JAPAN Training schedule (8/26 ~ 9/6, 9/9 ~ 9/20)

Schedule – No. 1 Schedule

Day 1

Group 1	Group 2	Doc. No.	Time	Venue	Training contents	Guided by	Followed by	Remarks
8/26	9/9		am	JICA	General introduction	-	-	
			13:00 ~ 14:00	JICA→Ueno	Moving to Tokyo Metro head office	-	-	
			14:00 ~ 17:00	Tokyo Metro Head office	General introduction	Kashima	-	
		1-1	17:00 ~ 17:30	Ueno station	Works at Lost and Found Center	Horiuchi	-	
			17:30	Ueno	Finish	-	-	

Notice: If ① is put next to the guider name, this means this person is in charge of group 1, and same understanding for ② case

1

Schedule – No. 2 Schedule

Day 2

Group 1	Group 2	Doc. No.	Time	Venue	Training contents	Guided by	Followed by	Remarks
8/27	9/10		8:30	Zoshigaya station	Gathering	-	-	
		2-1	8:30 ~ 9:15	Ikebukuro station	Rush hour situation (Fukutoshin and Marunouchi lines)	Ushida Horiuchi	Tanisaka①	
			9:15 ~ 9:30	Ikebukuro→Myogadani	Morning rush hour situation on Marunouchi line	Ushida	Tanisaka①	Drop at Station no. 2: Myodagani
		2-2	9:30 ~ 12:00	IOCC	Works at OCC and operation control	OCC staff	Kikuchi① Ushida① Tanisaka① Kurihara②	
			12:00 ~ 13:00	Canteen of RS depot	Lunch	-	Ushida Tanisaka①	
		2-3	13:00 ~ 14:00	Passenger center	Treatment to passengers...	Center staff	Ushida Tanisaka①	
		2-4	14:00 ~ 15:00	Driver office Koishikawa	Reporting works	Ushida	Tanisaka①	
		2-5	15:00 ~ 15:30	Myogadani→Korakuen	Moving and observing half height platform doors	Ushida	Tanisaka①	
		2-6	15:30 ~ 16:00	Korakuen→Iidabashi	Observing full-height platform door in Korakuen station	Ushida	Tanisaka①	
		2-7	16:00 ~ 16:30	In Iidabashi station	Visiting ticket offices and shops in station	Tanisaka Horiuchi	UshidaT	
	16:30	Iidabashi station	Finish	-	-			

2

Schedule – no. 3 Schedule

Day 3

Group 1	Group 2	Doc. No.	Time	Venue	Training contents	Guided by	Followed by	Remarks
8/28	9/11		9:15	Technical department of Marunouchi Line	Gathering	-	-	
		3-1	9:15 ~ 10:15	Technical department of Marunouchi Line	Introduction about Technical department of Marunouchi Line	Fijoka	Sakai	
			10:15 ~ 10:30	Technical department of Marunouchi Line → Nakano workshop	Moving	-	Sakai	
		3-2	10:30 ~ 11:15	Nakano workshop	Maintenance works at workshop	Kurihara	Sakai	
		3-3	11:15 ~ 12:00	Nakano Inspection yard	Maintenance works at inspection yard	Kurihara	Sakai	
			12:00 ~ 13:00	Nakano workshop canteen	Lunch	-	Sakai	
			13:00 ~ 13:30	RS management department of Nakano (OU)	Explaining questions	Kurihara	Sakai	
			13:30 ~ 13:45	Nakano RS management department → Training center	Moving	-	Sakai	
		3-4	13:45 ~ 17:30	Training center	Training visual aids, simulations, accident education exhibition, answering to questions	Training center staff and TA team	Ushida Sakai Horiuchi① Kurihara Kikuchi Tanisaka①	Dividing into two small groups when visiting those places
			17:30	Training center	Finish	-	-	

3

Schedule – No. 4 Schedule

Day 4

Group 1	Group 2	Doc. No.	Time	Venue	Training contents	Guided by	Followed by	Remarks
8/29	9/12		8:00	Nishikasai station	Gathering	-		
		4-1	8:00 ~ 8:45	Nishikasai station	Observing rush hour situation at one of crowded stations of Tokyo Metro	Ushida	Sakai① Horiuchi	
			8:45 ~ 9:00	Nishikasai → Otemachi	Observing rush hour situation of Tozai line – one of crowded line in Japan	Ushida	Sakai① Horiuchi	Stop at station no. 7: Otemachi
			9:00 ~ 9:30	In Otemachi station	Underground street in the city center connecting directly to metro stations	Horiuchi Kikuchi	Ushida Sakai①	
		4-2	9:30 ~ 11:15	Ga Otemachi	General works at stations, station equipment, fire preventing center, resting place for staff, electricity room, air-conditioner, etc.	Horiuchi Kikuchi	Ushida Sakai①	
			11:15 ~ 12:15	Otemachi	Lunch	-	Ushida Sakai① Horiuchi	
			12:15 ~ 12:30	Otemachi → Toyomachi	Moving	-	Ushida Sakai① Horiuchi	
		4-3	12:30 ~ 12:45	Signaling controlling location in Toyomachi station	Control routes at stations, etc.	Ushida	Sakai① Horiuchi	
			12:45 ~ 13:00	Toyomachi → Kasai	Moving	-	Sakai①	
		4-4	13:00 ~ 13:15	Kasai station	Observing the siding for prioritised trains	Ushida	Sakai①	
		4-5	13:15 ~ 16:30	Metro museum	Visiting the museum and learn about metro	TA Staff	Ushida Sakai①	Dividing into two groups to visit
		4-6	16:30 ~ 17:00	Kasai → Minamisuna machi → Zenmonnaka machi	Drop on the way to observe example of transport capacity enhancement	Ushida	Sakai①	
			17:00	Zenmonnaka machi	Finish	-	Sakai①	

4

Schedule – no. 5 Schedule

Day 5

Group 1	Group 2	Doc. No.	Time	Venue	Training contents	Guided by	Followed by	Remarks
8/30	9/13		9:30	Technical department Ayase	Gathering	-		
		5-1 5-2	9:30 ~ 10:45	E&M and signaling department on Chiyoda line	Listening to brief explanation about E&M, signaling department. Visiting inside of the building	Kikuchi Miyamoto	Sakai①	
		5-3	10:45 ~ 11:30	E&M department on Chiyoda line→ Ayase station	Observing solar energy system at Ayase station on the way	Kikuchi Miyamoto	Sakai①	
			11:30 ~ 12:30	Surrounding area of Ayase station	Lunch	-	Sakai①	
		5-4	12:30 ~ 13:15	Ayase At-grade station	Observing related business activities of suburban station	Tanisaka	Sakai①	
		5-5	13:15 ~ 13:45	Ayase→Shibuya	Stop along the way to witness the shift transferring activity between staff of Tokyo Metro and those of JR in Ayase station.	Ushida	Sakai①	Transfer at Otemachi station, turn to Hanzomon line
		5-6	13:45 ~ 14:15	Shibuya driver office	Observing the reporting activity at Conductor office.	Ushida	Sakai①	
		5-7	14:15 ~ 15:45	Shibuya	Observing the surrounding area in Shibuya station and related businesses	Tanisaka	Sakai①	
		5-8 5-9	15:45 ~ 16:30	Omotesando	Echika Omotesando business area and service management	Tanisaka Horiuchi	Sakai①	
			16:30 ~ 16:45	Omotesando→Akasakamitsuke	Moving	-	Sakai①	
		5-10	16:45 ~ 17:30	Akasakamitsuke	Observing the advertisement activities (MVS) and transferring location on the same station	Tanisaka Horiuchi	Sakai①	
		5-11	17:30	Akasakamitsuke	Finish	-	Sakai①	5

【Reference】 Schedule – Week 2

【Common management group】

9/2(Mon.)	9/3(Tue.)	9/4 (Wed.)	9/5 (Thu.)	9/6 (Fri.)	
9:30 gathering	9:30 Gathering	7:45 Gathering	8:30 Finish (Finish night shift)	9:30 Gathering	
10:00 Visiting materials center	9:30 Observing driving works	8:00 Observing station works		8:30 Finish (Finish night shift)	9:30 Report about training course (Tokyo Metro Head office)
11:00 Visiting social welfare works					12:30 Finish
12:00 Lunch					
13:30 Visiting healthcare center					
15:00 Observing IT system					
17:30 Finish	17:30 Finish	(Remaining at site)			

【Business group】

9/2(Mon.)	9/3(Tue.)	9/4 (Wed.)	9/5 (Thu.)	9/6 (Fri.)	
9:30 Gathering	9:30 Finish (Finish night shift)	7:45 Gathering	8:30 Finish (Finish night shift)	9:30 Gathering	
9:30 Observing IOCC		8:00 Observing station works		8:30 Finish (Finish night shift)	9:30 Report about training course (Tokyo Metro Head office)
					12:30 Finish
(Remaining at site)			(Remaining at site)		

【Reference】 Schedule – Week 2

【Train operation】

9/16 (Mon.)	9/17 (Tue.)	9/18 (Wed.)	9/19 (Thu.)	9/20 (Fri.)
9:30 Gathering	9:30 Gathering	9:30 Gathering	(Remaining at site)	9:30 Gathering
9:30 Observing driving works	9:30 Observing station works (driving)	9:30 Observing IOCC	9:30 Finish	9:30 Report about training course
	12:00 Lunch		(Tokyo Metro Head office)	
	13:30 Observing works at inspection yard		12:30 Finish	
	14:30 Observing station improvement site			
15:30 Observing new signaling system and get on train				
19:00 Finish	17:30 Finish	(Remaining at site)		

【Rolling stock group】

9/16 (Mon.)	9/17 (Tue.)	9/18 (Wed.)	9/19 (Thu.)	9/20 (Fri.)
9:00 Gathering	9:30 Gathering	8:30 Gathering	(Remaining at site)	9:30 Gathering
9:00 Observing works at inspection yard	9:30 Observing inspection and repairing workshop	8:30 Visiting Depot	8:30 Finish	9:30 Report about training course
12:00 Lunch	12:00 Lunch		(Tokyo Metro head office)	
13:00 Observing works at the workshop	13:30 Management, design (Tokyo Metro head office)		12:30 Finish	
19:00 Finish	17:30 Finish		(Remaining at site)	

7

【Reference】 Schedule – Week 2

【Electricity】

9/16 (Mon.)	9/17 (Tue.)	9/18 (Wed.)	9/19 (Thu.)	9/20 (Fri.)
8:00 Gathering	(remaining at site)	9:30 Gathering	(Remaining at site)	9:30 Gathering
8:00 Visiting IOCC	8:30 Finish	9:30 Observing works at substation	9:00 Finish	9:30 Report about training course
	(Finish night shift)		(Tokyo Metro head office)	
			12:30 Finish	
		12:00 Lunch		
		13:00 Observing works of telecommunication department		
(Remaining at site)		(Remaining at site)		

【Track group】

9/16 (Mon.)	9/17 (Tue.)	9/18 (Wed.)	9/19 (Thu.)	9/20 (Fri.)
8:00 Gathering	(Remaining at site)	10:00 Gathering	1:00 Observing track maintenance works	9:30 Gathering
8:00 Visiting IOCC	8:30 Finish	10:00 Observing track parts	5:00 Finish	9:30 Report about the training course
	(Finish night shift)		(Tokyo Metro head office)	
			12:30 Finish	
		12:00 Lunch		
		13:00 Practice track maintenance works		
(Remaining at site)		(Finish night shift)		

8

Ref. no. : 59/BC-OM

Hanoi, October 2, 2013

REPORT**Re.: Achievements of training trip in Japan by OMU and utilization orientation**

To: General Director of MRB
Deputy General Director Luong Xuan Binh

OMU successfully finished the training trip in Japan in consecutive duration from August 26 till September 20, 2013. OMU would like to report the training results and orientation on the utilization of training knowledge into the implementation of TA project “to strengthen the capacity of regulator and to establish O&M Company for UR lines in Hanoi City” as following (Please find list of personal reports in last page):

I. MAIN TRAINING CONTENTS

1. History, organization of the Company
2. Operation philosophy, development policy of the Company (Tokyo Metro)
3. Service policy
4. Train operation related activities
5. Activities at Integrated OCC
6. Organization of train driving
7. Station activities
8. Activities at Depot
9. Maintenance activities
10. Coordination activities
11. Connection of lines of the Company
12. Coordinate railway enterprises
13. Safety security method
14. Reactions in case of incidents
15. Fare business
16. Real estate investment, business
17. Advertisement activities
18. Labor policy
19. Personnel training
20. Community – social activities of the Company

II. IMPLEMENTATION OF THE TRAINING

1. JICA provided living utilities and organizing the trip.
2. Tokyo Metro developed training program, implemented the trip.

3. Affiliated organizations of Tokyo Metro directly implemented the trip under the coordination of JICA TA Team.
4. The training was almost carried out at actual operation sites of Tokyo Metro.

III. COMMON RESULTS

1. Training as schedule.
2. Conclusions and evaluation organized.
3. There is no unsafe case, or significant incidents.
4. Traveling to Japan and return Vietnam as schedule.
5. OMU members highly appreciated the training results, were well aware of training achievements and committed to utilize training results during the implementation of TA project (*Reports of each member are attached*).

IV. ACHIVEMENTS

1. General achievements

1. Tokyo Metro has long development history, gradually mastered the technology and finance. Till now, basically it has been mastering in terms of finance, i.e. profitability in its business.
2. The Company is self providing personnel training, and O&M activities.
3. The arrangement of the work is very scientific, flexible, high effective in activities, safe and high reliability.
4. The Company has comprehensive welfare system for labors.
5. Employees are trained and educated in terms of the Company's experience and development objectives; basically getting consensus on working for the common objective of the Company.
6. Passengers are organized properly, basically satisfying services provided by the Company.
7. Passengers are self-awareness, disciplined and having high community spirit.

2. Findings of main reasons leading to success of Tokyo Metro

1. The Government delegated the decision making for operation to the Company: operation organizing, fare business organizing, real estate business organizing, and services at station adjacent areas.
2. The Company focused on HR training, developing a professional team, who are proactive and attached to the credit and development of the Company.
3. Optimizing its technology foundation properly, including the organizing, collecting, processing and sharing information of operation the Company in comprehensive manner, as well as building good relationship with customers, providing customer service for the development, and completion (of the Company and of the community).

V. LESSONS FROM EXPERIENCES

(1) The development and operation of a UR company is a long process. The construction process shall need to define and confirm on the development policy of the Company, otherwise, major problems may occur, such as:

- (i) *Disaster in terms of safety issue (if professional employee team, who devote to the Company are not well built up);*
- (ii) *Failures in railway investment – business (unable to create mechanism to promote the proactiveness, improvement of productivity and innovation in business activities);*
- (iii) *Failures in planning and developing the City (weak organization and connection among public transport modes, inability of transferring from private transport modes to public ones; City stuck in traffic problems).*

(2) Forming framework of institution, assigning authority for the Company to be proactive in doing business and planning for its future (business strategy) in long term. On the one hand, the Government is monitoring, while it also promotes effectively the operation of the company on the basis of evaluations and commitment of sustainability for overall development of the Company and satisfaction of citizens in a continuously changing environment.

(3) Development of human / labor foundation: employees are special assets of the Company, they are trained, educated and inherited heritage and development philosophy of the company. The Company cares about Employees' living standards and allows them to share opinions and orientations for the development of the company; Thus, the labor is proactive, united and self devote for the development of the Company via innovations and conscientiousness in their activities, and keep on confirming the will to improve the Company's services. Employees are trained by the Company itself, from classroom till instructions in real jobs. The contents of training do not only include technical issues, but also incorporated with policy and development strategy of the company.

(4) The accommodation between parties are carried out on the basis of voluntariness, harmonizing mutual benefits, creating general development environment: in which, businesses (railway business, public transport business) can self discuss, connect stations, lines with each other; citizens can select services and lines which are in accordance with their demand and criteria. Transport businesses are eligible for self developing criteria, objectives and strategies to provide transport services (basically criteria are higher than general requirements of the Government); being proactive in developing and adjusting organization structure and working relationship (the government only has regulations for train driver, and the Company can regulate and train for other positions).

VI. ANALYSIS ON LEGAL ENVIRONMENT OF TA PROJECT

TA Project is responsible for studying and proposing the establishment of Hanoi metro company, which will operate and maintain UR lines in Hanoi City (under HPC).

At present, Hanoi UR system is being studied and developed. The first line is expected to be put into operation in 2015. Thus, basically, current general governmental management system for UR has not been formed. The tasks of the TA project shall not only finish at studies about organization and building capability in operation and maintenance of UR lines in Hanoi, but it will also contribute opinions, propose ideas for the formation of legal framework, legal regulations of the Government for UR in general and towards this in Hanoi City in particular.

Hanoi UR system at present and in the far future is basically still invested from the Government's budget; the management of assets and of service provided are in accordance with policy and management system of the Government. Thus, the study on the establishment of the Company till its real establishment shall be developed based on two main aspects, including:

- (i) *Management of public investment;*
- (ii) *Management of State budget invested into businesses.*

With those methodologies, the following aspects shall be considered to orient the establishment and development of the Company.

3. Public investment management system

At present, legal documents regarding public investment are still insufficient, or even overlapping and contradicted each other. The investment and using stage budget are regulated randomly in Law documents (Budget law in 2003, Construction law in 2003, Investment law in 2005, etc.), decrees, circulars and decisions, orders of the PM, instructing circulars of ministries and branches.

Draft of public investment law has been developed since 2010. In 2 first versions, there is also existence of regulations regarding "Operation and maintenance of public investment projects"; However, in the final version to submit Permanent committee of the National Assembly, this regulation had been omitted. And it is expected to be reviewed during the development of Law on management and using of state budget to invest into businesses (at present, this is being drafted by MOF).

As a result, due to a series of new law being drafted as currently, two following features have been confirmed:

- (i) *The state management system for public investment is still insufficient and not-united;*
- (ii) *In the long run, there will not be a state management system which is united, effective in terms of public investment.*

4. Organization, business authority and responsibilities:

- (1) State budget law no. 01/2002/QH11 dated 16/12/2002;
- (2) Enterprise Law no. 60/2005/QH11 dated 29/11/2005;
- (3) Investment law no. 59/2005/QH11 dated 29/11/2005;
- (4) Railway law no. 35/2005/QH11 dated 14/6/2005;
- (5) Public debt management law 29/2009/QH12 dated 17/6/2009;
- (6) Price law no. 11/2012/QH13 dated 20/6/2012;

- (7) Decree no. 09/2009/NĐ-CP dated 05/02/2009 of the Government to promulgate Rules on financial management of state owned companies and management of state capital invested in other types of businesses.
- (8) Decree no. 99/2012/NĐ-CP dated 15/11/2012 of the Government regarding allocation and classification to implement authorities, responsibilities and obligations of state owner towards state owned enterprises and state capital invested into the enterprises.
- (9) Decree no. 71/2013/NĐ-CP dated 11/7/2013 regarding investing state budget into enterprises and financial management on enterprises which are owned 100% by the state.

In general, above legal documents will allow enterprises to be proactive in its business, especially in its investment based on entity, including development capital sources. Still, the mechanism for controlling and promoting effectively in investment and business has not been sufficient and in appropriate to ensure the efficiency of management and usage of capital (state capital managed by enterprises).

5. Management method, provision of public services

At present, the supply of public services is carried out by following Decree no. 31/2005/NĐ-CP dated 11/3/2005 of the Government regarding manufacturing and supplying public goods and services. Decision no. 256/2006/QĐ-TTg dated 9/11/2006 of the PM to promulgate regulations of bidding, order and plan assigning for manufacturing and supplying public goods and services.

In fact, these regulations are based on invalid legal basis, including:

- (i) *State enterprise law dated 26/11/2003;*
- (ii) *Price Ordinance (no. 40/2002/PL-UBTVQH10 dated 26/04/2002).*

In 2012, MPI drafted replaced decree, estimating that it can replace both Decree 31 and Decision 256, in which, it orients towards solutions for problems, including:

- (i) *Lack of budget to invest into maintenance and upgrade of infrastructures for public services.*
- (ii) *Low quota/limit of expenses for public goods and services;*
- (iii) *Difficulties of methods of supplying public goods and services*
- (iv) *Lack of methods to supervise and evaluate manufacturing activities and supply of public goods and services for enterprises.*

6. Common evaluation

The legal system relating to public investment and management of state capital are now in the process of completing. At present, it is still insufficient. This is difficulty, but also an opportunity for the proposal of establishing Hanoi metro company which can have its own foundation for long term and sustainable development; i.e. management mechanism can proceed the company to concentrate on improvement of its safety, service quality and productivity.

“Opportunity to propose the development of the Company” can be understood as that on the basis of referring to successful experiences and optimization of results in management scientific, TA project will be able to study and propose the best mechanism and conditions for the company, and can participate in proposing the framework of institutional issues, in order to promote the proactive role and effectiveness of the company, as well as monitoring the service quality and state-capital-utilization efficiency by this Company.

VII. ANALYSIS OF SPECIFIC ENVIRONMENT OF THE PROJECT

The success of TA project shall depend on the analysis and correct evaluation of the environment; making suitable target plan and proposing and implementing solutions for difficulties. The below will explain initial understanding about several related methods:

7. Legal framework, institutional matters for the management of UR

Although the establishment and development of Hanoi metro company is difficult task, at present this task is still undergoing within the fringe of TA project. However, together with the formation and development of the company, it is necessary to develop legal framework, institution of management, monitoring and assistance of the company, with following main contents:

- (i) *Develop overall legal framework on state management for O&M company of UR lines: including Government regulations (ministries’) to local regulations (Hanoi City);*
- (ii) *Agree on the institutional framework for management of UR lines in Hanoi City;*
- (iii) *Build capacity for concerned competent authorities, firstly for those in Hanoi City.*

The implementation of above contents shall need long term process, under clear vision of execution. However, at present, basically, there has not yet united orientation. Regulator of Hanoi UR is the organization which has the most favorable conditions to be proactive in enhancing the capacity, implementing studies and proposals on a legal framework and forming institutional framework for the management of UR system in general.

If the preparation cannot be carried out early, the process of establishment, preparation of operation of the O&M Company shall be slow and face many difficulties.

8. Business assignment for the Company – Mechanism to promote the productivity

The enhancement of UR transport service shall not be only via the development of regulations towards the quality and implementation of inspection (by governmental agencies), but the quality of the service can be only developed continuously, sustainably and comprehensively by the self efforts of the Company. The government need to create a mechanism, in which, if a company shall make effort to improve the service quality, there will be chance for success in long time.

Similarly, “expense monitoring” is not main measurement for state budget management, but this management shall depend on the efficiency of budget usage. “Budget usage efficiency” shall be realized via the self development of business strategy and plan, professional organization and management system and increase of productivity. A series of those features are formed by the fact that the Government can delegate the Company for its self decision making in long term, but the Government still develops its system of overall evaluation criteria which will be suitable on the basis of classifying clearly between environmental features and price adjusting ones (by the Government).

With experiences in Japan, Hanoi metro company should be delegated with authority to issue tickets and doing fare business. The Company shall be assigned with certain limit for fare level adjustment (broader limit shall be assigned for Hanoi UR regulator, major policy shall be decided by City people’s council), establishing fare structure, applying marketing strategies to maintain and increase the number of passengers.

At the same time, the Company is also delegated of certain authority in developing plan for seasonal train operation and daily operation, ensuring effective and thoroughly operation of passengers, appropriate to respective duration of travel.

9. Assignment of business responsibility for the Company, orienting social-eco effectiveness

The assignment of business shall encourage proactive activities of the Company, which shall not only promote the improvements on labor productivity, enhancement of efficiency of state budget, but also helping to effectively orient the development in terms of eco-social efficiency. Via this assignment, the following activities shall be conducted proactively by the Companies:

- (i) *Propose, adjust and proactively carry out UR plan and urban area’s plan along the UR lines in effective manner;*
- (ii) *Propose, negotiate and supervise each other about types of connection; including connecting stations, lines, vehicles, tickets, services, development policy, etc.*

The Government should not focus too much resources into studying and developing detail plan. In contrast, it should orient towards master plan, and at the same time, paying attention to creation of investment and business environment which is favorable for enterprises. In fact, at present, the Government is managing too tight over detail planning - design; including common construction unit price, target. As a result, it somehow creates obstacles for the development and implementation of solutions for effective investment and business; concurrently, there will be not sufficient resources for implementing other important tasks.

With those opinions, the TA project shall study, propose to delegate more power to the Company regarding provision of passenger transport service and affiliated investment and business activities.

10. Development of management staff for Hanoi metro company

At present, the JICA funded TA project is assisting in development management staffs for the Company. The development of this group shall include 2 main tasks, i.e. *(i) training for enhancing capacity of personnel and (ii) assist to develop management system of the Company.* The first training was conducted based on increasing number of assigned members, till now it includes 12 persons from MRB and 4 persons from VNRA (2 of them are working directly in RPMU/VNRA, and the other 2 from office of VNRA who have not focused much on activities of the TA project). There have not yet many results of the training, but basically, the first foundation has been created.

In almost cases, the training for the staff is one of top important tasks, but it is the most difficult. For the case of TA project, it is proposed to leaders for determining unified policy, i.e.:

- (i) Current human resources shall be allowed for continuous studying, aiming at long term optimization for the Project;*
- (ii) The selection of next staffs shall be based much on quality, than on quantity; which is appropriate with important and complicated tasks of TA project;*
- (iii) The management, evaluation and assistance of those personnel are based on strategy and overall plan of the Project and suitable to important task of the project.*
- (iv) The training, development of staffs must be accompanied with clear vision towards the specific O&M of the Company, not just training of knowledge about UR.*

11. Unification in training activities for the entire Company

The TA Project shall focus on training personnel in headquarters of the Company. In the fringe of on-going UR projects, each project shall undertake the training for operation personnel of respective line.

However, the training for line operation staff shall not only include technical knowledge and skill, but also need to get consensus on training about development policy of the company, about organization and management system of the company. Thus, the coordination and adjustment of study results of TA project, and training plans, programs for personnel of each UR project is especially important. As a result, it is necessary to define authorities and mechanism for execution and coordination for TA project.

12. Development of training center for the Company

At present, Hanoi City has not policy to construct training center for the company. In the scope of work of Line 2A, it will construct a training center at Depot, but this task has not been implemented as schedule.

Via studies, it is understood that the development of a training center for the company and the management of the company over it is especially important task, which can secure the sustainable development for the company on the basis of technical

resources who are trained stably and equipped in early timing with culture and spirit of coordination and dedication, in compliant with the operation policy of the company.

To ensure timely development of the training center for the company, HPC should early discuss and recommend MOT regarding the implementation of training center at Depot of Line 2A.

13. Leaders of the company

Leaders of the company shall firstly include representatives assigned by the owner – HPC – for controlling and supervising operation of the company.

HPC needs to timely take into account of an alternative of mobilizing those personnel. The capacity and experience of those people has close relationship towards the success of the company, especially experience relating to UR and company's operation.

14. Planning and developing technology foundation for the company

The main business of Hanoi Metro company is operation and maintenance of UR lines in Hanoi. The company shall provide transport service to huge passenger flow, which shall needs to be safe and reliable, contributing to foster the development of social-eco of the city. With those conditions and objectives, the company shall only reach success if its operation is based on strong technology foundation.

At present, in the fringe of FS studies, UR projects also have or have few contents about IT investment. The main reason is that at the time of forming this project, there has not yet overall organization structure for operation and maintenance of UR lines in Hanoi. Currently, when such a comprehensive organization structure has been proposed (O&M Company for UR lines), IT systems available before may not be able to satisfy the targets/expected results of the company. As a result, the investment into such a IT system may be prepared and implemented as in a separated project, which shall need to be launched soon.

If the IT system cannot be invested timely, Hanoi metro company shall not be operating in effective, reliable and safe manner. To some extends, such type of development of the Company shall cause imbalance, resulting in a company with only structure but not quality.

15. Coordination during implementation of transfer of Line 2A

The first task of Hanoi Metro company include operation and maintenance of Line 2A. The company can only prepare to receive and operate Line 2A if it can early approach to the progress and results of implementation of Line 2A; especially contributing opinions into the training for operation personnel of Line 2A.

Approaching ability to the information, implementing methods and results of Line 2A, and cooperation method between MOT and HPC, between VNRA and MRB will have important effects on the following main aspects:

- (i) *Developing plans, methods to implement TA project;*
- (ii) *Developing plans and organizing the transfer of Line 2A;*

- (iii) *Demarcation of responsibilities before, during and after transferring process;*
- (iv) *Developing trial operation plan by the Company, so that it can put the line into commercial operation.*
- (v) *Effectiveness of operation and maintenance of Line 2A at later stage.*

Announcement on Conclusions of Deputy PM at document no. 303/TB-VPCP dated 12/08/2013 requesting HPC “*to establish O&M organization to receive sub-project of training personnel following the progress of Line 2A project*”. As a result, the timely establishment of Hanoi metro company is perquisite task for execution of other transferring activities. This task is in compliant with orientation and method for approaching the TA project, in which the overall plan/process of the transfer and the establishment, development of Hanoi metro company will be explained.

Recently, HPC got consensus with MOT regarding the policy of coordinating in personnel recruitment for the 1st batch to send for training in China. This cooperation in recruitment has not based on sufficient discussions and preparation, thus, it may cause major problems for future stages, including clarifying responsibilities of positions to be recruited, the position of recruiting authority, mechanism for recruited personnel, especially method for recruiting/enrolment. At the same time, this issue shall have important affects on transferring options which are under study in the fringe of TA project.

The TA project as at current timing, other than other contents, shall continue to help HPC to study on plans, solutions and conditions of the transfer. At short term, the project determines that the organization of the receiving shall need to be prepared and organized in comprehensive way by HPC. Moreover, MOT will also need to organize, prepare conditions for transfer. It is also necessary to have working group which can coordinate with HPC/TA project to discuss on solutions and alternatives.

In fact, at present, MOT is focusing on the implementation of Line 2A, which is currently lack of real working team to cooperate with TA project; The consideration on the importance / complexity of the transfer of Line 2A from MOT to HPC has also not been evaluated properly. This is only one of leading obstacles of TA project.

** In general, the most difficult issue of the transfer is coordination in development of manpower who are capable enough and able to connect from HQs to OU; well optimizing the organization – management system of the company. However, currently, this task has not been evaluated and created with favorable conditions for implementation.*

16. Effectiveness of implementation of Hanoi UR project

At present, MRB is both project owner for implementing Hanoi UR project, and project owner of TA project (including establishment and development of Hanoi metro company and enhancement of capability of regulatory functions towards Hanoi UR syste,).

At present, the management and implementation of UR projects aiming at quality (including timing, efficiency on costs and without any problems arisen) will be main mandate of MRB. If the implementation of UR projects has problems, which can have impacts on the image of MRB, TA project shall be also related (lack of support from competent authorities and people in consideration and approval of proposals of TA project).

At short term, it is proposed to optimize the role of JCC, and to organize seminars on activities of this project, in order to gradually create the position of the TA project, improving the role of the study and establishment of Hanoi metro company.

VIII. PROPOSAL OF ORIENTATION FOR IMPLEMENTATION OF TA PROJECT – STRENGTHENING THE CAPACITY OF REGULATOR AND ESTABLISHING HANOI METRO COMPANY

17. Defining common policy, orientation

(1) Develop mechanism and legal documents for the Company, orienting the delegation to Hanoi metro company for proactive role in management, operation of Hanoi UR system, in which, the company shall be delegated to self issue tickets and do fare business; preparing foundation so that the company can get agreement with other public transport operators.

(2) Hanoi metro company shall prepare to construct training center for personnel of the company, orienting to coordinate the training in terms of technical aspect, as well as in complaint with operation vision / philosophy of the company.

(3) Conduct overall study about IT system for the company, preparing legal foundation for investment and construction of IT system.

(4) Develop specific tasks for regulator about UR and propose the development of state management system in general in terms of UR, on the basis that MRB shall take the functions of governmental regulator in UR for HPC.

(5) Continue to develop the transfer plan of Line 2A based on the approach from overall to the specific ones, from principles to specific conditions, collecting information and evaluating the real situation and possibility of the implementation of Line 2A as well as coordination works between MOT and HPC. This is expected to serve as a basis for coordinating, planning of respective plans of TA project, including the preparation of trial operation plan by the Company (and related organizations of HPC) to examine the organization system, management system and the personnel of the Company (from HQs to OU).

(6) HPC should early prepare to establish the Company, to stabilize the organization, focusing on development of capacity and preparing the company's strategy.

18. Solutions of implementation

(1) Study and propose in detail of applicable mechanism for the Company and related legal framework (relating to UR management, UR system), aiming at creating an environment to promote the improvement of quality and enhancement of productivity internally by the company.

(2) Develop overall framework of the tasks and orientation of development of the Company. Accordingly, programs/projects to develop plans for supporting infrastructures such as training center, IT center, fare system, etc.

(3) Study intensively about legal basis, implementation progress, plans and practical situation of implementation of Line 2A, to work out coordinating solutions.

(4) Review legal system for UR; study, report on significant contents which can promote the progress and the participation of related competent authorities.

(5) Early report and consult with functional Ministries to acquire policies, opinions for completion of the Plan, as well as for implementation of next tasks of TA project.

(6) Conduct studies, prepare specific reports on any discrepancy, unclear issues in new guidance, decisions of competent authorities, which can have major affects on objectives, implementation direction as well as the efficiency of the TA project.

(7) Promote the role of Donors, of the project expert team to enforce the quality and sustainability of the project.

O&MU would like to report as above./.

Recipients:

- As above;
- Mr. Luong Xuan Binh (to report)
- TA project & Pre-investment Dept. (to report);
- TA team (to coordinate);
- Kept at: O&M

Team leader of OMU

Nguyen Trung Thanh

LIST OF REPORT CONTENTS

(Enclosed with Report no. 59/BC-OM dated 02/10/2013)

I.	MAIN TRAINING CONTENTS	1
II.	IMPLEMENTATION OF THE TRAINING.....	1
III.	COMMON RESULTS	2
IV.	ACHIVEMENTS	2
1.	General achievements.....	2
2.	Findings of main reasons leading to success of Tokyo Metro	2
V.	LESSONS FROM EXPERIENCES.....	3
VI.	ANALYSIS ON LEGAL ENVIRONMENT OF TA PROJECT	3

3.	Public investment management system	4
4.	Organization, business authority and responsibilities:	4
5.	Management method, provision of public services	5
6.	Common evaluation.....	5
VII.	ANALYSIS OF SPECIFIC ENVIRONMENT OF THE PROJECT	6
7.	Legal framework, institutional matters for the management of UR.....	6
8.	Business assignment for the Company – Mechanism to promote the productivity	6
9.	Assignment of business responsibility for the Company, orienting social-eco effectiveness	7
10.	Development of management staff for Hanoi metro company	8
11.	Unification in training activities for the entire Company	8
12.	Development of training center for the Company	8
13.	Leaders of the company	9
14.	Planning and developing technology foundation for the company	9
15.	Coordination during implementation of transfer of Line 2A	9
16.	Effectiveness of implementation of Hanoi UR project	10
VIII.	PROPOSAL OF ORIENTATION FOR IMPLEMENTATION OF TA PROJECT – STRENGTHENING THE CAPACITY OF REGULATOR AND ESTABLISHING HANOI METRO COMPANY	11
17.	Defining common policy, orientation.....	11
18.	Solutions of implementation.....	11

Inquiry about VJCC Training for MRB

I. Information of the course

1 Course

Management Training for Metropolitan Railway Management Board 及び Vietnam Railway Administration staff

2 Lecturers

Ms. Phung Kim Anh; Prof., Dr. Nguyen Thi Mo; Dr. Nguyen Thanh Binh; Dr. Nguyen Huu Chi; MBA Ngo Quy Nham; Dr. Nguyen Dang Minh; Mr. Sato Shoji

3 Date 4-20/12/2013

4 Number of trainees 16

5 Number of respondents 12

II Review of the course

	Time length		Documents		Contents		Method of teaching		Points of improvement
	Suitable	Unsuitable	Suitable	Unsuitable	Suitable	Unsuitable	Suitable	Unsuitable	
Business Law	66.6%	33.4%	100%		100%		100%		Need more time
Tax Law	75%	35%	100%		100%		100%		Too many documents
Labor Law	83.3%	167.0%	100%		100%		100%		Need more examples
Leadership	66.6%	33.4%	100%		100%		100%		Need more time
Working skills(Japanese style)	75%	25%	100%		100%		100%		Need more time

The impression of trainees

-I was very interested in the course and got new knowledge.

-The knowledge must be useful for the task which now I working on.

-The lecturers, who have many experiences, taught us enthusiastically and gave us useful knowledge.

※ Quoted from the letter of the inquiry aggregation of VJCC

UBND THÀNH PHỐ HÀ NỘI
ỦY BAN ĐIỀU PHỐI CHUNG
DỰ ÁN METRO HÀ NỘI

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 14 /TB-JCC

Hà Nội, ngày 03 tháng 5 năm 2013

THÔNG BÁO

Kết luận của Ủy ban điều phối chung dự án (JCC) tại cuộc Họp khởi động Dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội” do JICA viện trợ (Dự án Metro Hà Nội)

Thừa ủy quyền của Đ/c Nguyễn Văn Khôi, Phó Chủ tịch UBND Thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung dự án (Trưởng JCC), ngày 25/4/2013, tại trụ sở Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội (MRB), Đ/c Nguyễn Quang Mạnh – Trưởng ban MRB, Phó Trưởng thường trực JCC, chủ trì cuộc Họp khởi động Dự án. Tham dự cuộc họp có Đại diện Nhà tài trợ JICA, các thành viên JCC: Phó Trưởng Đại diện Văn phòng JICA Việt Nam, Phó Cục trưởng Cục đường sắt Việt Nam; Phó Giám đốc Sở Nội Vụ; Phó Trưởng Ban MRB; Phó Giám đốc Ban quản lý dự án ĐSĐT (Cục ĐSVN), Tổ trưởng Tổ quản lý vận hành bảo dưỡng (Đơn vị trực tiếp thực hiện Dự án HTKT thuộc MRB) (Tổ O&M); đại diện được ủy quyền của các Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở GTVT, Sở Tài chính, Sở Tư pháp; Đoàn cố vấn của JICA, Đoàn chuyên gia Nhật Bản (Đoàn TA JICA), Tổ O&M.

Sau khi nghe Đại diện MRB (Tổ trưởng Tổ O&M) báo cáo tổng quan Dự án Metro Hà Nội, trình bày tóm tắt Báo cáo đầu kỳ của Dự án, Ma trận thiết kế Dự án, Kế hoạch tổng thể thực hiện Dự án, ý kiến của các đại biểu dự họp, Chủ trì cuộc họp khởi động JCC kết luận như sau:

1. Thông qua Báo cáo đầu kỳ của Dự án; Ma trận thiết kế Dự án, Kế hoạch tổng thể thực hiện Dự án; giao Tổ O&M với sự hỗ trợ của Đoàn TA JICA phối hợp với các đơn vị liên quan tổ chức, triển khai, thực hiện.

2. Về Quy chế tổ chức và hoạt động của JCC: Giao MRB (Tổ O&M) hoàn chỉnh Dự thảo Quy chế, muộn nhất ngày 03/5/2013 có văn bản lấy ý kiến tới các thành viên JCC, báo cáo Đ/c Phó Chủ tịch, Trưởng JCC quyết định, chỉ đạo.

3. Về ý kiến của Đ/c Cục phó Cục ĐSVN: Hiện nay nhiệm vụ đào tạo nhân sự cho Tuyến 2A đang rất cấp thiết, đề xuất Dự án Metro Hà Nội nghiên cứu phương án trong đó UBND Thành phố Hà Nội kịp thời tuyển dụng, cung cấp nhân sự để Bộ GTVT/Cục ĐSVN đưa đi đào tạo tại Trung quốc đợt đầu tiên theo kế hoạch tháng 6/2013. Giao MRB (Tổ O&M) với sự hỗ trợ của Đoàn TA JICA nghiên cứu, báo cáo Trưởng JCC và UBND Thành phố xem xét, làm việc với Bộ GTVT.

4. Thống nhất lịch họp JCC định kỳ khoảng sáu (6) tháng một lần.

5. Về triển khai thực hiện Dự án Metro Hà Nội:

(1) Giao MRB (Tổ O&M) với sự hỗ trợ của Đoàn TA JICA triển khai thực hiện các nhiệm vụ theo Kế hoạch đã được thông qua tại cuộc họp, báo cáo các nhiệm vụ cần thông qua trong cuộc họp JCC kỳ tiếp theo.

(2) Các thành viên Ủy ban điều phối chung dự án theo nhiệm vụ được phân công phù hợp với chức năng nhiệm vụ của cơ quan mà mình đại diện, chỉ đạo, đôn đốc, hướng dẫn Ban quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội (Tổ O&M) với sự hỗ trợ của Đoàn TA JICA thực hiện nhiệm vụ theo kế hoạch.

Ủy ban điều phối chung dự án thông báo để các thành viên JCC và các đơn vị liên quan biết, thực hiện.

Nơi nhận:

- Chủ tịch UBND TP; (để b/c)
- Đ/c PCT Nguyễn Văn Khôi; (để b/c)
- Các đơn vị dự họp;
- Đ/c CVP, PVP Nguyễn Văn Thịnh;
- VPUB: QHXDGT, TH, Xđthăng;
- Lưu: VT, XDthịh

KT. TRƯỞNG JCC
PHÓ TRƯỞNG THƯỜNG TRỰC JCC
TRƯỞNG BAN QL ĐSĐT HÀ NỘI



UBND THÀNH PHỐ HÀ NỘI
 ỦY BAN ĐIỀU PHỐI CHUNG
 DỰ ÁN HỖ TRỢ KỸ THUẬT
ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 19 tháng 8 năm 2013

Số: 02 /TB-JCC

THÔNG BÁO

Kết luận của đồng chí Nguyễn Văn Khôi - Phó Chủ tịch UBND Thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung tại cuộc họp lần 2 của Ủy ban điều phối chung Dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội”

Ngày 08/08/2013, đồng chí Nguyễn Văn Khôi - Phó Chủ tịch UBND Thành phố, Trưởng Ủy ban điều phối chung chủ trì cuộc họp lần 2 của Ủy ban điều phối chung Dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội” về các nội dung: Đề án thành lập công ty ĐSĐT Hà Nội và Đầu mối tuyển dụng nhân sự tuyến ĐSĐT số 2A.

Tham dự cuộc họp có: Các ủy viên Ủy ban điều phối chung (theo Quyết định số 2764/QĐ-UBND ngày 24/04/2013), Đại diện Văn phòng JICA Việt Nam, Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản, Tổ quản lý vận hành và bảo dưỡng /Ban quản lý ĐSĐT, Văn phòng UBND Thành phố.

Sau khi nghe Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội báo cáo, ý kiến của các đại biểu dự họp, đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố - Trưởng ủy ban điều phối chung dự án đã kết luận như sau:

1. Về Đề án thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội:

Giao Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội tập hợp ý kiến của các thành viên Ủy ban điều phối chung để hoàn thiện Đề án. Trong đó, làm rõ phạm vi trách nhiệm của tổng thầu EPC tuyến ĐSĐT số 2A với Công ty ĐSĐT Hà Nội trong quá trình chuyển giao nhiệm vụ vận hành bảo dưỡng, bảo trì; Chuẩn bị tài liệu xin ý kiến các Bộ, Ngành liên quan về đề án.


Giao Sở Tài chính, Sở Kế hoạch và Đầu tư rà soát Tổng mức đầu tư và mức vốn điều lệ theo đề xuất trong Đề án, báo cáo Thành phố xem xét bố trí theo quy định.

2. Về đầu mối tuyển dụng, đào tạo nhân sự tuyến ĐSĐT số 2A: Giao Sở Nội vụ chủ trì, phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam-Bộ GTVT và Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội tổ chức tuyển dụng nhân sự, chuyển giao Cục Đường sắt Việt Nam đưa đi đào tạo lái tàu theo kế hoạch bằng chi phí của Dự án tuyến ĐSĐT số 2A.

3. Về chế độ họp của Ủy Ban điều phối chung: Trước mắt, để giải quyết công việc, sẽ tổ chức họp hàng tháng, thành phần tham dự theo yêu cầu của từng chuyên đề và nội dung của cuộc họp.
4. Đề nghị Cục Đường sắt Việt Nam tham gia ý kiến về các nội dung liên quan đến nhiệm vụ của Cục trong Đề án, đồng thời chủ động tổ chức xin ý kiến các cơ quan trực thuộc Bộ GTVT góp ý cho Đề án; Phối hợp với Sở Nội vụ, Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội trong công tác tuyển dụng, mở rộng đối tượng đào tạo nhân sự tuyến 2A đáp ứng yêu cầu của Dự án.

Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội thông báo kết luận của đồng chí Nguyễn Văn Khôi - Phó Chủ tịch UBND Thành phố, Trưởng Ủy ban điều phối chung để các cơ quan, đơn vị, cá nhân có liên quan biết, tổ chức thực hiện./.

Nơi nhận:

- Chủ tịch UBND TP ;
- PCT đ/c Nguyễn Văn Khôi;
- Văn phòng JICA ;
- Các thành viên JCC ;
- Các phòng : TCĐT, KHĐT, HTKT&CBĐT/O&M;
- Lưu: VP, O&M. 

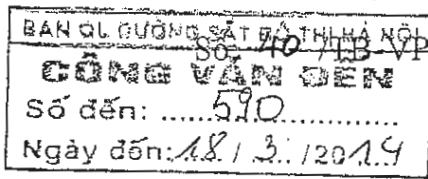
**KT. TRƯỞNG UBĐPC
PHÓ TRƯỞNG THƯỜNG TRỰC UBĐPC**



**TRƯỞNG BAN QL ĐSĐT HÀ NỘI
Nguyễn Quang Mạnh**

ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI
VĂN PHÒNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc



Hà Nội, ngày 14 tháng 3 năm 2014

THÔNG BÁO

Kết luận của đồng chí Nguyễn Văn Khôi – Phó Chủ tịch UBND Thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung tại cuộc họp lần 3 của Ủy ban điều phối chung dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn TP Hà Nội”

Ngày 6/3/2014, đồng chí Nguyễn Văn Khôi – Phó Chủ tịch UBND Thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung chủ trì cuộc họp lần 3 của Ủy ban điều phối chung dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội” về các nội dung: Thành lập công ty Đường sắt đô thị Hà Nội, công tác tuyển dụng nhân sự cho tuyến đường sắt đô thị (ĐSĐT) số 2A và công tác bàn giao tuyến Đường sắt đô thị số 2A.

Tham dự cuộc họp có các ủy viên điều phối chung (theo quyết định số 2764/QĐ-UBND ngày 24/04/2013), Đại diện văn phòng JICA Tokyo, Đại diện văn phòng JICA Việt Nam, Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản, Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội, Tổ quản lý vận hành và bảo dưỡng, Văn phòng UBND Thành phố.

Sau khi nghe Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội báo cáo kết quả, kế hoạch triển khai dự án hỗ trợ kỹ thuật, ý kiến của các đại biểu dự họp, đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố - Trưởng Ủy ban điều phối chung kết luận như sau:

Thời gian qua, giữa UBND Thành phố, Bộ giao thông vận tải, các cơ quan trực thuộc Thành phố và trực thuộc Bộ Giao thông vận tải đã có sự phối hợp chặt chẽ, thường xuyên trong việc triển khai thực hiện các công việc. Kết quả đã thực hiện được thể hiện như trong báo cáo của Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội.

Tuy nhiên, vẫn còn một số công việc triển khai chậm, cần tập trung giải quyết dứt điểm. UBND Thành phố yêu cầu:

1. Về kế hoạch triển khai thực hiện nhiệm vụ dự án hỗ trợ kỹ thuật trong giai đoạn tiếp theo:

a) Nhiệm vụ 1: Tăng cường năng lực cơ quan quản lý ĐSĐT: Lấy ý kiến các cơ quan liên quan, hoàn thành dự thảo nhiệm vụ trong tháng 5/2014; Báo cáo trình UBND Thành phố xem xét, quyết định từ tháng 6/2014;

b) Nhiệm vụ 2: Phát triển phương pháp thiết lập giá vé và hệ thống trợ giá: Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội bám sát theo khung chính sách vé do UBND Thành phố phê duyệt, lấy ý kiến các cơ quan liên quan để hoàn thành trong tháng 3/2014; gửi Sở GTVT thẩm định, trình UBND Thành phố xem xét, phê duyệt trong tháng 4/2014; chuyển tài liệu cho Cục Đường sắt Việt Nam trong tháng 5/2014.

c) Nhiệm vụ 3: Xây dựng hệ thống kiểm soát an toàn và kế hoạch vận hành: Hoàn thành dự thảo nhiệm vụ trong tháng 6/2014; Lấy ý kiến góp ý các đơn vị liên quan của Thành phố và Bộ GTVT trong tháng 7,8/2014; Hoàn chỉnh, trình UBND Thành phố xem xét, quyết định trong tháng 9/2014.

d) Nhiệm vụ 4: Điều kiện chuyển giao Tuyến 2A: Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam xây dựng kế hoạch tổng thể và kế hoạch chi tiết về việc chuyển giao tuyến, hoàn thành trong tháng 4/2014.

d) Nhiệm vụ 5: Thành lập Công ty Đường sắt đô thị Hà Nội:

Hoàn chỉnh các thủ tục để thành lập công ty vào tháng 6/2014; Xây dựng, hoàn thiện quy chế hoạt động của Công ty hoàn thành trong tháng 9/2014, trình UBND Thành phố phê duyệt trong tháng 12/2014.

2. Các nhiệm vụ cụ thể thành lập Công ty:

- Giữ nguyên theo đúng tên Công ty đã được Thường trực Thành ủy họp có ý kiến chỉ đạo: Công ty TNHH nhà nước Một thành viên Đường sắt đô thị Hà Nội;

- Vốn điều lệ: Giao Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội làm việc rõ với Sở Tài chính thống nhất việc tính toán mức vốn và cơ cấu nguồn vốn, hoàn thành vào ngày 10/3/2014;

- Ngành nghề kinh doanh: Bao gồm các ngành nghề kinh doanh theo đề án đã trình Thường vụ Thành ủy và thực hiện một số nhiệm vụ khác được UBND Thành phố giao.

Yêu cầu các sở, ngành liên quan cho ý kiến bằng văn bản về hồ sơ trình thành lập Công ty trước ngày 10/3/2014.

Giao Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội hoàn chỉnh Đề án, trình UBND Thành phố trong tháng 4/2014 để báo cáo Thủ tướng Chính phủ; Thành lập Công ty trong tháng 6/2014.

3. Vấn đề sơ tuyển, đào tạo: Sở Nội vụ phối hợp Cục Đường sắt Việt Nam bổ sung đủ số người, đủ thành phần gửi đi đào tạo trong tháng 3/2014, danh sách gửi đào tạo phải có giám sát tín hiệu, giám sát tín hiệu cao cấp; Chuyển số lao động sơ tuyển đi đào tạo về Tổng Công ty Vận tải Hà Nội, Tổng Công ty có trách nhiệm quản lý lao động, trả lương, xây dựng cơ chế chính sách cho người lao động. Sở Nội vụ chủ trì, phối hợp Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng Công ty Vận tải Hà Nội để thực hiện từ tháng 3/2014.

4. Ủy ban Điều phối nghiên cứu xây dựng Quy chế phối hợp trong giai vận hành khai thác, bảo dưỡng và bảo hành; trong đó nêu rõ trách nhiệm của chủ đầu tư dự án tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 2A (Cục ĐSVN), các cơ quan quản lý nhà nước của Thành phố, Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội, đơn vị quản lý vận hành; quy trình bàn giao chi tiết.

Giao Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội là cơ quan đầu mối phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam thực hiện nội dung công việc trên, hoàn thành trong tháng 4/2014.

5. Cục Đường sắt Việt Nam thường xuyên phối hợp, bàn giao kịp thời hồ sơ kỹ thuật và các tài liệu liên quan cho Ban Quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội, chuyên gia JICA.

Văn phòng UBND Thành phố Hà Nội thông báo kết luận của đồng chí Phó chủ tịch UBND Thành phố, Trưởng Ủy ban điều phối chung để các cơ quan, đơn vị, tổ chức và các nhân có liên quan biết, tổ chức thực hiện./.

Nơi nhận:

- Đ/c Bí thư Thành ủy;
- Thường trực Thành ủy;
- Đ/c Chủ tịch UBND TP; (Để báo cáo)
- Đ/c PCT Nguyễn Văn Khôi;
- Văn phòng JICA;
- Cục đường sắt Việt Nam;
- Các thành viên JCC; các đơn vị dự họp;
- Ban QL ĐSĐT HN;
- VPUB: Đ/c CVP, PCVP N.V.Thịnh,
- QHxDGT Đất, Thang, Thịnh, TH;
- Lưu: VT, QHXG & GT Ph.

**KT. CHÁNH VĂN PHÒNG
PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG**



Nguyễn Văn Thịnh

ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI
VĂN PHÒNG

Số: 221 /TB-VP

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 29 tháng 9 năm 2014

THÔNG BÁO

Kết luận của đồng chí Nguyễn Quốc Hùng – Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung tại cuộc họp lần 4 của Ủy ban điều phối chung dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSDT trên địa bàn TP Hà Nội”.

Ngày 24/9/2014, đồng chí Nguyễn Quốc Hùng – Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung chủ trì cuộc họp lần 4 của Ủy ban điều phối chung dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội”. Tham dự cuộc họp có các ủy viên Ủy ban điều phối chung (theo Quyết định số 4139/QĐ-UBND ngày 05/8/2014), Đại diện Văn phòng JICA Tokyo, Đại diện văn phòng JICA Việt Nam, Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản (JICA/TA), Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và Văn phòng UBND Thành phố.

Sau khi nghe Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội báo cáo kết quả thực hiện đến tháng 9/2014 và kế hoạch triển khai trong thời gian tới, ý kiến của Văn phòng JICA Tokyo, Đại diện văn phòng JICA Việt Nam và các đại biểu dự họp, đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố - Trưởng Ủy ban điều phối chung kết luận như sau:

Từ cuộc họp lần 3 của Ủy ban điều phối chung đến nay các công việc có tiến triển tích cực; Tuy nhiên chưa đáp ứng tiến độ theo dự kiến ban đầu, UBND Thành phố yêu cầu các thành viên Ủy ban điều phối chung; các sở, ngành liên quan phối hợp chặt chẽ với Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản (JICA/TA) để tập trung hoàn thành 06 nhiệm vụ của dự án đảm bảo chất lượng, đúng tiến độ.

1. Về việc đề nghị kéo dài dự án Hỗ trợ kỹ thuật thêm 01 năm:

Thông nhất với đề xuất của Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội, Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản (JICA/TA) và các thành viên dự họp về việc kéo dài dự án thêm 01 năm (hoàn thành dự án trong tháng 02/2016);

- Đề nghị JICA bố trí đủ nguồn vốn bổ sung trong thời kéo dài thời gian thực hiện dự án và tiếp tục cử các chuyên gia có kinh nghiệm tham gia dự án;

- Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội đề xuất và dự thảo văn bản của UBND Thành phố gửi JICA đề nghị hỗ trợ đủ nguồn vốn bổ sung và cho phép kéo dài dự án đến tháng 02/2016;

- Giao Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội làm việc với Đoàn chuyên gia Tư vấn Nhật Bản về các nội dung kéo dài và tiến độ, kế hoạch thực hiện chi tiết, đề xuất, báo cáo Ủy ban điều phối chung tại cuộc họp lần sau.

2. Về kế hoạch triển khai thực hiện nhiệm vụ dự án trong thời gian tới:

Yêu cầu các sở, ban, ngành liên quan và các thành viên của Ủy ban điều phối chung phối hợp chặt chẽ với Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội, Đoàn chuyên gia Tư vấn hỗ trợ dự án (JICA/TA) tập trung hoàn thiện 06 nhiệm vụ của dự án theo kế hoạch; Chủ động xử lý các nội dung thuộc thẩm quyền, đề xuất, báo cáo UBND Thành phố xem xét, giải quyết các nội dung vượt thẩm quyền.

Văn phòng UBND Thành phố thông báo kết luận của đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố, Trưởng Ủy ban điều phối chung để các cơ quan, đơn vị, tổ chức và cá nhân có liên quan biết, tổ chức thực hiện ./.

Nơi nhận:

- Đ/c Chủ tịch UBNDTP; | đề
- Các Đ/c PCT UBNDTP; | báo cáo
- Văn phòng JICA tại Việt Nam (Tầng 16, tòa nhà Daeha số 360 Kim Mã);
- Các Sở: KH&ĐT, TC, GTVT, Tư pháp, Nội vụ; các thành viên ban điều phối chung;
- Cục Đường sắt Việt Nam;
- VPUBTP: Đ/c CVP, PCVP Nguyễn Văn Thịnh, XDGT_(Đat, Thg, Thịnh) TH;
- Lưu: VT, XDGT_{Hải}.

**KT. CHÁNH VĂN PHÒNG
PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG**



Nguyễn Văn Thịnh

ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI
VĂN PHÒNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Số: 234 /TB-VP

Hà Nội, ngày 21 tháng 7 năm 2015

THÔNG BÁO

Kết luận của đồng chí Nguyễn Quốc Hùng - Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung tại cuộc họp lần 5 của Ủy ban điều phối chung Dự án Hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội”

Ngày 16/7/2015, đồng chí Nguyễn Quốc Hùng - Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung chủ trì cuộc họp lần 5 của Ủy ban điều phối chung Dự án Hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội”. Tham dự cuộc họp có các ủy viên Ủy ban điều phối chung (theo Quyết định số 728/QĐ-UBND ngày 10/02/2015 của UBND Thành phố), Sở Tài chính, Văn phòng UBND Thành phố, Đại diện Văn phòng JICA Việt Nam, Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản (JICA/TA), Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội, Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.

Sau khi nghe Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội báo cáo, ý kiến của các đại biểu dự họp, đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố - Trưởng Ủy ban điều phối chung kết luận như sau:

Thông nhất với các nội dung báo cáo của Ban quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội: đến nay Dự án cơ bản hoàn thành theo tiến độ; UBND Thành phố đánh giá cao sự hỗ trợ của các chuyên gia Nhật Bản, sự nỗ lực, tích cực của các sở, ngành liên quan, Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội trong thời gian vừa qua. UBND Thành phố yêu cầu các thành viên Ủy ban điều phối chung; các sở, ngành liên quan phối hợp chặt chẽ với Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản (JICA/TA) để tập trung hoàn thành 06 nhiệm vụ của dự án đảm bảo chất lượng, đúng tiến độ.

1. Về việc thành lập Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội: UBND Thành phố đã thành lập Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội theo tiến độ.

2. Về các việc còn lại của Dự án Hỗ trợ kỹ thuật cần thực hiện trong thời gian tới:

a) Giao Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội:

- Hoàn thành các nhiệm vụ của Dự án theo tiến độ, đảm bảo chất lượng; khẩn trương hoàn chỉnh các hồ sơ, thủ tục nghiệm thu, thanh quyết toán nguồn vốn hỗ trợ và vốn đối ứng của Dự án theo quy định; giải ngân kịp thời nguồn vốn được giao trong năm 2015 (mua sắm thiết bị, thuê trụ sở ...);

- Phối hợp với Sở Nội vụ, Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội để điều chuyển các nhân sự (đã được JICA đào tạo trong Dự án Hỗ trợ kỹ thuật) sang Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, hoàn thành trước ngày 30/8/2015;

- Tham mưu, trình UBND Thành phố bổ sung, thay thế các thành viên tham gia Ủy ban điều phối chung Dự án, hoàn thành trong tháng 7/2015.

b) Giao Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội:

- Chủ trì phối hợp với Tổng công ty Vận tải Hà Nội, Sở Nội vụ, Ban Quản lý dự án đường sắt - Bộ Giao thông vận tải để hoàn thành việc chuyển giao, tiếp nhận 37 nhân sự lái tàu đang đào tạo tại Trung Quốc từ Tổng công ty Vận tải Hà Nội về Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, hoàn thành trong tháng 7/2015;

- Giao Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội chủ trì, phối hợp với Sở Nội vụ, Sở Giao thông vận tải, Ban QLDA đường sắt - Bộ GTVT và các đơn vị có liên quan đẩy nhanh tiến độ tuyển dụng, đào tạo số nhân sự còn lại theo quy định; đề xuất, báo cáo UBND Thành phố trong tháng 7/2015;

- Chủ động làm việc với Ban Quản lý dự án đường sắt - Bộ Giao thông vận tải, Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội để đẩy nhanh việc tiếp nhận các hồ sơ, tài liệu Dự án tuyến đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến Cát Linh - Hà Đông và Dự án tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhân - Ga Hà Nội.

c) Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư: đề xuất, trình UBND Thành phố theo quy định việc chuyển chủ đầu tư Dự án Hỗ trợ kỹ thuật sang Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.

d) Giao Sở Giao thông vận tải: khẩn trương hoàn thiện việc đề xuất áp dụng và quản lý hệ thống thẻ vé điện tử của mạng lưới vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố Hà Nội; chính sách giá vé, phương pháp thiết lập giá vé áp dụng cho hệ thống đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội.

đ) Giao Sở Nội vụ: chủ trì đề xuất, trình UBND Thành phố giao bổ sung chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước của Sở Giao thông vận tải đối với lĩnh vực đường sắt đô thị.

e) Đề nghị Ban Quản lý dự án đường sắt - Bộ Giao thông vận tải đẩy nhanh việc bàn giao các hồ sơ, tài liệu Dự án tuyến đường sắt đô thị Hà Nội, Cát Linh - Hà Đông cho Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.

g) Thống nhất với ý kiến của đại diện JICA về việc tổ chức cuộc họp của Ủy ban điều phối chung Dự án vào cuối Dự án để đánh giá toàn bộ Dự án (dự kiến tháng 11/2015).

Văn phòng UBND Thành phố thông báo kết luận của đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố, Trưởng Ủy ban điều phối chung để các cơ quan, đơn vị, tổ chức và cá nhân có liên quan biết, tổ chức thực hiện ./.

Nơi nhận:

- Đ/c Chủ tịch UBNDTP; | để
- Các Đ/c PCT UBNDTP; | báo cáo
- Văn phòng JICA tại Việt Nam (Tầng 16, tòa nhà Daeha số 360 Kim Mã);
- Cục Đường sắt Việt Nam;
- Các Sở: KH&ĐT, TC, GTVT, Tư pháp, Nội vụ; các thành viên ban điều phối chung;
- Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;
- Ban Quản lý dự án đường sắt - Bộ GTVT;
- Tổng công ty Vận tải Hà Nội;
- VPUBTP: Đ/c CVP, PCVP Lưu Quang Huy,
- XDGT (Đát, Thg, Thịnh) TH;
- Lưu: VT, XDGT Hải

**KT. CHÁNH VĂN PHÒNG
PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG**



ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI
VĂN PHÒNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Số: **334** /TB-VP

Hà Nội, ngày **21** tháng 10 năm 2015

THÔNG BÁO

Kết luận của đồng chí Nguyễn Quốc Hùng - Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung tại cuộc họp lần 6 của Ủy ban điều phối chung Dự án Hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội”.

Ngày 14/10/2015, đồng chí Nguyễn Quốc Hùng - Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung chủ trì cuộc họp lần 6 của Ủy ban điều phối chung Dự án Hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội”. Tham dự cuộc họp có Đoàn công tác JICA Tokyo, Văn phòng JICA Việt Nam, Đoàn chuyên gia JICA/TA; đại diện các Sở, ngành: Nội vụ, Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Văn phòng UBND Thành phố, Ban quản lý ĐSDT Hà Nội và Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.

Sau khi nghe Sở Kế hoạch và Đầu tư, Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội báo cáo; ý kiến của Đoàn công tác JICA và các đại biểu dự họp, đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố - Trưởng Ủy ban điều phối chung kết luận như sau:

1. Thống nhất các nội dung báo cáo của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội: đến nay Dự án cơ bản hoàn thành theo tiến độ; giao Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, các thành viên Ủy ban điều phối chung, các Sở, ngành liên quan phối hợp chặt chẽ với Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản (JICA/TA) để hoàn thành các nhiệm vụ của dự án đảm bảo chất lượng, đúng tiến độ.

2. Thống nhất đề xuất của các thành viên dự họp, UBND Thành phố và JICA đã ký Biên bản ghi nhớ sửa đổi tại cuộc họp.

3. Đồng ý với đề xuất của các thành viên dự họp và các bên có liên quan về việc đưa ra khỏi Dự án một số nhiệm vụ thuộc Dự án hỗ trợ kỹ thuật liên quan đến các nhiệm vụ vận hành thử của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội và cơ quan quản lý (do Dự án Tuyến 2A bị chậm tiến độ bởi yếu tố khách quan).

4. Giao Sở Giao thông vận tải Hà Nội thay thế Ban quản lý ĐSDT Hà Nội là Cơ quan đối tác thực hiện các nhiệm vụ liên quan tới nhiệm vụ “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội”; Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp với Đoàn chuyên gia JICA và các đơn vị có liên quan để tham gia hoàn chỉnh dự án và tiếp nhận các hồ sơ, tài liệu có liên quan để đảm bảo công tác quản lý được bền vững, lâu dài.

5. Giao Sở Giao thông vận tải Hà Nội sớm hoàn chỉnh hồ sơ trình điều chỉnh chức năng nhiệm vụ của Sở (theo Thông tư liên tịch số 42/2015/TTLT-BGTVT-BNV ngày 14/8/2015 của Bộ Giao thông vận tải - Bộ Nội vụ) gửi Sở Nội vụ để Sở Nội vụ chủ trì thẩm định, trình UBND Thành phố ký Quyết định.

6. Thống nhất đề nghị của Đoàn JICA về việc tổ chức cuộc họp Ủy ban điều phối chung lần cuối vào tháng 12/2015 để xem xét, đánh giá kết quả Dự án, thời gian tổ chức cuộc họp do Đoàn JICA đề xuất.

Văn phòng UBND Thành phố thông báo kết luận của đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố, Trưởng Ủy ban điều phối chung để các cơ quan, đơn vị, tổ chức và cá nhân có liên quan biết, thực hiện ./.

Nơi nhận:

- Đ/c Chủ tịch UBNDTP; | đề
- Các Đ/c PCT UBNDTP; | báo cáo
- Văn phòng JICA tại Việt Nam (Tầng 16, tòa nhà Daeha số 360 Kim Mã);
- Các thành phần dự họp;
- Cục Đường sắt Việt Nam;
- Các Sở: TC, Tư pháp; các thành viên ban điều phối chung;
- Ban Quản lý dự án đường sắt - Bộ GTVT;
- Đ/c CVP, PCVP Lưu Quang Huy, XDGT_(Đát, Thg, Thịnh), TH;
- Lưu: VT, XDGT_{Hải}.

[Signature] (19)



ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI
VĂN PHÒNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Số: ~~334~~ /TB-VP

Hà Nội, ngày ~~24~~ tháng 10 năm 2015

THÔNG BÁO

Kết luận của đồng chí Nguyễn Quốc Hùng - Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung tại cuộc họp lần 6 của Ủy ban điều phối chung Dự án Hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội”.

Ngày 14/10/2015, đồng chí Nguyễn Quốc Hùng - Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung chủ trì cuộc họp lần 6 của Ủy ban điều phối chung Dự án Hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội”. Tham dự cuộc họp có Đoàn công tác JICA Tokyo, Văn phòng JICA Việt Nam, Đoàn chuyên gia JICA/TA; đại diện các Sở, ngành: Nội vụ, Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Văn phòng UBND Thành phố, Ban quản lý ĐSDT Hà Nội và Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.

Sau khi nghe Sở Kế hoạch và Đầu tư, Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội báo cáo; ý kiến của Đoàn công tác JICA và các đại biểu dự họp, đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố - Trưởng Ủy ban điều phối chung kết luận như sau:

1. Thống nhất các nội dung báo cáo của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội: đến nay Dự án cơ bản hoàn thành theo tiến độ; giao Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, các thành viên Ủy ban điều phối chung, các Sở, ngành liên quan phối hợp chặt chẽ với Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản (JICA/TA) để hoàn thành các nhiệm vụ của dự án đảm bảo chất lượng, đúng tiến độ.

2. Thống nhất đề xuất của các thành viên dự họp, UBND Thành phố và JICA đã ký Biên bản ghi nhớ sửa đổi tại cuộc họp.

3. Đồng ý với đề xuất của các thành viên dự họp và các bên có liên quan về việc đưa ra khỏi Dự án một số nhiệm vụ thuộc Dự án hỗ trợ kỹ thuật liên quan đến các nhiệm vụ vận hành thử của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội và cơ quan quản lý (do Dự án Tuyến 2A bị chậm tiến độ bởi yếu tố khách quan).

4. Giao Sở Giao thông vận tải Hà Nội thay thế Ban quản lý ĐSDT Hà Nội là Cơ quan đối tác thực hiện các nhiệm vụ liên quan tới nhiệm vụ “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội”; Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp với Đoàn chuyên gia JICA và các đơn vị có liên quan để tham gia hoàn chỉnh dự án và tiếp nhận các hồ sơ, tài liệu có liên quan để đảm bảo công tác quản lý được bền vững, lâu dài.

5. Giao Sở Giao thông vận tải Hà Nội sớm hoàn chỉnh hồ sơ trình điều chỉnh chức năng nhiệm vụ của Sở (theo Thông tư liên tịch số 42/2015/TTLT-BGTVT-BNV ngày 14/8/2015 của Bộ Giao thông vận tải - Bộ Nội vụ) gửi Sở Nội vụ để Sở Nội vụ chủ trì thẩm định, trình UBND Thành phố ký Quyết định.

6. Thống nhất đề nghị của Đoàn JICA về việc tổ chức cuộc họp Ủy ban điều phối chung lần cuối vào tháng 12/2015 để xem xét, đánh giá kết quả Dự án, thời gian tổ chức cuộc họp do Đoàn JICA đề xuất.

Văn phòng UBND Thành phố thông báo kết luận của đồng chí Phó Chủ tịch UBND Thành phố, Trưởng Ủy ban điều phối chung để các cơ quan, đơn vị, tổ chức và cá nhân có liên quan biết, thực hiện ./.

Nơi nhận:

- Đ/c Chủ tịch UBNDTP; | đề
- Các Đ/c PCT UBNDTP; | báo cáo
- Văn phòng JICA tại Việt Nam (Tầng 16, tòa nhà Daeha số 360 Kim Mã);
- Các thành phần dự họp;
- Cục Đường sắt Việt Nam;
- Các Sở: TC, Tư pháp; các thành viên ban điều phối chung;
- Ban Quản lý dự án đường sắt - Bộ GTVT;
- Đ/c CVP, PCVP Lưu Quang Huy, XDGT_(Đát, Thg, Thịnh), TH;
- Lưu: VT, XDGT_{Hải}.

from (19)

**KT. CHÁNH VĂN PHÒNG
PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG**



**MINUTES OF MEETING
BETWEEN
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA) AND
HANOI PEOPLE'S COMMITTEE (HPC) ON
THE JOINT TERMINAL EVALUATION OF TECHNICAL ASSISTANCE PROJECT
TO STRENGTHEN THE CAPACITY OF REGULATOR AND
TO ESTABLISH OPERATION & MAINTENANCE COMPANY OF
METROPOLITAN RAILWAY LINES IN HANOI CITY**

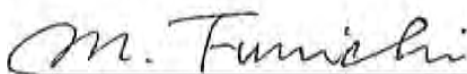
The Japanese Terminal Evaluation Team (hereinafter referred to as "the Japanese Team"), organized by the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") led by Mr. Masahiko Furuichi, visited the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter referred to as "Vietnam") from 23rd November to 4th December 2015, for conducting a terminal evaluation of "the Technical Assistance Project to Strengthen the Capacity of Regulator and to Establish Operation & Maintenance Company of Metropolitan Railway Lines in Hanoi City" (hereinafter referred to as "the Project").

The joint terminal evaluation of the Project was conducted by the Joint Terminal Evaluation Team (hereinafter referred to as "the Team"), which consists of the Japanese Team and the Vietnamese Terminal Evaluation Team (hereinafter referred to as "the Vietnamese Team") organized by Hanoi People's Committee (hereinafter referred to as "HPC") led by Ms. Le Thu Huyen, University of Transport and Communications.

As a result of a series of discussions among Joint Coordination Committee (hereinafter referred to as "JCC") members, the joint terminal evaluation report (hereinafter referred to as "the Report") was approved by JCC. Consequently, JICA and HPC officially approved the Report as proposed by JCC.

December 4, 2015

Hanoi, Vietnam



Mr. Masahiko Furuichi
Senior Adviser,
Japan International Cooperation Agency,
Japan



Mr. Nguyen Quoc Hung
Vice Chairman,
Hanoi People's Committee,
Socialist Republic of Vietnam

(Attachment)

1. Minutes of Meeting of the 7th Joint Coordination Committee (JCC) on the Joint Terminal Evaluation of Technical Assistance Project to Strengthen the Capacity of Regulator and to Establish Operation & Maintenance Company of metropolitan Railway Lines in Hanoi City
2. The Joint Terminal Evaluation Report for the Technical Assistance Project to Strengthen the Capacity of Regulator and to Establish Operation & Maintenance Company of metropolitan Railway Lines in Hanoi City

**MINUTES OF MEETING
OF
THE 7TH JOINT COORDINATION COMMITTEE (JCC)
ON
THE JOINT TERMINAL EVALUATION OF TECHNICAL ASSISTANCE PROJECT
TO STRENGTHEN THE CAPACITY OF REGULATOR AND
TO ESTABLISH OPERATION & MAINTENANCE COMPANY OF
METROPOLITAN RAILWAY LINES IN HANOI CITY**

The Japanese Terminal Evaluation Team (hereinafter referred to as "the Japanese Team"), organized by the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") led by Mr. Masahiko Furuichi, visited the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter referred to as "Vietnam") from 23rd November to 4th December 2015, for conducting a terminal evaluation of "the Technical Assistance Project to Strengthen the Capacity of Regulator and to Establish Operation & Maintenance Company of Metropolitan Railway Lines in Hanoi City" (hereinafter referred to as "the Project").

The joint terminal evaluation of the Project was conducted by the Joint Terminal Evaluation Team (hereinafter referred to as "the Team"), which consists of the Japanese Team and the Vietnamese Terminal Evaluation Team (hereinafter referred to as "the Vietnamese Team") organized by Hanoi People's Committee (hereinafter referred to as "HPC") led by Ms. Le Thu Huyen, University of Transport and Communications.

As a result of a series of surveys and discussions, the Team agreed on the contents of the joint terminal evaluation report (hereinafter referred to as "the Report") attached hereto, and submitted the Report to Joint Coordination Committee (hereinafter referred to as "JCC") for approval.

JCC, which was held on the 4th of December, 2015, approved the Report through a series of discussions and agreed to deliver the Report to the respective authorities concerned of the Project.

December 4, 2015
Hanoi, Vietnam



Mr. Masahiko Furuichi
Senior Adviser,
Japan International Cooperation Agency,
Japan



Mr. Vu Hong Truong,
Member Council President and CEO,
Hanoi Metro One Member Company Limited (HMC)

(Attached Document)

THE JOINT TERMINAL EVALUATION REPORT
FOR
THE TECHNICAL ASSISTANCE PROJECT
TO STRENGTHEN THE CAPACITY OF REGULATOR AND
TO ESTABLISH OPERATION & MAINTENANCE COMPANY OF
METROPOLITAN RAILWAY LINES IN HANOI CITY

December 4, 2015

Hanoi, Vietnam



Mr. Masahiko Furuichi
Leader of the Japanese Terminal Evaluation
Team,
Japan International Cooperation Agency,
Japan



Ms. Le Thu Huyen
Leader of the Vietnamese Terminal Evaluation
Team,
University of Transport and Communications,
Socialist Republic of Vietnam

anf

CONTENTS

1. Introduction
 - 1-1. Background of the Project
 - 1-2. Objectives of the Terminal Evaluation

2. Progress and Achievement of the Project
 - 2-1. Inputs to the Project
 - 2-2. Progress of Activities and Achievement of Outputs

3. Evaluation based on Five Criteria
 - 3-1. Relevance
 - 3-2. Effectiveness
 - 3-3. Efficiency
 - 3-4. Impact
 - 3-5. Sustainability

4. Conclusions

5. Matters Discussed
 - 5-1. Recommendations
 - 5-2. Lessons Learned
 - 5-3. Other Business

- Annex 1. Members of the Joint Terminal Evaluation Team
- Annex 2. Schedule of the Joint Terminal Evaluation
- Annex 3. Lists of Japanese Experts and Vietnamese Counterparts
- Annex 4. List of Training in Japan
- Annex 5. List of the Output Materials prepared by the Project
- Annex 6. Project Design Matrix (PDM)
- Annex 7. Plan of Operations (PO)

mj

ms

1. Introduction

1-1. Background of the Project

In Hanoi, the capital of Vietnam, the volume of road traffic has been increasing rapidly in recent years as the population increases. Problems such as increased traffic congestion, lowered traffic safety, and air pollution interfere with urban activities. In the future, the traffic problems will become increasingly serious; therefore, it is necessary to establish an urban railway system for the sustainable development of the City. Under the situation, JICA conducted a comprehensive urban development program in Hanoi capital city of the Socialist Republic of Vietnam (ended in March 2007). As a result of the study, a master plan was prepared on the transportation and traffic sector targeting 2020, which includes the construction of an urban mass rapid transit system in Hanoi. Based on the master plan, the construction of urban railway lines have been implemented: Line 1 and Line 2 (I) (Nam Thang Long – Tran Hung Dao Section) by the Japanese yen loan project "Hanoi City Urban Railway Construction Project", Line 2A with cooperation from China, and Line 3 with cooperation from France in collaboration with ADB and other organizations.

Meanwhile, Vietnam needed knowledge and experience on the establishment of an organization which operates and maintains the urban railways (O&M company). For the purpose of setting the appropriate course for the establishment and operation of O&M company, JICA conducted a study for special assistance for project implementation of the construction of urban railway Line 2 (SAPI study). The recommendations from the SAPI study have been put in practice: the Government of Vietnam placed Hanoi Metropolitan Railway Management Board (MRB) as the regulator of the urban railways.

Under the circumstances, the Government of Vietnam requested the Government of Japan to cooperate in the Technical Assistance Project to Strengthen the Capacity of Regulator and to Establish Operation & Maintenance Company of Metropolitan Railway Lines in Hanoi City (the Project), for the purpose of contributing safe and reliable operations of urban railways in Hanoi, through the commencement of operation of the regulator and operator jointly, by strengthening the capacity of the regulator and establishing an O&M company. The Project has been under implementation since February 2013 and is scheduled to be completed in February 2016.

1-2. Objectives of the Joint Terminal Evaluation

A joint terminal evaluation is performed a few months prior to the completion of a project, as a tool for judging as objectively as possible the relevance, effectiveness, efficiency, impact and sustainability of cooperation activities.

There are three objectives of the evaluation:

- (1) To use evaluation feedback as a means for project operation and management;
- (2) To enhance the "learning effects" of the personnel and organizations concerned for more effective project implementation; and
- (3) To disclose information widely to secure project accountability.

These are intended to ensure accountability to the public as well as implement projects more effectively and efficiently.

- Members of the Joint Terminal Evaluation Team

Annex 1

- Schedule of the Joint Terminal Evaluation Study

Annex 2

2. Progress and Achievement of the Project

2-1. Inputs to the Project

(1) Inputs from Japanese side so far are as follows:

- 1) Experts:

mf

[Handwritten signature]

- One Project Manager, two experts to the regulator and twelve experts to the O&M company.
 - Project Manager
 - Experts to the regulator include consultants on 1) strengthening capacity of the regulator and 2) fare policy, planning coordination.
 - Experts to the O&M company include consultants on 1) safety, engineering, management, condition for transfer of Line-2A, 2) organization management, general affairs, human resources, 3) planning, management and business planning, non-fare business, 4) accounting, treasury, procurement, 5) financial soundness, registration, office IT, 6) sales, 7) train operation, 8) rolling stock, 9) civil engineering, track, architecture, 10) integrated circuit card (IC card), 11) signal, telecom electricity, machinery, transformation of electricity, station facilities, 12) secretary.
(Refer to Annex 3)
- 2) Equipment for the implementation of the Project
- None
- 3) Training in Japan:
- Training in Japan was conducted in August and September 2013, with the participation of seventeen C/Ps who were separated into two groups.(Refer to Annex 4)
- 4) Local activity expenses of 18 million yen in total by the end of the Project
- (2) Inputs from Vietnamese side so far are as follows:
- 1) Allocation of counterparts (C/Ps):
- Sixteen C/Ps in the O&M company includes 1) team leader/planning, sales, 2) organization, human resource, 3) fare policy (2), 4) administration and safety, train operation and safety, 5) finance, 6) non-fare business, 7) train operation, 8) rolling stock (2), 9) facilities (track, IC card), 10) facilities (civil engineering, architecture), 11) facilities (signal, telecom electricity, machinery, transformation of electricity, station facilities), 12) organization, human resource, 13) train operation, rolling stock, 14) train operation and rolling stock.
(Refer to Annex 3)
- 2) Office space and other necessary facilities.
- 3) Expenses for personnel, facilities, research and others activities.

2-2. Progress of Activities and Achievement of Outputs

Output 1: The regulator's capabilities are strengthened

(1) The progress of each activity for Output 1 is as follows:

- Activity 1-1 "Adjustment with the Ministry of Transport (MOT)": This activity was completed by recommending to HPC the roles sharing on urban railways among the regulating agency, the central government and the local government. Information regarding "basic roles of a regulator of urban railways" and "sharing the roles on safety control by related agencies" was arranged by referring to the circumstances in Japan and other foreign countries. The definition of "urban railways management" has been clarified, which is the task of the local government under the Railway Act.
- Activity 1-2 "Prescription of the regulator's organization and the function & powers in the regulator": This activity was completed by recommending to HPC the function and authority of the regulator consisting of the following items, and to establish the department of urban railways operation and management in the regulator organization.
 - 1) Quality control of the transportation services
 - 2) Safety control
 - 3) Implementation of the fare and subsidy policy
 - 4) Implementation of the policy for promoting use of urban railways

mf.

mf.

- Activity 1-3 “Learning about policies to encourage the use of urban railways”: Research on the policy for promoting use of urban railways has been conducted, by referring to the circumstances in foreign countries and the reports prepared by HPC. The followings are the alternatives of policies for Hanoi.
 - To spread the system of commuting allowance for the use of public transportation thereby reducing the individual cost burden
 - To increase the taxes on personal transportation such as motorcycles
 - To limit or charge the vehicles entering the city

(2) Achievement of Output 1

There is a one indicator set for output 1. Current status and expectation of the achievement of the indicator are as follows:

Indicator: “The regulator’s organization and its function & powers in the organization are prescribed and approved by HPC”: In the Project, a division for urban railway operation and maintenance was established in MRB, which thereafter acted as the project C/P. A proposal on the function and authority of urban railway regulator was prepared and submitted to HPC, which is now under the process for approval. Therefore, the Project almost achieved the indicator.

Activities for output 1 have mostly been implemented as planned, and the output “strengthening the regulator’s capability” has mostly been achieved.

However, the urban railway regulator was changed to Hanoi Department of Transportation (DOT) by the decision of HPC in September 2015, from MRB which had acted as the C/P agency until then. It has become a task for DOT to ensure that the outputs of the Project are succeeded in an appropriate manner.

Output 2: Fare setting and subsidy system is established

(1) The progress of each activity for Output 2 is as follows:

- Activity 2-1 “Development of fare revision method”: A proposal for fare policy was prepared and submitted to HPC for approval, and covers necessary items for decision making on fares including the issues in the existing fare revision system, the methodology of setting fare levels, the methodology of regulating fare settings, decision-making organization, criteria for fare revision (including the formula) etc.
- Activity 2-2 “Development of subsidy system”: Use of the existing subsidy system became a premise for this activity at the commencement. Therefore, consideration was made on the framework necessary for HPC to appropriate financial support to the O&M company, centered on the interpretation of the existing subsidy system. Analysis on the service cost of the O&M company was implemented which is a necessary element for considering the financial support.
- Activity 2-3 “Consideration and determination of fares on Line-2A opening”: The method of fare level calculation is indicated in the proposal for fare policy, which was formulated by analyzing the existing fare levels of public transportations, reviewing the proposal for fare level made by other projects and the elements that should be taken into consideration when setting the fare level (economic, financial, and social aspects). The proposed method has already been reviewed by the respective agencies.

(2) Achievement of Output 2

There are two indicators set for output 2. Current status and expectation of the achievement of

anf

ms

the indicators are as follows:

Indicator:

- 2-1 "Subsidy system for the O&M Company is developed and shared in the Guideline": A methodology of financial support to the O&M company has been developed based on the existing subsidy system. Consideration has been continued for the specific items of subsidy including an assumed amount and the scope according to the progress of Line-2A construction.
- 2-2 "Fares for opening of Line-2A is set": Calculation will be made in accordance with the method described in the proposal for fare policy as the Line-2A construction progress, and the fares will be determined just before the opening.

Activities for output 2 have been implemented in an appropriate manner, depending on the situation. As for the output "development of fare setting system", the fares are able to be set with the proposal for fare policy. As for the output "development of subsidy system", a methodology of financial support to the O&M company has been developed based on the existing subsidy system. Therefore, output 2 has mostly been achieved. Tasks for setting subsidy and the fares will be taken over by DOT and done as the Line-2A construction progress (refer to 5-1, Recommendations).

Output 3: Operation plan and safety control system are established

(1) The progress of each activity for Output 3 is as follows:

- Activity 3-1 "Prescription of filing an operation plan": This activity was completed by preparing a train operation plan and a guideline for the notification of train operation plan. The guideline describes rules for the obligation to submit a train operation plan.
- Activity 3-2 "Development of procedures for investigation of accidents (including the operation of safety standards and accident time procedure manual)": A guideline for reporting railway accidents was prepared by this activity as a manual customized for Hanoi urban railway, referring to the MOT circular "regulation for railway and traffic accidents" and the rules in Japan for reporting railway accidents.

(2) Achievement of Output 3

There are three indicators set for output 3. Current status and expectation of the achievement of the indicators are as follows:

Indicator:

- 3-1 "Guideline for filing the train operation plan is prepared": The guideline was prepared.
- 3-2 "Guideline for accident reporting procedure is prepared": The guideline was prepared.
- 3-3 "Guideline for accident investigation procedure is prepared": Preparation of the guideline will be done after the finalization of the regulation for accident investigation at the state level by MOT.

Activities for output 3 have mostly been implemented as planned. The output "establishment of operation plan and safety control system" has mostly been achieved. Finalization of the guidelines is undertaken by DOT as the regulator.

Output 4: Conditions for the transfer of Line-2A are clarified

(1) The progress of each activity for Output 4 is as follows:

- Activity 4-1 "Devising transfer plan for Line-2A": This activity was completed by preparing a transfer plan for Line-2A, referring to a transfer process plan devised based on the practical

anf

ms

examples of inspection for the opening of a new line of Tokyo Metro Co., Ltd. (Tokyo Metro).

- Activity 4-2 "Preparation of agreement with MRB and Vietnam Railway Administration (VNRA)": This activity was completed as the detailed transfer plans for each area were prepared by activity 4-1, based on the transfer plan for Line-2A.
- Activity 4-3 "Preparation and execution of transfer agreement for Line-2A": The transfer plan prepared by activities 1 and 2 was proposed at the 4th JCC meeting and agreed upon through the approval process by relevant organizations (approval by HPC on December 15, 2014 and by MOT on January 8, 2015).

(2) Achievement of Output 4

There is one indicator set for output 4. Current status and expectation of the achievement of the indicator are as follows:

Indicator: "Transfer plan is devised and agreed between HPC / MRB and MOT / VNRA": This indicator was achieved as the transfer plan was made as a consensus document.

Activities for output 4 were implemented as planned, and the output "clarifying conditions for the transfer of Line-2A" was achieved. The time of transfer shall be reviewed and renewed by both HPC and MOT, when the time of Line-2A opening is clarified.

Regarding the implementation of transfer contract, the Project continues to follow-up the actions. The time of transfer has not been clarified, as the effect of unexpected delay in the construction. Transferred document materials by the time of terminal evaluation are the documents of civil engineering structure and investment preparation and the technical design report, which is a part of the whole prior transfer.

Output 5: O&M company is registered

(1) The progress of each activity for Output 5 is as follows:

- Activity 5-1 "Proposal for establishment of O&M company by MRB": The approval process for the establishment of a state enterprise was completed with the HPC's decision (approval by the Prime Minister on November 13, 2014).

(2) Achievement of Output 5

There is one indicator set for output 5. Current status and expectation of the achievement of the indicator are as follows:

Indicator: "Business registration license is issued": This indicator was achieved by the registration of incorporation of Hanoi Metro One-member Limited Liability Company (HMC) in June 2015.

Activities for output 5 were implemented as planned, and the output "registration of O&M company" was achieved.

The company was established on June 1, 2015 and has started a part of its business operation. HMC became the C/P agency of the Project in September 2015, with the nomination of executive managers and securing the necessary number of personnel (twenty seven people were hired including twelve C/Ps from MRB and fifteen from other agency among forty staffs approved by HPC).

Output 6: Rules of function, duty for each department of the O&M company are

mf

ms

prescribed

(1) The progress of each activity for Activity 6 "Prescribing the rules of function and duty for each department of O&M company" is as follows:

- Activity 6-1 "Planning, general affairs and safety (activity 6-1-1 – 6-1-8)":
 - Activity 6-1-1 "Prescription of the rules on individual departments' roles and responsibilities" was completed as a company establishment proposal included in the articles of incorporation of the O&M company, by putting together the work sharing of each division prepared through the activities for output 6.
 - Activity 6-1-2 "Prescription of the organization rules regarding planning, general affairs and safety operations" was completed by preparing the rules and including those in the company establishment proposal, together as the component of the articles of incorporation of the O&M company.
 - Activity 6-1-3 "Devising management and business plans (including consideration of common fare system)": Based on the corporate philosophy prepared by activity 6-1-4, a long-term vision together with business strategies, a 5-year business plan and annual business plans were prepared respectively. Preparation of the plans for the facility investments and the revenue and expenditures were canceled as the effects of delay in the Line-2A construction. A draft form for the management of facility investment was prepared in the work trial after the establishment of HMC.
 - Activity 6-1-4 "Prescription of corporate philosophy and the Articles of Incorporation" was completed by preparing those what are needed for incorporation, by conducting case-study of railway operators in Japan including Tokyo Metro and referring to corporate law and those of similar corporations in Vietnam.
 - Activity 6-1-5 "Prescription of the rules on safety promotion (including the formulation of safety measures / transport safety management method)": Drafts of the safety management rule and the rules of countermeasure against urban railway accidents and incident were prepared.
 - Activity 6-1-6 "Prescription of draft basic rules of train operation (including the preparation of evaluation manual of train operation plan made by EPC¹)" was completed by drafting the train operation manual and the train operation management manual. HMC has been acting for the arrangement of the main points in preparation for finalizing them, which will be completed after the hand-over of Line-2A documents.
 - Activity 6-1-7 "Preparation for the introduction of office IT system (including devising necessary matters such as the basic specifications of office IT system for O&M company)": This activity has been implemented by altering to not using the office IT system as it was not procured by the contract of Line-2A construction (refer to the preconditions of activities). In the activity, analysis of the office IT system was conducted towards the development of future IT environment, regarding the component of the system and the overview of the function of the financial and human resource areas. In addition, the participants of a training session in Japan visited Tokyo Metro and observed its office IT system.
 - Activity 6-1-8 "Headquarter (HQ)'s work trial after establishment of O&M company" has been implemented to finalize the draft rules etc., which were prepared by the above activities.

- Activity 6-2 "Human resources (activity 6-2-1 – 6-2-9)":
 - Activity 6-2-1 "Prescription of organization rules regarding human resource (HR) management" was completed by preparing, among others, the rules in the company

¹ Contract of Line-2A construction project: Engineering, Procurement and Construction.

- establishment proposal, together as a component of the articles of incorporation of the O&M company.
- Activity 6-2-2 "Prescription of employment rules" and activity 6-2-3 "Prescription of internal rules regarding recruiting, salary and sanction" were completed by drafting those rules and proposing both to JCC.
 - Activity 6-2-4 "Prescription of rules on division of duties, office organization and official authorities" was completed by examining the roles and authority of each division and prepared as a part of the work sharing of each division described in activity 6-1-1 above.
 - Activity 6-2-5 "Devising HR-related plans including staffing plan" was completed by examining the plan based on the rules on individual departments (activity 6-1-1) and proposing those together. Following the preparation of the plan, consideration was made for the number of staff members of each division of the HQ.
 - Activity 6-2-6 "Prescription of employee welfare-related rules, including those on staff welfare and pension" was completed by preparing the rules and including the employment rules assigned as activity 6-2-2 above.
 - Activity 6-2-7 "Devising employee education plan (including the devising post-service launch education plan)" was completed by preparing the plan and including it in the HR-related plans assigned as activity 6-2-5 above.
 - Activity 6-2-8 "Development of Work Procedures without office IT system" has been under implementation as described in activity 6-1-7, towards the development of future IT environment. A workflow for payroll operation has been prepared.
 - Activity 6-2-9 "HQ's work trial after establishment of O&M company" has been under implementation to finalize the draft rules etc., which were prepared by the above activities.
- Activity 6-3 "Finance (activity 6-3-1 – 6-3-7)":
 - Activity 6-3-1 "Prescription of organization rules regarding finance" was completed by preparing the rules and including them in the company establishment proposal, together as a component of the articles of incorporation of the O&M company.
 - Activity 6-3-2 "Devising an accounting system", Activity 6-3-3 "Prescription of rules for budget and setting" and Activity 6-3-4 "Prescription of purchasing rules" were completed by drafting and proposing those to JCC.
 - Activity 6-3-5 "Consideration of the measures to maintain the company's financial soundness" has been being under implementation by the C/Ps to prepare a report, based on the explanation materials on financial soundness prepared by the experts.
 - Activity 6-3-6 "Development of Work Procedures without office IT system" has been being under implementation as described in activities 6-1-7 and 6-2-8, towards the development of future IT environment. Marketed accounting software is used after the establishment of HMC. A workflow for accounting procedures has been under preparation, and the important parts have already prepared.
 - Activity 6-3-7 "HQ's work trial after establishment of O&M company" has been being implemented to finalize the draft rules etc., which were prepared by the above activities.
 - Activity 6-4 "Sales (activity 6-4-1 – 6-4-7)":
 - Activity 6-4-1 "Prescription of organization rules regarding sales and non-fare business" was completed by preparing the rules and being included in the company establishment proposal, together as a component of the articles of incorporation of the O&M company. It is supposed that both fare and non-fare businesses are handled together by the same division, as the workload is not large at the beginning.
 - Activity 6-4-2 "Prescription of General Transport Contract" was completed by drafting

mf.

mf.

a passenger transport contract and proposing it to JCC. The draft was prepared by referring the rules of Tokyo Metro and the transport contract of Ho Chi Minh City railways project, and ensuring consistency with the railway law of Vietnam.

- Activity 6-4-3 "Preparation of draft cash handling manual for station staff": The C/Ps obtained general knowledge of cash handling by understanding the process in Tokyo Metro and observing the practices during the training session in Japan. However, preparation of a draft manual was postponed as specific items including fares and ticketing have not yet decided, as an effect of delay in Line-2A construction.
- Activity 6-4-4 "Development of fare setting system and calculation of fares (including the development of fare revising system)": Report on fare policy for Hanoi urban railways was prepared and submitted to HPC for approval.
- Activity 6-5-5 "Consideration of setting fares based on the common fare system (determined for the start of Line-2A operations)" has not yet been completed, as an effect of delay in Line-2A construction.
- Activity 6-4-6 "Devising non-fare business plans draft" was completed by drafting the non-fare business plan, which covers the businesses at and around the station, real estate, advertisement etc.
- Activity 6-4-7 "HQ's work trial after establishment of O&M company" has been implemented to finalize the organization rules and transportation contract, which were assigned as activities 6-4-1 and 6-4-2, respectively.
- Activity 6-5 "Train operation (activity 6-5-1 – 6-5-6)":
 - Activity 6-5-1 "Prescription of draft organization rules regarding train operation" was completed by drafting the rules by examining mainly the HQ's train operation division and the operation control center (OCC) and submitting that to JCC. In addition, the HMC office organization of train operations staff and the function and task rules of the train operation department were drafted in accordance with the MOT regulation for the tasks of staff members in charge of train operation of urban railways.
 - Activity 6-5-2 "Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements (including prescription of the plan to manage operational staff and to train them)" was completed by arranging the main points of staffing of both the HQ's train operation division and OCC, and included in the draft train operation manual. The C/Ps have obtained the basis for staffing by operation lines.
 - Activity 6-5-3 "Learning about the basic skill/knowledge for train drivers' management and operation (including prescription of training plans for crews)" was completed by drafting the HMC Driver's training rules and the HMC Driver's management rules based on the examination for training and management of train operators of urban railways in Vietnam. The examination referred to MOT regulation for the train operator license (draft) and case studies in Japan.
 - Activity 6-5-4 "Learning about a methodology to make train schedules" and Activity 6-5-5 "Learning about a methodology to draw run curves": The C/Ps learned about and obtained basic knowledge on the following four items necessary for drawing train diagrams:
 - a) Travel time between stations
 - b) Stop time at stations
 - c) Forecasting passenger demand
 - d) The number of railcars and staff members against the number of passengers

The main points of the above were arranged in the draft train operation manual, as the prerequisites for train operation facilities, the planning for train operation and the evaluation of train operations.
 - Activity 6-5-6 "Collecting train operation rules for the Line-2A (including learning

amf.

ms

about the general knowledge for urban railway regarding train operation)" has not yet been completed, as the necessary document materials of Line-2A have not been handed over, such as the rules, manuals drawings and maintenance plans of the facility. In terms of the capacity development, however, the C/Ps have obtained necessary knowledge and will be able to reflect the above mentioned information of Line-2A to the outputs.

- Activity 6-6 "Rolling stock maintenance (activity 6-6-1 – 6-6-5)":
 - Activity 6-6-1 "Prescription of draft organization rules regarding rolling stock maintenance" was completed by drafting and proposing the rules to JCC, by clarifying the contents and definitions of functions of the HQ and at the operation sites regarding rolling stock maintenance.
 - Activity 6-6-2 "Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements and maintenance budget": Methodologies for budgeting and calculating the number of staff members were arranged and included in the draft maintenance manual, by obtaining basic understanding from case studies of railway operators in Japan.
 - Activity 6-6-3 "Learning about the process for implementation plan of rolling stock renewal (including the preparation of maintenance manuals and education plans)": The C/Ps obtained the methodologies of rolling stock maintenance, training plan and rolling stock renewal plan, from case studies of railway operators in Japan. Methodologies for preparing plans regarding rolling stock were arranged, covering renewal, allocation, management of inspection units, arrangement for plural lines and training and were included in the draft maintenance manual.
 - Activity 6-6-4 "Learning about countermeasures against rolling stock failures (including the preparation of rolling stock operation safety manual for dealing with circumstances such as accident)": The C/Ps obtained understanding from case studies of railway operators in Japan, and arranged the methodologies of responding to accidents, utilizing trouble information, and renewal of rules and manuals.
 - Activity 6-6-5 "Collecting maintenance rules for the Line-2A rolling stocks (including learning about the general knowledge for urban railway regarding rolling stock maintenance)": Since the necessary document materials of Line-2A have not been handed over, general maintenance rules have been under preparation A very basic material was made first by referring to the information from Tokyo Metro, and it is now being modified to suit the laws and regulations of Vietnam. Information of Line-2A will be reflected when received (refer to the preconditions of activities).
- Activity 6-7 "Facilities maintenance (activity 6-7-1 – 6-7-5)":
 - Activity 6-7-1 "Prescription of draft organization rules regarding facilities maintenance" was completed by drafting and proposing the maintenance rules to JCC, by clarifying the contents and definitions of functions of the HQ and at the operation sites regarding facility maintenance.
 - Activity 6-7-2 "Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements and maintenance budget": The C/Ps obtained the methodology of budget preparation for facility maintenance, through the preparation of draft maintenance rules (activity 6-7-1) and draft maintenance manual (activity 6-7-3), and learning about the budget preparation by Japanese railway operators. Regarding the methodology for calculating the number of staff members, a staff allocation plan was drafted for the HQ and the operation sites, reviewing the draft employment plan in the Line-2A EPC contract.
 - Activity 6-7-3 "Learning about the process for draft implementation plan of facilities renewal (including the preparation of maintenance manuals and education plans)": The

mf

mf

C/Ps obtained the methodology of facility renewal by referring the case studies of railway operators in Japan and observing the construction for facility renewal and engineering work for maintenance during the training session in Japan. In addition, a maintenance manual was drafted based on the draft maintenance rules which were assigned as activity 6-7-1 above.

- Activity 6-7-4 "Learning about the countermeasures against facilities failure (including the preparation of facilities operation safety manual for dealing with circumstances such as accident)": The C/Ps have been obtaining general understanding by referring to the case studies of railway operators in Japan, as the specification, drawings and maintenance manuals for the facilities of Line-2A have not yet been provided.
- Activity 6-7-5 "Collecting maintenance rules for the Line-2A facilities (including learning about the general knowledge for urban railway regarding facilities maintenance)" The C/Ps obtained general understanding by referring to the case studies of railway operators in Japan, as the specification, drawings and maintenance manuals for the facilities of Line-2A have not yet been provided. Information of Line-2A will be reflected when received (refer to the preconditions of activities).

(2) Achievement of Output 6

There are two indicators set for output 2. Current status and expectation of the achievement of the indicators are as follows:

Indicator:

- 6-1 "Each department has rules of function and duty": This indicator was achieved by preparing the work sharing of each division, which was included in the articles of incorporation of the O&M company.
- 6-2 "Annual plan is made" This indicator has almost been achieved as the preparation of management and operation plans is in progress.

Activities for output 6 have mostly been implemented as planned. The output "prescribing the rules of function and duty for each department of the O&M company" has mostly been achieved, by drafting those based on the organizational rules of Tokyo Metro and ensuring consistency with the common organizational rules of Vietnamese corporations. The drafts are now being finalized through the activities of work trial.

The Project originally planned to transfer technical skills regarding the function and roles of the O&M company, specifically on the operation of Line-2A. However, the implementation needed to be modified as an effect of delay in the construction, and the technical transfer for most of the targeted areas was conducted at a general level. After the termination of the Project, HMC shall continue to finalize the rules, etc. as the information of Line-2A is provided.

3. Evaluation Results

3-1. Relevance

A criterion for considering the validity and necessity of a project regarding whether the expected effects of a project meet with the needs of target beneficiaries; whether a project intervention is appropriate as a solution for problems concerned; whether the contents of a project is consistent with policies, etc.

The Project is highly relevant.

(1) Relevance to the national development policy

During the time from the planning to this terminal evaluation, the ten-year socio-economic development strategy (2011-2020) enhances facilitation of urban infrastructure including transportation infrastructure in Hanoi and Ho Chi Minh City. The five-year socio-economic development plan (2011-2015) further enhances prompt development of the public transportation system as a measure for traffic congestion, which is the critical task in urban areas especially in

Hanoi and Ho Chi Minh City.

(2) Relevance to the sector development policy

The construction of Lines 1, 2, 2A and 3 was decided based on the plan for the development of five urban railway lines under the Hanoi city transportation planning by 2020 (prepared in 2008). The Project was planned to provide technical cooperation necessary for the development of these urban railway lines. In addition to the above, Lines 6 through 8 have been planned under the master plan on the transportation and traffic sector targeting 2030.

There have been target settings for the share ratios of public transportation during the time from the planning to this terminal evaluation: 30% by 2010 under the five-year socio-economic development plan (2006-2010), 35% by 2015, and 50% by 2025 under the basic policy concerning the development of the urban system 2025.

(3) Relevance to the development needs

Hanoi will be the first city to operate urban railways in Vietnam; therefore, it needs the knowledge and experience to be shared for both the regulator and the operator. It also needs a working flow for appropriate inspection and verification at the transfer of Line 2A, from the viewpoint of safe railways operation in particular.

(4) Relevance to Japan's ODA policy

The basic policy of the country assistance policy for the Socialist Republic of Vietnam at the time of planning is to provide support for achieving sustainable development by strengthening international competitiveness, conquer vulnerability and create a fair society and country towards the industrialization of the country by 2020 as stated in the ten-year socio-economic development strategy (2011-2020) and the five-year socio-economic development plan (2011-2015). The Project is consistent with the "urban transport network" stated in one of the priority areas "promotion of economic growth and strengthening of international competitiveness" in this country assistance policy.

(5) Appropriateness of the project approach

The external conditions of the Project were the development of urban railway lines (construction of 2A Line as the preceding part). Its implementation has largely been affected by delay in the construction, and some activities were deleted from the plan of the Project. Considering the scheme of the Project, there have been negative aspects observed as a result of such external effect. From the technical viewpoint, however, the original plan of the Project was appropriate which covers practical trainings. Therefore, it is concluded that the project approach is relevant.

In addition, in the technical viewpoint, the experts expressed their concept of the technical assistance: it is to be desired that assistance during the preparation phase of railway operation is included from the beginning, which enables taking actions to unexpected and specific issues together with the C/Ps in a practical manner. Since the urban railway is the first introduced in the country, it is considered that transfer of technical skills will greatly contribute to the preparation of operation, especially during the trial operation through a certain period of time after the opening.

(6) Comparative advantage of Japanese technological skill

The Project shares Japan's advanced technology and wealth of experience accumulated by taking a long-term perspective on urban railways, which takes a central role in increasing the sharing ratios of public transportation in the urban area in Japan. Therefore, it is considered meaningful that the technical assistance is provided to HPC which is introducing the first urban railways in Vietnam.

mf.

[Signature]

In light of the above, the Project is highly relevant to the development policy and development needs of Vietnam, as well as Japan's ODA policy. In addition, the project approach has been appropriate in terms of Japan's technological advantages regarding urban railways.

3-2. Effectiveness

A criterion for considering whether the implementation of project has benefited (or will benefit) the intended beneficiaries or the target society.

Effectiveness of the Project is fair.

(1) Achievement of outputs

As described in "2-2. Progress of Activities and Achievement of Outputs," most of the outputs for "strengthening the capacity of the regulator and developing the environment for establishing an O&M company" have basically been achieved in accordance with the PDM (Refer to Annex 5).

In the original PDM, activities for work trial were included toward the achievement of the project purpose "the commencement of operation of the regulator and operator jointly." However, it was determined at the 6th JCC meeting held in October 2015 that the activities for work trial by the regulator and the activities for work trial towards the opening of Line-2A by the O&M company were deleted from PDM, considering the situation where the implementation of the activities by the end of the Project is difficult, affected by the delay in the construction of Line-2A and the change in the regulator.

(2) Important assumption for the outputs

The Project has been affected by the delay in construction among the important assumption for the outputs, and therefore some activities were deleted and modified.

	Important Assumptions	Status and Effects to the Project
1	All related projects such as UMRT Line 2A, 2 and 3 proceeds as scheduled	Construction has been delayed.
2	There is no big change in urban railway policy of Vietnam central government and HPC	No specific effects have been observed.

(3) Expectation of achieving the project purpose

Project Purpose: The urban railway regulator (O&M management) and the O&M company begin to function jointly

Two indicators are set for the project purpose. Under the current situation of the Project, it is necessary that the following conditions are fulfilled in achieving each indicator.

Indicator:

1. "Initial work of the regulator is commenced": As described in 2-2. Progress of Activities and Achievement of Outputs, the urban railways regulator was changed from MRB to DOT in September 2015, and DOT is in a process to set up a new division for the regulator at the time of terminal evaluation. To achieve "commencement of initial work of the regulator," it is necessary that organizational setup of the regulator be completed and the transferred technical skills are succeeded by the new regulator.
2. "The trial of management control work of the O&M company is commenced": As described in "(1) Achievement of outputs," the activities for work trial towards the opening of Line-2A were deleted. As a result, the transfer of technical skills completed by the Project was general and not as specific as that were originally planned. At the time of the terminal evaluation, work trials have been implemented mainly on finalizing the

mf.

ms

organization rules as the information of Line-2A is provided. The implementation of “trial of management control work of the O&M company” will become possible as the specifications and details of the operation of Line-2A become clear.

(4) Important assumption for the project purpose

The Project has been affected by the important assumption, and therefore some activities were modified as follows.

	Important Assumptions	Status and Effects to the Project
1	The formalities of organization establishment and hire, training and assignment of the personnel are smooth at the competent authorities' level.	Organizational setup, personnel allocation, and training have been completed in HMC, although delayed compared with the plan.
2	Coordinating about Urban railway policy among competent authorities is implemented smoothly and requisite decisions are made at the suitable timing.	Coordination has been in process: determinations on fares, subsidy, operation plan, and safety control time procedures have not been confirmed.
3	Requisite documents about operation and maintenance of Line-2A are provided at the suitable timing.	Since handing over of Line-2A documents necessary for operation and maintenance has been delayed, the activities have been implemented based mainly on referring to general cases of operation, and the output materials have been modified according to the documents as handed over.
4	Office IT system is procured as scheduled.	As the procurement of office IT system was not included in the EPC contract of Line-2A construction project, activities have been modified toward future introduction of IT system.

In light of the above, effectiveness of the Project is fair. Outputs of the Project “strengthening the capacity of the regulator and developing the environment for establishing an O&M company” have basically been achieved. However, the achievement of the project purpose “commencement of joint function of the regulator and the O&M company” has been limited so far, as effects of the change in the regulator and the delay in the construction of Line-2A: the former was not supposed at the planning, whereas the latter was included in the preconditions and important assumptions.

In order to achieve the project purpose, as for the regulator, it is necessary that organizational setup be completed and the transferred technical skills succeeded by the new regulator. As for the O&M company, it is necessary that HMC takes its own initiative to conduct work trial as the materials of Line-2A are provided including the specifications and details of the operation. Considering the rest of the project period, these activities can be conducted and the project purpose will be realized after the termination of the Project. For this reason, recommendations are made together with those for sustainability (refer to 5-1. Recommendations).

3-3. Efficiency

A criterion for considering how economic resource/inputs are converted to results. The main focus is on the relationship between project cost and effects.

Efficiency of the Project is relatively high.

(1) Inputs to the Project

Inputs into the Project have basically been made as planned by both the Japanese side and Vietnamese side for the achievement of the outputs (refer to 2-1. “Inputs to the Project” for detail).

Regarding the training in Japan, participants point out the effects of the session: greatly impressed by the technology and efforts on safety operation, learned about how the urban railway be operated at the high level and enabled to having clear images by looking at the actual operation, etc.

(2) Preconditions for the activities

cmf.

ms

The Project has been affected by the preconditions, and therefore some activities were deleted and modified.

	Preconditions	Status and Effects to the Project
1	If approved specifications, design conditions and so on of Line-2A aren't provided at the suitable timing, fundamental instructions will be implemented based on the general knowledge for operation method regarding urban railway. When requisite documents are provided, outputs of fundamental instruction should be coordinated in accordance with provided documents.	Since handing over of approved Line-2A documents such as specifications and design situation has been delayed, the activities have been implemented based mainly by referring to general cases of operation and the output materials have been modified according to the documents as handed over.
2	When office IT system isn't procured as scheduled and system domains to be adopted aren't clarified, alternative plans will be devised and implemented in order that requisite system domains are processed without office IT system.	As the procurement of office IT system was not included in the EPC contract of Line-2A construction project, the Accounting Dept. uses marketed software and the HR Dept. uses Excel in its activities.
3	When the integrated operation between HQ and OU (i.e., sharing accidents measures, managing and training human resources etc.) is required, the operation system and division of works are reviewed from the viewpoint of the strengthening of cooperation and operation system. If needed, the principles of work trials are revised.	Each activity has been implemented so that the cooperation of both sides and the management systems are strengthened as the HQ and OU have to operate in an integrated manner in the railway operation.
4	Regulator's work trial regarding the supervision of O&M company can be implemented on condition that the regulator for urban railway is set up (or established) and personnel are assigned in the regulator.	This precondition is regarded as deleted together with the activities for trial work of regulator.
5	HQ's work trial after establishment of O&M company can be implemented on condition that O&M company is established and personnel are assigned in HQ.	HQ's work trial has been implemented after the establishment of HMC.
6	In addition to the conditions which are mentioned above, HQ's work trial towards the opening of Line-2A can be implemented only if facilities of Line-2A are installed, training for Line-2A personnel is completely finished and commissioning begins.	This precondition is regarded as deleted together with the activities for trial work towards the opening of Line-2A of HMC.
7	In addition to the conditions which are mentioned above, HQ's work trial towards the opening of Line-2A can be implemented only if facilities of Line-2A are installed, training for Line-2A personnel is completely finished and commissioning begins.	Systems and frameworks necessary for opening urban railway operation such as safety authentication have not yet been established, and should be ready at the physical handover of the facilities.

The project period has been extended for one year mainly due to time taken for the establishment of O&M company longer than presumed and the delay in the construction of Line 2A, which affected the progress of activities.

Inputs to the Project have basically been made as planned to achieve the outputs; therefore, efficiency of the Project is relatively high.

The C/P agency as the urban railway regulator has been changed under the circumstances outside the framework of the Project. From the viewpoint of efficiency, change in the C/P agency to which technical skills are transferred during the project implementation means that the input is inefficient. In this Project, C/P agency was changed at approximately the end of the project period, where the technical transfer to the regulator has almost been completed. Therefore, effects of the change in C/P are considered a matter of effectiveness and sustainability rather than efficiency, and recommendations are made from the viewpoint of these criteria (refer to S-1. Recommendations).

cmf

Wad

3-4. Impact

A criterion for considering the effects of the project with an eye on the longer term effects including direct or indirect, positive or negative, intended or unintended.

Impact of the Project is fair.

(1) Expectation of achieving the overall goal

Overall Goal: The Operation and Maintenance (O&M) company for urban railways in Hanoi city provides safe and reliable urban mass rapid transit operation

Two indicators are set for the overall goal. Whether the indicators will be achieved is not possible to predict at the time of terminal evaluation, considering the situation where the achievement of the project purpose would be limited in comparison with the level that was originally planned and the situation of important assumptions. It is necessary that both C/P agencies take initiative in achieving the project purpose, and that the important assumption "start of the operation of Line 2A" is realized as well.

Indicator:

1. "The company becomes acquainted with train operation and management of urban railway systems, ensuring high punctuality and infrequent service stoppages"
2. "A comprehensive safety operation system in line with "Transport Safety Management Method" is developed"

It is emphasized by the related agencies interviewed during the evaluation survey that for the achievement of the overall goal, capacity of the operation and maintenance staffs should be highly developed, which shall be one of the most important elements for the safety and reliable railway operation.

(2) Important assumption for the overall goal

	Important Assumptions	Status and Effects to the Project
1	Line 2A starts its operation as scheduled fully complied with delivery conditions prescribed in the EPC contract	Opening of Line-2A will be in 2016 according to the public notice.

(3) Unintended positive/negative impact

The Project has widely contributed to the development of the legal system of first urban railways operation in the country. Revision of the railway law is scheduled in 2017, which will include articles regarding urban railways, and the outputs of the Project have been referred to in the process of drafting the articles. The Project has also provided supporting in the preparation of MOT regulations and rules, by reviewing and making comments drafts.

It is considered that the Project potentially requires cooperation among relevant organizations, at both municipal and national levels: in its implementation, they have been engaged in certain activities either directly or indirectly toward the urban railway as the common objective. Such involvement contributed to the development of cooperation among organizations and the capacity of the officials; which would be used for the railway operation. In the future introduction of urban railways in other cities, the outputs and experiences of the Project will be available as a valuable precedent.

In light of the above, impact of the Project is fair. Whether the impact of the Project will be realized is not possible to predict at the time of terminal evaluation. It is expected that both C/P agencies will make continuous efforts on the recommendation items toward the commencement of operation jointly (Refer to 5-1. Recommendations). In addition, capacity development of the

mf.

ms

operation and maintenance staffs should continuously be emphasized and monitored. Indirect effects of the Project will contribute to the introduction of urban railways in other cities.

3-5. Sustainability

A criterion for considering whether produced effects continue after the termination of the assistance.

Sustainability of the Project is relatively low.

(1) Policy and systems aspects

As described in "3-1. Relevance," policy on enhancing the development of urban transportation system will be continued.

Under the circumstances, preparations are underway in Hanoi for the introduction of urban railways and a bus rapid transit (BRT) system. DOT regards the integration between these new public transportations mode and existing fixed-route buses as important.

(2) Organizational aspects

(Regulator)

As described in "3-2. Effectiveness", the urban railways regulator was changed from MRB to DOT. Regarding the organizational aspect as the regulator, DOT has been conducting study on the roles and responsibilities of urban railways regulator, since the decision of the transfer has just been made by HPC. Following this study, consideration will be made for the number and qualifications of the staffs for the division in charge of urban railway regulation. At the time of terminal evaluation, it has not been decided when a new division will be established and how many staff personnel will be allocated to the division.

From the viewpoint of the organizational aspect, it is an essential requisite that the functions as a regulator are secured in DOT for the sustainability of the project effects. For this reason, recommendation is made on the monitoring of administrative procedures for the organizational setup through the rest of the project period (refer to 5-1. Recommendations).

(O&M company)

As described in "2-2. Progress of Activities and Achievement of Outputs," HMC was established through the activities for output 5. The members of Board of Directors are the Directorate General and two Deputy Directors, and five divisions are set up including 1) project planning, 2) finance and accounting, 3) general affairs and organization, 4) train operation, and 5) facility technical. The number of HMC personnel is twenty seven so far, of which twelve C/Ps were transferred from MRB, and fifteen personnel were transferred from other organizations and agencies.

Currently, HMC is preparing the preliminary infrastructure of the company, and it is estimated to recruit 681 staffs for operating Line-2A until the end of 2016.

(3) Technical aspects

(Regulator)

Capacity development of DOT staffs members in charge of urban railway is necessary as no one has knowledge or experience of urban railway operation, this being the first in the country. However, it is the next step that DOT succeeds the technical skills transferred by the Project, because the issue of setting up a new division has been in consideration by the respective personnel in DOT as described in "Organizational aspects" above. The project outputs have been handed over, and DOT has looked over the reports etc and made comments so far. DOT intends to keep having communication with the experts for the preparation of starting its tasks as the regulator.

It would be necessary that consideration be made for the technical assistance to DOT anew, when the organizational setup is complete as the urban railway regulator after the termination of the Project (refer to 5-1. Recommendations).

(O&M company)

As described in "3-2. Effectiveness," the transfer of technical skills made by the Project was general but not as specific as that originally planned, as the activities for work trial towards the opening of Line-2A were deleted. HMC recognizes that practical training is necessary in the whole area of railway operations, towards the first opening in the country; therefore, it will continue the development of human resources by taking technical assistance from overseas including Japan. HMC allocates staff members from MRB, the C/Ps of the Project, to the Train Operation Division and Facility Technical Division in which the knowledge and experience are needed most, and it will continue to focus on the capacity development of these two divisions. These staffs now have certain level of knowledge and experiences, and HMC also contributed into selecting the rollingstock in Line-2A.

Based on the experiences as an urban railway operator, the experts recognize the need for continuing assistance to HMC, in the form of practical training and support on dealing with unexpected and specific issues during the trial operation through a certain period of time after the opening.

(4) Financial aspects**(Regulator)**

Budget allocation for the regulator functions of DOT has not been made as the organizational setup has not yet been completed. The budget will be allocated by the City following the administrative procedures: roles and responsibilities are determined first, and the necessary number and qualification of the staff members are decided. According to the system, it is concluded that there is no specific issue on the financial aspect of sustainability as a regulator.

(O&M company)

Regarding the management of HMC, HPC takes a stance of appropriating the city's budget for the operation and maintenance costs while it sets the fare level. HPC considers the appropriation of subsidy necessary especially to secure sufficient amount of operation and maintenance costs to maintain safe operation of the urban railways. Therefore, the business operation of HMC will be more like municipally-owned than financially self-supporting. According to the business operation, it is concluded that there is no specific issue on the financial aspect of sustainability as an operator.

In light of the above, Sustainability of the Project is relatively low. It is necessary, for the sustainability of the project's effects, that those issues on the organizational and technical aspects of the regulator be handled in an appropriate manner (refer to 5-1. Recommendations).

4. Conclusions

The Project is highly relevant to the development policy and development needs of Vietnam, as well as Japan's ODA policy. As for the effectiveness, outputs have mostly been achieved, whereas the achievement of the project purpose has been limited so far, as the effects of the change in the regulator and deleting a part of activities due to the delay in the construction of Line-2A. It is expected that the C/P agencies will take initiative in activities after the Project to achieve the project purpose and the overall goal as well. It is necessary for the sustainability of the project's effects that the regulator proceeds with organizational setup and succeeds the technical skills transferred by the Project.

5. Matters Discussed**5-1. Recommendations**

- (1) To ensure the transfer of the urban railway regulator function to DOT

mf.

mf.

As described in 3-2 Effectiveness and 3-5 Sustainability, the regulator for urban railway has been changed from MRB to DOT. In order to securely achieve the Project purpose and Sustainability of the Project effects, a new division should be setup in DOT as a regulator on urban railway and necessary personnel in charge of regulator activities should be assigned under the supervision of HPC. DOT should conduct administration procedure of the organization set-up of the regulator and it will be monitored by the Japanese Experts during the Project period and JICA Vietnam after the Project completion.

On the other hand, technical skills transferred to MRB in the Project should be appropriately succeeded to DOT.

(2) To secure the establishment of fare setting policy and subsidy system

DOT will succeed the Project outputs concerning the establishment of fare setting policy and subsidy system, when a new division as a regulator is setup in DOT. Since DOT will be required to function as a regulator to establish fare setting and subsidy system when the business operation plan of Line-2A is determined, DOT should complete technical transfer to the concerned personnel in charge of regulator activities from MRB.

Progress of technical transfer to the concerned personnel in charge of regulator activities in DOT should be monitored by the Japanese Experts who will be assigned to the technical assistance project for promoting smart card usage for public transportation in Hanoi, of which C/P agency is DOT.

(3) To implement work trial after completion of the Project

Work trial concerning regulator (DOT) for urban railway and O&M company (HMC) were deleted from the original PDM, due to unexpected delay of the construction of Line-2A project. Consequently, both HMC and DOT are expected to take an initiative to implement the work trial for their respective activities when the preconditions are satisfied. However, Vietnamese counterparts expressed their strong requests on Japanese technical assistance for the work trial of the urban railway operation in Hanoi City so as to secure "Sustainability" of the Project, because urban railway operation is purely the first experience for the Vietnamese urban railway services.

5-2. Lessons Learned

(1) Assistance on the system aspect at the introduction of urban railways

The Project was implemented for the introduction of a track type public transportation system as one of measures addressing traffic congestion, an accelerating issue in Hanoi city and urban environment as well. The Project successfully transferred the technical skills and experiences of urban railways in Japan, which take a central role in increasing the share ratios of public transportation in the urban area in Japan. Especially, strengthening of the regulator is important at the introduction stage, to be the basis of the system aspect which sustains safe and reliable railways operation.

Issues of transportation in connection with urbanization are the urgent challenges in many recipient countries, and introduction of urban railways is considered. The assistance on the system aspect in this Project should be reviewed and utilized as meaningful lessons at the forth coming opportunity for assisting the introduction of urban railways in other countries and/or regions.

6. Other Business

The relevant agencies request continuous cooperation and support for the training of operation and maintenance staffs. JICA will take this into consideration, observing the follow-up situation of the recommendations and the changes in the conditions surrounding the urban railways as well.

mf

mf

Annex 1. Members of the Joint Terminal Evaluation**(1) Japanese side (the Japanese Team)**

Name	Position
Mr. Masahiko Furuichi	Team Leader, Senior Advisor, JICA
Mr. Yasuaki Shoji	Cooperation Planning, Deputy Director, Planning and Coordination Division, Team 2, Transportation and ICT Group, Infrastructure and Peace building Department, JICA
Mr. Hideyuki Takagi	Evaluation Analysis, Ernst & Young Sustainability Co., Ltd.

(2) Vietnamese Side (the Vietnamese Team)

Name	Position
Ms. Le Thu Huyen	PhD of Transport, University of Transport and Communications
Mr. Tran Huu Minh	PhD of Transport, Specialist of National Traffic Safety Committee (NTSC)

mf.

mf.

Annex 2. Schedule of the Joint Terminal Evaluation

No	Date	Day	Team Leader and Cooperation Planning	Evaluation Analysis
1	Nov. 22	Sun.		Departure from Japan Arrival in Hanoi
2	Nov. 23	Mon.		Meeting with JICA Vietnam Meeting with Vietnamese Evaluation Team
3	Nov. 24	Tue.		Meeting with Hanoi Metro Company (HMC) Meeting with Department of Transportation(DOT)
4	Nov. 25	Wed.		Meeting with Experts Meeting with Hanoi Authority of Planning and Investment
5	Nov. 26	Thu.		Meeting with Vietnam Railway Administration (VNRA) Meeting with PMU-Rail, MOT
6	Nov. 27	Fri.		Meeting with Department of Home Affairs (DOHA) Meeting with Department of Finance
7	Nov. 28	Sat.		Report preparation
8	Nov. 29	Sun.		Report preparation
9	Nov. 30	Mon.	Departure from Japan Arrival in Hanoi	Meeting with Hanoi Metropolitan Railway Management Board (MRB) Meeting with JICA Vietnam
10	Dec.1	Tue.	Evaluation team meeting for draft evaluation report Meeting with long-term expert at VNRA	
11	Dec.2	Wed.	Meeting with HMC and DOT (discussion for the evaluation report)	
12	Dec.3	Thu.	Meeting with HMC and DOT (discussion for the evaluation report)	
13	Dec.4	Fri.	7th JCC meeting /Signing on the M/M	
14	Dec.5	Sat.	Departure from Hanoi	
15	Dec.6	Sun.	Arrival in Tokyo	

mf

ms

Annex 3. List of Japanese Experts and Vietnamese Counterparts

(1) Japanese Experts

Name	Task/Expertise
Mr. Masamichi Ono	Project Manager
Mr. Akira Hosomi	Deputy project manager / Strengthening capacity of the regulator
Mr. Takayuki Hagiwara	Fare policy, planning coordination
Mr. Tsutomu Otsuka	Safety, engineering, management, condition for transfer of Line-2A
Mr. Masaki Mitsumori	Organization management, general affairs, human resources
Mr. Takahiro Tanisaka	Planning, management and business planning, non-fare business
Mr. Naoshi Sakai	Accounting, treasury, procurement
Mr. Koya Honda	Financial soundness, registration, office IT
Mr. Satoru Horiuchi	Sales
Mr. Kohei Ushida	Train operation
Mr. Jun Kurihara	Rolling stock
Mr. Takaaki Fujioaka	Civil engineering, track, architecture
Mr. Tatsuo Otsuki	IC card
Mr. Takeshi Ikeda	Signal, telecom electricity, machinery, transformation of electricity, station facilities
Mr. Daisuke Miyamoto	Secretary

(2) Vietnamese Counterparts (as of November, 2015)

Name	Task in the Project / Position
Mr. Kieu Quang Huynh	Team leader/ Planning, Sales and Non-fare business/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Ms. Dinh Thi Mai Anh	Organization and Human resources/ Deputy Director, General affairs and organization division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Trung Thanh	Fare policy/ Project planning division, Operation and maintenance management Department, HMC
Ms. Phan Thanh Huyền	Fare policy/ Project planning division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Dinh Duy	Administration and safety, Train operation and safety/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Ms. Bach Huyen Trang	Finance/ Project planning division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Quang Khai	General affairs and organization division, HMC

mf

mf

Name	Task in the Project / Position
Mr. Nguyen Van Bang	Train operation/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Ngo Van Bang	Rolling stock/ Facility technical division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Hoang Tuan Dat	Facilities (Track, IC card)/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Do Quang Ngoc	Facilities (Civil engineering, architecture)/ Facility technical division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Viet Quan	Facilities (Signal, telecom electricity, machinery, transformation of electricity, station facilities)/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Le Viet	Organization, Human resource/ Deputy Director, Examination technical department, PMU-Rail, MOT
Mr. Dao Chi Thanh	Rolling stock/ Facility and technical division, PMU-Rail, MOT
Mr. Le Phuong	Train operation, Rolling stock/ Vietnam railway transportation and traffic safety division, MOT
Mr. Bui The Thanh	Train operation and Rolling stock/ Deputy Director, Vietnam railway transportation and traffic safety division, MOT

anf.

[Signature]

Annex 4. List of Training in Japan

The seventeen C/Ps were separated into two groups and each took a two-week training session (the first group: from August 26 to September 6, 2013, the second group: from September 9 to 20, 2013). Both groups visited Tokyo Metro Co., Ltd. and the related companies, learned about the management of urban railways in general, observed the practices, and took practical training in each field.

1) Training subjects

General training (1st week)	Specific training (2nd week)
Participants visited Tokyo Metro and the related companies and learned about the management of urban railways in general. <ul style="list-style-type: none"> • Headquarters office • General control center, operation office • Train depot, factory, train management center • Station yard, customer center, lost articles center • Training center, etc. 	Separated into groups of specific areas, and observed the practices and took practical trainings in each field. <ul style="list-style-type: none"> • Administrative Management Department • Sales Department • Train Operation Department • Rolling Stock Department • Electricity Department • Technical Department, etc.

2) List of the Participants

Name	Task in the Project / Position
Mr. Luong Xuan Binh	Deputy Director of MRB
Mr. Nguy Nhu Nguyen	Chief of Department at Urban railway Operation and Maintenance Department of MRB
Mr. Nguyen Trung Thanh	Fare policy/ Project planning division, Operation and maintenance management Department, HMC
Ms. Dinh Thi Mai Anh	Organization and Human resources/ Deputy Director, General affairs and organization division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Kieu Quang Huynh	Planning and Sales/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Ms. Bach Huyen Trang	Finance/ Project planning division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Quang Khai	Planning for non-fare businesses/ General affairs and organization division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Hoang Tuan Dat	Facility (rail and AFC)/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Van Bang	Train operation/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Do Quang Ngoc	Facility (civil engineering structure)/ Facility technical division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Viet Quan	Facility (electricity, communication and signal)/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Ngo Van Bang	Rolling stock/ Facility technical division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Dinh Duy	Train operation and safety/ Train operation division, Operation and maintenance management Department, HMC

mf

Name	Task in the Project / Position
Ms. Phan Thanh Huyền	General affairs and fare policy/ Project planning division, Operation and maintenance management Department, HMC
Mr. Nguyen Le Viet	Organization and Human resources/ Deputy Director, Examination technical department, PMU-Rail, MOT
Mr. Dao Chi Thanh	Rolling stock/ Facility and technical division, PMU-Rail, MOT
Mr. Le Phuong	Train operation and Rolling stock/ Vietnam railway transportation and traffic safety division, MOT

Annex 5. List of the Output Materials prepared by the Project

1. Final Report to Strengthen the Capacity of Regulator
2. Report on Fare Policy for Hanoi Metro
3. COMPREHENSIVE ALTERNATIVE OF LINE 2A TRANSFER
4. MASTER PLAN FOR LINE 2A PROJECT TRANSFER (DRAFT)
5. HAND-OVER AND TAKE-OVER PLAN FOR LINE 2A (DRAFT)
6. 15th December 2014 No.9796/UBND-XDGT (Accepting Hand-over, Take-over Plan for Hanoi Urban Railway Project, Cat Linh – Ha Dong)
7. 8th January 2015 No.199/BGTVT-CQLXD (Accepting Hand-over, Take-over Plan for Hanoi Urban Railway Project, Cat Linh – Ha Dong)
8. Company Establishment Proposal
9. FUNCTIONS, RESPONSIBILITIES OF UNITS UNDER O&M COMPANY
10. Long-term Vision
11. THE ARTICLES OF INCORPORATION OF THE O&M COMPANY
12. Mid-term Management Plan (5 year Business Plan)
13. Annual Management Plan (Annual Business Plan)
14. THE SAFETY MANAGEMENT RULE (DRAFT)
15. THE RULE OF COUNTERMEASURE AGAINST URBAN RAILWAY ACCIDENT AND INCIDENT (DRAFT)
16. Train Operation Rule (Draft)
17. Train Operation Management Manual (Draft)
18. LABOR REGULATIONS
19. RULES ON RECRUITMENT
20. RULES ON WAGES
21. REGULATIONS ON REWARD AND EMULATION
22. WORKING RULES
23. HQ personnel plan
24. Salary Payment Workflow
25. Accounting Rules
26. Rules for Fixed Assets
27. Cash Handling Rules
28. Rules for Budgeting
29. Rules for Setting
30. Contract Management Rules
31. Tender and Contract Process Rules
32. Service and Procurement Rules for Outside Scope of Article of Tender
33. Material Management Rules
34. Study of Measures to Maintain Financial Soundness
35. Accounting Workflow
36. General Transport Contract
37. Non-fare Business Plan

mf.

mf.

38. HMC Office organization of train operations staff (Draft)
39. Function and task rules of train operation department (Draft)
40. HMC Driver's training rules (Draft)
41. HMC Driver's management rules (Draft)
42. Draft of Rolling Stock Maintenance Rules
43. Draft of Rolling Stock Maintenance Manuals
44. DRAFT OF MAINTENANCE RULE ON CONSTRUCTION WORK
45. DRAFT OF CONSTRUCTION WORK MAINTENANCE MANUAL
46. Equipment maintenance rules
47. Equipment maintenance manual
48. Structures of AFC Systems (Equipment)
49. Basics of the Maintenance of AFC Equipment
50. Systems for Maintenance Work
51. Organizations and Functions needed for Maintenance Work
52. Rules for Organizations.
53. Criteria for staffs of sections and departments dedicated for AFC
54. Estimation of staffing number for maintenance of AFC equipment and facilities
55. Maintenance Items Available in Vietnam
56. Standard Price Information for Maintenance Items
57. Method to estimate staffing number for maintenance of AFC equipment
58. Learning about the process for implementation plan of facilities renewal
59. Rules for the Number of Installed Equipment
60. Renewal planning of equipment
61. Method to estimate number of equipment
62. Countermeasures against facility failure
63. Collecting maintenance rules for the Line-2A facilities
64. Key Issues for the Urban Railway in Hanoi
65. Securing the Safety of Railway Transportation
66. Tokyo Metro's Experience
67. Incentive Policies Supporting Sustainable Fare Structure for Hanoi Metro
68. SUMMARY OF THE DRAFT CONTENT FOR THE CREATION OF THE MULTI-MODAL PUBLIC TRANSPORT POLICY STEERING COMMITTEE

mf.

mf.

Annex 6. Project Design Matrix (PDM) (revised on October 14, 2015)

Technical Assistance Project to Strengthen the Capacity of Regulator and to Establish Operation & Maintenance Company of Metropolitan Railway Lines in Hanoi City

Project Site: Hanoi City

Project Implementation Period: From February 2013 to February 2016 (36 months in total)

Target Group: Hanoi People's Committee (HPC), Hanoi Metropolitan Railway Management Board (MRB), Department of Transportation (DOT), Hanoi Metro One Member Limited Liability Company (HMC)

Narrative Summary	Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumptions
<p>Overall Goal</p> <p>The Operation and Maintenance (O&M) company for urban railways in Hanoi City provides safe and reliable urban railway operation.</p>	<p>1. The company becomes acquainted with train operation and management of urban railway systems, ensuring high punctuality and infrequent service stoppages.</p> <p>2. A comprehensive safety operation system in line with "Transport Safety Management Method" is developed.</p>	<p>1. Annual report of O&M company (After commencement)</p>	
<p>Project Purpose</p> <p>The urban railway regulator (O&M management) and the O&M company begin to function jointly.</p>	<p>1. Initial work of the regulator is commenced.</p> <p>2. The trial of management control work of O&M company is commenced.</p>	<p>1. Approved document to railway operator - Fare - Level of service</p> <p>2. Company rules, working instructions, work implementation flow and other necessary documents are finalized for actual operation.</p>	<p>1. Line-2A starts its operation as scheduled fully complied with transfer conditions prescribed in EPC contract.</p>
<p>Outputs</p> <p>1. The regulator's capacities are strengthened.</p> <p>2. Fare setting method and subsidy system are established.</p> <p>3. Operation plan and safety control system are established.</p> <p>4. Conditions for transfer of Line-2A are clarified.</p> <p>5. O&M company is registered.</p> <p>6. Rules of function and duty for each department of O&M company are prescribed.</p>	<p>1. The regulator's organization and its function & powers in the organization are prescribed and approved by HPC.</p> <p>2-1 Subsidy system for O&M company is developed and shared in the Guideline.</p> <p>2-2 Fares for the opening of Line-2A are set.</p> <p>3-1 Guideline for filling the train operation plan is prepared.</p> <p>3-2 Guideline for accident reporting procedure is prepared.</p> <p>3-3 Guideline for accident investigation procedure is prepared.</p> <p>4. Transfer plan is devised and agreed between MRB and Vietnam Railway Administration (VNRA).</p> <p>5. Business registration license is issued.</p> <p>6-1 Each department has rules of function and duty.</p> <p>6-2 Annual plan is made.</p>	<p>1. Approval of HPC concerning the organization chart, function and power of the regulator</p> <p>2-1 Guideline for subsidy</p> <p>2-2 Fares for the opening</p> <p>3-1 Guideline for filing an operation plan</p> <p>3-2 Guideline for accident reporting procedure</p> <p>3-3 Guideline for accident investigation procedure</p> <p>4. Agreement documents</p> <p>5. Business registration license</p> <p>6-1 Rules of function and duty of each department</p> <p>6-2 Annual plan</p>	<p>1. The formalities of organization establishment and hire, training and assignment of the personnel are smooth at the competent authorities' level.</p> <p>2. Coordinating about Urban Railway policy among competent authorities is implemented smoothly and requisite decisions are made at the suitable timing.</p> <p>3. Requisite documents about operation and maintenance of Line-2A are provided at the suitable timing.</p> <p>4. Office IT system is procured as scheduled.</p>

fw

Activities	Inputs		
	(Japanese side)	(Vietnamese side)	
1. Strengthening capacity of the regulator for urban railways (MRB) 1-1. Adjustment with MOT (Ministry of Transport) 1-2. Prescription of the regulator's organization and the function & powers in the regulator 1-3. Learning about policies to encourage the use of urban railways 2. Development of Fare Setting Method and Subsidy System 2-1. Development of fare revision method 2-2. Development of subsidy system 2-3. Consideration and determination of fares on Line-2A opening 3. Development of Operation Plan and Safety Control System 3-1. Prescription of filing an operation plan 3-2. Development of procedures for investigation accidents (including the preparation of safety standards and accident time procedure manual) 4. Clarification of Conditions for Transfer of Line-2A 4-1. Devising transfer plan of Line-2A 4-2. Preparation of agreement with MRB and VNRA 4-3. Preparation and execution of transfer agreement for Line-2A 5. Registration of the O&M company 5-1. Proposal for establishment of O&M Company by MRB 6-1. Planning, General Affairs and Safety 6-1-1. Prescription of the rules on individual departments' roles and responsibilities 6-1-2. Prescription of the organization rules regarding planning, general affairs and safety operations 6-1-3. Devising management and business plans (including consideration of common fare system) 6-1-4. Prescription of corporate philosophy and the Articles of Incorporation 6-1-5. Prescription of the rules on safety promotion (including the formulation of safety measures / transport safety management method) 6-1-6. Prescription of draft basic rules of train operation (including the preparation of evaluation manual of train operation plan made by EPC) 6-1-7. Preparation for the introduction of office IT system (including devising necessary matters such as the basic specifications of office IT system for O&M company) 6-1-8. HQ's work trial after establishment of O&M company	1. Dispatch of Japanese Experts (1) Project manager 1 person Regulator (2) Deputy project manager, Strengthening capacity of the regulator 1 person (3) Fare policy, planning coordination 1 person O&M company (4) [Technical leader] Safety /engineering / management / condition for transfer of Line-2A 1 person (5) [Management leader] Organization management / general affairs / human resources 1 person (6) Planning / management and business planning / non-fare business 1 person (7) Accounting / treasury / procurement 1 person (8) Financial soundness / registration / office IT 1 person (9) Sales 1 person (10) Train operation 1 person (11) Rolling stock 1 person (12) Civil engineering / truck / architecture 1 person (13) Station facilities / IC 1 person	1. Assignment of Counterpart Personnel for O&MU at the beginning of the Project Regulator (1) Team leader 1 person (2) Organization 1 person (3) Fare policy 1 person (4) Train operation and safety 1 person O&M company (5) Team leader 1 person (6) Planning 1 person (7) Administrative and safety 1 person (8) Human resources 1 person (9) Finance 1 person (10) Sales 1 person (11) Train operation 1 person (12) Rolling stock 1 person (13) Facilities 1 person 2. Provision of facilities for the Project implementation: - Project office - Working equipment 3. Expense - Local cost for personnel - Cost for office rent and equipment	All related projects such as UMRT Line 2A, 2 and 3 proceeds as scheduled. There is no big change in urban railway policy of Vietnam central government and HPC. Preconditions If approved specifications, design conditions and so on of Line-2A aren't provided at the suitable timing, fundamental instructions will be implemented based on the general knowledge for operation method regarding urban railway. When requisite documents are provided, outputs of fundamental instruction should be coordinated in accordance with provided documents. When office IT system isn't procured as scheduled and system domains to be adopted aren't clarified, alternative plans will be devised and implemented in order that requisite system domains are processed without office IT system. When the integrated operation between HQ and OU (i.e., sharing accidents measures, managing and training human resources) is

fw

fw

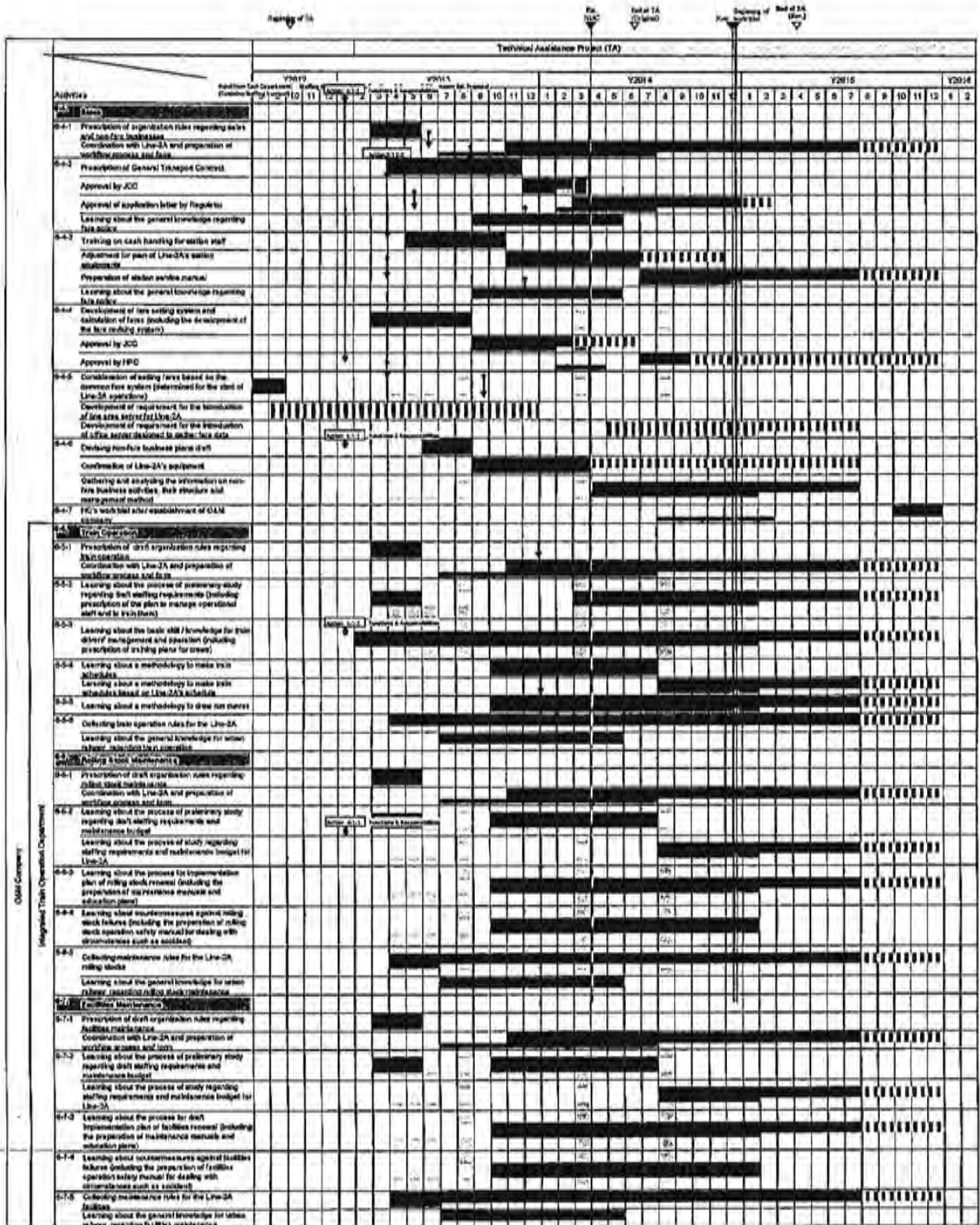
<p>6-2. Human Resources 6-2-1. Prescription of organization rules regarding HR management 6-2-2. Prescription of employment rules 6-2-3. Prescription of internal rules regarding recruiting, salary and sanction 6-2-4. Prescription of rules on division of duties, office organization and official authorities 6-2-5. Devising HR-related plans including staffing plan 6-2-6. Prescription of employee welfare-related rules, including those on staff welfare and pension 6-2-7. Devising employee education plan (including the devising post-service launch education plan) 6-2-8. Development of Work Procedures without office IT system 6-2-9. HQ's work trial after establishment of O&M company 6-3. Finance 6-3-1. Prescription of organization rules regarding finance 6-3-2. Devising an accounting system 6-3-3. Prescription of rules for budget and setting 6-3-4. Prescription of purchasing rules 6-3-5. Consideration of the measures to maintain the company's financial soundness 6-3-6. Development of Work Procedures without office IT system 6-3-7. HQ's work trial after establishment of O&M company 6-4. Sales 6-4-1. Prescription of organization rules regarding sales and non-fare business 6-4-2. Prescription of General Transport Contract 6-4-3. Preparation of draft cash handling manual for station staff 6-4-4. Development of fare setting system and calculation of fares (including the development of fare revising system) 6-4-5. Consideration of setting fares based on the common fare system (determined for the start of Line-2A operations) 6-4-6. Devising non-fare business plans draft 6-4-7. HQ's work trial after establishment of O&M company 6-5. Train Operation 6-5-1. Prescription of draft organization rules regarding train operation 6-5-2. Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements (including prescription of the plan to manage operational staff and to train them) 6-5-3. Learning about the basic skill/knowledge for train drivers' management</p>	<p>card (14) Signal / telecom electricity / machinery / transformation of electricity (15) Secretary 1 person 1 person</p> <p>2. Counterpart training in Japan At least 13 persons</p> <p>3. Equipment Items needed for project implementation</p> <p>4. Expense - Cost for employment of local consultants - Other expenses: For research, travelling, training - TC assistants: Japanese interpreter English interpreter</p>	<p>- Other expenses: For research, local travelling other than by air (Hanoi and its vicinity), other activities</p>	<p>required, the operation system and division of works are reviewed from the viewpoint of the strengthening of cooperation and operation system. If needed, the principles of work trials are revised.</p> <p>Regulator's work trial regarding the supervision of O&M company can be implemented on condition that the regulator for urban railway is set up (or established) and personnel are assigned in the regulator.</p> <p>HQ's work trial after establishment of O&M company can be implemented on condition that O&M company is established and personnel are assigned in HQ. In addition to the conditions which are mentioned above, HQ's work trial towards the opening of Line-2A can be implemented only if facilities of Line -2A are installed, training for Line-2A personnel is completely finished and commissioning begins.</p> <p>In order that facilities of Line-2A are handed over, it is essential that the domestic systems such as safety certification and so on in Vietnam for launch of the urban railway shall be applied.</p>
--	---	---	--

fw

five

- and operation (including prescription of training plans for crews)
- 6-5-4. Learning about a methodology to make train schedules
 - 6-5-5. Learning about a methodology to draw run curves
 - 6-5-6. Collecting train operation rules for the Line-2A (including learning about the general knowledge for urban railway regarding train operation)
- 6-6. Rolling Stock Maintenance**
- 6-6-1. Prescription of draft organization rules regarding rolling stock maintenance
 - 6-6-2. Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements and maintenance budget
 - 6-6-3. Learning about the process for implementation plan of rolling stock renewal (including the preparation of maintenance manuals and education plans)
 - 6-6-4. Learning about countermeasures against rolling stock failures (including the preparation of rolling stock operation safety manual for dealing with circumstances such as accident)
 - 6-6-5. Collecting maintenance rules for the Line-2A rolling stocks (including learning about the general knowledge for urban railway regarding rolling stock maintenance)
- 6-7. Facilities Maintenance**
- 6-7-1. Prescription of draft organization rules regarding facilities maintenance
 - 6-7-2. Learning about the process of preliminary study regarding draft staffing requirements and maintenance budget
 - 6-7-3. Learning about the process for draft implementation plan of facilities renewal (including the preparation of maintenance manuals and education plans)
 - 6-7-4. Learning about the countermeasures against facilities failure (including the preparation of facilities operation safety manual for dealing with circumstances such as accident)
 - 6-7-5. Collecting maintenance rules for the Line-2A facilities (including learning about the general knowledge for urban railway regarding facilities maintenance)

two



inf.

MS

Số 15/TB-ĐSHN

Hà Nội, ngày 03 tháng 02 năm 2016

THÔNG BÁO

Kết quả cuộc họp lần 8 (lần cuối cùng) của Ủy ban điều phối chung (gọi tắt là JCC) Dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội”

Ngày 01 tháng 02 năm 2016, được sự ủy quyền của đ/c Nguyễn Quốc Hùng – Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, đ/c Vũ Hồng Trường Chủ tịch kiêm Tổng Giám đốc Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, Phó Trưởng thường trực Ủy ban điều phối chung dự án chủ trì cuộc họp JCC lần 8 (lần cuối cùng) Dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội” (sau đây gọi tắt là Dự án TA). Tham dự cuộc họp có Bí thư thứ nhất đại sứ quán Nhật Bản, Đại diện văn phòng JICA Việt Nam, Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản (JICA/TA), Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Nội vụ, Sở Giao thông Vận tải, Sở Tư pháp, Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội, Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.

Sau khi nghe đại diện Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội báo cáo kết quả thực hiện dự án TA; Đoàn chuyên gia tư vấn Nhật Bản JICA/TA báo cáo, ý kiến của các đại biểu dự họp và sau khi xin ý kiến chỉ đạo của đ/c Nguyễn Quốc Hùng, Phó chủ tịch UBND Thành phố, Trưởng JCC, Hội nghị thống nhất như sau:

1. Nhất trí với các nội dung báo cáo của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội: Đến nay Dự án đã hoàn thành theo tiến độ; Đạt hiệu quả cao, đáp ứng được với mục tiêu ban đầu của Dự án TA.

2. Đánh giá cao và cảm ơn sự hỗ trợ của JICA Tokyo, JICA Việt Nam, các chuyên gia Nhật Bản (Tokyo Metro), sự nỗ lực, tích cực của các Sở, ngành liên quan, Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội, Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội trong thời gian vừa qua; Các sản phẩm của Dự án TA, một số đã từng bước được đưa vào áp dụng tại Công ty.

3. JCC thống nhất thông qua các Sản phẩm cuối kỳ của Dự án TA; Chủ đầu tư Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội báo cáo UBND Thành phố chấp thuận và tiếp thu sản phẩm cuối kỳ Dự án TA theo quy định.

4. JCC ghi nhận ý kiến của JICA về việc xây dựng kế hoạch thành lập bộ phận chuyên trách quản lý nhà nước về Đường sắt đô thị thuộc Sở Giao thông Hà Nội, như đã thống nhất giữa hai bên trong Báo cáo đánh giá cuối kỳ phối hợp ngày

04/12/2015. Sở GTVT, Sở Nội vụ sẽ hợp tác cung cấp thông tin cho Văn phòng đại diện JICA tại Việt Nam để giám sát việc thành lập bộ phận này.

5. JCC thống nhất với đề xuất của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, kiến nghị UBND Thành phố và JICA tiếp tục xem xét hỗ trợ thêm 01 dự án hỗ trợ kỹ thuật về đào tạo quản lý vận hành khai thác cho cả Cơ quan quản lý nhà nước và đơn vị vận hành.

Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội xin thông báo kết quả cuộc họp Ủy ban điều phối chung dự án lần 8 (lần cuối cùng) Dự án hỗ trợ kỹ thuật “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội” để các cơ quan, đơn vị, tổ chức và cá nhân có liên quan biết, phối hợp tổ chức thực hiện./.

Nơi nhận:

- Đ/c Chủ tịch UBND TP
- Đ/c PCT Nguyễn Quốc Hùng;
- Văn phòng JICA tại Việt Nam (Tầng 11 tòa nhà ConnerStone, 16 Phan Chu Trinh, Hà Nội);
- Các sở: KH&ĐT; GTVT; Nội vụ, Tài chính, Tư pháp; Các thành viên JCC;
- Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội;
- Các phòng: KHDA, VHTC;
- Lưu: VT, KHDA.



**KT. TRƯỞNG ỦY BAN ĐIỀU PHỐI
PHÓ TRƯỞNG BAN THƯỜNG TRỰC**





Vũ Hồng Trường
Chủ tịch kiêm Tổng Giám đốc
Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội