

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 2)

JICA LIBRARY



1225172 [4]

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

Báo cáo làm rõ vai trò chức năng của cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội

MỤC LỤC

MỤC LỤC	2
TÓM TẮT BÁO CÁO	5
CÁC TỪ VIẾT TẮT.....	7
Chương I: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ SỰ CẦN THIẾT LÀM RÕ NHIỆM VỤ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ.....	8
1. Tổng quan về Quản lý nhà nước:	8
1.1.Vai trò của nhà nước:	8
1.2.Khái niệm về quản lý nhà nước:	8
1.3.Phân loại cơ quan hành chính nhà nước:	8
1.4.Chức năng cơ bản của Quản lý nhà nước (chức năng của nền hành chính nhà nước).....	10
1.4.1.Khái niệm về chức năng quản lý nhà nước:	10
1.4.2.Phân loại chức năng hành chính nhà nước:.....	10
1.4.3.Nội dung các chức năng cơ bản của quản lý hành chính nhà nước:	10
2.Quy hoạch và kết quả thực hiện các dự án đầu tư xây dựng Đường sắt đô thị tại Hà Nội. Mô hình tổ chức quản lý nhà nước về Vận tải HKCC tại Hà Nội hiện nay	12
2.1.Quy hoạch và kết quả thực hiện các dự án đầu tư xây dựng Đường sắt đô thị tại Hà Nội:	12
2.2. Mô hình tổ chức quản lý vận tải hành khách công cộng tại Hà Nội:	16
3.Sự cần thiết làm rõ NV quản lý Nhà nước về ĐSĐT.....	17
4. Đối tượng nghiên cứu, phạm vi nghiên cứu, Mục đích nghiên cứu của Báo cáo	18
4.1. Đối tượng nghiên cứu	18
4.2. Phạm vi nghiên cứu.....	18
4.3. Mục đích nghiên cứu:	18
CHƯƠNG 2: HỆ THỐNG VĂN BẢN PHÁP LUẬT VIỆT NAM VÀ MÔ HÌNH QUẢN LÝ ĐSĐT TRÊN THẾ GIỚI.....	19
1. Hệ thống hóa văn bản pháp luật về quản lý Giao thông vận tải, đường sắt nói chung và đường sắt đô thị nói riêng:	19
1.1.Hệ thống Luật do Quốc hội ban hành:	19
1.2.Nghị định ban hành bởi Chính phủ	19
1.3.Thông tư hướng dẫn được ban hành bởi Bộ, cơ quan ngang Bộ:	20

1.4. Quyết định, chỉ thị của Bộ, ngành, UBND Thành phố Hà Nội:.....	20
1.5. Quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật cấp Bộ về Đường sắt, đường sắt đô thị	21
2. CNNV quản lý nhà nước của các cấp hiện hành về giao thông vận tải, đường sắt, đường sắt đô thị: 21	
3.1 Kinh nghiệm Pháp - Cơ quan tổ chức giao thông vùng Iie – de – France (STIFF)	46
3.2: Kinh nghiệm Nhật Bản – Cơ quan quản lý MLIT (Bộ đất đai, cơ sở hạ tầng, giao thông và Du lịch Nhật Bản).....	50
3.3 Chức năng một số các cơ quan quản lý GTCC (ĐSĐT) khác:	54
4. Các nội dung làm rõ, chi tiết hóa: Văn bản pháp luật liên quan, thể chế, chính sách, cơ chế phối hợp giám sát giữa các cơ quan quản lý nhà nước.	55
4.1. Trách nhiệm quản lý nhà nước ĐSĐT của UBND Thành phố Hà Nội theo Quy định của Luật Đường sắt Việt Nam (số 35/2005/QH11).....	55
4.2. Các nội dung làm rõ, chi tiết hóa về các Văn bản pháp luật liên quan, thể chế, chính sách, cơ chế phối hợp giám sát giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại Thành phố Hà Nội.....	73
CHƯƠNG 3. ĐỀ XUẤT MÔ TẢ NHIỆM VỤ, CƠ CẤU TỔ CHỨC CỦA CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ HÀ NỘI – SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI HÀ NỘI.....	76
1. Mô tả chi tiết nhiệm vụ của Cơ quan quản lý ĐSĐT trong công tác quản lý nước về ĐSĐT:.....	76
1.1. Đề xuất Tham mưu quy định và quản lý chất lượng dịch vụ ĐSĐT:	76
1.2: Đề xuất tham mưu quy định và quản lý An toàn ĐSĐT.....	81
1.3. Tham mưu chính sách khuyến khích người dân sử dụng ĐSĐT	82
1.4. Xây dựng, đề xuất Chính sách vé ĐSĐT:.....	87
1.5 Tham mưu Quy định và quản lý kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSĐT:	90
1.6. Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố ban hành các văn bản về phân công, phân cấp về ủy quyền quản lý nhà nước thuộc lĩnh vực Đường sắt đô thị.	91
1.7. Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố về quy hoạch phát triển, kế hoạch dài hạn, 5 năm, hàng năm, chương trình phát triển về Đường sắt đô thị, phù hợp chung với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố, quy hoạch vùng, quy hoạch ngành.	91
1.8. Thanh tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm pháp luật về lĩnh vực quản lý chuyên ngành giao thông vận tải, an toàn giao thông trên địa bàn thành phố theo quy định của pháp luật;	91
1.9. Thực hiện Công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về Đường sắt đô thị.	91
1.10. Thực hiện hợp tác quốc tế về Đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật và phân công hoặc ủy quyền của Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội	91

2. Đề xuất cơ cấu tổ chức Cơ quan quản lý ĐSDT Hà Nội – Sở Giao thông vận tải.....	91
2.1 Mô hình tổ chức hiện tại của Sở GTVT Hà Nội.....	91
2.2 Đề xuất mô hình tổ chức Cơ quan quản lý ĐSDT – Sở Giao thông vận tải Hà Nội.....	93
2.2.1.Giai đoạn 1: (Giai đoạn hiện nay).....	93
2.2.1.1.Phương án thành lập Cơ quan quản lý Đường sắt trực thuộc Sở GTVT Hà Nội: (Option 1) .	93
2.3.1.2.Mô hình 2: Phương án Trung tâm Quản lý và điều hành GTĐT (Tramoc) trực thuộc Sở GTVT là cơ quan quản lý ĐSDT tại thành phố Hà Nội: (Option 2):.....	95
2.3.1.3. Mô hình 3: Phương án Ban quản lý ĐSDT Hà Nội (MRB) tham gia quản lý ĐSDT tại thành phố Hà Nội:.....	96
2.3.2. Giai đoạn 2: (Từ 2022 trở đi): Mô hình một cơ quan quản lý Giao thông công cộng chung – Sở Vận tải công cộng (PTA):.....	97
2.3.2.1. Đề xuất mô hình cơ quan quản lý GTCC-Sở VTCC:	97
2.3.2.2.Ưu điểm của mô hình một cơ quan quản lý giao thông công cộng chung (PTA) trực thuộc UBND Thành phố Hà Nội:	98
2.3.2.3.Chức năng, nhiệm vụ, vị trí của Sở Vận tải Công cộng Thành phố Hà Nội (PTA):.....	99
2.3.2.4.Cơ cấu tổ chức cho mô hình Sở Vận tải công cộng Hà Nội:	99
Chương 4. KẾT LUẬN, ĐỀ XUẤT KIẾN NGHỊ.....	101
1. Kết luận	101
2. Các đề xuất, kiến nghị	102

TÓM TẮT BÁO CÁO

Sự cần thiết làm rõ nhiệm vụ Quản lý nhà nước về ĐSDT:

- Theo kế hoạch tiến độ đến cuối năm 2016 tuyến 2A ĐSDT Cát Linh – Hà Đông là tuyến đầu tiên đi vào hoạt động, các dự án còn lại như tuyến số 3 dự kiến hoạt động vào 1/2018, tuyến 1 đi vào hoạt động năm 2020. Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội được thành lập theo Quyết định số 6266/QĐ-UBND ngày 27/11/2014 của UBND Thành phố Hà Nội, hiện nay đang trong quá trình hoạt động, tăng cường năng lực và chuẩn bị các điều kiện để vận hành thử tuyến 2A. Theo Luật ĐS được QH thông qua vào năm 2005, Đường sắt đô thị tại Hà Nội sẽ do UBND Thành phố quản lý (Điều 55-2, Luật Đường sắt). Do vậy, với tuyến ĐSDT đầu tiên dự kiến đưa vào vận hành 2016, cần thiết phải nghiên cứu làm rõ nhiệm vụ quản lý nhà nước về ĐSDT, xác định rõ mô hình tổ chức của đơn vị quản lý nhà nước tại thành phố Hà Nội, để phối hợp và giám sát Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội chuẩn bị các điều kiện tiếp nhận, thực hiện vận hành thử, vận hành thương mại đảm bảo chất lượng, an toàn.

- Sở GTVT Hà Nội là cơ quan chuyên môn của UBND Thành phố thực hiện các chức năng *“tham mưu, giúp UBND TP Hà Nội thực hiện quản lý nhà nước về GTVT, bao gồm: đường bộ, đường thủy, đường sắt đô thị, vận tải, an toàn giao thông trên địa bàn TP Hà Nội”* (Quyết định 17/2008/QĐ-UBND ngày 29/9/2008). Tuy nhiên, theo quyết định này nhiệm vụ quản lý đường sắt đô thị vẫn chưa được triển khai, làm rõ, cụ thể hóa, Sở GTVT cũng chưa thành lập được phòng (ban) hay cơ cấu tổ chức tương đương, cũng như thiếu các nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn, hiểu biết sâu rộng lĩnh vực ĐSDT để tổ chức thực hiện. Việc làm rõ nhiệm vụ quản lý nhà nước ĐSDT tại Hà Nội có ý nghĩa rất quan trọng, giúp UBND thành phố xây dựng, ban hành những chính sách, quy định quản lý, giám sát hoạt động ĐSDT tới các tổ chức cá nhân tham gia vào vận tải ĐSDT.

Mục đích nghiên cứu của Báo cáo:

Mục đích nghiên cứu của Báo cáo là xác định, phát triển hệ thống thể chế ĐSDT, qua đó nhấn mạnh vào việc làm rõ nhiệm vụ và lập ra kế hoạch cơ sở về tổ chức hoạt động, bộ máy quản lý nhà nước ĐSDT.

Nhiệm vụ về quản lý ĐSDT một số Cơ quan quản lý ĐSDT trên thế giới

Việc nghiên cứu, phân tích, đánh giá việc quản lý vận hành ĐSDT của các CQQL ĐSDT trên thế giới là cơ sở quan trọng để CQQL ĐSDT tại Hà Nội tham khảo, học hỏi kinh nghiệm và đề xuất các nhiệm vụ, kế hoạch đảm bảo quản lý ĐSDT hiệu quả (*Theo dõi chi tiết tại mục 3, Chương 2*)

Đề xuất mô tả nhiệm vụ QLNN về ĐSDT

Các nhiệm vụ Quản lý nhà nước về ĐSDT tại thành phố Hà Nội được đề xuất áp dụng cho Sở Giao thông vận tải Hà Nội (*Chi tiết theo dõi tại mục 1, chương 3*):

- (1) Tham mưu quy định và quản lý chất lượng dịch vụ ĐSDT

- (2) Tham mưu quy định và quản lý An toàn ĐSDT
- (3) Tham mưu chính sách khuyến khích sử dụng ĐSDT
- (4) Xây dựng, đề xuất Chính sách vé và xin phê duyệt từ UBND thành phố
- (5) Tham mưu quy định và quản lý kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSDT
- (6) Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố ban hành các văn bản về phân công, phân cấp về ủy quyền quản lý nhà nước thuộc lĩnh vực đường sắt đô thị
- (7) Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố về quy hoạch phát triển, kế hoạch dài hạn, 5 năm, hàng năm, chương trình phát triển về Đường sắt đô thị, phù hợp chung với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố, quy hoạch vùng, quy hoạch ngành.
- (8) Thanh tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm pháp luật về lĩnh vực quản lý chuyên ngành giao thông vận tải, an toàn giao thông trên địa bàn thành phố theo quy định của pháp luật;
- (9) Thực hiện Công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về Đường sắt đô thị.
- (10) Thực hiện hợp tác quốc tế về Đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật và phân công hoặc ủy quyền của Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội

Đề xuất cơ cấu tổ chức, bộ máy hoạt động của Cơ quan quản lý ĐSDT Hà Nội

Cơ quan quản lý nhà nước về ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội, trong Báo cáo, được đề xuất theo các giai đoạn sau: *(Chi tiết theo dõi tại mục 2, chương 3 của Báo cáo)*

- Giai đoạn 1: trong đó có 3 phương án đề xuất lựa chọn
 - + Phương án MRB là cơ quan quản lý ĐSDT
 - + Phương án thành lập một cơ quan quản lý ĐSDT (Trung tâm hoặc tổ chức ngang cấp Phòng) thuộc Sở GTVT Hà Nội
 - + Phương án bổ sung nhiệm vụ quản lý nhà nước cho TRAMOC
- Giai đoạn 2: Thành lập một cơ quan duy nhất quản lý vận tải hành khách công cộng trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

CÁC TỪ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Diễn giải
Chính phủ	Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam
Dự án HTKT	Dự án HTKT “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội”
ĐSĐT	Đường sắt đô thị
Báo cáo O&M	Báo cáo thành lập cơ quan vận hành, khai thác và bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội (2012)
Báo cáo	Báo cáo Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội
GTCC	Giao thông công cộng
GTVT	Giao thông vận tải
JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
HPC	Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội
MoT	Bộ Giao thông vận tải
VNRA	Cục Đường sắt Việt Nam
DoT	Sở Giao thông vận tải Hà Nội
DoF	Sở Tài Chính Hà Nội
MRB	Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội
TRAMOC	Trung tâm quản lý và điều hành GTĐT Hà Nội
O&M	Vận hành và bảo dưỡng
QLDA	Quản lý dự án
TP	Thành phố
TTg	Thủ tướng
HKCC	Hành khách công cộng

Chương I: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ SỰ CẦN THIẾT LÀM RÕ NHIỆM VỤ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

1. Tổng quan về Quản lý nhà nước:

1.1.Vai trò của nhà nước:

Theo hiến pháp nước CHXHCN Việt Nam, năm 1992:

Điều 3 Nhà nước thực hiện mục tiêu dân giàu, nước mạnh, dân chủ, công bằng, văn minh, mọi người có cuộc sống ấm no, tự do, hạnh phúc, có điều kiện phát triển toàn diện.

Điều 52 Liên quan tới phát triển kinh tế

Nhà nước xây dựng và hoàn thiện thể chế kinh tế, điều tiết nền kinh tế trên cơ sở tôn trọng các quy luật thị trường; thực hiện phân công, phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, bảo đảm tính thống nhất của nền kinh tế quốc dân.

1.2.Khái niệm về quản lý nhà nước:

Quản lý nhà nước là một dạng quản lý xã hội đặc biệt, do các cơ quan trong bộ máy nhà nước thực hiện thông qua hệ thống công cụ luật pháp và chính sách để điều chỉnh hành vi của cá nhân, tổ chức nhằm duy trì sự ổn định và phát triển bền vững của toàn xã hội.

1.3.Phân loại cơ quan hành chính nhà nước:

1.3.1.Cơ quan hành chính nhà nước ở Trung ương:

Bao gồm: Chính phủ, các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Chính phủ:

- Chính phủ là cơ quan chấp hành của Quốc hội, cơ quan hành chính cao nhất của nước CHXHCN Việt Nam. Nhiệm vụ và quyền hạn của Chính phủ theo hiến pháp và Luật tổ chức chính phủ.

Cơ cấu tổ chức của Chính phủ bao gồm các Bộ, cơ quan ngang Bộ và cơ quan trực thuộc Chính phủ. Thành viên Chính phủ có Thủ tướng, các Phó Thủ tướng, Bộ trưởng, thủ trưởng cơ quan ngang Bộ và các cơ quan trực thuộc Chính phủ. Bộ, cơ quan ngang Bộ là cơ quan của Chính phủ thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành hoặc lĩnh vực trong phạm vi cả nước, quản lý nhà nước các dịch vụ công thuộc ngành, lĩnh vực.

- Bộ, cơ quan ngang Bộ (gọi chung là Bộ) được chia thành: Bộ theo ngành, Bộ mang tính tổng hợp, Bộ theo lĩnh vực.

- Cơ cấu tổ chức của Bộ bao gồm: Vụ, Thanh tra, Văn phòng Bộ; Cục, Tổng Cục (không nhất thiết các Bộ đều có); các tổ chức, đơn vị sự nghiệp.
- Cơ quan thuộc Chính phủ là một tổ chức do Chính phủ thành lập nhằm thực hiện những nhiệm vụ và quyền hạn do Chính phủ quy định.
- Về thẩm quyền ban hành văn bản: Chính phủ ban hành Nghị quyết, Nghị định; Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định, chỉ thị; Bộ trưởng, thủ trưởng cơ quan ngang Bộ ban hành quyết định, thông tư, chỉ thị.

1.3.2. Phân loại cơ quan hành chính nhà nước tại địa phương: Ủy ban nhân dân các cấp và các cơ quan trực thuộc:

Do Hội đồng nhân dân cùng cấp bầu ra, là cơ quan chấp hành của HĐND và là cơ quan hành chính nhà nước ở địa phương. UBND có nhiệm vụ tổ chức và chỉ đạo việc thi hành hiến pháp, luật; các văn bản của các cơ quan nhà nước cấp trên và nghị quyết của Hội đồng nhân dân cùng cấp.

Thành viên của Ủy ban nhân dân các cấp bao gồm: Chủ tịch, các Phó chủ tịch, Ủy viên. Ủy ban nhân dân các cấp có các cơ quan chuyên môn giúp UBND cùng cấp thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước ở địa phương và thực hiện một số nhiệm vụ quyền hạn theo sự ủy quyền của UBND cùng cấp và theo quy định của pháp luật. Chính phủ quy định tổ chức các cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân và hướng dẫn về tổ chức một số cơ quan chuyên môn để Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định phù hợp đặc điểm riêng của địa phương.

Các cơ quan chuyên môn của UBND cấp tỉnh là các đơn vị cấp Sở, UBND cấp huyện là các phòng, ban chức năng. Ủy ban nhân cấp xã không có cơ quan chuyên môn, tham mưu, tư vấn giúp UBND xã về chuyên môn do công chức xã đảm nhận.

Thẩm quyền ban hành văn bản: UBND cấp tỉnh, huyện ban hành quyết định, chỉ thị; UBND cấp xã ban hành quyết định.

<i>Các cấp chính quyền</i>	<i>Cơ quan hành chính nhà nước có thẩm quyền chung</i>	<i>Cơ quan hành chính nhà nước có thẩm quyền chuyên môn/chuyên ngành</i>
Cấp Trung ương	Chính phủ	Bộ, Cơ quan ngang Bộ
Cấp Tỉnh	UBND Tỉnh	Sở
Cấp Huyện	UBND Huyện	Phòng
Cấp Xã	UBND Xã	Ban

1.4.Chức năng cơ bản của Quản lý nhà nước (chức năng của nền hành chính nhà nước)

1.4.1.Khái niệm về chức năng quản lý nhà nước:

- Khái niệm chức năng: Chức năng là phương diện, hoạt động để thực hiện các nhiệm vụ.
- Chức năng quản lý nhà nước (chức năng hành chính nhà nước):

Chức năng quản lý nhà nước là những phương diện hoạt động chuyên biệt của hành chính nhà nước, là sản phẩm của quá trình phân công, chuyên môn hóa hoạt động trong lĩnh vực thực thi quyền hành pháp.

Các chức năng hành chính nhà nước đều được quy định chặt chẽ bằng văn bản quy phạm pháp luật và được phân cấp cho các cơ quan hành chính nhà nước từ Trung ương đến địa phương, cơ sở:

+ *Chức năng hành chính nhà nước do Hiến pháp, Luật, các văn bản quy phạm khác quy định.*

+ *Phân định rõ giữa chức năng hành chính tổng quan (chung) với chức năng hành chính của từng cơ quan hành chính cụ thể.*

1.4.2.Phân loại chức năng hành chính nhà nước:

- Phân loại theo phạm vi thực hiện, có chức năng đối nội và chức năng đối ngoại.
- Phân loại theo tính chất hoạt động: Chức năng lập quy (lập pháp), chức năng điều hành hành chính.
- Phân theo lĩnh vực hoạt động: Chức năng chính trị, chức năng kinh tế, chức năng xã hội, chức năng văn hóa,...
- Phân theo cấp độ quản lý, hành chính nhà nước được phân thành chức năng hành chính Trung ương (Chính phủ, Bộ và cơ quan ngang Bộ) và chức năng hành chính địa phương (chức năng của UBND các cấp, cơ quan chuyên môn các cấp thuộc UBND)
- Phân loại theo đối tượng tác động, hành chính nhà nước có nhóm chức năng duy trì sự tồn tại, phát triển chính bản thân nền hành chính và nhóm chức năng tác động đến các đối tượng bên ngoài hệ thống và cung cấp dịch vụ công.

1.4.3.Nội dung các chức năng cơ bản của quản lý hành chính nhà nước:

1.4.3.1.Chức năng duy trì sự phát triển của nền hành chính nhà nước: (chức năng bên trong)

- a) Chức năng hoạch định, lập kế hoạch
- b) Chức năng tổ chức

- c) Chức năng nhân sự
- d) Chức năng ra quyết định hành chính nhà nước
- e) Chức năng lãnh đạo, điều hành
- f) Chức năng phối hợp
- g) Chức năng ngân sách (Chức năng tài chính)
- h) Chức năng báo cáo
- i) Chức năng kiểm soát

1.4.3.2 Chức năng tác động ra bên ngoài nền hành chính:

Chức năng hành chính nhà nước đối với ngành, lĩnh vực thể hiện nội dung của hành chính nhà nước đối với các ngành, lĩnh vực khác nhau của đời sống xã hội như: khoa học – công nghệ; tài nguyên – môi trường; bưu chính viễn thông; tài chính; tiền tệ; giáo dục; y tế; văn hóa; lao động việc làm; an sinh xã hội; công nghiệp; nông nghiệp – nông thôn; xây dựng; giao thông vận tải; thương mại; du lịch; an ninh, quốc phòng; đối ngoại...

Chức năng hành chính nhà nước đối với Ngành, lĩnh vực được thể hiện qua một số nội dung:

- Cung cấp cơ sở hạ tầng kinh tế: Nhà nước cung cấp những thể chế cơ bản, những quy định và những định hướng cần thiết cho các thực thể kinh tế lựa chọn và tiến hành hoạt động sản xuất kinh doanh, bao gồm: xác định và bảo vệ quyền tài sản, cưỡng chế tuân thủ các hợp đồng, cung cấp đồng tiền tiêu chuẩn, thước đo và các đơn vị đo lường, Luật công ty, phá sản, sáng chế, bản quyền, thi hành pháp luật, duy trì trật tự luật pháp và hệ thống thuế....

- Cung cấp các hàng hóa và dịch vụ công cộng

Có một số hàng hóa và dịch vụ công cộng quan trọng đối với toàn xã hội. Các hàng hóa và dịch vụ này có đặc điểm sử dụng chung, không có tính cạnh tranh trong tiêu dùng và không loại trừ, được gọi là hàng hóa công cộng.

Những dịch vụ hành hóa công cộng này bao gồm an ninh quốc phòng, đường sá và cầu cống, trợ giúp cho ngành hàng hải, kiểm soát lũ lụt, xử lý nước thải, hệ thống kiểm soát giao thông và cơ sở hạ tầng khác.

- Chức năng định hướng thông qua hoạch định chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển:

+ Hành chính nhà nước căn cứ vào định hướng của các cơ quan quyền lực nhà nước, của cấp trên tiến hành xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển trong phạm vi thẩm quyền quản lý được giao để hướng.

+ Hoạch định là xác định những mục tiêu tương lai và các cách thức thích hợp để đạt được mục tiêu đó trong khoảng thời gian dài 5 năm, 10 năm hoặc lâu hơn. Theo một nghĩa rộng hơn, chức năng hoạch định ra đường lối phát triển và thiết lập các kế hoạch dài hạn, trung hạn, cho sự phát triển.

+ Xây dựng chiến lược phát triển ngành, lĩnh vực:

Chiến lược phát triển kinh tế xã hội là một hệ thống các quan điểm cơ bản, các mục tiêu dài hạn phát triển kinh tế xã hội và các giải pháp chủ yếu được lựa chọn một cách có căn cứ khoa học trên cơ sở huy động và sử dụng tối ưu các nguồn lực và lợi thế phát triển của đất nước, địa phương để đạt được mục tiêu đề ra.

+ Xây dựng quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực:

Quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực là hình thức định hướng phát triển ngành, lĩnh vực dài hạn. Trong đó xác định rõ quy mô và giới hạn cho sự phát triển. Nó là tiền đề cho việc xây dựng các kế hoạch, chương trình và dự án.

Thực chất của công tác quy hoạch là xây dựng khung vĩ mô về tổ chức không gian nhằm cung cấp những căn cứ khoa học cho các cấp để chỉ đạo vĩ mô ngành, lĩnh vực thông qua các kế hoạch, các chương trình, dự án đầu tư đảm bảo cho nền kinh tế phát triển nhanh, bền vững và có hiệu quả.

Ví dụ: Quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch đô thị, Quy hoạch Vận tải Hành khách công cộng..

- Chức năng điều chỉnh thông qua hệ thống thể chế, chính sách, văn bản quy phạm pháp luật, các quy tắc quản lý, các tiêu chuẩn, các định mức kỹ thuật do Nhà nước ban hành:

Trên cơ sở luật pháp, chính sách và các quyết định của các cơ quan quyền lực nhà nước và cấp trên, cơ quan hành chính nhà nước các cấp xây dựng và ban hành thể chế nhằm cụ thể hóa pháp luật, chính sách cho phù hợp với tính chất, đặc điểm của các đối tượng trong môi trường nhất định.

- Chức năng hướng dẫn và tổ chức thực hiện:

Đề đối tượng chấp hành đúng đắn các quy định của pháp luật, chính sách, các kế hoạch phát triển, các cơ quan hành chính các cấp tiến hành xây dựng các hướng dẫn để đối tượng hiểu và thực hiện. Đồng thời, các chủ thể hành chính các cấp tổ chức việc thực hiện pháp luật, chính sách, các kế hoạch nhằm đạt được các mục tiêu xác định.

- Chức năng kiểm tra, thanh tra và xử lý vi phạm:

Chức năng kiểm tra, thanh tra và xử lý vi phạm để đánh giá việc chấp hành pháp luật, chính sách, các nhiệm vụ, các quy định chuyên môn kỹ thuật, các quy tắc quản lý của ngành của các cá nhân, tổ chức trong xã hội, từ đó đưa ra những biện pháp kịp thời để sửa chữa những sai sót, phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý những vi phạm của cá nhân, tổ chức cũng như đề xuất những biện pháp nhằm khắc phục những bất hợp lý của pháp luật, chính sách.

2. Quy hoạch và kết quả thực hiện các dự án đầu tư xây dựng Đường sắt đô thị tại Hà Nội. Mô hình tổ chức quản lý nhà nước về Vận tải HKCC tại Hà Nội hiện nay

2.1. Quy hoạch và kết quả thực hiện các dự án đầu tư xây dựng Đường sắt đô thị tại Hà Nội:

2.1.1. Quy hoạch mạng lưới ĐSDT tại Hà Nội

Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị được phê duyệt chính thức vào tháng 7/2008 theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ, QĐ số 90/2008/QĐ –TTg. Theo đó, đối với ĐSDT, tới năm 2020 sẽ có 05 tuyến được xây dựng với tổng chiều dài là 196 km:

Bảng : Các tuyến ĐSDT trong Quy hoạch chung phát triển GTVT Thủ đô năm 2008

Tuyến	Chiều dài (km)	Hướng tuyến	Ghi chú
Tuyến 1	38,7	Ngọc Hồi – Yên Viên – Như Quỳnh	Từ phía Đông Nam và Bắc của thành phố đi vào Trung tâm, sử dụng đường sắt hiện có.
Tuyến 2	35,2	Nội Bài – Trung tâm Thành phố - Thượng Đình	Từ Sân bay Nội Bài đến các khu đô thị mới
Tuyến 2A	14	Cát Linh – Hào Nam – La Thành – Thái Hà – Láng- Ngã Tư Sở - Quốc lộ 6 – Thượng Đình (nối với tuyến 2) – Hà Đông – Ba La	Sẽ được kéo dài tới Xuân Mai cho đến sau năm 2020
Tuyến 3	21	Nhôn – Ga HN – Hoàng Mai	Giai đoạn 1: 12.5km Nhôn – Ga HN Sẽ kéo dài tới Sơn Tây với chiều dài tự tính là 48km vào sau năm 2020.
Tuyến 4	53,1	Đông Anh – Sài Đồng – Vĩnh Tuy – Thanh Xuân – Từ Liêm – Thượng Cát – Mê Linh	Sẽ được xây dựng thành Hệ thống buýt nhanh BRT trong thời gian sớm nhất, sau đó sẽ được phát triển thành tuyến ĐSDT hoàn chỉnh.
Tuyến 5	34,5	Nam Hồ Tây – Ngọc Khánh – Láng – Hòa Lạc	Từ trung tâm thành phố đến các khu đô thị dọc theo hành lang Láng – Hòa Lạc.

Nguồn: QĐ 90/2008/QĐ-TTg tháng 07/2008

Năm 2011, sau khi Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ra Nghị quyết 15/2008/QH12 về điều chỉnh địa giới hành chính thủ đô, Thủ tướng có Quyết định 1259/QĐ-TTg ngày 20/07/2011 về phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, đối với ĐSDT sẽ có 09 đoạn tuyến gồm:

Bảng : Danh mục các tuyến ĐSDT trong Quy hoạch

Tuyến	Chiều dài (km)	Hướng tuyến
Tuyến 1	38,7	Ngọc Hồi – Yên Viên – Như Quỳnh
Tuyến 2	35,2	Nội Bài – Trung tâm Thành phố - Thượng Đình
Tuyến 2A	14	Cát Linh – Hào Nam – La Thành – Thái Hà – Láng- Ngã Tư Sở - Quốc lộ 6 – Thượng Đình (nối với tuyến 2) – Hà Đông – Ba La
Tuyến 3	21	Nhôn – Ga HN – Hoàng Mai
Tuyến 4	53,1	Đông Anh – Sài Đồng – Vĩnh Tuy – Thanh Xuân – Từ Liêm – Thượng Cát – Mê Linh
Tuyến 5	34,5	Nam Hồ Tây – Ngọc Khánh – Láng – Hòa Lạc
Tuyến 6	47	Nội Bài – Phú Diễn – Hà Đông – Ngọc Hồi
Tuyến 7	35	Mê Linh – An Khánh – Dương Nội
Tuyến 8	28	Cổ Nhuế - Mai Dịch – Yên Sở - Lĩnh Nam – Dương Xá

Nguồn: QĐ 1259/2011/QĐ-TTg ngày 20/07/2011

2.1.2. Kết quả thực hiện quy hoạch các tuyến ĐSDT hiện nay tại Hà Nội:

Theo quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt tại quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011, việc thực hiện quy hoạch xây dựng các tuyến ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội được giao cho hai đơn vị chính là: Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội, được tổng hợp trong bảng sau:

Bảng: Kết quả thực hiện theo quy hoạch các tuyến ĐSDT trên địa bàn Thành phố HN

Quy hoạch theo quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011				Tình hình triển khai				
TT	Tên tuyến	Hướng tuyến	Chiều dài (km)	Dự án	Đoạn (hướng tuyến)	Chiều dài (km)	Kết quả triển khai	Ước thực hiện
1	Số 1 (đi nối)	Ngọc Hồi – Ga HN- Yên Viên – Như Quỳnh	34,7	Số 1	Ngọc Hồi – Yên Viên	15,3	Đang lập quy hoạch và thiết kế kỹ thuật	2008 -2021
				Số 2	Yên Viên – Như Quỳnh	23		

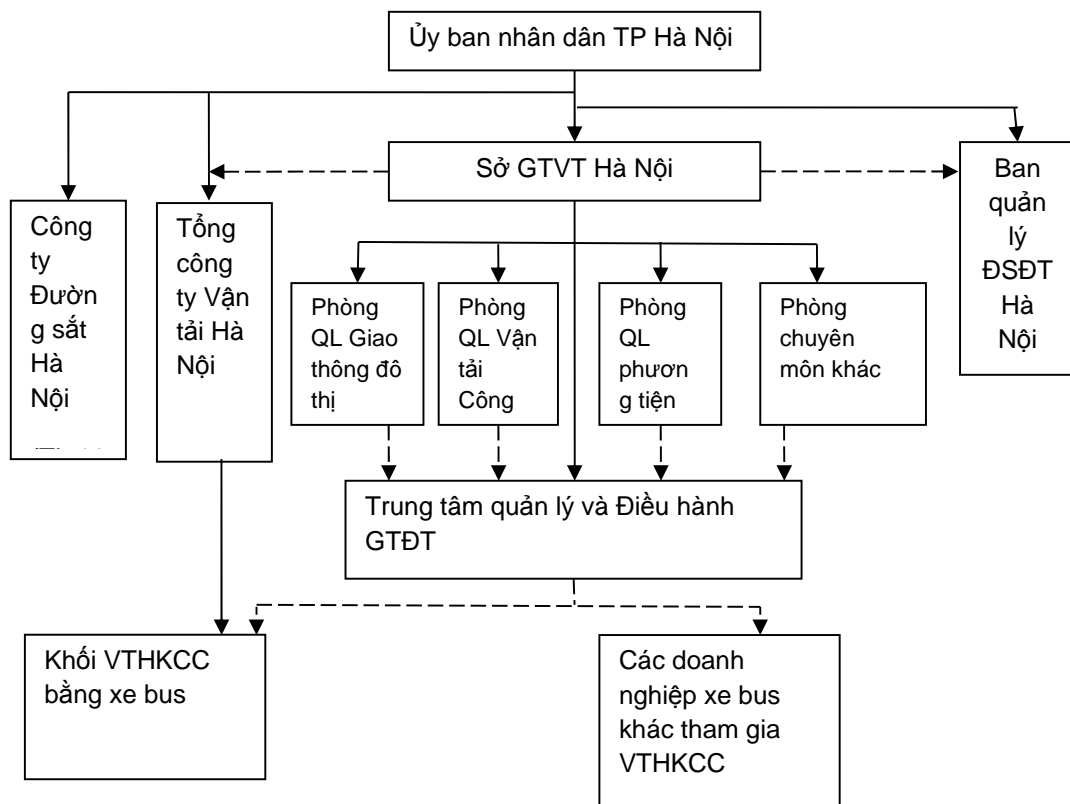
2	Số 2	Thạch Lỗi – Nội Bài – Trung tâm thành phố - Thượng Đình	50	Số 1	Nam Thăng Long- Trần Hưng Đạo	11,5	Đang đấu thầu sơ tuyển các gói thầu xây lắp: Trình điều chỉnh tổng mức đầu tư	2009 – 2019
					Trần Hưng Đạo – Thượng Đình	6	Đang hoàn tất, trình phê duyệt NCKT	
	Số 2A (đi nội)	Cát Linh – Ngã Tư Sở - Hà Đông	13,03	Đang thi công các gói thầu xây lắp và triển khai các gói thầu thiết bị, đào tạo.				2008 -2016
3	Số 3	Nhôn - Ga Hà Nội – Hoàng Mai	26	Số 1	Nhôn – Ga Hà Nội	12,5	Đang thi công các gói thầu xây lắp hạ tầng và kiến trúc đê -pô; chuẩn bị thi công các gói thầu ga và cầu cạn trên cao, đấu thầu gói thầu Ngâm và thiết bị	2008 -2018
				Số 2	Ga Hà Nội – Hoàng Mai	8,5	Đang hoàn chỉnh thủ tục chuẩn bị đầu tư	2012 -2021
4	Số 4	Mê Linh – Đông Anh – Sài Đông – Vĩnh Tuy/Hoàng Mai –VĐ 2,5 – Cổ Nhuế - Liên Hà	54	Chưa nghiên cứu				
5	Số 5	Nam Hồ Tây – Ngọc Khánh – Láng – Hòa Lạc	25,6	Đang lập báo cáo nghiên cứu khả thi				2011 – 2030
6	Số 6 (đi nội)	Nội Bài – Phú Diễn – Hà Đông – Ngọc Hồi	43,2	Đang trong giai đoạn xúc tiến đầu tư và chuẩn bị nghiên cứu lập dự án				2014 – 2025
7	Số 7	Mê Linh – Đô thị mới Nhôn – Vân Canh – Dương Nội	35,7	Chưa nghiên cứu				
8	Số 8	Mai Dịch – Vành đai 3 – Lĩnh Nam – DX	36,7	Chưa nghiên cứu				

2.2. Mô hình tổ chức quản lý vận tải hành khách công cộng tại Hà Nội:

- Ngoài cơ cấu tổ chức chung của cả nước về quản lý GTVT, trong đó Bộ GTVT đại diện Chính phủ thống nhất thực hiện nhiệm vụ quản lý Nhà nước tại TP Hà Nội, Sở GTVT đang là cơ quan chuyên môn của Thành phố thực hiện các chức năng “*tham mưu, giúp UBND TP Hà Nội thực hiện quản lý nhà nước về GTVT, bao gồm: đường bộ, đường thủy, ĐSĐT, vận tải, an toàn giao thông trên địa bàn TP Hà Nội*” (Quyết định 17/2008/QĐ-UBND ngày 29/9/2008)
- Đối với hệ thống GTCC, hiện nay hệ thống xe buýt giữ vai trò chủ đạo, TP Hà Nội lập ra Trung tâm quản lý và điều hành giao thông đô thị Hà Nội (TRAMOC), thực hiện các chức năng “*giúp Giám đốc Sở Giao thông công chính (nay là Sở GTVT) quản lý và điều hành vận tải HKCC trên địa bàn Thành phố*” (Quyết định 2279/QĐ-UBND ngày 31/5/2007). Tuy nhiên, phạm vi quản lý chủ yếu của Tramoc là quản lý vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt (không bao gồm các loại hình dịch vụ VTHKCC khác) với các nhiệm vụ:
 - + Xây dựng chiến lược phát triển các loại hình VTHKCC, cơ cấu các loại phương tiện vận chuyển cho phù hợp với từng giai đoạn phát triển của đô thị nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân và đảm bảo môi trường đô thị.
 - + Xây dựng quy hoạch – kế hoạch phát triển hệ thống mạng lưới VTHKCC trên địa bàn Thành phố để trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.
 - + Nghiên cứu, xây dựng chính sách về các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật, định mức, định giá các luồng tuyến VTHKCC để tham mưu cho Giám đốc Sở GTVT trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.
 - + Tổ chức đấu thầu các dự án đầu tư phát triển VTHKCC
 - + Thừa ủy quyền của Giám đốc Sở GTVT trực tiếp quản lý, điều phối mạng lưới
 - + Quản lý về cơ sở hạ tầng liên quan đến VTHKCC; Điều phối, điều tiết hoạt động của mạng lưới xe buýt
 - + In ấn và phát hành vé xe buýt
 - + Quản lý các nguồn trợ giá, doanh thu VTHKCC.
 - + Ký kết hợp đồng, giám sát việc thực hiện hợp đồng kinh tế với các đơn vị tham gia VTHKCC trên địa bàn thành phố, nghiệm thu và thanh quyết toán...
- Bên cạnh TRAMOC-Sở GTVT giúp UBND TP Hà Nội thực hiện chức năng quản lý Nhà nước đối với hệ thống GTCC, được sự phê duyệt của Thủ tướng, UBND TP Hà Nội thành lập Tổng công ty vận tải Hà Nội (Quyết định 72/2004/QĐ-UBND ngày 14/5/2004) để thực hiện ngành nghề kinh doanh chính là “*vận chuyển hành khách công cộng bằng xe buýt và vận tải hành khách liên tỉnh, góp phần thực hiện có hiệu quả quy hoạch phát triển ngành vận tải công cộng đến năm 2010 có tính đến năm 2020 của TP Hà Nội.*”

- Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội là cơ quan tham mưu của UBND thành phố “*giúp Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội trong việc nghiên cứu, xây dựng phát triển, quản lý vận hành, khai thác hệ thống ĐSĐT Hà Nội*” (theo Quyết định số 925/2012/QĐ-UBND ngày 22/02/2012)

- Để đáp ứng tình hình các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội chuẩn bị đi vào vận hành, khai thác, được sự phê duyệt của Thủ tướng, UBND TP Hà Nội thành lập Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội (Quyết định 6266/QĐ-UBND của UBND TP Hà Nội ngày 27/11/2014) để thực hiện chức năng tổ chức hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng hệ thống đường sắt đô thị.



Hình : Mô hình quản lý VTHKCC tại Hà Nội

3.Sự cần thiết làm rõ NV quản lý Nhà nước về ĐSĐT

Việc làm rõ nhiệm vụ quản lý nhà nước về ĐSĐT là thực sự cần thiết, căn cứ theo các yếu tố sau:

- Theo kế hoạch tiến độ đến cuối năm 2016 tuyến 2A ĐSĐT Cát Linh – Hà Đông là tuyến đầu tiên đi vào hoạt động, các dự án còn lại như tuyến số 3 dự kiến hoạt động vào 1/2018, tuyến 1 đi vào hoạt động năm 2020. Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội được thành lập theo Quyết định số 6266/QĐ-UBND ngày 27/11/2014 của UBND Thành phố Hà Nội, hiện nay đang

trong quá trình hoạt động, tăng cường năng lực và chuẩn bị các điều kiện để vận hành thử tuyến 2A. Theo Luật ĐS được QH thông qua vào năm 2005, Đường sắt đô thị tại Hà Nội sẽ do UBND Thành phố quản lý (Điều 55-2, Luật Đường sắt). Do vậy, với tuyến ĐSĐT đầu tiên dự kiến đưa vào vận hành 2016, cần thiết phải nghiên cứu làm rõ nhiệm vụ quản lý nhà nước về ĐSĐT, xác định rõ mô hình tổ chức của đơn vị quản lý nhà nước tại thành phố Hà Nội, để phối hợp và giám sát Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội chuẩn bị các điều kiện tiếp nhận, thực hiện vận hành thử, vận hành thương mại đảm bảo chất lượng, an toàn.

- Sở GTVT Hà Nội là cơ quan chuyên môn của UBND Thành phố thực hiện các chức năng *“tham mưu, giúp UBND TP Hà Nội thực hiện quản lý nhà nước về GTVT, bao gồm: đường bộ, đường thủy, đường sắt đô thị, vận tải, an toàn giao thông trên địa bàn TP Hà Nội”* (Quyết định 17/2008/QĐ-UBND ngày 29/9/2008). Tuy nhiên, theo quyết định này nhiệm vụ quản lý đường sắt đô thị vẫn chưa được triển khai, làm rõ, cụ thể hóa, Sở GTVT cũng chưa thành lập được phòng (ban) hay cơ cấu tổ chức tương đương, cũng như thiếu các nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn, hiểu biết sâu rộng lĩnh vực ĐSĐT để tổ chức thực hiện. Việc làm rõ nhiệm vụ quản lý nhà nước ĐSĐT tại Hà Nội có ý nghĩa rất quan trọng, giúp UBND thành phố xây dựng, ban hành những chính sách, quy định quản lý, giám sát hoạt động ĐSĐT tới các tổ chức cá nhân tham gia vào vận tải ĐSĐT.

4. Đối tượng nghiên cứu, phạm vi nghiên cứu, Mục đích nghiên cứu của Báo cáo

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là Hệ thống thể chế quản lý giao thông công cộng, nhấn mạnh vào quản lý nước về đường sắt đô thị tại Hà Nội.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

Hệ thống quản lý hành chính của Việt Nam; các chủ trương, chính sách và chiến lược phát triển liên quan tới giao thông công cộng và của thành phố Hà Nội; kinh nghiệm liên quan tại các nước tiên tiến.

4.3. Mục đích nghiên cứu:

Mục đích nghiên cứu của Báo cáo là xác định, phát triển hệ thống thể chế ĐSĐT, qua đó nhấn mạnh vào việc làm rõ nhiệm vụ và lập ra kế hoạch cơ sở về tổ chức hoạt động, bộ máy quản lý nhà nước về ĐSĐT.

CHƯƠNG 2: HỆ THỐNG VĂN BẢN PHÁP LUẬT VIỆT NAM VÀ MÔ HÌNH QUẢN LÝ ĐSDT TRÊN THẾ GIỚI

1. Hệ thống hóa văn bản pháp luật về quản lý Giao thông vận tải, đường sắt nói chung và đường sắt đô thị nói riêng:

1.1. Hệ thống Luật do Quốc hội ban hành:

- Luật Tổ chức chính phủ của Quốc hội số 32/2001/QH10 ban hành ngày 25/12/2001
- Luật Tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân của Quốc hội số 11/2003/QH11 ban hành ngày 26/11/2003
- Luật đường sắt của Quốc hội số 35/2005/QH11 ban hành ngày 14/6/2005
- Luật Giao thông đường bộ của Quốc hội số 23/2008/QH12 ban hành ngày 13/11/2008
- Luật đấu thầu của Quốc hội số 43/2013/QH13 ban hành ngày 26/11/2013
- Luật đầu tư của Quốc hội số 67/2014/QH13 ban hành ngày 26/11/2014
- Luật bảo vệ môi trường số 55/2014/QH13 ban hành ngày 23/06/2014
- Luật Quy hoạch đô thị của Quốc hội số 30/2009/QH12 ban hành ngày 17/6/2014
- (Luật điện lực)
- Luật ngân sách nhà nước của Quốc hội số 01/2002/QH11 ban hành ngày 16/12/2002;
- Luật ngân sách nhà nước (sửa đổi) của Quốc hội số 83/2015/QH13 ngày 25/6/2015.
- Luật dạy nghề của Quốc hội số 76/2006/QH11 ngày 29/11/2006
- Luật giáo dục nghề nghiệp của Quốc hội số 74/2014/QH13 ngày 27/11/2014
- Luật giá của Quốc hội số 11/2012/QH13 ngày 20/6/2012
- Luật đất đai của Quốc hội số 45/2013/QH13 ngày 29/11/2013

1.2. Nghị định ban hành bởi Chính phủ

- Nghị định 14/2015/NĐ-CP của Chính phủ ngày 13/02/2015 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt
- Nghị định 107/2012/NĐ-CP của Chính phủ ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức Bộ Giao thông vận tải;
- Nghị định 24/2014/NĐ-CP của Chính phủ quy định tổ chức của các cơ quan chuyên môn trực thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Nghị định 130/2013/NĐ-CP ngày 16/10/2013 của Chính phủ về sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích;
- Nghị định 79/2014/NĐ-CP ngày 31/7/2014 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy;
- Nghị định 130/2006/NĐ-CP ngày 8/11/2006 quy định chế độ bảo hiểm cháy, nổ bắt buộc;

- Nghị định 78/2010/NĐ-CP của Chính phủ ngày 14/7/2010 về cho vay lại nguồn vốn vay nước ngoài của Chính phủ;
- Nghị định 38/2013/NĐ-CP ngày 23/4/2013 về quản lý và sử dụng nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và nguồn vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ;
- Nghị định 59/2015/NĐ-CP ngày 18/6/2015 của Chính phủ về Quản lý dự án đầu tư xây dựng;
- Nghị định 46/2015/NĐ-CP ngày 12/5/2015 của Chính phủ về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng;

1.3. Thông tư hướng dẫn được ban hành bởi Bộ, cơ quan ngang Bộ:

- Thông tư 77/2012/TT-BCA của Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt của lực lượng cảnh sát giao thông đường bộ và đường sắt
- Thông tư 15/2009/TT-BGTVT của Bộ GTVT quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt
- Thông tư 37/2014/TT-BGTVT quy định về phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị
- Thông tư 20/2013/TT-BGTVT quy định về quản lý và bảo trì công trình đường sắt
- Thông tư 05/2015/TT-BGTVT quy định về tiêu chuẩn chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị
- Thông tư 21/2015/TT-BGTVT quy định về thời gian làm việc, thời gian nghỉ ngơi đối với người lao động làm các công việc có tính chất đặc biệt trong vận tải đường sắt;
- Thông tư quy định về vận tải hành khách đường sắt đô thị (Dự thảo)
- Thông tư liên tịch 42/2015/TTLT-BGTVT-BNV về hướng dẫn CNNV quyền hạn, cơ cấu tổ chức của cơ quan chuyên môn về giao thông vận tải thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, ủy ban nhân dân huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh;
- Thông tư 01/2013/TT-BGTVT quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt;
- Thông tư 30/2014/TT-BGTVT quy định về cấp Chứng chỉ an toàn đối với doanh nghiệp đường sắt;
- Thông tư 02/2009/BGTVT về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt;
- Thông tư 31/2015/TT-BGTVT ngày 17/7/2015 quy định về nội dung, quy trình sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên ĐSDT;

1.4. Quyết định, chỉ thị của Bộ, ngành, UBND Thành phố Hà Nội:

- Quyết định 1890/QĐ-BGTVT ngày 3/7/2013 của Bộ GTVT quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, cơ cấu tổ chức của Cục ĐSVN;
- Quyết định 862/QĐ-BGTVT ngày 5/4/2013 của Bộ GTVT quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức Cục Đăng kiểm Việt Nam;

- Quyết định 17/2008/QĐ-UBND của UBND TP Hà Nội quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Sở GTVT Hà Nội;
- Quyết định 925/QĐ-UBND ngày 22/2/2012 của UBND TP Hà Nội về việc thành lập Ban quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội trên cơ sở kiện toàn lại Ban dự án Đường sắt đô thị Hà Nội;
- Quyết định 2279/QĐ-UBND của UBND TP Hà Nội ngày 31/5/2007 về thành lập Trung tâm Quản lý và Điều hành giao thông đô thị trực thuộc Sở GTVT Hà Nội;
- Quyết định 5579/QĐ-UBND ngày 13/9/2013 của UBND Thành phố về việc “Phê duyệt đề án khung chính sách, công nghệ thẻ vé điện tử áp dụng cho mạng lưới vận tải hành khách công cộng đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội”.
- Quyết định 3978/QĐ-UBND ngày 13/8/2015 của UBND Thành phố quyết định ban hành Quy định về quản lý và áp dụng các công nghệ cho hệ thống vé điện tử của mạng lưới vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố Hà Nội.

1.5. Quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật cấp Bộ về Đường sắt, đường sắt đô thị

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình ngầm đô thị mang mã số QCVN 08:2009/BXD
- QCVN 08-2015-BGTVT –Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt đô thị (Dự thảo)

2. CNNV quản lý nhà nước của các cấp hiện hành về giao thông vận tải, đường sắt, đường sắt đô thị:

Trong phạm vi nghiên cứu này, Báo cáo rà soát hệ thống văn bản pháp quy liên quan như Luật của Quốc hội, Nghị quyết ban hành bởi Chính phủ, Thông tư chỉ thị của các Bộ ngành liên quan đến giao thông vận tải, đường sắt và đường sắt đô thị. Chi tiết được thể hiện trong bảng trách nhiệm dưới đây:

BẢNG : TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HOẠT ĐỘNG GTVT, ĐƯỜNG SẮT, ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

Luật, Nghị định, Thông tư và các quy định, văn bản khác	Diễn giải Luật, Nghị định, Thông tư và các quy định, văn bản khác	Trách nhiệm của các cơ quan liên quan		
		Bộ GTVT	Ủy ban nhân dân TP Hà Nội	Bộ, ngành khác
LUẬT CỦA QUỐC HỘI				
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 6. Quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt		
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 7. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt của Chính phủ, bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ Điều 8. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt của ủy ban nhân dân cấp tỉnh	Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.	Ủy ban nhân dân Thành phố HN: + Tổ chức, chỉ đạo thực hiện pháp luật về đường sắt; các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt; tổ chức cứu nạn, giải quyết hậu quả tai nạn giao thông đường sắt xảy ra tại địa phương. + Lập và tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị của địa phương. + Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt tại địa phương.	+ Bộ Công an chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và bộ, ngành có liên quan tổ chức thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn xã hội trong hoạt động đường sắt; tổ chức lực lượng kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt đối với người, phương tiện tham gia giao thông vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật; thống kê, cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường sắt. + Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong quản lý khai thác tài nguyên thuộc phạm vi đất dành cho đường sắt, vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt có ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt. + Bộ Công nghiệp có trách nhiệm bảo đảm ưu tiên nguồn điện ổn định cho đường sắt điện khí hóa và hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt.
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 9. Thanh tra đường sắt.	Thanh tra đường sắt thuộc thanh tra Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về hoạt động		

		đường sắt		
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 10. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt		Chính quyền địa phương các cấp (Ủy ban nhân dân thành phố, quận huyện, xã phường) có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến và giáo dục pháp luật về đường sắt cho nhân dân tại địa phương	+ Bộ giáo dục và đào tạo có trách nhiệm chỉ đạo việc giáo dục pháp luật về đường sắt trong các cơ sở giáo dục. + Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương tuyên truyền, vận động nhân dân thực hiện pháp luật về đường sắt
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 11. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt		Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm phối hợp với cơ quan công an, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước và của người bị nạn	+ Bộ Công an quy định Cơ quan công an và tổ chức, cá nhân có liên quan khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm đến ngay hiện trường để giải quyết.
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 15. Lập, phê duyệt và công bố quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt từng vùng, khu đầu mối giao thông đường sắt phù hợp với quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đã được phê duyệt.	Ủy ban nhân dân thành phố tổ chức lập quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị trình Hội đồng nhân dân cùng cấp thông qua trước khi trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt.	Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng ban hành định mức chi để thực hiện việc lập, thẩm định, công bố quy hoạch, cắm mốc chỉ giới phạm vi đất quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 20. Khổ đường sắt và tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật và tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt.		
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 21. Ga đường sắt	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy phạm kỹ thuật khai thác, tiêu chuẩn kỹ thuật ga đường sắt; quyết định và công bố việc đóng, mở ga đường sắt.		
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 36. Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng	Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng tổ chức	Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm tổ chức tuyên	

SẮT	đường sắt	bảo vệ công trình đường sắt đặc biệt quan trọng(Ví dụ: Các nhà ga liên vận quốc tế, ga hạng I)	truyền, giáo dục nhân dân bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt trên địa bàn.	
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 39. Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt Điều 40. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc đăng ký phương tiện giao thông đường sắt; quy định tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện; quy định tiêu chuẩn, điều kiện cơ sở vật chất, kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm và tổ chức thực hiện thống nhất việc đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt.		
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 46. Điều kiện đối với nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, chương trình đào tạo, điều kiện đối với cơ sở đào tạo các chức danh; tiêu chuẩn các chức danh trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, quy trình sát hạch và tổ chức cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái tàu		
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 55. Các loại hình đường sắt đô thị		Đường sắt đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư, xây dựng, quản lý, kinh doanh.	
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 56. Chính sách phát triển đường sắt đô thị		Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đề xuất chủ trương đầu tư xây dựng, chính sách ưu đãi nhằm thu hút các nguồn lực để đầu tư xây dựng và khai thác đường sắt đô thị.	

LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 60. Phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị	Phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cho từng loại hình giao thông đường sắt đô thị.		
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 61. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị		Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị của tổ chức, cá nhân đầu tư kinh doanh đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật.	
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 62. Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị		Giá vé vận tải đường sắt đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định. Việc trợ giá vận tải đường sắt đô thị được thực hiện theo hợp đồng giữa Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đô thị.	
LUẬT ĐƯỜNG SẮT	Điều 75. Chứng chỉ an toàn	Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể điều kiện, nội dung, thủ tục cấp chứng chỉ an toàn và loại hình doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phải có chứng chỉ an toàn.		
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 85. Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường bộ	Bộ GTVT có trách nhiệm trước Chính phủ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ: + Xây dựng quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển giao thông đường bộ; xây dựng và chỉ đạo thực hiện chương trình quốc gia về an toàn giao thông đường bộ.	Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương:	Bộ Công an thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan; thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

		<ul style="list-style-type: none"> + Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về giao thông đường bộ; quy chuẩn, tiêu chuẩn về giao thông đường bộ. + Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ. + Tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. + Đăng ký, cấp, thu hồi biển số phương tiện giao thông đường bộ; cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ. + Quản lý đào tạo, sát hạch lái xe; cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ + Quản lý hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải; tổ chức cứu nạn giao thông đường bộ. + Tổ chức nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ về giao thông đường bộ; đào tạo cán bộ và công nhân kỹ thuật giao thông đường bộ. + Kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo; xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ. + Hợp tác quốc tế về giao thông đường bộ 		
LUẬT GIAO THÔNG	Điều 6. Quy hoạch giao thông vận	Bộ Giao thông vận tải lập quy hoạch giao thông vận tải đường bộ trong phạm	Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, trình Hội đồng nhân dân cùng cấp	

ĐƯỜNG BỘ	tải đường bộ	vi cả nước, liên vùng, vùng; quy hoạch quốc lộ, đường cao tốc trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt sau khi có ý kiến của các bộ, cơ quan ngang bộ và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan.	quyết định quy hoạch giao thông vận tải đường bộ do địa phương quản lý	
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 7.Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ		Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ tại địa phương	Bộ giáo dục và đào tạo có trách nhiệm đưa pháp luật về giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 10.Hệ thống báo hiệu đường bộ	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về báo hiệu đường bộ		
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 12.Tốc độ xe và khoảng cách giữa các xe	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tốc độ xe và việc đặt biển báo tốc độ; tổ chức thực hiện đặt biển báo tốc độ trên các tuyến quốc lộ.	Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện việc đặt biển báo tốc độ trên các tuyến đường do địa phương quản lý.	
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 28.Tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ và công bố về tải trọng, khổ giới hạn của quốc lộ; quy định việc cấp giấy phép lưu hành cho xe quá tải trọng, quá khổ giới hạn của đường bộ, xe bánh xích gây hư hại mặt đường.	Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh công bố về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ do địa phương quản lý.	
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 37.Tổ chức giao thông và điều khiển giao thông	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên hệ thống quốc lộ;	Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên các hệ thống đường bộ thuộc phạm vi quản lý.	Bộ Công an chỉ đạo việc tổ chức điều khiển giao thông của cảnh sát giao thông: + Chỉ huy, điều khiển giao thông trên đường; hướng dẫn, bắt

				<p>buộc người tham gia giao thông chấp hành quy tắc giao thông;</p> <p>+ Khi có tình huống gây ách tắc giao thông hoặc có yêu cầu cần thiết khác về bảo đảm an ninh, trật tự được tạm thời đình chỉ đi lại ở một số đoạn đường nhất định, phân lại luồng, phân lại tuyến và nơi tạm dừng xe, đỗ xe.</p>
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 38. Trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông		Tổ chức giải quyết tai nạn giao thông đường bộ xảy ra trên địa bàn:	Bộ Công an có trách nhiệm thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu thông tin về tai nạn giao thông đường bộ, cung cấp cho cơ quan, tổ chức, cá nhân theo quy định của pháp luật.
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 39. Phân loại đường bộ	Hệ thống quốc lộ do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định	Hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định sau khi thỏa thuận với Bộ Giao thông vận tải (đối với đường tỉnh) và thỏa thuận với Bộ Giao thông vận tải và Bộ Xây dựng (đối với đường đô thị);	
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 41. Tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ	Bộ Giao thông vận tải xây dựng, hướng dẫn thực hiện tiêu chuẩn kỹ thuật các cấp đường;		Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia các cấp đường.
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 42. Quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ		Xác định và quản lý quỹ đất dành cho dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được phê duyệt.	
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 46. Đầu tư xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ		Ủy ban nhân dân TP chỉ đạo Ủy ban nhân dân cấp có thẩm quyền chủ trì tổ chức giải phóng mặt bằng theo đúng quyết định thu hồi đất của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác kết cấu	

			hạ tầng giao thông đường bộ.	
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 48. Quản lý, bảo trì đường bộ	+ Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc quản lý, bảo trì đường bộ + Hệ thống đường quốc lộ do Bộ GTVT chịu trách nhiệm quản lý	Hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Ủy ban nhân dân thành phố HN chịu trách nhiệm	
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 50. Xây dựng đoạn đường giao nhau cùng mức giữa đường bộ với đường sắt	Bộ Giao thông vận tải quy định Việc xây dựng đoạn đường giao nhau cùng mức giữa đường bộ với đường sắt, có thiết kế bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật và điều kiện an toàn giao thông		
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 51. Bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí đường bộ	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quy chuẩn kỹ thuật bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm thu phí, trạm kiểm tra tải trọng xe; quy định về tổ chức, hoạt động của trạm thu phí, trạm kiểm tra tải trọng xe		
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 52. Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	Bộ Giao thông vận tải tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	Ủy ban nhân dân các cấp tổ chức bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong phạm vi địa phương; bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật	Bộ Công an chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng công an kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo thẩm quyền
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 53. Điều kiện tham gia giao thông của xe cơ giới	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới được phép tham gia giao thông, trừ xe cơ giới của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh		
LUẬT GIAO THÔNG	Điều 55. Bảo đảm quy định về chất lượng	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, tiêu chuẩn và cấp giấy		Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định và tổ chức kiểm định xe cơ giới của quân đội, công an sử dụng vào

ĐƯỜNG BỘ	an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ	phép cho cơ sở đăng kiểm xe cơ giới; quy định và tổ chức thực hiện kiểm định xe cơ giới.		mục đích quốc phòng, an ninh
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 61. Đào tạo lái xe, sát hạch để cấp giấy phép lái xe	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, tiêu chuẩn và cấp giấy phép cho cơ sở đào tạo; quy định hình thức, nội dung, chương trình đào tạo; sát hạch và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe		
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 68. Vận tải hành khách bằng xe ô tô	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng xe ô tô.		
	Điều 72. Vận tải hàng hóa bằng xe ô tô	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe ô tô.		
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 79. Hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị	Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể về hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị và tỷ lệ phương tiện vận tải hành khách đáp ứng nhu cầu đi lại của người khuyết tật		
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	Điều 82. Dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.		
LUẬT BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG	Điều 142. Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường của Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ và Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức triển khai thực	Ủy ban nhân dân TP Hà Nội có trách nhiệm tổ chức thực hiện pháp luật về môi trường trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố: - Xây dựng, ban hành văn bản pháp	

	Điều 143. Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường của Ủy ban nhân dân các cấp tỉnh	hiện pháp luật về bảo vệ môi trường trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, quản lý phương tiện giao thông vận tải và hoạt động khác trong lĩnh vực quản lý;	<p>luật, chương trình, kế hoạch bảo vệ môi trường trong kết cấu hạ tầng GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tổ chức thực hiện pháp luật, chiến lược, chương trình, kế hoạch và nhiệm vụ về bảo vệ môi trường GTVT; - Tổ chức đánh giá và lập báo cáo môi trường GTVT;. Truyền thông, phổ biến, giáo dục chính sách và pháp luật về bảo vệ môi trường GTVT; - Tổ chức thẩm định, phê duyệt quy hoạch bảo vệ môi trường, báo cáo đánh giá tác động môi trường trong xây dựng kết cấu hạ tầng GTVT; - Cấp, gia hạn, thu hồi giấy phép, giấy chứng nhận về bảo vệ môi trường trong xây dựng kết cấu hạ tầng GTVT - Kiểm tra, thanh tra, xử lý vi phạm pháp luật về bảo vệ môi trường 	
LUẬT QUY HOẠCH ĐÔ THỊ	Điều 14. Trách nhiệm quản lý nhà nước về quy hoạch đô thị		Ủy ban nhân dân TP Hà Nội có trách nhiệm thực hiện quản lý nhà nước về quy hoạch đô thị tại địa phương theo phân cấp của Chính phủ	Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về quy hoạch đô thị; chủ trì phối hợp với các cơ quan nhà nước trong việc thực hiện quản lý nhà nước về quy hoạch đô thị.
	Điều 37. Nội dung quy hoạch hạ tầng kỹ thuật đô thị		UBND Thành phố: Quy hoạch giao thông đô thị bao gồm việc xác định quỹ đất dành cho xây dựng và phát triển giao thông, vị trí, quy mô công trình đầu mối; tổ chức hệ thống giao thông đô thị trên mặt đất, trên cao và dưới mặt đất; xác định phạm vi bảo vệ và	

			hành lang an toàn giao thông.	
LUẬT ĐẤT ĐAI	Điều 23. Trách nhiệm quản lý nhà nước về đất đai		Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm quản lý nhà nước về đất đai (dành cho giao thông, kết cấu hạ tầng giao thông) tại địa phương theo thẩm quyền..	<p>Bộ Tài nguyên và Môi trường chịu trách nhiệm trước Chính phủ trong việc thống nhất quản lý nhà nước về đất đai: (Đất cho giao thông)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ban hành văn bản quy phạm - Xác định địa giới hành chính, lập và quản lý hồ sơ địa giới hành chính, lập bản đồ hành chính. - Khảo sát, đo đạc, lập bản đồ địa chính, bản đồ hiện trạng sử dụng đất và bản đồ quy hoạch sử dụng đất; điều tra, đánh giá tài nguyên đất; điều tra xây dựng giá đất. - Quản lý quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất. - Quản lý việc giao đất, cho thuê đất, thu hồi đất, chuyển mục đích sử dụng đất. - Quản lý việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi thu hồi đất. - Đăng ký đất đai, lập và quản lý hồ sơ địa chính, cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, quyền sở hữu nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất. - Thống kê, kiểm kê đất đai. - Xây dựng hệ thống thông tin đất đai. - Quản lý tài chính về đất đai và giá đất. - Quản lý, giám sát việc thực hiện quyền và nghĩa vụ của người sử dụng đất. - Thanh tra, kiểm tra, giám sát, theo dõi, đánh giá việc chấp hành quy định của pháp luật về đất đai và xử lý vi phạm pháp luật về đất đai. - Phổ biến, giáo dục pháp luật về đất đai.

				<p>- Giải quyết tranh chấp về đất đai; giải quyết khiếu nại, tố cáo trong quản lý và sử dụng đất đai.</p> <p>- Quản lý hoạt động dịch vụ về đất đai.</p>
LUẬT ĐIỆN LỰC	Điều 38. Thẩm quyền cấp, sửa đổi, bổ sung, thu hồi giấy phép hoạt động điện lực		Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp giấy phép hoạt động điện lực cho tổ chức, cá nhân có hoạt động điện lực với quy mô nhỏ trong phạm vi địa phương theo hướng dẫn của Bộ Công thương	Bộ Công thương cấp giấy phép hoạt động điện lực cho các đơn vị phát điện, truyền tải điện, phân phối điện có đấu nối với hệ thống điện quốc gia, đơn vị bán buôn điện, bán lẻ điện, tư vấn chuyên ngành điện lực.
LUẬT GIÁ	Điều 8. Thẩm quyền quản lý nhà nước trong lĩnh vực giá	Bộ GTVT trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm thực hiện chức năng quản lý nhà nước về giá trong lĩnh vực được pháp luật quy định	Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm thực hiện chức năng quản lý nhà nước trong lĩnh vực giá (Giá vé vận tải ĐSĐT) tại địa phương theo quy định của pháp luật	Bộ Tài chính chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện chức năng quản lý nhà nước trong lĩnh vực giá
LUẬT XÂY DỰNG	<p>Điều 162. Trách nhiệm của Bộ Xây dựng</p> <p>Điều 163. Trách nhiệm của các bộ, cơ quan ngang bộ</p> <p>Điều 164. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp</p>	<p>Bộ Giao thông vận tải:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Phối hợp với Bộ Xây dựng để thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đầu tư xây dựng và chịu trách nhiệm về quản lý chất lượng công trình xây dựng chuyên ngành ĐSĐT ; - Nghiên cứu ban hành, hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành ĐSĐT sau khi có ý kiến 	<p>Ủy ban nhân dân TP Hà Nội:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đầu tư xây dựng ĐSĐT trên địa bàn theo phân cấp của Chính phủ; ban hành văn bản theo thẩm quyền; chỉ đạo tổ chức thực hiện các quy hoạch xây dựng, kế hoạch đầu tư xây dựng; tổ chức hướng dẫn, kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm pháp luật trong hoạt động đầu tư xây dựng; - Phối hợp và hỗ trợ Bộ GTVT, Bộ 	<p>Bộ Xây dựng:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chủ trì xây dựng, trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ văn bản quy phạm pháp luật, chiến lược, đề án, quy hoạch, kế hoạch phát triển thị trường xây dựng và năng lực ngành xây dựng. - Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền về xây dựng; ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xây dựng, ban hành các văn bản hướng dẫn kỹ thuật xây dựng theo thẩm quyền. - Tổ chức, quản lý quy hoạch xây dựng, hoạt động quản lý dự

		<p>thống nhất của Bộ Xây dựng;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theo dõi, kiểm tra và tổng hợp tình hình thực hiện giám sát đánh giá đầu tư xây dựng công trình chuyên ngành ĐSDT thuộc phạm vi quản lý theo quy định của pháp luật; - Phối hợp và hỗ trợ các bộ, cơ quan, tổ chức khác có liên quan và Ủy ban nhân dân các cấp trong quá trình triển khai thực hiện các dự án đầu tư xây dựng chuyên ngành ĐSDT về những vấn đề thuộc phạm vi quản lý của mình. 	<p>Xây dựng tổ chức triển khai thực hiện, theo dõi, kiểm tra và giám sát các dự án đầu tư xây dựng ĐSDT trên địa bàn do mình quản lý. Chịu trách nhiệm về quản lý chất lượng công trình xây dựng ĐSDT thuộc phạm vi quản lý được phân công;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thực hiện báo cáo định kỳ và hàng năm về tình hình quản lý hoạt động đầu tư xây dựng ĐSDT của địa phương gửi Bộ Xây dựng để tổng hợp, theo dõi; 	<p>án, thẩm định dự án, thiết kế xây dựng; ban hành, công bố các định mức và giá xây dựng.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chỉ đạo, hướng dẫn, kiểm tra và đánh giá việc thực hiện công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng; - Cấp, cấp lại, điều chỉnh, gia hạn, thu hồi giấy phép, chứng chỉ, chứng nhận trong hoạt động đầu tư xây dựng theo thẩm quyền. - Kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm trong hoạt động đầu tư xây dựng. - Tổ chức nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, phổ biến kiến thức, pháp luật về xây dựng. - Hướng dẫn, kiểm tra, đánh giá việc thực hiện công tác quản lý an toàn, vệ sinh lao động, môi trường trong thi công xây dựng công trình. - Phối hợp với các bộ, ngành, địa phương có liên quan trong kiểm tra, đánh giá việc thực hiện các dự án. - Quản lý, cung cấp thông tin phục vụ hoạt động đầu tư xây dựng. - Quản lý, lưu trữ hồ sơ công trình xây dựng. - Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hoạt động đầu tư xây dựng.
--	--	--	---	---

NGHỊ ĐỊNH CỦA CHÍNH PHỦ

<p>Nghị định 14/2015/NĐ-CP quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật</p>	<p>Điều 15. Quy định chi tiết về vận tải trên đường sắt</p> <p>Điều 16. Xây dựng, công bố công lệnh tải trọng,</p>	<p>Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết và hướng dẫn thực hiện về vận tải hàng hóa, hành khách, hành lý, bao gửi trên đường sắt.</p> <p>Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng</p>		
--	--	--	--	--

đường sắt	công lệnh tốc độ, biểu đồ chạy tàu	đảm thực hiện việc xây dựng, ban hành, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ và biểu đồ chạy tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị.		
	Điều 39. Nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn các nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị quy định tại Khoản 1 Điều này.		
	Điều 40. Chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt đô thị	Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định về an toàn hệ thống đường sắt đô thị và điều kiện, trình tự, thủ tục cấp giấy chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị.		
	TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC BỘ, NGÀNH VÀ ỦY BAN NHÂN DÂN CẤP TỈNH VỀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT	<p>Điều 41. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức kinh tế kỹ thuật thuộc lĩnh vực chuyên ngành đường sắt để ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền công bố. - Quy định tiêu chuẩn của các cơ sở thiết kế, đóng mới, sửa chữa, đăng kiểm thiết bị và phương tiện giao thông đường sắt; quy định và tổ chức việc đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt. - Quy định nội dung, chương trình đào tạo và điều kiện đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; tổ chức quản lý việc đào tạo, cấp giấy phép lái tàu. - Thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm pháp luật trong hoạt động đường sắt theo quy định của pháp luật. - Phối hợp với Ủy ban nhân dân địa phương và các bộ, ngành liên quan tuyên 	<p>Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân thành phố:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chỉ đạo và tổ chức thực hiện tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường sắt; tiến hành mọi biện pháp cần thiết để thiết lập kỷ cương trật tự, an toàn giao thông đường sắt; giao cho Ủy ban nhân dân cấp huyện, Ủy ban nhân dân cấp xã nơi có công trình đường sắt chịu trách nhiệm bảo vệ các công trình đường sắt tại địa phương. - Có kế hoạch và tổ chức chỉ đạo việc giải tỏa công trình xây dựng trái phép trên phạm vi đất dành cho đường sắt. - Chỉ đạo Ủy ban nhân dân cấp dưới nơi có đường sắt bị hư hỏng do tai nạn giao thông hoặc thiên tai phối hợp với ngành đường sắt kịp thời giải quyết hậu quả, khôi phục giao thông đường sắt. 	<p>Bộ Công an:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tổ chức chỉ đạo công tác bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt. 2. Kiểm tra và xử phạt các hành vi vi phạm về an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt. 3. Chủ trì điều tra, xử phạt các vụ tai nạn giao thông đường sắt; thống kê, theo dõi, phân tích và kết luận nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông đường sắt; cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường sắt. 4. Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định và kiến nghị với các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện các biện pháp phòng ngừa, khắc phục những nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông đường sắt. <p>Bộ Tài chính</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bảo đảm kinh phí cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư. 2. Bảo đảm kinh phí cho công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo mức Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trên cơ sở đề nghị của Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an. <p>Bộ Thông tin và Truyền thông</p>

		<p>truyền, phổ biến, hướng dẫn pháp luật về đường sắt và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; giải quyết, khắc phục hậu quả sự cố, tai nạn giao thông đường sắt.</p> <p>- Phối hợp với Bộ Công an theo dõi, phân tích nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng, đề ra biện pháp hữu hiệu nhằm hạn chế tai nạn giao thông đường sắt.</p>		<p>1. Xây dựng kế hoạch tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đường sắt thường xuyên, rộng rãi đến toàn dân.</p> <p>2. Chỉ đạo các cơ quan báo chí Trung ương và địa phương thường xuyên tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đường sắt, động viên nhân dân chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường sắt.</p> <p>3. Hướng dẫn việc cấp giấy phép quảng cáo không làm ảnh hưởng đến trật tự, an toàn giao thông đường sắt.</p> <p>Bộ Giáo dục và Đào tạo</p> <p>Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an tổ chức chọn lọc những nội dung cần thiết về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt để phổ biến, giáo dục cho học sinh, sinh viên phù hợp với ngành học, cấp học.</p>
<p>Nghị định 177/2013/NĐ-CP quy định chi tiết và hướng dẫn một số điều của Luật giá</p>	<p>Thẩm quyền quản lý nhà nước trong lĩnh vực giá</p>	<p>Thẩm quyền quản lý nhà nước về giá của các Bộ GTVT</p> <p>1. Trình Chính phủ chính sách, biện pháp quản lý, điều hành giá hàng hóa, dịch vụ thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ GTVT</p> <p>2. Ban hành văn bản quy phạm pháp luật về giá dịch vụ GTVT theo thẩm quyền.</p> <p>3. Tổ chức chỉ đạo thực hiện chính sách, biện pháp, quyết định về giá hàng hóa, dịch vụ của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính thuộc lĩnh vực quản lý của Bộ GTVT</p> <p>4. Ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật; quyết định giá hàng hóa, dịch vụ GTVT theo thẩm quyền.</p> <p>5. Thanh tra, kiểm tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về giá và quy định khác của pháp luật có liên quan thuộc lĩnh vực quản lý của Bộ; xử lý vi</p>	<p>Thẩm quyền quản lý nhà nước về giá của Ủy ban nhân dân tỉnh</p> <p>- Ban hành văn bản quy phạm pháp luật về giá theo thẩm quyền.</p> <p>- Tổ chức chỉ đạo thực hiện chính sách, biện pháp, quyết định về giá hàng hóa, dịch vụ của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính và các Bộ quản lý chuyên ngành.</p> <p>- Định giá hàng hóa, dịch vụ theo thẩm quyền.</p> <p>- Kiểm tra, thanh tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về giá và quy định khác của pháp luật có liên quan tại địa phương; giải quyết khiếu nại tố cáo và xử lý vi phạm pháp luật về giá theo thẩm quyền.</p>	<p>Thẩm quyền quản lý nhà nước trong lĩnh vực giá của Bộ Tài chính</p> <p>- Nghiên cứu, xây dựng, trình Chính phủ ban hành hoặc ban hành chính sách giá và biện pháp quản lý giá theo thẩm quyền.</p> <p>- Ban hành hoặc trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực giá.</p> <p>- Hướng dẫn và tổ chức, chỉ đạo thực hiện chính sách, biện pháp, quyết định về giá hàng hóa, dịch vụ của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.</p> <p>- Định giá hàng hóa, dịch vụ theo thẩm quyền.</p> <p>- Thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về giá.</p>

		phạm pháp luật về giá theo thẩm quyền.		
	Điều 23. Thanh tra chuyên ngành về giá		Thanh tra Sở Tài chính thuộc thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về giá trong phạm vi địa bàn của tỉnh.	Thanh tra Bộ Tài chính và Cục Quản lý giá thuộc Bộ Tài chính thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về giá trong phạm vi cả nước
Nghị định 130/NĐ-CP của Chính phủ về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích	Điều 5. Lựa chọn phương thức cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích	Bộ quản lý ngành (GTVT) có trách nhiệm xây dựng và ban hành các quy định về quản lý sản phẩm, dịch vụ công ích trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ được giao, trong đó phải quy định về chất lượng, quy cách, định mức thực hiện, giá, đơn giá theo quy định của Nhà nước để chủ yếu thực hiện theo phương thức đấu thầu, đặt hàng. VD: dịch vụ bảo trì kết cấu hạ tầng ĐS, dịch vụ hàng hải, điều hành bay	Ủy ban nhân dân TP có trách nhiệm xây dựng và ban hành các quy định về quản lý sản phẩm, dịch vụ công ích trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ được giao, trong đó phải quy định về chất lượng, quy cách, định mức thực hiện, giá, đơn giá theo quy định của Nhà nước để chủ yếu thực hiện theo phương thức đấu thầu, đặt hàng. VD: Vận tải HKCC, chiếu sáng, cấp thoát nước..	
	Điều 6. Cơ quan, tổ chức có thẩm quyền quyết định phương thức cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích	Bộ GTVT quyết định phương thức cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích đối với các sản phẩm, dịch vụ công ích thuộc dự toán chi của ngân sách trung ương và giao cho các đơn vị trực thuộc tổ chức thực hiện theo quy định	Ủy ban nhân dân thành phố quyết định phương thức cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích đối với các sản phẩm, dịch vụ công ích thuộc dự toán chi của ngân sách địa phương và giao cho các đơn vị trực thuộc tổ chức thực hiện theo quy định	
	Điều 7. Thẩm quyền quyết định mức trợ giá, trợ cấp cho sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích	Đối với sản phẩm, dịch vụ công ích thuộc Bộ quản lý ngành quản lý thì Bộ quản lý ngành chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính quyết định mức trợ giá, trợ cấp cụ thể.	Đối với sản phẩm, dịch vụ công ích thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý thì các Sở chuyên ngành xây dựng phương án trợ giá, trợ cấp gửi Sở Tài chính thẩm định trình Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định mức trợ giá, trợ cấp cụ thể.	Đối với sản phẩm, dịch vụ công ích quan trọng có tính chất quốc gia thì Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan quyết định hoặc trình Thủ tướng Chính phủ quyết định mức trợ giá, trợ cấp cụ thể theo quy định.

<p>Nghị định 24/2014/NĐ-CP của Chính phủ quy định tổ chức của các cơ quan chuyên môn trực thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;</p>	<p>Điều 8. Các sở được tổ chức thống nhất ở các địa phương</p>		<p>7. Sở Giao thông vận tải:</p> <p>Tham mưu, giúp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý nhà nước về: Đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt đô thị; vận tải; an toàn giao thông; quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì hạ tầng giao thông đô thị gồm: Cầu đường bộ, cầu vượt, hè phố, đường phố, dải phân cách, hệ thống biển báo hiệu đường bộ, đèn tín hiệu điều khiển giao thông, hầm dành cho người đi bộ, hầm cơ giới đường bộ, cầu dành cho người đi bộ, bến xe, bãi đỗ xe.</p> <p>8. Sở Xây dựng:</p> <p>Tham mưu, giúp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý nhà nước về: Quy hoạch xây dựng và kiến trúc; hoạt động đầu tư xây dựng; phát triển đô thị; hạ tầng kỹ thuật đô thị và khu công nghiệp, khu kinh tế, khu công nghệ cao (bao gồm: Cấp nước, thoát nước đô thị và khu công nghiệp, khu kinh tế, khu công nghệ cao; quản lý chất thải rắn thông thường tại đô thị, khu công nghiệp, khu kinh tế, khu công nghệ cao, cơ sở sản xuất vật liệu xây dựng; chiếu sáng đô thị; công viên, cây xanh đô thị; quản lý nghĩa trang, trù nghĩa trang liệt sỹ; kết cấu hạ tầng giao thông đô thị, không bao gồm việc quản lý khai thác, sử dụng, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông</p>	
---	---	--	---	--

			đô thị; quản lý xây dựng ngầm đô thị; quản lý sử dụng chung cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị); nhà ở; công sở; thị trường bất động sản; vật liệu xây dựng.	
Nghị định 46/2015/NĐ-CP ngày 12/5/2015 của Chính phủ về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng	Điều 51. Trách nhiệm quản lý nhà nước về chất lượng công trình xây dựng	Bộ Giao thông vận tải quản lý chất lượng công trình giao thông trừ các công trình giao thông do Bộ Xây dựng quản lý	<p>Ủy ban nhân dân Thành phố quản lý nhà nước về chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn. Sở Xây dựng và các Sở quản lý công trình xây dựng chuyên ngành giúp Ủy ban nhân dân TP quản lý chất lượng công trình chuyên ngành trên địa bàn như sau:</p> <p>a) Sở Xây dựng quản lý chất lượng các công trình dân dụng; công trình công nghiệp vật liệu xây dựng, công trình công nghiệp nhẹ; công trình hạ tầng kỹ thuật; công trình giao thông trong đô thị trừ công trình đường sắt, công trình cầu vượt sông và đường quốc lộ;</p> <p>b) Sở Giao thông vận tải quản lý chất lượng công trình giao thông trừ các công trình giao thông do Sở Xây dựng quản lý.</p> <p>c) Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn quản lý chất lượng công trình nông nghiệp và phát triển nông thôn; Sở Công thương quản lý chất lượng công trình công nghiệp trừ các công trình công nghiệp do Sở Xây dựng quản lý.</p>	<p>- Bộ Xây dựng thống nhất quản lý nhà nước về chất lượng công trình xây dựng trong phạm vi cả nước và quản lý chất lượng các công trình xây dựng chuyên ngành, bao gồm: Công trình dân dụng; công trình công nghiệp vật liệu xây dựng; công trình công nghiệp nhẹ; công trình hạ tầng kỹ thuật; công trình giao thông trong đô thị trừ công trình đường sắt, công trình cầu vượt sông và đường quốc lộ.</p> <p>- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn quản lý chất lượng công trình nông nghiệp và phát triển nông thôn; - Bộ Công Thương quản lý chất lượng các công trình công nghiệp trừ các công trình công nghiệp do Bộ Xây dựng quản lý.</p> <p>- Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quản lý chất lượng các công trình quốc phòng, an ninh.</p>

THÔNG TƯ

<p>Thông tư 02/2009/BGTVT về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt</p>	<p>Điều 13. Trách nhiệm của Cục Đăng kiểm Việt Nam</p>	<p>Bộ GTVT có trách nhiệm giao Cục Đăng kiểm Việt Nam (trực thuộc Bộ GTVT):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tổ chức thực hiện việc đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt trong phạm vi cả nước. - Tuân thủ các quy định của quy phạm, tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật hiện hành khi thực hiện việc kiểm tra chất lượng và an toàn kỹ thuật của sản phẩm. - Xây dựng và ban hành các văn bản hướng dẫn nghiệp vụ liên quan đến công tác đăng kiểm theo thẩm quyền. - Thực hiện kiểm tra và cấp giấy chứng nhận một cách khách quan, đúng pháp luật. Thủ trưởng cơ quan đăng kiểm và người trực tiếp kiểm tra phải chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra. - Thống nhất quản lý việc phát hành và cấp giấy chứng nhận cho các đối tượng kiểm tra. - Thực hiện việc xem xét, đánh giá và ủy quyền cho phòng thử nghiệm và tổ chức đăng kiểm nước ngoài. - Thu, sử dụng phí và lệ phí đăng kiểm theo quy định hiện hành. - Định kỳ hàng năm báo cáo Bộ Giao thông vận tải kết quả thực hiện công tác kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và 		
--	---	--	--	--

		bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt.		
Thông tư 01/2013/TT-BGTVT quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt	Điều 14. Trách nhiệm của cơ quan đăng ký phương tiện (Cục Đăng kiểm Việt Nam)	Bộ GTVT có trách nhiệm giao Cục Đăng Kiểm Việt Nam: 1. Tổ chức thực hiện việc đăng ký phương tiện giao thông đường sắt theo quy định tại Thông tư này, hướng dẫn chủ phương tiện lập hồ sơ đăng ký phương tiện. 2. Xây dựng cơ sở dữ liệu quản lý phương tiện giao thông đường sắt trên phạm vi cả nước; lưu trữ và quản lý hồ sơ đăng ký phương tiện. 3. Theo dõi, tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải định kỳ 12 tháng/lần về tình hình đăng ký phương tiện. 4. Quản lý, in ấn và sử dụng các ấn chỉ phục vụ công tác đăng ký phương tiện. 5. Thu và sử dụng lệ phí đăng ký phương tiện theo quy định của pháp luật.		
Thông tư 30/2014/TT-BGTVT quy định về cấp Chứng chỉ an toàn đối với doanh nghiệp đường sắt;	Điều 20. Trách nhiệm của Cục Đường sắt Việt Nam	Bộ GTVT có trách nhiệm giao Cục Đường sắt Việt Nam thực hiện: + Thông báo cho các doanh nghiệp thuộc đối tượng phải có Chứng chỉ an toàn, hướng dẫn việc thực hiện các thủ tục cấp, cấp lại, cấp đổi Chứng chỉ an toàn. + Tổ chức thẩm tra báo cáo các điều kiện để cấp Chứng chỉ an toàn, hồ sơ chứng minh các điều kiện an toàn của doanh nghiệp khi thực hiện các thủ tục cấp mới, cấp lại, cấp đổi Chứng chỉ an		

		<p>toàn và cấp Chứng chỉ an toàn theo quy định.</p> <p>+ Chủ trì, phối hợp cùng các cơ quan liên quan hàng năm tổ chức thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các nội dung trong báo cáo thuyết minh các điều kiện để cấp Chứng chỉ an toàn theo quy định tại Thông tư này và xử lý vi phạm theo quy định của pháp luật.</p> <p>+ Thu hồi Chứng chỉ an toàn theo quy định.</p> <p>+ Tổng hợp các vấn đề phát sinh, báo cáo Bộ Giao thông vận tải giải quyết.</p> <p>+ Chịu trách nhiệm trước pháp luật và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc cấp, cấp đổi, cấp lại và thu hồi Chứng chỉ an toàn.</p>		
<p>Thông tư 05/2015/TT-BGTVT quy định về tiêu chuẩn chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị</p>	<p>Điều 6. Trách nhiệm của Cục Đường sắt Việt Nam</p>	<p>Bộ GTVT có trách nhiệm giao Cục Đường sắt Việt Nam thực hiện:</p> <p>1. Hướng dẫn, phổ biến và kiểm tra việc thực hiện Thông tư này. Trong quá trình thực hiện, tập hợp các kiến nghị, đề xuất, nghiên cứu trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung quy định cho phù hợp với tình hình thực tế.</p> <p>2. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan tổ chức kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất việc thực hiện tiêu chuẩn các nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị theo</p>		

		quy định của pháp luật.		
Thông tư 31/2015/TT-BGTVT ngày 17/7/2015 quy định về nội dung, quy trình sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên ĐSDT;	Điều 23. Trách nhiệm của Cục Đường sắt Việt Nam	<p>Bộ GTVT có trách nhiệm giao Cục Đường sắt Việt Nam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tổ chức thực hiện quy định về nội dung, quy trình sát hạch giấy phép lái tàu trên ĐSDT 2. Chủ trì, phối hợp với các doanh nghiệp quản lý, khai thác, vận hành đường sắt đô thị xây dựng và phê duyệt nội dung sát hạch phù hợp với từng tuyến đường, từng loại tàu đường sắt đô thị; xây dựng và phê duyệt quy chế sát hạch. 3. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng tổ chức xây dựng ngân hàng câu hỏi sát hạch; phê duyệt và triển khai thực hiện. 4. Đánh giá, tổng kết công tác sát hạch cấp giấy phép lái tàu, báo cáo Bộ Giao thông vận tải. 		
Thông tư 37/2014/TT-BGTVT quy định về phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị	Điều 15. Trách nhiệm quản lý, bảo vệ		<ul style="list-style-type: none"> - Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị của tổ chức, cá nhân đầu tư kinh doanh đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật. - Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt trên địa bàn. 	

<p>Thông tư 20/2013/TT-BGTVT quy định về quản lý và bảo trì công trình đường sắt</p>	<p>Điều 1. Phạm vi điều chỉnh</p>		<p>Việc quản lý, bảo trì công trình đường sắt đô thị được thực hiện theo quy định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.</p>	
<p>Thông tư liên tịch 42/2015/TTLT-BGTVT-BNV về hướng dẫn CNNV quyền hạn, cơ cấu tổ chức của cơ quan chuyên môn về giao thông vận tải thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương</p>	<p>Điều 1. Vị trí và chức năng</p>		<p>1. Sở Giao thông vận tải là cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây gọi là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh), thực hiện chức năng tham mưu, giúp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý nhà nước về: đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt đô thị; vận tải; an toàn giao thông; quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì hạ tầng giao thông đô thị gồm: Cầu đường bộ, cầu vượt, hè phố, đường phố, dải phân cách, hệ thống biển báo hiệu đường bộ, đèn tín hiệu điều khiển giao thông, hầm dành cho người đi bộ, hầm cơ giới đường bộ, cầu dành cho người đi bộ, bến xe, bãi đỗ xe trên địa bàn.</p> <p>2. Sở Giao thông vận tải có tư cách pháp nhân, có con dấu và tài khoản riêng; chịu sự chỉ đạo, quản lý về tổ chức, biên chế và công tác của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; đồng thời chịu sự chỉ đạo, hướng dẫn, thanh tra, kiểm tra về chuyên môn, nghiệp vụ của Bộ Giao thông vận tải.</p>	

CÁC QUYẾT ĐỊNH CỦA BỘ, NGÀNH, UBND THÀNH PHỐ				
Quyết định 17/2008/QĐ-UBND của UBND TP Hà Nội quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Sở GTVT Hà Nội	Điều 1. Quy định vị trí, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Sở Giao thông vận tải thành phố Hà Nội		Sở Giao thông vận tải thành phố Hà Nội có chức năng tham mưu, giúp UBND thành phố Hà Nội thực hiện quản lý nhà nước về giao thông vận tải, bao gồm: đường bộ, đường thủy, đường sắt đô thị, vận tải, an toàn giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội;	
Quyết định 5579/QĐ-UBND ngày 13/9/2013 của UBND Thành phố về việc “Phê duyệt đề án khung chính sách, công nghệ thẻ vé điện tử	Điều 2: Phân công tổ chức thực hiện		<p>Sở Giao thông vận tải:</p> <p>Chủ trì, phối hợp với các Sở, Ngành liên quan trong việc tổ chức triển khai thực hiện các nội dung của Đề án sau khi được UBND thành phố phê duyệt.</p> <p>Thay mặt thành phố quản lý nhà nước về vận tải hành khách công cộng,, trong đó có hệ thống thẻ vé điện tử thông qua việc thành lập, quản lý và điều hành Trung tâm quản trị hệ thống vé điện tử, tham mưu cho thành phố ban hành các quy định cụ thể để triển khai thực hiện khung chính sách và công nghệ thẻ vé.</p> <p>Phối hợp, hướng dẫn các chủ đầu tư trong quá trình triển khai hạng mục thẻ vé thuộc các dự án phát triển vận tải hành khách công cộng trên địa bàn HN.</p>	

(châu Á).

Cơ quan tổ chức GTCC vùng Ile – de – France (vùng thủ đô Paris) là STIFF quản lý hệ thống GTCC vào hàng lớn nhất châu Âu, có quan hệ khá gần gũi với UBND TP Hà Nội thông qua các hình thức hỗ trợ hệ thống GTCC, đặc biệt là giúp đỡ về xây dựng hạ tầng và quản lý hoạt động hệ thống xe buýt.

Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản (MLIT) cũng có nhiều hoạt động hỗ trợ phát triển chung cho hệ thống GTVT tại Việt Nam, đặc biệt là hệ thống ĐS nói chung và ĐSDT nói riêng như tài trợ vốn, công nghệ, kinh nghiệm quản lý an toàn... Hơn nữa, mô hình tổ chức thể chế ĐS có nhiều nét tương đồng với Việt Nam.

Đây là cơ sở quan trọng để Cơ quan quản lý ĐSDT Hà Nội học hỏi, tham khảo kinh nghiệm để tìm ra được mô hình quản lý phù hợp với điều kiện thực tiễn tại Việt Nam.

3.1 Kinh nghiệm Pháp - Cơ quan tổ chức giao thông vùng Ile – de – France (STIFF)

3.1.1 Vài nét về vùng Ile – de – France

Vùng Île-de-France có dân số 11,6 triệu người và 6 triệu việc làm. Toàn vùng đóng góp 29 % GDP và tập trung khoảng 22,5 % lực lượng lao động của cả nước, tổng diện tích là 12 000 km². Mỗi ngày có khoảng 41 triệu lượt đi lại trong toàn vùng. Trung bình, một người dân di chuyển khoảng 3,9 lượt/ngày, chiều dài trung bình của mỗi lượt là 4,4 km. 39% số lượt di chuyển của người dân là đi bộ, 38 % bằng ô tô cá nhân, và 20% bằng các phương tiện giao thông công cộng. Gần 8,3 triệu lượt đi lại mỗi ngày là bằng các phương tiện công cộng. Tức là tăng thêm 1,5 triệu lượt so với năm 2001, đạt mức tăng trưởng 21 %. Nhìn chung, chiều dài của các lượt di chuyển bằng các phương tiện giao thông công cộng là rất lớn : từ 8,7 km năm 2001 lên 9 km năm 2010.

Cơ quan Tổ chức giao thông công cộng trong vùng là STIFF.

3.1.2 Cơ quan tổ chức giao thông công cộng (PTA) vùng Ile – de – France: STIF

Thành lập năm 1959, STIF được đặt dưới sự điều hành của Chính phủ cho tới ngày 1 tháng 7 năm 2005. Tính đến thời điểm đó, Chính phủ vẫn chiếm đa số ghế trong Hội đồng quản trị và giữ chức chủ tịch hội đồng quản trị. Chính phủ chỉ rút ra sau khi có chính sách phân quyền quản lý đối với lĩnh vực giao thông đô thị cho các chính quyền địa phương, và 2 năm sau khi thực hiện quy hoạch phân vùng lĩnh vực vận tải đường sắt. Hiện tại, chính phủ Pháp không còn có đại diện trong STIF, Hội đồng vùng thủ đô đang nắm đa số ghế trong hội đồng quản trị và giữ chức chủ tịch của cơ quan này. Hiện tại có hai bên đại diện trong thành phần của Hội đồng quản trị : đại diện của giới kinh tế, và đại diện của chính quyền các xã và thành phố, và chính quyền liên xã của vùng Île-de-France. Hội đồng quản trị của STIF gồm 29 thành viên, do Chủ tịch Hội đồng vùng Île-de-France làm chủ tịch. STIF được coi là cơ quan quản lý GTCC của vùng, bên dưới là các công ty vận tải, khai thác mà điển hình là SNCP và RATP.

STIF là một cơ quan tổ chức giao thông tổng thể, có thẩm quyền đối với tất cả các loại hình phương tiện giao thông, trên toàn bộ phạm vi địa giới hành chính vùng Île-de-France. Hiện tại STIF hiện chịu trách nhiệm quản lý một trong các mạng lưới giao thông công cộng lớn nhất châu Âu:

- RER (Réseau express régional) : Là hệ thống giao thông công cộng đường sắt nối Paris với vùng ngoại ô (Hệ thống tốc hành vùng) gồm 5 tuyến, 1 525 km, 448 ga, 1 167 triệu lượt hành khách/năm.
- Metro :(Tàu điện ngầm) 14 tuyến, 217 km, 300 ga, 1 524 triệu lượt HK/năm
- Tàu điện (Tramway) : 4 tuyến, 70 ga, 42 km, 114 triệu lượt HK/năm
- Buýt: 1 449 tuyến, 24 660 km, 32 024 bến, 1 332 triệu lượt HK/năm

3.1.3. Nhiệm vụ của Cơ quan tổ chức giao thông công cộng STIF

Các nhiệm vụ chính của STIF bao gồm :

- Xác định các dịch vụ giao thông công cộng cần cung cấp, giá vé, mức độ cung cấp của hệ thống, mục tiêu chất lượng dịch vụ ;
- Ràng buộc trách nhiệm hợp đồng với các công ty khai thác vận hành mạng lưới và kiểm soát hoạt động của các công ty đó ;
- Xây dựng kế hoạch, quy hoạch giao thông đi lại ;
- Nghiên cứu tính toán và thực hiện các hạng mục đầu tư hiện đại hóa và phát triển mạng lưới ;
- Đề ra kế hoạch kết nối các phương tiện trong mạng lưới ;
- Đảm bảo cân bằng tài chính bền vững.

3.1.4 Chính sách vé

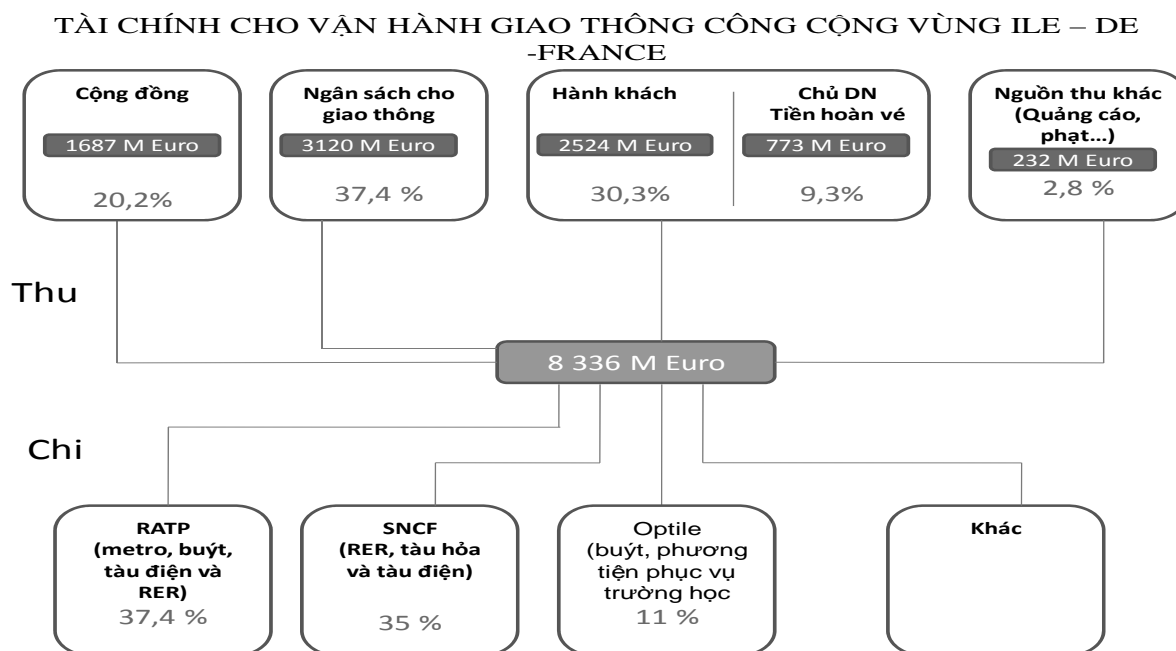
Cơ quan tổ chức giao thông công cộng thảo luận và quyết định mức vé mỗi năm. Việc tăng giá vé dựa trên chỉ số giá tiêu dùng và chi phí vận hành khai thác (ưu đãi cho một số nhóm đối tượng). Ngoài ra, việc tính giá vé còn phụ thuộc vào chính sách của hội đồng vùng và mục tiêu hạn chế bớt việc sử dụng nhiều tiền lẻ khi mua vé.

Hiện nay, giá vé vùng Ile – de – France được tính theo khu vực địa lý (The fare zones) . Tính đến ngày 01/07/2011, toàn vùng Ile – de – France được chia thành 5 zones: Zone 1 là khu vực trung tâm Paris, bao phủ toàn bộ xã Paris, zone 2 bao phủ toàn zone 1, zone 5 là khu vực có khoảng cách tới trung tâm lớn nhất. Giá vé theo vùng được thiết lập sau khi cấu trúc giá vé được STIFF quyết định. Tất cả các loại vé (ngày, tuần, tháng) có giá trị theo từng khu vực và được sử dụng với tất cả các phương thức giao thông công cộng trong nó. Ví dụ, một hành khách mua vé đi từ zone 2 tới zone 4 sẽ được tự do đi lại trong vòng các khu vực này, nhưng cần phải mua bổ sung thêm một vé riêng lẻ khác để đi xa hơn các khu vực này, như để đi thêm tới zone 1 hay zone 5.

Các cơ quan tổ chức giao thông công cộng ở châu Âu, trong đó có Pháp thường quy định mức giá vé theo vùng. Ưu điểm của cấu trúc giá vé này là dễ tính toán và quản lý đối với cơ quan tổ chức giao thông công cộng.

3.1.5 Tài chính

Tại vùng Ile – de – France, Cơ quan tổ chức giao thông STIF được Hội đồng vùng giao nhiệm vụ quản lý hoạt động tài chính cho vận hành giao thông công cộng. Trong đó mục tiêu quan trọng là cân bằng nguồn tài chính, đảm bảo thu và chi hợp lý để hoạt động vận tải hành khách công cộng được ổn định và bền vững.



Nguồn: STIFF, 2011

Trong cơ cấu nguồn thu của STIF, tiền thu từ vé hành khách chỉ chiếm khoảng 40%. Như vậy phần còn lại phải được bù đắp từ các khoản hỗ trợ từ cộng đồng và ngân sách cho giao thông. Nguồn tài chính từ cộng đồng là các khoản đóng góp, hỗ trợ từ ngân sách vùng Thủ đô, các tỉnh... Ngân sách cho giao thông là khoản hỗ trợ từ thuế giao thông đô thị, chiếm 37,4%. Thuế giao thông đô thị là khoản đánh vào tổng quỹ lương các chủ sử dụng lao động, doanh nghiệp có từ 9 nhân viên trở lên và được áp dụng cho toàn nước Pháp.

Cơ quan tổ chức giao thông STIF quan hệ với các công ty cung cấp dịch vụ vận tải bằng hình thức ký kết hợp đồng. Qua đó, sau khi ngân sách năm được thông qua, STIF sẽ chuyển số tiền hoạt động vận hành, khai thác cho các công ty. Ngoài ra, STIF phải có kế hoạch để đầu tư cơ sở hạ tầng, đại tu và đổi mới trang thiết bị.

3.1.6 Quan hệ với các công ty khai thác

Tại vùng Ile de France, việc khai thác mạng lưới đường sắt đô thị được giao cho các công ty nhà nước : công ty RATP, trước đây là công ty khai thác mạng lưới tàu điện ngầm Paris và tổng công ty đường sắt quốc gia Pháp SNCF. Ngoài ra, còn có 76 công ty tư nhân, và chi nhánh của các tập đoàn VEOLIA TRANDEV, KEOLIS, RATP DEV...

Hoạt động của lĩnh vực đường sắt đô thị vùng Île-de- France không có cạnh tranh. Chính vì vậy không có quy trình đấu thầu. Tuy nhiên, hoạt động của lĩnh vực này được quản lý theo hợp đồng ký kết giữa STIFF và mỗi công ty khai thác, theo đó công ty khai thác không thu tiền vé, không làm marketing, cam kết cung cấp dịch vụ theo mức giá STIFF đã định trước.

Các định hướng chiến lược do STIFF xây dựng sẽ được cụ thể hóa thành các mục tiêu và được các công ty cam kết thực hiện, chủ yếu liên quan đến đảm bảo mức dịch vụ cung cấp (chất lượng, an toàn) và giá cả, chi phí. Hợp đồng đảm bảo thực hiện các mục tiêu đã đề ra thường có thời hạn 4 năm. Đây sẽ là khung đảm bảo để các công ty ký kết thực hiện vai trò và nhiệm vụ của mình trong việc tổ chức và phát triển mạng lưới giao thông vùng Île-de-France.

Để đảm bảo thực hiện dịch vụ theo các điều khoản của hợp đồng đã ký kết, STIFF cùng với các công ty khai thác soạn thảo các chỉ số đánh giá hiệu quả. Các chỉ số này sẽ được kết hợp với các mục tiêu cụ thể và các biện pháp khuyến khích bằng tài chính. Các hợp đồng mới được ký kết năm 2012 có ghi rõ các biện pháp khuyến khích và ưu tiên cho tiêu chí phục vụ đúng giờ giấc và cung cấp đầy đủ thông tin cho hành khách.

Từ năm 2005, STIF đã đưa ra một chính sách tham vọng với mục tiêu hiện đại hóa và phát triển mạng lưới. Dưới sự quản lý của nhà nước, mạng lưới giao thông công cộng chưa được đầu tư đúng mức trong thời gian dài. Vì vậy, mục tiêu đặt ra cho năm 2016 là toàn bộ hệ thống tàu chạy sẽ được thay mới hoặc đại tu. Tổng số tiền đầu tư cho chính sách này lên tới 4 tỉ euro, 50 % số tiền này do STIF đảm nhận.

STIF cũng đã ký các hợp đồng với các công ty khác nhau (RATP, SNCF, và các doanh nghiệp thành viên của hiệp hội Optile) để giao cho họ vai trò chủ đầu tư. Cụ thể là giai đoạn 2008-2011, 7 tỉ euro đầu tư đã được RATP và SNCF cam kết, số tiền này cao hơn số tiền 5 tỉ euro cam kết trong các hợp đồng trước đó.

3.1.7 Chính sách khuyến khích sử dụng hệ thống GTCC

Hệ thống GTCC hoàn chỉnh sẽ góp phần cải thiện hoạt động giao thông tại địa phương, bảo vệ môi trường và phát triển đô thị bền vững. Việc đầu tư, phát triển một hệ thống GTCC hoàn chỉnh, chất lượng gồm nhiều phương thức khác nhau chiếm một lượng ngân sách rất lớn của vùng Ile – de – France. Việc không thu hút người dân sử dụng hệ thống GTCC có thể là một sự lãng phí, và thất bại của hệ thống GTCC và gây nhiều thiệt hại cho nền kinh tế của Vùng. Vì vậy, STIFF đề xuất các biện pháp chính quyền Vùng để khuyến khích người dân sử dụng hệ thống GTCC.

Một trong những chính sách quan trọng được đề xuất là hạn chế người dân sử dụng phương tiện giao thông cá nhân. Cụ thể là thu phí giữ xe cao đối với những người đi làm bằng xe cá nhân hay hạn chế số lượng và sức chứa của những bãi đỗ xe trong thành phố. Một biện pháp khác là không mở rộng diện tích tại các đoạn đường hay xảy ra ùn tắc mà ưu tiên xây dựng làn đường riêng cho GTCC. Điều quan trọng là cơ quan tổ chức giao thông cần có những biện pháp tuyên truyền và thuyết phục người dân thay đổi lối sống, sinh hoạt. Qua các cuộc khảo sát cho thấy, người dân luôn ý thức được lợi ích của các giải pháp này và đa số đều chấp nhận để hướng tới cuộc sống có chất lượng tốt hơn.

Ngoài ra, Cơ quan tổ chức giao thông có những chính sách tạo nguồn thu đầu tư phát triển, cải tạo hệ thống GTCC. Một trong những giải pháp đã được áp dụng không chỉ trong vùng Ile – de France mà cho toàn nước Pháp đó là đánh thuế giao thông đô thị lên các doanh nghiệp có từ 09 lao động trở lên. Mức thuế đánh tại vùng Paris từ 1,4 -2,6 % trên tổng quỹ lương của doanh nghiệp. Mặt khác, có một cách để các doanh nghiệp đóng góp cho GTCC là hỗ trợ người lao động phí sử dụng hệ thống GTCC. Từ năm 2009, chính sách yêu cầu chủ sử

dụng lao động trả 50% tiền vé tháng giao thông công cộng của người lao động đã được áp dụng trên toàn nước Pháp. Điều này có tác động rất tích cực, một mặt khuyến khích người dân sử dụng hệ thống GTCC, mặt khác giảm thiểu ô nhiễm môi trường do tác động của các phương tiện giao thông cá nhân.

3.2: Kinh nghiệm Nhật Bản – Cơ quan quản lý MLIT (Bộ đất đai, cơ sở hạ tầng, giao thông và Du lịch Nhật Bản)

3.2.1 Mô hình thể chế quản lý

Hiện nay, hệ thống thể chế quản lý đường sắt nói chung và ĐSĐT nói riêng tại Nhật Bản gồm có 02 bộ phận: Cơ quan quản lý hành chính mà đại diện là Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du Lịch (MLIT) và bộ phận doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du Lịch – Cục Đường sắt là Cơ quan quản lý hành chính về Đường sắt tại Nhật Bản trong đó Cục Đường sắt trực thuộc Bộ MLIT là cơ quan quản lý chuyên ngành thuộc Bộ MLIT quản lý các hoạt động về đường sắt:

- Xây dựng chính sách tổng thể cho lĩnh vực Đường sắt: Quy hoạch chung về hệ thống Đường sắt (ĐSĐT)
- Cấp phép hoạt động cho các doanh nghiệp đường sắt; chỉ đạo, hỗ trợ, giám sát để các doanh nghiệp đường sắt vận hành và kinh doanh an toàn.

Các doanh nghiệp đường sắt Nhật Bản: Được cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ cấp phép để cung cấp dịch vụ vận chuyển cho người dân.

Ngoài các doanh nghiệp đường sắt tư nhân còn có các doanh nghiệp do chính quyền địa phương quản lý, doanh nghiệp có sự góp vốn của chính quyền địa phương. Ngoài ra, còn có những doanh nghiệp đầu tư vào cơ sở hạ tầng rồi cho các công ty vận hành thuê lại (Công ty đường sắt loại 3).

3.2.2 Hệ thống pháp luật về Đường sắt tại Nhật Bản hiện nay.

Hiện nay, tại Nhật Bản có 02 Bộ Luật quy định cho ngành đường sắt, gồm: Luật Vận hành đường sắt và Luật kinh doanh đường sắt.

- Luật vận hành đường sắt (Railway Operation Act): Là luật quy định về quyền lợi, nghĩa vụ cơ bản của các doanh nghiệp đường sắt và người sử dụng...
Được xây dựng từ những năm 1900, là luật cơ sở của các quy định pháp luật cơ bản (các Thông tư và văn bản do Bộ MLIT ban hành), tiêu chuẩn kỹ thuật... mà doanh nghiệp đường sắt phải thực hiện.
- Luật Kinh doanh đường sắt: (Railway Business Act):
+ Là luật duy nhất quy định về kinh doanh đường sắt.
+ Quy định về quyền hạn của Cơ quan Chính phủ trong việc cấp phép xây dựng tuyến đường mới, cấp phép áp dụng giá vé, kiểm tra hoàn công, kiểm tra tại hiện trường... cũng như các nghĩa vụ, thủ tục mà doanh nghiệp đường sắt phải thực hiện.

3.2.3 Nhiệm vụ, quyền hạn về hoạt động ĐSĐT của Cơ quan quản lý ĐSĐT MLIT – Cục ĐS:

3.2.3.1 Vận hành tàu và An toàn:

Tại Nhật Bản, Cơ quan quản lý MLIT quản lý vận hành tàu và an toàn thông qua Luật kinh doanh đường sắt và Luật vận hành đường sắt của Nhà nước. Đây là cơ sở để MLIT xây dựng, ban hành các thông tư và các văn bản thuộc thẩm quyền:

- Quy định đảm bảo an toàn.
- Hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt (Quy định những yêu cầu, tính năng cần thiết liên quan đến kỹ thuật để đảm bảo an toàn và vận hành đúng cách).
- Phương pháp kiểm tra cơ sở hạ tầng, đầu máy toa xe. (Điều 10, 11, 13 Luật kinh doanh đường sắt)
- Báo cáo về sự cố, tai nạn đường sắt. (Quy định trong điều 19 Luật kinh doanh đường sắt)

Các công ty đường sắt phải tuân theo, thực hiện công tác vận hành tàu và đảm bảo an toàn theo các quy định, Thông tư của Bộ MLIT. Trường hợp nếu Công ty không đảm bảo điều kiện kinh doanh, cũng như dễ xảy ra nguy cơ mất an toàn trong vận hành, MLIT có quyền yêu cầu các công ty đường sắt phải cải thiện tình trạng hoặc có thể đình chỉ, thu hồi giấy phép kinh doanh (nếu cần).

Ngoài ra, Cơ quan quản lý có trách nhiệm phê duyệt kế hoạch kinh doanh của công ty vận hành, khai thác ĐSDT (được quy định trong điều 3,4,5 Luật Kinh doanh đường sắt của Nhật Bản), cụ thể xem xét các điều kiện:

- + Độ phù hợp của kế hoạch kinh doanh về vận hành chạy tàu.
- + Độ phù hợp của kế hoạch kinh doanh về an toàn chạy tàu.
- + Năng lực của công ty có đảm bảo hay không...

Một trong những biện pháp đảm bảo an toàn được Cơ quan quản lý MLIT rất coi trọng là chương trình đào tạo nhân viên đường sắt. Cơ quan quản lý sẽ phụ trách các kỳ thi sát hạch và cấp bằng cho nhân viên lái tàu. Cơ quan quản lý sẽ ủy thác, ra chỉ thị cho các công ty đường sắt lớn xây dựng các nghiệp vụ đào tạo nhân viên theo các tiêu chuẩn an toàn chung của MLIT ban hành để các công ty tuân theo.

Trong quá trình hoạt động của các công ty đường sắt, MLIT tổ chức các đoàn kiểm tra, thanh tra hiện trường (Điều 56 Luật kinh doanh đường sắt). Mục đích của thanh tra không chỉ là phát hiện, tìm ra các vi phạm và xử lý, mà để đảm bảo an toàn và phòng tránh các sự cố, tai nạn đáng tiếc xảy ra. Việc thanh tra, kiểm tra này có thể theo định kỳ hoặc đột xuất với thành phần là các chuyên viên của Bộ MLIT. Nội dung kiểm tra thường gồm các hạng mục về: kiểm tra an toàn, kiểm tra về hoạt động kinh doanh đường sắt.

- Kiểm tra an toàn:
 - Tình trạng tuân thủ theo luật, quy định, thông tư của Bộ MLIT về đảm bảo an toàn vận tải.
 - Tình trạng tuân thủ quy định về cơ sở vật chất trang thiết bị, đoàn tàu và việc vận hành
 - Việc thực hiện tuân thủ theo luật về các loại giấy phép, xác nhận hay báo cáo
 - Tình trạng xử lý tai nạn, thảm họa

- Điều kiện để triển khai biện pháp ngăn ngừa tai nạn và thảm họa
- Chiến lược về sửa chữa, kết quả sửa chữa đối với trang thiết bị, cơ sở vật chất và đoàn tàu
- Tình trạng tổ chức nhân viên trong văn phòng tham gia hoạt động khai thác có liên quan đến an ninh và tình hình hoạt động
- Tiêu chuẩn đối với nhân viên tham gia vào hoạt động khai thác liên quan tới vấn đề an ninh
- Tình trạng đào tạo và cấp độ kỹ năng
- Kiểm tra về hoạt động kinh doanh đường sắt:
 - Tình trạng tuân thủ luật, các quy định về vận hành
 - Giá vé, bảng giờ tàu...

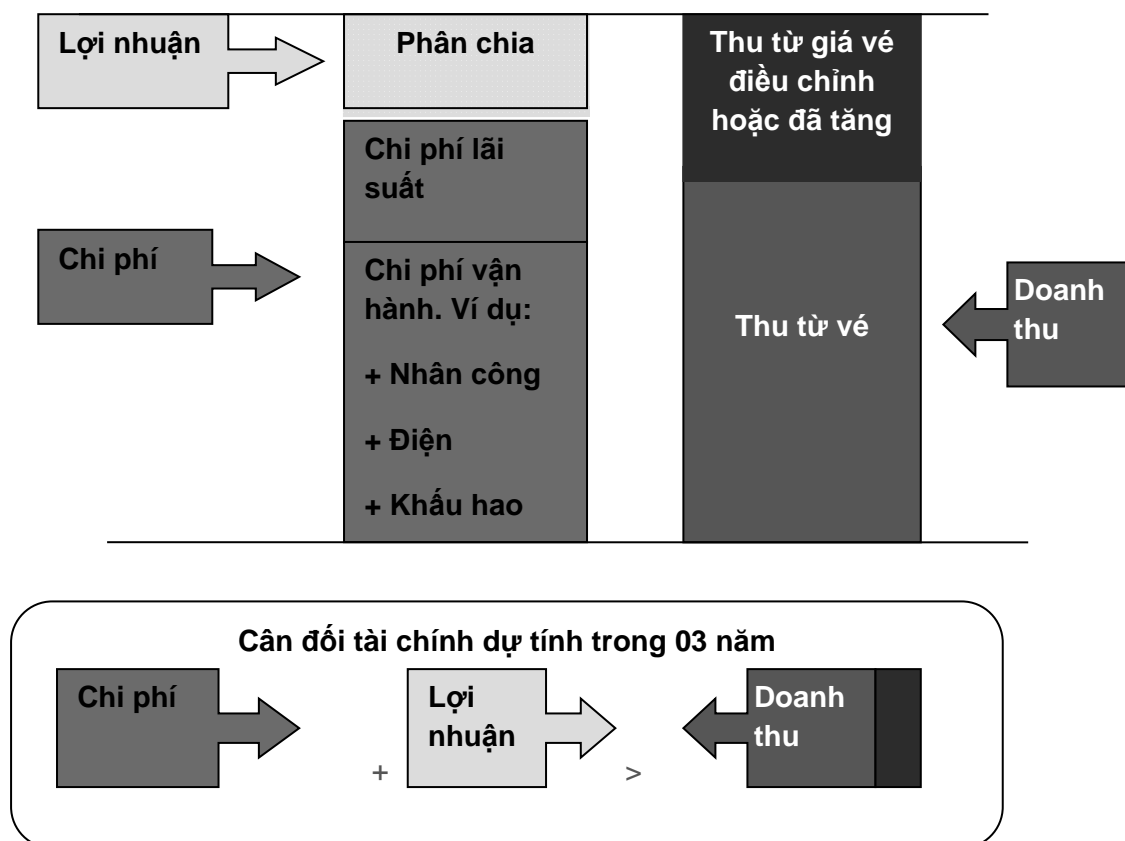
3.2.3.2 Phê duyệt mức giá vé:

Theo Luật kinh doanh Đường sắt, Điều 16: Các công ty kinh doanh giao thông đường sắt sẽ đề xuất mức giá trần cho hành khách (tiền vé của hành khách) theo quy định tại một sắc lệnh của Bộ Đất đai, cơ sở hạ tầng, giao thông và du lịch MLIT và trình xin phê duyệt của Bộ MLIT. Khi có đề xuất điều chỉnh giá vé từ công ty, quá trình xin phê duyệt lặp lại.

Khi Cơ quan quản lý MLIT xem xét phê duyệt cho đề xuất như trên, các chuyên viên của MLIT có trách nhiệm kiểm tra liệu mức giá trần (giá vé hành khách) có vượt quá tổng của chi phí thích hợp khi quản lý hiệu quả và một khoản lợi nhuận phù hợp hay không. Các loại giá vé được phê duyệt bao gồm:

- Giá vé thông thường
- Giá vé có chiết khấu (so với giá vé thông thường): Ví dụ đối với người đi làm được chiết khấu 30-50%; đối với học sinh, sinh viên có mức chiết khấu là 50-80%

Giá vé dành cho dịch vụ đường sắt tốc hành...



Hình ảnh về cân đối tài chính

3.2.3.3 Trợ giá cho hệ thống ĐSDT:

Trong khi tại các nước Châu Âu và châu Mỹ, việc Cơ quan Nhà nước trợ giá cho hệ thống GTCC nói chung và ĐSDT nói riêng là phổ biến, trong đó Trợ giá cho đầu tư xây dựng là 100%, cho vận hành khai thác từ 20-80% chi phí.

Việc trợ giá cho hệ thống ĐSDT tại Nhật Bản được tiến hành thông qua quá trình đầu tư xây dựng. Chính quyền Trung ương hỗ trợ khoảng 25%, chính quyền địa phương hỗ trợ 25%, còn lại toàn bộ chi phí xây dựng phụ thuộc vào năng lực của doanh nghiệp kinh doanh ĐSDT.

Trước khi được hỗ trợ từ Cơ quan quản lý MLIT, các doanh nghiệp ĐSDT chịu một mức chi phí lãi suất, khấu hao lớn cộng thêm khoản chi phí vận hành như chi phí lao động, điện năng... Vì vậy, các doanh nghiệp phải đề ra một mức giá vé là quá cao khi mới bắt đầu khai thác. Một mức giá rẻ hơn được xem xét nhưng doanh nghiệp vận hành ĐSDT vẫn bị thua lỗ.

Nhờ có sự hỗ trợ chi phí xây dựng từ Chính phủ, các chi phí lãi suất, khấu hao sẽ được giảm thiểu nhờ chi phí xây dựng giảm, doanh nghiệp vận hành ĐSDT sẽ cải thiện bảng cân đối tài chính. Nhờ vậy, các doanh nghiệp vận hành có thể quyết định đề xuất một mức giá “xem xét” phù hợp hơn nhờ phần thua lỗ được cải thiện.

Tại Nhật Bản, dưới sự thành công của quá trình tư nhân hóa ngành đường sắt, các công ty đường sắt tư nhân hiện nay không được hỗ trợ chi phí trong quá trình vận hành, khai thác. Giai đoạn đầu vận hành, các công ty sẽ chịu một khoản lỗ nhất định, mức lỗ lũy kế sẽ tăng

dẫn theo thời gian. Tùy vào trình độ quản lý, năng lực và sự nỗ lực của các công ty đường sắt, tình hình tài chính sẽ được cân đối, và sau khoảng 30 – 40 năm sau, các doanh nghiệp đường sắt sẽ có lãi.

Một thực tế là, tất cả các công ty đường sắt (tàu điện ngầm) tại Tokyo đều có lợi nhuận. Điều này chỉ xảy ra duy nhất tại Đài Loan.

Bảng : Đặc điểm khai thác của một số hệ thống tàu điện ngầm trên thế giới (2005)

	Tokyo		Seoul		Đài Bắc	London	New York
	Tokyo Metro	Toei	Seoul Metro	SMRT			
Chiều dài (km)	183	109	135	152	67	408	37
Lượt khách (triệu lượt/năm)	2110	761	1440	819	361	971	1449
Khách/km-ngày (000 người)	32	19	29	15	15	7	11
Doanh thu/Chi phí	1,29	1,07	0,74	0,55	1,07	0,59	0,51
Vé (US\$)	1,3 ~2,5	1,4 ~ 3,5	0,8~1,1		0,6 ~1,9	3,0 ~ 8,0	2,0~

(Nguồn: Các vấn đề chính về ĐSDT tại Hà Nội, GS Shigeru Morichi, GRIPS – Tháng 08/2013)

3.3 Chức năng một số các cơ quan quản lý GTCC (ĐSDT) khác:

3.3.1 Tổ chức giao thông công cộng CRTM - Consorcio Regional Transporte (Vùng Madrid)

- Quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông công cộng: kéo dài phát triển mới các tuyến tàu điện ngầm, các nút giao thông, đường xe buýt...
- Lập kế hoạch và cấp phép cung cấp dịch vụ giao thông công cộng: Định rõ lộ trình trong hệ thống, các điểm dừng, thời gian biểu và kiểm soát chất lượng dịch vụ vận tải công cộng.
- Xác định chính sách vé và khung giá vé cho hệ thống giao thông công cộng. Quản lý vé thẻ đi lại hàng tháng và hàng năm, vé đa phương thức.
- Thông tin giao thông công cộng, tiếp thị và cải thiện hình ảnh => Khuyến khích người dân sử dụng hệ thống GTCC

3.3.2 Cơ quan quản lý giao thông và đất đai (LTA) – Singapore

Chức năng chính của LTA:

- Xây dựng các chính sách, quy định về vận tải đường bộ

- Lập kế hoạch kết nối giữa vận tải và sử dụng đất
- Lập kế hoạch, thiết kế và phát triển hệ thống vận tải tốc độ cao và hệ thống cơ sở hạ tầng.
- Quản lý giao thông và bảo trì hệ thống cơ sở hạ tầng có liên quan
- Chính sách thúc đẩy hệ thống giao thông công cộng
- Quy định về chất lượng dịch vụ giao thông công cộng
- Quy định về quyền sở hữu phương tiện giao thông cá nhân
- Quy hoạch mạng lưới xe bus (từ năm 2009)

Bảng : Tổng hợp các chức năng chính của các cơ quan quản lý GTCC trên thế giới

Chức năng/ Trách nhiệm	Một số Cơ quan quản lý GTCC (ĐSĐT)					
	Grenoble/SMTC	STIFFF/ Vùng Ile-de - France	SYTRAL /Đô thị Lyon- Vùng Rhone	CRT M/Vùng Madrid	LTA/ Singapore	Cục ĐS MLIT (Nhật Bản)
Quản lý chất lượng dịch vụ vận tải	x	x	x	x	x	x
Quy định giá vé	x	x	x	x		x
Trợ giá vé	x	x	x	x		
Chính sách khuyến khích người dân sử dụng ĐSĐT	x	x	x	x	x	x
Quy định bảo trì cơ sở hạ tầng					x	
Quy hoạch, đầu tư phát triển GTCC	x	x	x	x	x	x
Giám sát vận hành an toàn	x	x	x	x	x	x

4. Các nội dung làm rõ, chi tiết hóa: Văn bản pháp luật liên quan, thể chế, chính sách, cơ chế phối hợp giám sát giữa các cơ quan quản lý nhà nước.

4.1. Trách nhiệm quản lý nhà nước ĐSĐT của UBND Thành phố Hà Nội theo Quy định của Luật Đường sắt Việt Nam (số 35/2005/QH11)

Ngày 14/06/2005, Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ban hành Luật Đường sắt quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; phương tiện giao thông đường sắt; quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt; quy tắc, tín hiệu giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt.

Luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan đến hoạt động đường sắt trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, là căn cứ rất quan trọng trong việc xác định, đề xuất vai trò, nhiệm vụ của Cơ quan quản lý nhà nước về Đường sắt đô thị tại Hà Nội. Trong luật đường sắt, chủ yếu được quy định cho đường sắt quốc gia, ĐSĐT có được quy định nhưng chưa đầy đủ và rõ ràng trong công tác quản lý nhà nước ĐSĐT. Dưới đây là bảng diễn giải trách nhiệm của Bộ GTVT, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội và đề xuất cơ chế áp dụng cho các tổ chức, cá nhân có liên quan đến quản lý nhà nước ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội, góp phần làm rõ nhiệm vụ quản lý nhà nước về ĐSĐT:

Bảng: Trách nhiệm của các cơ quan thể chế trong hoạt động ĐSĐT (Đề xuất)

Điều	Diễn giải	Bộ GTVT –VNRA (Đề xuất)	UBND HN(HPC) –Đề xuất	Đề xuất		
				Sở GTVT (DOT)	Công ty O&M (HMC)	Ghi chú
4	<p>Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt</p> <p>2. Phát triển đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch, hiện đại và đồng bộ; gắn kết loại hình giao thông vận tải đường sắt với loại hình giao thông vận tải khác</p>	<p>2. Bộ GTVT (Cục ĐSVN) thực hiện phát triển ĐSĐT, lập báo cáo nghiên cứu khả thi theo đúng quy hoạch chung xây dựng Thủ đô của Thủ tướng Chính phủ và theo luật đường sắt, tuyến ĐSĐT, ĐSĐT chạy chung với đường sắt quốc gia sẽ do Bộ GTVT giao cho các cơ quan chuyên môn trực thuộc làm chủ đầu tư, quản lý vận hành.</p>	<p>2. Tất cả các tuyến ĐSĐT nằm trong quy hoạch chung của TT Chính phủ sẽ do UBND HN là đơn vị chủ quản giao cho các cơ quan có thẩm quyền tham mưu việc trực thuộc đầu tư xây dựng, quản lý vận hành khai thác (Ngoại trừ tuyến 1 chạy chung với ĐSQG).</p> <p>- UBND HN giao cho các cơ quan liên quan như DoT, MRB nghiên cứu, kết nối các loại hình GTCC với nhau như xây dựng ĐSĐT tới sân bay, kết hợp với xe bus, BRT</p>	<p>2.DOT tham mưu giúp UBND HN trong việc lập báo cáo nghiên cứu khả thi, kêu gọi đầu tư, làm chủ đầu tư xây dựng, quản lý các tuyến ĐSĐT trong quy hoạch chung xây dựng 1259/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.</p>		

4	4. Phân định rõ giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư	4. Bộ GTVT là cơ quan QLNN chuyên ngành cao nhất trong lĩnh vực giao thông vận tải. Đối với ĐSĐT, địa phương sẽ quản lý, nhưng Bộ GTVT có trách nhiệm xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý nhà nước ĐSĐT và tổ chức lực lượng thanh tra kiểm tra việc thực hiện pháp luật về ĐSĐT	4. - UBND HN đã ban hành quyết định số 17/2008/QĐ-UBND về chức năng nhiệm vụ quyền hạn, cơ cấu tổ chức Sở GTVT, trong đó có nhiệm vụ quản lý nhà nước về ĐSĐT - Thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng ĐSĐT trước khi tuyển ĐSĐT đầu tiên đi vào hoạt động	4. Làm chức năng tham mưu chính, giúp UBND Hà Nội quản lý nhà nước về hoạt động ĐSĐT.	4. Là mô hình doanh nghiệp nhà nước, giai đoạn đầu sẽ cùng chức năng kinh doanh vận tải ĐSĐT và thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng ĐSĐT	
5	Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và vận tải đường sắt; tham gia đấu thầu cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích đường sắt.		Trong giai đoạn đầu phát triển hệ thống ĐSĐT, việc tiếp nhận và làm chủ công nghệ quản lý, vận hành là đặc biệt quan trọng. Tuy nhiên, các định mức chi phí chưa thể xác định cụ thể. HPC giao DOT và các cơ quan chức năng tham mưu, xác định Nghiên cứu trình UBND thành phố ban hành các tiêu chuẩn, định mức kinh	DOT là cơ quan tham mưu, nghiên cứu giúp UBND TP ban hành các tiêu chuẩn, định mức kinh tế - kỹ thuật, đơn giá, phí, giá dịch vụ chuyên ngành giao thông vận tải;	Thời kỳ đầu, Công ty (nhà nước) nhận vận hành, bảo dưỡng và cung cấp dịch vụ vận tải ĐSĐT theo hình thức thực thanh thực chi. Theo lộ trình, sẽ tiến tới các hình thức Giao kế hoạch, đặt hàng; về dài hạn có thể áp dụng hình thức đấu thầu.	

			tế - kỹ thuật, đơn giá, chi phí dịch vụ ĐSĐT.			
7	2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.	Các dự án ĐSĐT sẽ được giao cho UBND cấp tỉnh quản lý nhưng Bộ GTVT có trách nhiệm chỉ đạo các đơn vị cấp dưới trong việc làm chủ đầu tư các dự án, xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật ĐSĐT, xây dựng các văn bản pháp lý cho việc quản lý an toàn, chứng chỉ tiêu chuẩn chức danh nhân viên ĐSĐT.. tổ chức thanh tra các hoạt động ĐSĐT.				
8	<p>Trách nhiệm của UBND cấp tỉnh</p> <p>(1) Tổ chức, chỉ đạo thực hiện pháp luật về đường sắt</p> <p>; các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt; tổ chức cứu nạn, giải quyết hậu quả tai nạn giao thông đường sắt xảy ra tại địa phương.</p>		(1)HPC là đơn vị quản lý nhà nước thực hiện huy động, tập hợp, liên kết các nguồn lực (về con người, các sở ngành liên quan) phân định rõ chức năng, nhiệm vụ của các nguồn lực, tạo ra hoạt động có mục đích, có sự phối hợp, có kế hoạch...nhằm thực hiện pháp luật về ĐSĐT (Luật đường sắt, các văn bản của CP, Bộ GTVT), xây dựng ban hành các quy định, chính sách phù hợp với điều kiện, chiến lược phát triển kinh tế của thành phố.	(1) DOT là đơn vị hành chính nhà nước trực thuộc UBND HN, chịu sự chỉ đạo của HPC về hoạt động ĐSĐT . DOT được HPC ủy quyền, giúp HPC quản lý nhà nước về hoạt động ĐSĐT trên địa bàn thành phố	1)Là doanh nghiệp vận tải ĐSĐT, Công ty O&M chịu sự quản lý trực tiếp từ UBND HN theo quy định của pháp luật và hoạt động theo Luật doanh nghiệp.	(1) Các Sở ngành liên quan đến hoạt động quản lý nhà nước về đường sắt như Sở CA, Sở GTVT, Sở Tài chính, Sở KHĐT...

8	<p>Trách nhiệm của UBND cấp tỉnh</p> <p>(2) Lập và tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng ĐSĐT của địa phương.</p>		<p>(2) Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng ĐSĐT phải phù hợp với Quy hoạch phát triển GTVT và Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô của Thủ tướng Chính phủ, phù hợp với điều kiện, chính sách phát triển kinh tế xã hội của thành phố.</p>	<p>(2) DOT là đơn vị tham mưu giúp HPC trong việc thực hiện quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng ĐSĐT</p>		.
8	<p>Trách nhiệm của UBND cấp tỉnh</p> <p>(3). Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt tại địa phương.</p>	<p>(3) Bộ GTVT có trách nhiệm xây dựng các quy chuẩn kỹ thuật đường sắt, các văn bản quy phạm pháp luật áp dụng cho ĐSĐT. Thực hiện chức năng thanh tra, kiểm tra việc thực hiện pháp luật ĐSĐT về an toàn ĐSĐT tại các địa phương có đường sắt đô thị.</p>	<p>(3) Hệ thống đường sắt trải dài từ Bắc vào Nam, đi qua nhiều tỉnh thành phố, với nhiều yếu tố thường trực gây trở ngại đến an toàn chạy tàu hàng ngày mà cấp TW không thể kiểm soát hoàn toàn được. Vì vậy, chính quyền địa phương mà cụ thể là HPC cũng phải có trách nhiệm đảm bảo trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt, giao cơ quan công an và UBND cấp dưới xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt tại địa phương để đảm bảo hệ thống đường sắt được vận hành an toàn và bền vững.</p> <p>Đối với ĐSĐT, ngoài việc chỉ đạo thực hiện pháp luật về an toàn ĐSĐT, HPC xây dựng, ban hành những quy định riêng về An toàn ĐSĐT cho thành phố trên cơ sở phù hợp, có sự đồng thuận từ Bộ</p>	<p>(3) DOT chủ động tham mưu, chịu trách nhiệm trước HPC xây dựng các quy định về an toàn, giám sát an toàn hệ thống ĐSĐT tại địa phương.</p>	<p>(3) Là đơn vị trực tiếp vận hành ĐSĐT hàng ngày, với tần suất chạy tàu lớn và giãn cách chạy tàu ngắn, việc đảm bảo trật tự, an toàn ĐSĐT là ưu tiên hàng đầu trong kế hoạch vận hành của công ty O&M.</p>	<p>(3)UBND, Công an các cấp nơi có ĐSĐT chạy qua có trách nhiệm phối hợp, đảm bảo trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt, giải quyết các tai nạn, sự cố, sự vụ gây mất trật tự, an toàn đường sắt</p>

			GTVT.			
9	1. Thanh tra đường sắt thuộc thanh tra Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về hoạt động đường sắt.	Bộ GTVT chỉ đạo đơn vị Thanh tra Bộ hoặc Thanh tra các cơ quan chức năng trực thuộc tổ chức các lực lượng thanh tra về ĐSĐT, thanh tra kiểm tra các đơn vị kinh doanh vận tải, kết cấu ĐSĐT và các đơn vị, tổ chức liên quan việc thực hiện pháp luật về ĐSĐT tại địa phương.	UBND HN chỉ đạo công ty ĐSĐT HN, các tổ chức, đơn vị có liên quan thực hiện các hoạt động ĐSĐT theo đúng tiêu chuẩn, quy trình quy phạm pháp lý của Chính phủ, Bộ GTVT..	DOT thực hiện chức năng kiểm tra, đơn đốc công ty O&M thực hiện đúng pháp luật quy định về ĐSĐT.	Công ty O&M thực hiện theo quy định pháp luật về ĐSĐT và chấp hành sự thanh tra của các cơ quan chức năng.	
Điều 11	<p>Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt:</p> <p>4. Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm phối hợp với cơ quan công an, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước và của người bị nạn. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Ủy ban nhân dân nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức</p>	Với các tai nạn nghiêm trọng sẽ được báo cáo lên Bộ GTVT. Bộ GTVT sẽ quy định các đơn vị thuộc Bộ (Thanh tra Bộ, Thanh tra Cục ĐS) phối hợp với Công ty O&M, MRB, cơ quan chức năng khác tiến hành giải quyết các sự cố, tai nạn đường sắt đô thị. Trong trường hợp cần thiết phải lập “Hội đồng phân tích, điều tra tai nạn” gồm những chuyên gia ĐSĐT của Bộ và các cơ quan khác để tiến hành công tác điều tra tai nạn ĐSĐT	<p>Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, HPC phân cấp cho các địa phương tuyến dưới như UBND, công an quận (huyện), phường (xã) nơi có tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm phối hợp với các cơ quan chức năng, cá nhân khác tiến hành giải quyết cứu nạn, khôi phục hiện trạng đường sắt để đường sắt được thông tuyến trở lại và tiến hành điều tra nguyên nhân tai nạn.</p> <p>Đối với các tai nạn nhỏ</p>	<p>Đối với ĐSĐT, DOT tiến hành phối hợp với các sở ngành, UBND các cấp và công ty O&M giải quyết tai nạn, thực hiện chế độ báo cáo tai nạn và tiến hành điều tra nguyên nhân tai nạn.</p> <p>- Tham mưu giúp UBND ban hành các quy định hướng dẫn, phân công trách nhiệm trong công tác ứng cứu tai nạn, báo cáo tai nạn ĐSĐT tại địa phương.</p>	<p>Khi xảy ra tai nạn ĐSĐT, nhân viên công ty O&M như lái tàu tiến hành cứu nạn người bị nạn, giữ nguyên hiện trường và báo ngay cho OCC. Công ty ĐSĐT thực hiện thành lập Ban giải quyết, ứng phó tai nạn đồng thời báo cho các đơn vị UBND, CA địa phương đến giải quyết tai nạn.</p> <p>Đề xuất các phương án</p>	Các UBND, Công an cấp địa phương phối hợp với nhân viên O&M và các đơn vị khác giải quyết tai nạn giao thông đường sắt, cứu giúp người và tài sản và tiến hành điều tra tai nạn.

	chôn cắt.		(không có người chết, thiệt hại tài sản không lớn) thì được tổng hợp, báo cáo cho UBND thành phố, tai nạn nghiêm trọng thì được báo cáo lên Bộ GTVT.		ứng cứu tai nạn ĐSĐT cụ thể. Cung cấp các thông tin cần thiết để tiến hành điều tra tai nạn, rút kinh nghiệm.	
Điều 15	<p>Lập, phê duyệt và công bố quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt :</p> <p>2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng ĐSĐT trình Hội đồng nhân dân cùng cấp thông qua trước khi trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt.</p> <p>4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm công bố công khai quy hoạch đã được phê duyệt; tổ chức triển khai cắm mốc chỉ giới phạm vi đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch.</p>		(2) HPC là đơn vị quản lý trực tiếp ĐSĐT tại địa phương. Với tốc độ phát triển kinh tế nhanh trung bình 10%/năm, tốc độ tăng nhanh dân số cơ học, tốc độ đô thị hóa thì UBND HN có trách nhiệm phát triển hệ thống GTCC nói chung và kết cấu hạ tầng ĐSĐT đường sắt nói riêng, góp phần phát triển đô thị bền vững. Việc đầu tiên là phải lập quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng ĐSĐT sao cho phù hợp với Quy hoạch chung xây dựng thủ đô của TT CP, đồng bộ với hệ thống giao thông công cộng hiện tại và phù hợp với định hướng phát triển của thành phố trong tương lai.			

<p>Điều 17</p>	<p>Đất dành cho đường sắt:</p> <p>3. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm sau đây:</p> <p>a) Chủ trì, phối hợp với chủ đầu tư trong việc giải phóng mặt bằng và tái định cư cho nhân dân;</p> <p>b) Quản lý đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch.</p>		<p>a) Chủ trì, phối hợp với chủ đầu tư trong việc giải phóng mặt bằng và tái định cư cho nhân dân:</p> <p>HPC giao, ủy quyền cho Ban chỉ đạo GPMB thành phố, UBND cấp quận(huyện), xã(phường) phối hợp với Chủ đầu tư tiến hành đo đạc, kiểm kê đất đai, tài sản của người dân, lập phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư cho nhân dân. Đồng thời cũng lập phương án đào tạo, chuyển đổi nghề nghiệp cho người dân bị mất đất.</p> <p>b) Theo Điều 29 Luật đất đai quy định, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh tổ chức, chỉ đạo việc thực hiện quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất của địa phương; kiểm tra việc thực hiện quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất của địa phương cấp dưới trực tiếp.</p> <p>HPC chỉ đạo UBND các cấp nghiêm cấm mọi hành vi tự ý xây dựng, đầu tư bất động sản tại khu vực đất đã quy hoạch</p>		<p>-HPC ủy quyền cho UBND cấp quận (huyện) thành lập Hội đồng bồi thường, hỗ trợ, tái định cư để lập phương án bồi thường, hỗ trợ tái định cư, chuyển đổi nghề nghiệp cho nhân dân.</p> <p>-UBND cấp xã (phường) phối hợp với Chủ đầu tư phê duyệt các kế hoạch đo đạc, kiểm đếm, chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.</p>
----------------	---	--	---	--	---

			cho đồng sắt.			
Điều 18.	<p>Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt</p> <p>3. Chủ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, ĐSĐT được hưởng các ưu đãi sau đây:</p> <p>a) Được giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng tuyến đường sắt; được thuê đất với mức ưu đãi nhất đối với đất dùng để xây dựng các công trình khác của kết cấu hạ tầng đường sắt;</p> <p>b) Hỗ trợ toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng tuyến đường;</p> <p>c) Miễn, giảm thuế nhập khẩu vật tư, công nghệ, thiết bị kỹ thuật trong nước chưa sản xuất được theo quy định của pháp luật về thuế;</p> <p>d) Các ưu đãi khác theo quy</p>		<p>ĐSĐT là loại hình vận tải công cộng ưu việt, góp phần làm giảm ùn tắc, tai nạn giao thông tại địa phương, bảo vệ môi trường, tạo sự thuận tiện cho công dân, tạo nên sự hiện đại, phát triển bền vững lâu dài cho thành phố. Vì vậy, HPC tạo mọi điều kiện thuận lợi nhất, huy động các nguồn lực hỗ trợ chủ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng ĐSĐT, để công trình đưa vào sử dụng đúng tiến độ.</p>			

	định của pháp luật					
Điều 35	Hành lang an toàn giao thông đường sắt: 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang, ĐSDT.	Bộ GTVT sẽ ban hành quy định, tiêu chuẩn cụ thể cho hành lang an toàn ĐSDT: đảm bảo công trình ĐSDT không bị xâm phạm, giữ vững an toàn chạy tàu ĐSDT, an toàn cho người tài sản khác trong khu vực hành lang an toàn ĐSDT.		DOT phối hợp với UBND các cấp nơi có ĐSDT chạy qua, công ty OM tổ chức bảo vệ hành lang an toàn giao thông ĐSDT theo quy định của pháp luật.		
Điều 36.	Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt 3. Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt trên địa bàn.		UBND HN chỉ đạo chính quyền địa phương các cấp có ĐSDT chạy qua phối hợp ban ATGT, công ty O&M tổ chức các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng ĐSDT như tuyên truyền, giáo dục người dân không xâm hại, ném các chướng ngại vật trong khổ giới hạn an toàn ĐSDT, kiểm tra chống lấn chiếm, sử dụng trái phép phạm vụ hoạt động ĐSDT: gài cầu cạn, các trụ cầu, cầu thang lên xuống nhà ga, hệ thống thông tin tín hiệu...	DOT tham mưu, giúp UBND xây dựng các quy định hướng dẫn trong công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng ĐSDT.	Công ty O&M có trách nhiệm thực hiện, phối hợp với chính quyền địa phương nơi có ĐSDT chạy qua tuyên truyền, giáo dục người dân bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt như dán nội quy, đọc thông báo ở các ga, có biện pháp rào chắn bảo vệ khổ giới hạn an toàn ĐSDT...	

Điều 38	<p>Điều kiện lưu hành của phương tiện giao thông đường sắt</p> <p>Phương tiện giao thông đường sắt khi lưu hành phải có đủ giấy chứng nhận đăng ký; giấy chứng nhận đăng kiểm về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường còn hiệu lực.</p>	<p>Các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành như Cục Đăng kiểm VN, Cục ĐSVN phối hợp trong việc thẩm định thiết kế kỹ thuật, tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường... phương tiện giao thông ĐSĐT và tiến hành cấp giấy chứng nhận đăng ký, đăng kiểm phương tiện ĐSĐT</p> <p>Bộ GTVT là cơ quan thẩm định, đánh giá và cấp chứng nhận An toàn hệ thống ĐSĐT, trong đó có phương tiện ĐSĐT.</p>			<p>Công ty O&M phải có được đăng ký, đăng kiểm của cơ quan quản lý nhà nước cho phương tiện giao thông ĐSĐT trước khi đưa vào vận hành khai thác.</p>	
Điều 44	<p>Phương tiện giao thông đường sắt bị tạm đình chỉ tham gia giao thông đường sắt</p> <p>1. Phương tiện giao thông đường sắt bị tạm đình chỉ tham gia giao thông đường sắt trong các trường hợp sau đây:</p> <p>a) Giấy chứng nhận đăng kiểm phương tiện hết thời hạn;</p> <p>b) Phát hiện không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật khi đang hoạt động.</p>	<p>Thanh tra Bộ GTVT, Cục Đăng kiểm sẽ tiến hành thanh tra, kiểm tra phương tiện giao thông ĐSĐT, nếu phát hiện giấy chứng nhận đăng kiểm hết thời hạn hay phương tiện giao thông ĐSĐT không đảm bảo tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật thì tiến hành đình chỉ với phương tiện giao thông đó cho tới khi được chứng nhận đăng kiểm mới.</p>		<p>Khi chứng nhận đăng kiểm phương tiện ĐSĐT hết hạn, công ty O&M phải làm hồ sơ xin cấp lại chứng nhận đăng kiểm cho phương tiện.</p>		

Điều 55, khoản 02	ĐSĐT do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đầu tư, xây dựng, quản lý, kinh doanh.		<p>HPC tiến hành tổ chức, huy động các nguồn lực của mình trong việc lập và phát triển quy hoạch kết cấu hạ tầng ĐSĐT, kêu gọi các nhà tài trợ đầu tư vốn và kỹ thuật cho các dự án ĐSĐT.</p> <p>- Chuẩn bị các điều kiện cho việc xây dựng các dự án như tiến hành quy hoạch đất cho dự án ĐSĐT, tiến hành giao đất, đấu nối hạ tầng kỹ thuật đô thị, cấp phép xây dựng...</p> <p>- Quản lý chất lượng xây dựng công trình theo Nghị định số 209/2004/NĐ-CP, Nghị định số 12/2009/NĐ-CP. Tiến hành công tác nghiệm thu công trình xây dựng, các trang thiết bị ĐSĐT.</p> <p>- Giao nhiệm vụ cho MRB, các Sở ngành liên quan thành lập Tổ chức quản lý, vận hành, khai thác các tuyến ĐSĐT => Thành lập Công ty vận hành, bảo dưỡng ĐSĐT.</p> <p>- Tiến hành công tác quản lý vận hành, bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT như phê duyệt kế hoạch vận hành, giá vé và trợ giá, ban hành quy định bảo trì kết cấu hạ tầng</p>	<p>- DOT tham mưu giúp UBND trong việc nghiên cứu, xây dựng phát triển, quản lý vận hành, khai thác hệ thống ĐSĐT Hà Nội.</p> <p>-</p> <p>- Giúp thành phố thành lập Tổ chức quản lý, vận hành, khai thác các tuyến ĐSĐT: cả về đơn vị quản lý nhà nước và đơn vị kinh doanh ĐSĐT.</p> <p>- Thực hiện chức năng quản lý nhà nước về vận hành, bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT như thẩm định kế hoạch vận hành tàu, phương án giá vé và trợ giá, tham mưu xd quy định kế hoạch bảo trì cơ sở hạ tầng, An toàn của công ty O&M.</p>	Là đơn vị trực thuộc UBND HN thực hiện chức năng quản lý, vận hành, bảo dưỡng và kinh doanh vận tải ĐSĐT.	Các sở ngành chức năng tham mưu giúp UBND HN thực hiện đầu tư, xây dựng, quản lý, kinh doanh ĐSĐT như Sở KH-ĐT, sở xây dựng, Sở GTVT, Sở Tài chính, Sở QHKT, Sở Nội vụ, Sở Tư pháp, TNMT...
-------------------	---	--	---	--	---	---

			ĐSĐT,...			
Điều 56	<p>Chính sách phát triển ĐSĐT</p> <p>2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đề xuất chủ trương đầu tư xây dựng, chính sách ưu đãi nhằm thu hút các nguồn lực để đầu tư xây dựng và khai thác ĐSĐT.</p>		<p>HPC thực hiện các chính sách khuyến khích đầu tư, ưu đãi giúp cho việc xây dựng và khai thác ĐSĐT được xây dựng, vận hành, khai thác được nhanh chóng có hiệu quả, nhằm mục đích phát triển đô thị bền vững, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hỗ trợ chủ đầu tư xây dựng công trình ĐSĐT (như đã giải thích ở điều 18) - Các chính sách khuyến khích người dân sử dụng ĐSĐT - Chính sách trợ giá vé hợp lý cho các công ty vận hành, kinh doanh ĐSĐT. 	<p>DOT là cơ quan quản lý ĐSĐT HN, tham mưu các chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT, chương trình dự án, chính sách phát triển ĐSĐT trình thành phố quyết định</p> <p>-</p>	<p>Công ty O&M với vai trò là đơn vị vận hành, kinh doanh ĐSĐT, hàng năm sẽ được HPC cấp kinh phí trợ giá hợp lý, đảm bảo cho sự vận hành liên tục, an toàn, bền vững, đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân.</p>	

61	<p>1. Doanh nghiệp kinh doanh ĐSDT có trách nhiệm thực hiện việc bảo trì kết cấu hạ tầng ĐSDT do Nhà nước đầu tư thông qua đấu thầu hoặc đặt hàng cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.</p> <p>2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng ĐSDT của tổ chức, cá nhân đầu tư kinh doanh ĐSDT theo quy định của pháp luật.</p>		<p>1. Kết cấu hạ tầng ĐSDT sẽ do trực tiếp công ty O&M vận hành, bảo dưỡng. Hàng năm, công ty O&M đề xuất kế hoạch bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, HPC sẽ giao các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền thẩm định phê duyệt ký hợp đồng với công ty O&M thông qua hình thức giao kế hoạch hoặc đặt hàng, đấu thầu.</p>	<p>1. DOT được sự giao phó, ủy quyền từ HPC tiến hành thẩm định, kiểm tra kế hoạch bảo dưỡng của công ty O&M DOT ký hợp đồng với Công ty O&M thông qua hình thức đặt hàng hoặc đấu thầu. Trong quá trình thực hiện hợp đồng, DOT tiến hành kiểm tra, nghiệm thu để tạm ứng và thanh toán cho công ty O&M.</p>	<p>Công ty O&M đề xuất kế hoạch bảo trì kết cấu hạ tầng ĐSDT (VD như An toàn, chi phí, nhân sự bảo dưỡng, cách thức thực hiện, hiệu quả.)</p>	<p>Trong giai đoạn đầu, Công ty (Nhà nước) nhận bảo trì kết cấu ĐSDT (và cung cấp dịch vụ vận tải ĐSDT) theo hình thức thực thanh, thực chi.</p> <p>Theo lộ trình, sẽ tiến tới các hình thức Giao kế hoạch, đặt hàng ; về dài hạn có thể</p>

						áp dụng hình thức đấu thầu.
Điều 62	Giá vé ĐSĐT do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định . Việc trợ giá vận tải ĐSĐT được thực hiện theo hợp đồng giữa Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và đơn vị kinh doanh vận tải ĐSĐT.		HPC giao cho các đơn vị chức năng đề xuất, thẩm định giá vé trước khi trình HPC phê duyệt. Khi công ty O&M đề xuất yêu cầu trợ giá, DOT làm đầu mối thẩm định, phối hợp với DOF và các cơ quan chức năng khác kiểm tra, rà soát rồi trình lên HPC phê duyệt. Sau khi được phê duyệt, việc trợ giá sẽ được thực hiện theo hợp đồng thông qua hình thức đặt hàng hoặc giao kế hoạch. Theo lộ trình, sẽ tiến hành phương thức đấu thầu.	DOT được HPC giao quyền đầu mối thẩm định, đề xuất chính sách vé. Việc trợ giá, DOT là đầu mối thẩm định, rà soát phương án trợ giá rồi trình lên HPC xin phê duyệt	Thời ký đầu, Công ty O&M thực hiện cung cấp dịch vụ ĐSĐT thông qua hình thức thực thanh thực chi. Theo lộ trình sẽ tiến hành phương thức Giao kế hoạch, đặt hàng, đấu thầu.	Sở GT, Sở Tài chính tham gia phối hợp với MRB trong quá trình đề xuất giá vé và trợ giá.
Điều 62	Khoản 3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải ĐSĐT phải bảo đảm chạy tàu an toàn, đều đặn, đúng giờ.		UBND giao DOT tham mưu, giúp UBND xây dựng các quy định hướng dẫn công ty O&M thực hiện nhằm đảm bảo vận hành, bảo dưỡng ĐSĐT an toàn, hiệu quả, đảm bảo chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu của người dân.	DOT là đầu mối thẩm định, xây dựng các quy định: Về an toàn phù hợp với điều kiện địa phương và theo quy định của pháp luật, kế hoạch vận hành, giám sát, báo cáo tai nạn...	Công ty ĐSĐT phải xây dựng kế hoạch vận hành an toàn, bao gồm việc tổ chức, các nguồn nhân lực, các nguồn lực khác, kể	

					hoach/quy trình đảm bảo an toàn, các nghiệm thu/chứng nhận an toàn của riêng công ty và tuân theo quy định của Pháp luật.	
Điều 74	Điều hành GTVT ĐSĐT	Bộ GTVT sẽ xây dựng, ban hành quy phạm kỹ thuật khai thác ĐSĐT.	HPC giao DOT làm công tác tham mưu, xây dựng, ban hành các quy định về điều hành ĐSĐT phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội của thành phố	DOT tham mưu, ban hành các quy định về điều hành ĐSĐT, xin ý kiến của các Bộ, Sở ngành liên quan	Công ty O&M điều hành GTVT thông qua trung tâm OCC tuyến, OCC chung cho tất cả các tuyến	
Điều 82:	<p>1. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện quy định tại khoản 2 Điều 10 của Luật này để nâng cao ý thức của nhân dân trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt.</p> <p>2. Ủy ban nhân dân các cấp nơi có ga đường sắt, tuyến đường sắt đi qua có trách nhiệm sau đây:</p> <p>a) Chỉ đạo lực</p>		<p>HPC có các biện pháp chỉ đạo các đơn vị chức năng, các ủy ban nhân dân các dưới nơi có ds đô thị đi qua tuyên truyền, giáo dục người dân thực hiện các chính sách pháp luật về ĐSĐT: bảo vệ kết cấu hạ tầng ĐSĐT, không xâm phạm đến phạm vi hoạt động của ĐSĐT, đảm bảo ý thức khi tham gia giao thông vận tải ĐSĐT...</p> <p>Khi xảy ra tai nạn, ủy ban nhân dân các cấp phối hợp</p>	DOT tham mưu, giúp UBND ban hành các quy định hoặc thực hiện các quy định của cấp cao hơn.		

	<p>lượng công an địa phương phối hợp với lực lượng bảo vệ đường sắt ngăn chặn, xử lý kịp thời các hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt và các hành vi khác vi phạm pháp luật về an toàn giao thông vận tải đường sắt;</p> <p>b) Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 11 của Luật này.</p>		<p>với cơ quan công an tổ chức, hỗ trợ người bị nạn, tham gia ứng cứu sự cố chạy tàu. Thực hiện phong tỏa hiện trường, tiến hành điều tra nguyên nhân tai nạn</p>			
--	---	--	---	--	--	--

Qua bảng trách nhiệm của UBND HN trong hoạt động ĐSĐT dựa vào căn cứ Luật đường sắt 2005 như trên, tổng quát lại, xin được đề xuất những trách nhiệm chính của UBND HN trong công tác quản lý nhà nước ĐSĐT là:

- Tổ chức, chỉ đạo thực hiện pháp luật về ĐSĐT, có các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng, bảo vệ hành lang an toàn giao thông ĐSĐT; tổ chức cứu nạn, giải quyết hậu quả tai nạn giao thông ĐSĐT tại địa phương.

- Quy hoạch phát triển, kế hoạch dài hạn, 5 năm, hàng năm, chương trình phát triển về đường sắt đô thị, phù hợp chung với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố, quy hoạch vùng, quy hoạch ngành.

- Bảo đảm trật tự, an toàn GTVT ĐSĐT; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về ĐSĐT tại địa phương;

- Tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân bảo vệ kết cấu hạ tầng ĐSĐT; Tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng ĐS và an toàn GTVT ĐS trên địa bàn.

- Đề xuất chính sách ưu đãi nhằm thu hút các nguồn lực để khai thác ĐSĐT .

- Quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng ĐSĐT của cá nhân, tổ chức đầu tư kinh doanh ĐSĐT theo quy định của pháp luật.

- Quy định giá vé vận tải ĐSĐT.

- Trợ giá vận tải ĐSĐT.

- Thẩm định, phê duyệt kế hoạch điều hành vận tải ĐSĐT

- Tổ chức thực hiện tuyên truyền, phổ biến và giáo dục pháp luật về ĐSĐT cho nhân dân tại địa phương.

- Quy định và quản lý kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSĐT.

4.2. Các nội dung làm rõ, chi tiết hóa về các Văn bản pháp luật liên quan, thể chế, chính sách, cơ chế phối hợp giám sát giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại Thành phố Hà Nội

4.2.1. Các văn bản pháp luật liên quan làm rõ thể chế, chính sách:

- Luật Đường sắt Việt Nam và các Nghị định hướng dẫn của Chính phủ
- Thông tư liên tịch số 42/TTLT/BGTVT-BNV ngày 14/8/2015 giữa Bộ GTVT và Bộ Nội vụ v/v hướng dẫn chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của cơ quan chuyên môn về Giao thông vận tải thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung Ương và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và UBND quận, huyện, thị xã, thành phố thuộc tỉnh.

Qua đó, làm rõ được Sở GTVT Hà Nội là cơ quan chuyên môn thuộc UBND Thành phố Hà Nội thực hiện chức năng tham mưu, giúp UBND Thành phố thực hiện quản lý nhà nước về Đường sắt đô thị.

- Quyết định 6266/QĐ-UBND ngày 27/11/2015 của UBND Thành phố Hà Nội v/v thành lập Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội có chức năng chính là tổ chức hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng hệ thống đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội.

4.2.2. Mối quan hệ thể chế, chính sách, cơ chế phối hợp giám sát giữa các cơ quan quản lý nhà nước về ĐSĐT:

4.2.2.1. Nguyên tắc phối hợp quản lý:

Thực hiện theo chức năng quản lý Nhà nước được pháp luật quy định và chỉ đạo của UBND thành phố Hà Nội, các cơ quan quản lý Nhà nước của Thành phố có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác quản lý nhà nước trong phạm vi trách nhiệm quy định, chủ động phối hợp với các cơ quan, đơn vị hữu quan để đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ trong việc thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố.

Hình thức trao đổi thông tin, phối hợp bằng văn bản hoặc trực tiếp trao đổi giữa các bộ phận được phân công thực hiện nhiệm vụ của các cơ quan quản lý nhà nước.

4.2.2.2. Cơ chế phối hợp của các cơ quan quản lý nhà nước:

- Phối hợp tuyên truyền, hướng dẫn cho Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, các tổ chức, cá nhân liên quan đến hệ thống ĐSĐT chấp hành những quy định của pháp luật trong quản lý nhà nước về Đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

- Phối hợp xây dựng chương trình, triển khai kế hoạch kiểm tra, thanh tra chuyên ngành về thực hiện pháp luật trên địa bàn Thành phố, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật theo thẩm quyền.

- Cung cấp thông tin theo yêu cầu giữa các cơ quan quản lý nhà nước liên quan về hoạt động đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố.

- Định kỳ hàng năm, các cơ quan quản lý liên quan đến lĩnh vực quản lý nhà nước ĐSĐT tổ chức sơ kết, tổng kết, đánh giá kết quả công tác phối hợp, quản lý giám sát, rút kinh nghiệm và đề xuất kiến nghị (nếu có)

4.2.2.3. Trách nhiệm của các Cơ quan quản lý:

- Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội: thống nhất quản lý nhà nước về đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội, giao Sở GTVT Hà Nội là cơ quan chủ trì, tham mưu cho UBND Thành phố thực hiện công tác quản lý nhà nước trên địa bàn theo toàn thành phố; Quy định chức năng, phân công nhiệm vụ, quyền hạn cho các Sở ngành trong việc quản lý và phối hợp quản lý nhà nước đối với lĩnh vực Đường sắt đô thị.

- Sở GTVT Hà Nội là cơ quan chuyên môn thuộc UBND Thành phố Hà Nội thực hiện chức năng tham mưu, giúp UBND Thành phố thực hiện quản lý nhà nước về Đường sắt đô thị.

- Sở Tài chính:

- + Chủ trì và phối hợp với các cơ quan liên quan tiến hành giao vốn cho Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.
- + Chủ trì và phối hợp với các Sở, ngành, Công ty Đường sắt để xây dựng cơ chế hạch toán tài chính đối với mô hình vận hành của Công ty.
- + Là đầu mối giúp UBND Thành phố thực hiện giám sát tài chính và đánh giá hiệu quả sản xuất kinh doanh, tổng hợp báo cáo kết quả tài chính đối với Công ty Đường sắt Hà Nội.

CHƯƠNG 3. ĐỀ XUẤT MÔ TẢ NHIỆM VỤ, CƠ CẤU TỔ CHỨC CỦA CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ HÀ NỘI – SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI HÀ NỘI

1. Mô tả chi tiết nhiệm vụ của Cơ quan quản lý ĐSĐT trong công tác quản lý nước về ĐSĐT:

1.1. Đề xuất Tham mưu quy định và quản lý chất lượng dịch vụ ĐSĐT:

1.1.1 Phạm vi điều chỉnh

Nội dung quản lý chất lượng dịch vụ đường sắt đô thị đề cập đến các nhân tố ảnh hưởng, các biện pháp đảm bảo, cải thiện và phân công trách nhiệm trong việc quản lý chất lượng dịch vụ vận tải hành khách bằng hệ thống đường sắt đô thị Hà Nội.

1.1.2 Đối tượng áp dụng

Quản lý chất lượng Dịch vụ ĐSĐT liên quan đến việc vận hành, khai thác và tham gia dịch vụ vận tải hành khách bằng đường sắt đô thị.

1.1.3 Khái niệm chất lượng dịch vụ đường sắt đô thị

Trong quá trình hội nhập hiện nay, cùng với sự phát triển về khoa học kỹ thuật và kinh tế - xã hội thì chất lượng sản phẩm nói chung và chất lượng dịch vụ ngày càng được quan tâm. Có thể nói, nâng cao chất lượng luôn là mục tiêu hàng đầu đối với mỗi doanh nghiệp.

Theo TCVN ISO 8402:1999 thì “Chất lượng là tập hợp các đặc tính của một thực thể tạo cho thực thể đó thỏa mãn những nhu cầu đã nêu ra và những nhu cầu tiềm ẩn”. Hay như theo TCVN ISO 9000:2000 thì “Chất lượng là tập hợp các đặc tính của sản phẩm, hệ thống hay quá trình để đáp ứng nhu cầu của khách hàng và các bên có liên quan”.

Chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng đường sắt đô thị là tập hợp những đặc tính của dịch vụ có thể thỏa mãn nhu cầu di chuyển của hành khách từ nơi này đến nơi khác và các nhu cầu khác (trước, trong và sau quá trình di chuyển) nhằm phục vụ cho quá trình di chuyển (đúng thời gian, không gian, thuận tiện và an toàn...).

Chất lượng dịch vụ ĐSĐT được cung cấp và đảm bảo bởi hai đối tượng chính:

1. Công ty ĐSĐT Hà Nội: trực tiếp xác định mục tiêu chất lượng và cung cấp dịch vụ đảm bảo chất lượng.
2. Ủy ban nhân dân thành phố HN: Chấp thuận và kiểm soát mục tiêu chất lượng, cung cấp các điều kiện chung về chất lượng Dịch vụ (Về tích hợp, kết nối, trợ giá...)

1.1.4 Mục đích của việc quản lý chất lượng dịch vụ đường sắt đô thị

Xây dựng hệ thống quản lý tiêu chuẩn, kiểm tra, giám sát chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt đô thị, đảm bảo chất lượng dịch vụ do công ty vận hành cung cấp được cung cấp ổn định, ngày càng được cải thiện, đáp ứng yêu cầu của hành khách và phù hợp với sự tiên bộ chung của ĐSĐT trên thế giới.

Mục tiêu sâu xa hơn là nâng cao sản lượng vận tải hành khách công cộng, hạn chế, giảm thiểu phương tiện cá nhân, giảm ô nhiễm môi trường, tiết kiệm năng lượng và góp phần xây dựng Thành phố Hà Nội hiện đại, văn minh, phát triển bền vững.

1.1.5 Các yếu tố ảnh hưởng tới chất lượng dịch vụ đường sắt đô thị

1.1.5.1 Chất lượng quy hoạch và việc thực hiện quy hoạch GTVT:

Chất lượng quy hoạch ở đây thể hiện ở các yếu tố về chiều dài tuyến, chiều dài đường ga, chiều rộng ke ga, năng lực vận chuyển... Nếu như ngay từ giai đoạn đầu, chất lượng quy hoạch được nghiên cứu tốt, có sự kết nối, liên thông giữa các tuyến, đáp ứng nhu cầu hiện tại và định hướng để mở rộng, kéo dài cho tương lai thì việc cải thiện chất lượng dịch vụ ĐSĐT sẽ dễ dàng và giảm thiểu chi phí đầu tư.

Trong giai đoạn hiện nay, việc Quy hoạch và thực hiện quy hoạch thuộc trách nhiệm của các Cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Trong tương lai, công ty ĐSĐT có thể đề xuất các phương án quy hoạch và thực hiện đầu tư, khai thác theo quy hoạch đó theo quy định của pháp luật.

1.1.5.2 Hạ tầng:

Hạ tầng ở đây được hiểu là: công trình xây dựng dọc tuyến, công trình nhà ga, đường ray.

- Chất lượng liên quan tới công năng sử dụng công trình: ke ga, lối tiếp cận, không gian kiến trúc (chủ yếu là phụ thuộc vào giai đoạn thiết kế).
- Chất lượng công tác thi công, công tác bảo dưỡng: ảnh hưởng tới sự vận hành thông suốt các hạng mục của hạ tầng. VD: Công trình xây dựng bị xuống cấp, mất mỹ quan, mất vệ sinh, không đảm bảo an toàn, không đáp ứng đủ công năng, công suất sử dụng theo thiết kế.

1.1.5.3 Khả năng kết nối, tích hợp giữa các tuyến ĐSĐT và với các phương thức giao thông công cộng khác:

Đây là yếu tố quan trọng trong việc thu hút, hấp dẫn, khuyến khích người dân sử dụng hệ thống VTHKCC. Việc kết nối tích hợp đồng bộ, hợp lý sẽ tăng tính thuận lợi cho việc di chuyển của hành khách, giúp hành khách rút ngắn thời gian đi lại và tăng lượng người sử dụng hệ thống VTHKCC nói chung và đường sắt đô thị nói riêng.

1.1.5.4 Yếu tố phương tiện vận hành:

Phương tiện vận hành ĐSĐT là đầu máy, toa xe chạy bằng điện:

- Chất lượng dịch vụ ảnh hưởng bởi công năng sử dụng phương tiện: công suất hoạt động, tốc độ thiết kế, hệ thống phanh hãm, hệ thống bố trí chỗ ngồi, đứng, độ rộng cửa toa xe... Chủ yếu nằm trong giai đoạn thiết kế và chế tạo đầu máy, toa xe.
- Chất lượng bảo dưỡng phương tiện vận hành: Ảnh hưởng trực tiếp đến kế hoạch vận hành tàu của công ty, sự thoải mái của hành khách và công tác vận hành tàu an toàn.

Trong quá trình vận chuyển, yếu tố chất lượng phương tiện sẽ ảnh hưởng rất nhiều tới chất lượng dịch vụ. Đó là yếu tố tạo nên sự an toàn trong vận hành, sự dễ chịu, an tâm, thoải mái về thể chất tinh thần cho hành khách.

1.1.5.5 Các dịch vụ hành khách khác:

- Dịch vụ tích hợp thông tin hành khách
- Hệ thống thu soát vé tự động AFC (phụ thuộc vào chính sách vé của thành phố và nỗ lực cải tiến của công ty)

- Các dịch vụ kinh tế - xã hội trong ga và khu lân cận ga (khu thương mại, y tế, khu giải trí, hành chính): Phụ thuộc vào quy hoạch và chiến lược của thành phố; đồng thời phụ thuộc vào chiến lược và hiệu quả kinh doanh (ngoài vé) của công ty.

1.1.5.6 Các yếu tố về công tác tổ chức và điều hành chạy tàu:

Đây là yếu tố then chốt khiến hành khách lựa chọn phương thức đường sắt đô thị. Trong sự cạnh tranh của nền kinh tế thị trường thì sự chính xác về thời gian là chỉ tiêu nhằm so sánh giữa vận tải đường sắt đô thị với sử dụng phương tiện giao thông cá nhân và phương thức giao thông công cộng khác.

Chất lượng của công tác này là giảm thiểu các chuyến đi không theo kế hoạch, không đúng thời gian theo quy định. Cụ thể nhấn mạnh vào thời gian vận hành, các tiêu chí như:

+ Tiêu chí thời gian dịch vụ: giờ đến, giờ đi, mức độ trễ giờ tàu, khoảng thời gian vận hành...

+ Tiêu chí về không gian dịch vụ: Tỷ lệ ùn tắc hành khách trong giờ cao điểm tại ke ga hay trong toa xe, dừng đỗ, đóng mở cửa tàu đúng điểm dừng quy định.

1.1.5.7 Yếu tố con người

- Yếu tố gián tiếp: Người lãnh đạo phải có tầm nhìn, có các chính sách chung để đảm bảo chất lượng dịch vụ ĐSĐT.

+ Đối với chính quyền thành phố, Bộ ngành: Người lãnh đạo đưa ra được các chính sách, tầm nhìn dài hạn như thẩm định quy hoạch ĐSĐT hợp lý, có tính kết nối; đầu tư cơ sở vật chất lớn, hài hòa với hệ thống ĐSĐT.

+ Đối với công ty: Hoạch định một kế hoạch dài hạn, đặt cam kết của người lãnh đạo, có tầm nhìn trong việc đảm bảo chất lượng dịch vụ ĐSĐT.

- Nhân viên vận hành trực tiếp: Là những nhân viên tham gia trực tiếp vào quá trình vận hành tàu, đón tiếp và hướng dẫn hành khách tại ga như: Nhân viên lái tàu, nhân viên nhà ga, nhân viên điều độ công tác chạy tàu. Chất lượng, hiệu quả, thái độ làm việc, trách nhiệm với hành khách là yếu tố quyết định tới an toàn và chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt đô thị.

1.1.6. Biện pháp đảm bảo, nâng cao chất lượng dịch vụ đường sắt đô thị

a) Về hạ tầng:

Trong giai đoạn thiết kế, thi công:

+ Phải ghi rõ hoặc hiển thị bằng thông tin điện tử tên tuyến đường sắt đô thị, số hiệu tuyến, tên ga, giờ hoạt động của tuyến đường sắt đô thị, thời gian giãn cách, giá vé, và thông tin về chuyển tuyến sang tuyến đường sắt đô thị hay phương tiện khác.

+ Bố trí vị trí phục vụ người khuyết tật sử dụng xe lăn: phải xây dựng lối lên xuống thuận tiện cho xe lăn và có vị trí dành riêng cho người khuyết tật sử dụng xe lăn đậu chờ tàu đến.

+ Bố trí dải dẫn đường cho người khiếm thị lên xuống tàu từ đường phố đến ke ga.

+ Bố trí các loại cửa chắn ke ga để đảm bảo an toàn cho hành khách không bị rơi, ngã xuống đường tàu.

+ Đầu tư, trang bị hệ thống thang cuốn, thang máy tại các nhà ga .

+ Mỗi nhà ga đường sắt đều phải có số hiệu riêng và được thể hiện trên bản đồ để quản lý và thông tin cho hành khách đi tàu.

Giai đoạn vận hành: Công tác bảo trì, bảo dưỡng cơ sở hạ tầng ĐSĐT phải được chú trọng, đảm bảo công trình hạ tầng luôn ở trạng thái kỹ thuật, chất lượng tốt nhất, an toàn và không ảnh hưởng tới việc vận hành tàu.

b) Về phương tiện vận chuyển:

+ Công tác bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện được thực hiện đúng quy tắc, quy trình bảo dưỡng, phải đảm bảo trạng thái an toàn kỹ thuật hàng ngày và trang thiết bị phục vụ hành khách tốt nhất trước khi đi vào vận hành. Cụ thể đảm bảo hệ thống điều hòa không khí hoạt động ổn định, phù hợp với nhu cầu của hành khách. Thiết bị chiếu sáng trên toa xe phải đảm bảo đủ ánh sáng cho hành khách khi tàu đi vào hầm hoặc đi vào ban đêm.

+ Bên ngoài toa xe: Phải sơn màu đặc trưng cho từng tuyến, số hiệu đoàn tàu, tên tuyến để hành khách dễ dàng phân biệt.

+ Bên trong toa xe phải trang bị thiết bị hiển thị sơ đồ hành trình tuyến, loa thông báo ga đến kế tiếp, nội quy hành khách đi tàu, số điện thoại, địa chỉ đường dây nóng phản ánh, góp ý về chất lượng dịch vụ.

+ Việc quảng cáo (bên trong và ngoài toa xe) phải thực hiện theo quy định của pháp luật.

c) Về công tác tổ chức, điều hành chạy tàu:

Tiêu chí về thời gian:

+ Thực hiện điều hành chạy tàu đúng theo biểu đồ chạy tàu đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Việc xây dựng biểu đồ chạy tàu phải căn cứ vào số lượng hành khách thực tế hoặc dự báo, khảo sát được; khoảng thời gian vận hành; khả năng, năng lực vận tải của tuyến.

+ Đảm bảo công tác vận hành tàu an toàn không gây sự cố, tai nạn, tránh gây xáo trộn, rối loạn biểu đồ chạy tàu. Khi tại ga tập trung rất đông hành khách, thời gian lên xuống sẽ kéo dài. Để đảm bảo an toàn, tàu sẽ xuất phát muộn hơn bình thường dẫn đến xảy ra tình trạng thay đổi biểu đồ chạy tàu dẫn đến thay đổi giờ tàu đi đến, trễ giờ. Vì vậy, phải kịp thời thông báo tới hành khách và có biện pháp khắc phục trong thời gian sớm nhất. (Dựa vào kinh nghiệm, sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bộ phận vận hành tàu)

+ Kế hoạch vận hành tàu bao gồm biểu đồ chạy tàu do doanh nghiệp vận hành xây dựng khi ban hành và điều chỉnh phải do phía Cơ quan quản lý thẩm định, rà soát và trình UBND thành phố phê duyệt.

Tiêu chí về không gian:

+ Tỷ lệ ùn tắc trong giờ cao điểm: Đây là tình trạng mà số lượng hành khách quá đông vượt qua sức chứa thiết kế của toa xe và ke ga. Để cải thiện tình trạng này, phía cơ quan quản lý yêu cầu, ra chỉ thị đến đơn vị vận hành phải tăng cường số lượng đoàn tàu, giảm thời gian giãn cách chạy tàu, tăng cường nhân viên ke ga hỗ trợ hành khách xếp hàng lên xuống tàu an toàn và trật tự. Về lâu dài, nếu tình trạng ùn tắc chưa cải thiện phải thiết kế mở rộng ke ga, mở rộng cánh cửa toa xe.

+ Phía cơ quan quản lý phải tính toán, đưa ra được tỷ lệ ùn tắc trong giờ cao điểm hợp lý, đảm bảo an toàn để phía công ty có biện pháp cải thiện thích hợp. Tại Nhật Bản, tỷ lệ ùn tắc chấp nhận được là không quá 150%.

+ Tàu đi đến ga khi đón trả khách phải dừng đỗ đúng vị trí quy định và trong sai số cho phép. Ví dụ như tại Nhật Bản, sai số là dưới 01 m.

d) Yếu tố con người:

+ Người lãnh đạo luôn đặt sứ mệnh nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải ĐSĐT trong sứ mệnh, tầm nhìn dài hạn của thành phố, của công ty, phục vụ nhu cầu đi lại của người dân.

+ Xây dựng được một đội ngũ nhân viên được đào tạo bài bản, có bằng cấp và chứng chỉ phù hợp với chức danh tuyển dụng. Hàng năm được tập huấn, sát hạch nhằm nâng cao trình độ chuyên môn, trách nhiệm và đạo đức nghề nghiệp.

+ Đảm bảo nhân viên luôn có thể trạng sức khỏe thể chất và tinh thần tốt.

+ Xây dựng văn hóa ứng xử giữa nhân viên nhà ga với hành khách, phải có trách nhiệm hướng dẫn, giải đáp những nhu cầu thông tin của hành khách về thông tin tuyến, giá vé, cách thức mua vé, hướng dẫn giúp đỡ hành khách lên xuống tàu an toàn, nhất là người khuyết tật, người già, trẻ em, phụ nữ có thai, khách du lịch quốc tế...

e) Về tích hợp, kết nối

- Giữa các tuyến ĐSĐT : Ngay trong giai đoạn quy hoạch và thực hiện quy hoạch, cơ quan nhà nước phải xác định kết nối các tuyến ĐSĐT với nhau, có sự đồng bộ, liên thông liên kết giữa các tuyến.

- Giữa ĐSĐT với các phương thức GTCC khác: Các cơ quan quản lý ĐSĐT và Quản lý GTCC khác như xe bus, BRT,... phải nghiên cứu, phối hợp trong việc kết nối, tạo sự gắn kết, hỗ trợ đồng bộ vì mục tiêu tạo sự thuận tiện, hấp dẫn với hành khách. Việc phối hợp ở đây được thể hiện như tích hợp trong việc sử dụng thẻ vé, khả năng trung chuyển dễ dàng, thuận tiện, an toàn.

1.1.7 Trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân liên quan đến quản lý chất lượng dịch vụ đường sắt đô thị

1.1.7.1 Trách nhiệm của cơ quan Trung Ương:

Chính phủ, Bộ GTVT xây dựng, ban hành các quy định, tiêu chuẩn kỹ thuật chung về tổ chức, quản lý, khai thác hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng ĐSĐT

1.1.7.2 Trách nhiệm của Ủy Ban nhân dân Thành phố Hà Nội:

- Tổ chức hoạt động, giám sát quản lý chất lượng dịch vụ ĐSĐT được cung cấp trên địa bàn thành phố.

- Ủy ban Nhân dân thành phố giao các cơ quan chuyên môn tham mưu, giúp thành phố trong việc ban hành quy định, thẩm định, giám sát về chất lượng dịch vụ ĐSĐT được cung cấp bởi công ty ĐSĐT và các cơ quan liên quan khác.

1.1.7.3 Trách nhiệm của Sở Giao Thông Vận Tải Hà Nội:

- Công bố, hướng dẫn, triển khai việc thực hiện các văn bản pháp quy, các quy định, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về chất lượng dịch vụ vận tải ĐSĐT của Nhà nước đối với công ty vận hành, khai thác ĐSĐT do UBND TP quản lý.

- Tham gia xây dựng các quy định về quản lý chất lượng dịch vụ vận tải ĐSĐT

- Thẩm định Kế hoạch vận hành tàu, kế hoạch chất lượng dịch vụ vận tải ĐSĐT của Công ty vận hành ĐSĐT

- Kiểm tra, đánh giá quá trình thực hiện kế hoạch vận hành tàu, kế hoạch chất lượng của Công ty.

- Thống kê, báo cáo kết quả thực hiện vận chuyển hành khách công cộng bằng ĐSĐT theo định kỳ.

- Xây dựng cơ sở dữ liệu; tham vấn cộng đồng về kết quả, nhu cầu và khả năng cải tiến chất lượng dịch vụ vận tải ĐSĐT.

- Đề xuất các chương trình, kế hoạch cải tiến chất lượng dịch vụ vận tải ĐSĐT.

1.2: Đề xuất tham mưu quy định và quản lý An toàn ĐSĐT

Từ trước tới nay, đường sắt Việt Nam chỉ thực hiện kiểm tra, chứng nhận chất lượng an toàn theo từng lĩnh vực chuyên ngành như: cầu đường, thông tin tín hiệu, đầu máy toa xe mà chưa thực hiện đánh giá chứng nhận cho toàn hệ thống. Vì đường sắt đô thị là một hệ thống lớn khép kín gồm nhiều hệ thống nhỏ có quan hệ và liên kết chặt chẽ với nhau nên đánh giá an toàn đường sắt theo phương pháp cũ là chưa logic và độ tin cậy còn thấp. Trong thời gian tới, tại Việt Nam sẽ đi vào vận hành và đầu tư xây dựng nhiều dự án về đường sắt đô thị, hệ thống đường sắt cao tốc... Để đảm bảo an toàn cao nhất cho các hệ thống đường sắt xây dựng mới này cần thiết phải đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống theo phương pháp chứng nhận dựa trên quản lý rủi ro (các nước tiên tiến trên thế giới đã thực hiện và áp dụng).

Trong Luật Đường sắt, Nghị định 109/2006/NĐ-CP ngày 22/6/2006 và các văn bản pháp quy khác chưa đề cập đến việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống ĐSĐT, nhưng việc quy định về đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống ĐSĐT là cần thiết và phù hợp với thông lệ quốc tế.

Tuy nhiên ĐSĐT là một lĩnh vực mới và phức tạp, chưa từng được hoàn thành và vận hành tại Việt Nam. Nó đòi hỏi nghiêm ngặt về an toàn trong thiết kế, xây lắp cũng như vận hành. Mặt khác nhân lực am hiểu về hệ thống ĐSĐT cũng như quản lý an toàn hệ thống còn rất hạn chế, vì vậy trong giai đoạn hiện nay việc quản lý an toàn cần phải tập trung tại cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, Bộ GTVT.

Việc phân chia trách nhiệm quản lý an toàn ĐSĐT giai đoạn này được đề xuất như sau:

1.2.1 Nhiệm vụ, quyền hạn quản lý an toàn ĐSĐT của Bộ GTVT:

Là cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động ĐSĐT trong phạm vi cả nước (căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định về chức năng, nhiệm vụ quyền hạn Bộ GTVT), có trách nhiệm QLNN về an toàn ĐSĐT như sau:

- Xây dựng, ban hành, công bố theo thẩm quyền các quy định, văn bản pháp quy về an toàn ĐSĐT; tham gia xây dựng các dự án luật, văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan;
- Phê duyệt, ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về quản lý an toàn đối với hệ thống ĐSĐT;
- Thực hiện công tác quản lý nhà nước về hoạt động thẩm tra, xác nhận và chứng nhận an toàn hệ thống ĐSĐT; Tham gia công tác chứng nhận an toàn hệ thống ĐSĐT; Cấp và thu hồi giấy chứng nhận an toàn ĐSĐT; Hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện đối với các tổ chức đầu tư, công ty vận hành khai thác ĐSĐT;
- Tổ chức thanh tra, kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về quản lý an toàn ĐSĐT đối với các cá nhân, tổ chức theo thẩm quyền; Công tác thanh tra, kiểm tra giám sát có thể tổ chức định kỳ hoặc đột xuất;
- Kiến nghị UBND địa phương nơi có ĐSĐT không cho phép đưa hệ thống ĐSĐT xây dựng mới hoặc tạm ngừng khai thác sử dụng khi phát hiện các yếu tố không đảm bảo an toàn cho hệ thống ĐSĐT;
- Tiếp nhận, tổng hợp các báo cáo về tình hình an toàn giao thông ĐSĐT từ các công ty vận hành, khai thác ĐSĐT và các cơ quan chức năng khác; Tham gia công tác điều tra, giải quyết sự cố, tai nạn giao thông ĐSĐT khi cần thiết;

1.2.2 : Nhiệm vụ, quyền hạn về nhiệm vụ quản lý nhà nước về An toàn ĐSDT trong phạm vi thành phố Hà Nội:

UBND TP Hà Nội là cơ quan quản lý nhà nước về ĐSDT tại địa phương, có trách nhiệm tổ chức, chỉ đạo thực hiện, phân chia trách nhiệm cho các đơn vị, tổ chức trực thuộc đảm bảo an toàn ĐSDT.

Trách nhiệm của Sở GTVT Hà Nội:

- Hướng dẫn, kiểm tra thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông thuộc phạm vi chức năng của Sở:
- + Công bố, hướng dẫn, triển khai việc thực hiện các Luật, văn bản pháp quy, các quy định, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn hệ thống ĐSDT của Nhà nước đối với công ty vận hành, khai thác ĐSDT do UBND TP quản lý.
- + Chủ trì soạn thảo hoặc phối hợp với các ngành, các cấp soạn thảo các văn bản pháp quy mới hoặc bổ sung, sửa đổi các văn bản liên quan đến các lĩnh vực an toàn giao thông ĐSDT theo quy định của pháp luật để trình UBND thành phố xem xét ban hành
- + Tổ chức kiểm tra việc thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông ĐSDT thuộc phạm vi chức năng của Sở GTVT theo quy định của pháp luật
- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan giải quyết, điều tra tai nạn, sự cố về vận hành ĐSDT
 - Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố ban hành các quy định về bảo vệ hàng lang an toàn của đường sắt đô thị; Tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị; tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị và an toàn giao thông vận tải đường sắt đô thị trên địa bàn.
 - Thẩm định Kế hoạch an toàn vận hành ĐSDT
 - Kiểm tra, đánh giá quá trình thực hiện kế hoạch an toàn của Công ty vận hành ĐSDT
 - Tham gia việc kiểm tra công tác chuẩn bị các yêu cầu đảm bảo an toàn (thuộc trách nhiệm của UBND Thành phố) trước khi đưa một tuyến ĐSDT mới hoặc tuyến ĐSDT mở rộng vào vận hành;

1.3. Tham mưu chính sách khuyến khích người dân sử dụng ĐSDT

1.3.1 Sự cần thiết trong việc xây dựng chính sách khuyến khích sử dụng đường sắt đô thị

Để xây dựng một hệ thống GTCC nói chung và ĐSDT nói riêng thì nhà nước phải đầu tư ngân sách một số tiền rất lớn, thông thường ngân sách đầu tư chiếm tới 1 -2 % GDP vì vậy nếu không khuyến khích được người dân chuyển từ phương tiện giao thông cá nhân sang sử dụng hệ thống GTCC (ĐSDT) sẽ tạo ra một lãng phí lớn cho xã hội, và nó có thể thành một thảm họa nợ công cho chính quyền thành phố. Vì vậy, thành phố Hà Nội cần phải xây dựng các chính sách khuyến khích sử dụng ĐSDT để thu hút một lượng hành khách nhất định, tạo một thói quen sử dụng hệ thống vận tải hành khách công cộng trong đó có ĐSDT, giảm được tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường.

1.3.2 Các giải pháp cần thiết để khuyến khích sử dụng GTCC (Đường sắt đô thị)

a) *Xây dựng, thu hút các nguồn tài chính cho việc đầu tư xây dựng, vận hành khai thác hệ thống GTCC (ĐSĐT)*

- Từ nguồn ngân sách nhà nước, địa phương.
- Khoản tài trợ từ các ngân hàng, nhà tài trợ quốc tế
- Phí đánh vào các phương tiện giao thông cá nhân khi sử dụng công trình giao thông: cầu, đường, hầm, đường cao tốc... và được bổ sung một phần vào đầu tư xây dựng, vận hành hệ thống GTCC.

- Thuế đánh vào các chủ doanh nghiệp sử dụng lao động (Thuế Giao thông):

Doanh nghiệp tham gia đầu tư cho giao thông thông qua thuế nói chung nhưng ở một số nước họ buộc phải đóng góp một cách trực tiếp vì các nhà quản lý cho rằng họ được thụ hưởng gián tiếp hệ thống giao thông. Việc tham gia bắt buộc này được thực hiện qua các thể thức chính là thuế trên quỹ lương, được nộp trực tiếp cho lĩnh vực giao thông, và hỗ trợ cho nhân viên, những người sử dụng GTCC.

Ví dụ được biết đến phổ biến nhất là việc thu tiền bắt buộc là hình thức thuế giao thông đối với các doanh nghiệp, công hoặc tư, sử dụng hơn 9 nhân viên tại Pháp. Thuế được ấn định theo tỷ lệ phần trăm trên quỹ lương trả cho người lao động. Tại vùng Paris, mức trần là 2.7%; ở các vùng khác của Pháp mức thuế là 1.75% với các thành phố có dự án GTCC có luồng đường riêng, 1% đối với các thành phố hơn 100.000 dân; 0.5% với các thành phố dưới 100.000 dân.

- Ít phổ biến hơn, là đánh thuế vào giá trị bất động sản tăng thêm nhờ vào sự xuất hiện hệ thống ĐSĐT.

VD: Tại Dublin, Ailen những tòa nhà cạnh tuyến đường tàu điện được xây dựng lên đều bị đánh thuế do giá trị bất động sản của họ tăng lên.

b) *Nhóm giải pháp Thiết kế đô thị theo định hướng giao thông công cộng:*

- Lập quy hoạch, tổ chức các nhà ga ĐSĐT thành một hệ thống các dịch vụ thương mại, công nghiệp, văn phòng.. với sự phát triển dân cư mật độ cao trong khoảng cách 20 phút đi bộ, bán kính 0,4 – 0,8 km.

- Dịch vụ tiếp cận nhà ga với phương tiện đi và đến từ đường phố :

- + Thiết kế khu dịch vụ xe buýt, điểm đỗ xe buýt, khu vực chờ đợi của hành khách

- + Cung cấp các chỗ đậu xe hai bánh (xe máy, xe đạp)

- + Cung cấp các chỗ đậu xe ôm, xe taxi gần vị trí các nhà ga

- + Cung cấp vị trí dừng thả hành khách cho các phương tiện, đặt gần cửa ra vào nhà ga và không gây cản trở giao thông

- Dịch vụ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành:

- + Cung cấp không gian thông thoáng cho người đi bộ, xóa bỏ các chướng ngại vật trên vỉa hè cản trở lối đi của người đi bộ

- + Cải tạo, nâng cấp mặt vỉa hè, bó vỉa, mặt ngõ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành. Lắp đặt dải dẫn đường hợp lý cho người khuyết tật dẫn vào nhà ga

- + Cung cấp, đảm bảo đầy đủ hệ thống chiếu sáng, cây xanh, thoát nước, vạch sơn kẻ, biển báo.. giúp người đi bộ tiếp cận tốt hơn khu vực nhà ga

+ Cần bổ sung hệ thống cầu vượt, hầm đi bộ cho hành khách tại những nơi có mật độ phương tiện giao thông lớn

- Thiết kế một khu vực để hành khách có thể chuyển đổi giữa ĐSĐT với các phương tiện GTCC khác nhau. Các dịch vụ phục vụ trung chuyển, kết nối như cầu (hầm) nối, nhà chờ, lối đi bộ trong nhà, mái che, khu thương mại cần bố trí hợp lý đáp ứng sự tiện lợi cho hành khách

c) Tích hợp, nâng cao chất lượng dịch vụ GTCC (ĐSĐT)

- Các tuyến ĐSĐT, tuyến bus được kéo dài, không gian được mở rộng, gia tăng tần suất dịch vụ, thời gian hoạt động trong ngày đảm bảo nhu cầu vận tải hành khách công cộng. Ưu tiên cho các phương tiện vận tải hành khách hỗ trợ có hệ số chiếm chỗ lớn như làn đường dành riêng cho xe bus, các tín hiệu giao thông ưu tiên cho xe bus và giảm thiểu sự chậm trễ đối với các phương tiện vận tải hành khách công cộng

- Cải tiến, đảm bảo tiện nghi cơ sở vật chất phục vụ hành khách tại nhà ga, nhà chờ xe bus có mái che, ghế ngồi, vệ sinh...

- Tích hợp hệ thống và giá vé GTCC, cần có một chính sách phù hợp để tích hợp hệ thống vé các phương tiện GTCC, tạo ra một hình thức thanh toán giá vé tiện lợi bằng thẻ vé điện tử thông minh

- Tích hợp thông tin hành khách, cải thiện các chương trình tiếp thị: cung cấp cho hành khách những thông tin, phương án về lộ trình, giá vé các dịch vụ vận tải hành khách công cộng

- Cải tiến dịch vụ cho người sử dụng xe đạp:

+ Xây dựng các bãi đỗ xe, làn đường dành riêng cho xe đạp

+ Bản đồ, biên báo chỉ dẫn cho người đi xe đạp

+ Dịch vụ cho thuê xe đạp công cộng

Một số thành phố trên thế giới thành công với việc hỗ trợ người dân sử dụng phương tiện xe đạp trong việc lưu thông hàng ngày, qua đó thúc đẩy việc sử dụng phương tiện GTCC. Ví dụ như Cambridge, London (Anh), Copenhagen (Đan Mạch), Osaka (Nhật Bản)

d) Kiểm soát, quản lý việc sở hữu và sử dụng phương tiện giao thông cá nhân:

Việc sử dụng các biện pháp thuế, phí của các cơ quan quản lý nhà nước là công cụ kinh tế hữu hiệu để kiểm soát và quản lý việc sở hữu, sử dụng phương tiện giao thông cá nhân. Ngoài ra, các công cụ kinh tế này cũng đem lại một phần nguồn thu để hỗ trợ việc phát triển hệ thống GTCC.

- Thuế nhập khẩu phương tiện: Nhiều quốc gia áp đặt hệ thống thuế quan hoặc thuế nhập khẩu cho xe từ bên ngoài vào để ưu tiên chính sách sử dụng hàng trong nước. Thuế bán xe được áp dụng rộng rãi cho tất cả các loại xe. Trong một vài trường hợp, thuế bán thấp hơn dành cho xe sử dụng nhiên liệu hiệu quả được đưa ra để khuyến khích sự luân chuyển phương tiện, hoặc thay thế các xe sử dụng nhiên liệu ô nhiễm để đáp ứng các mục tiêu đảm bảo chất lượng môi trường.

- Phí sử dụng đường bộ: Ở các nước đang phát triển, những chủ sở hữu ô tô thường phải chịu phí hàng năm hoặc nửa năm một lần cho việc đóng góp vào nguồn thu dành cho bảo dưỡng cầu đường. Mức độ đóng phí này có thể dựa trên kích thước động cơ, để khuyến khích loại phương tiện sử dụng nhiên liệu hiệu quả.

Ví dụ: Ở Mỹ, phí đăng ký dao động trong khoảng 30\$ tới 150\$ mỗi năm, đồng thời thông qua một miếng dính dán trên biển số xe. Thuế đường ở Singapore được phân loại theo kích thước động cơ,

loại nhiên liệu, và loại xe (ô tô, xe máy, v.v...) để khuyến khích người dân sử dụng các phương tiện phát thải ít hơn. Theo hệ thống này, một chiếc ô tô nhỏ với động cơ 1000cc có thể trả 600\$ hàng năm, trong khi đó một chiếc có động cơ 4000cc trả hơn 6,000\$. Xe dùng dầu diesel trả phí cao gấp 6 lần xe chạy xăng tương tự.

- Thuế sử dụng nhiên liệu: Nhiều hay ít phụ thuộc vào điều kiện của từng quốc gia. Tại các quốc gia phát triển, loại thuế này chiếm nguồn thu rất lớn để đầu tư cho hệ thống GTCC. VD: tại bang California Mỹ dành 70% nguồn thu này cho giao thông gồm cả GTCC.

- Thuế sinh thái (thuế bảo vệ môi trường): Nghĩa là thuế dành cho việc tiêu hủy các phương tiện giao thông cá nhân và giải quyết những hậu quả do ô nhiễm.

- Phí đi vào trung tâm thành phố giờ cao điểm (phí giao thông đô thị): Phí giao thông đô thị nhằm mục đích giảm thiểu số lượng phương tiện di chuyển trong một khu vực đô thị thông qua việc yêu cầu người đi đường (sở hữu phương tiện cá nhân) trả phí khi đi vào một số khu vực nhất định. Điều quan trọng là nó làm nản lòng chủ phương tiện giao thông cá nhân muốn đi vào thành phố tại những nơi nhất định ở một thời điểm nhất định và cân nhắc sử dụng phương tiện GTCC thay thế. VD: Một số đô thị trên thế giới tiến hành thu phí như trên đó là Singapore, London...

- Quản lý việc đỗ xe trong thành phố gắn liền với chính sách GTCC:

Cơ quan chức năng có thể coi việc đỗ xe tại các trung tâm đô thị như một công cụ có tính đòn bẩy nhằm kiểm soát giao thông tuy nhiên để đạt được hiệu quả, biện pháp này cần được triển khai trong sự phối hợp với các chính sách giao thông khác. Thu phí đỗ xe không chỉ là một cách yêu cầu người tham gia giao thông trả tiền cho việc sử dụng các làn đường đô thị mà còn là một nguồn thu đồng thời là một công cụ khuyến khích người lái xe chuyển sang sử dụng phương tiện Giao thông công cộng (ĐSĐT, bus..).

Các chính sách giao thông phải cân đối giữa một bên là mong muốn cung cấp không gian nhằm đáp ứng nhu cầu của người lái xe và một bên là sự cần thiết phải kiểm soát việc chiếm dụng không gian và giảm thiểu những hệ quả xấu của nó.

Hạn chế số lượng bãi đỗ xe và điều chỉnh con số này theo nhiều tiêu chí khác nhau là một trong những biện pháp kiểm soát nhu cầu sử dụng phương tiện giao thông cá nhân tại trung tâm thành phố.

Để đạt được mục tiêu này phải đảm bảo các yếu tố sau:

+ Cung cấp được các phương tiện giao thông thay thế hoặc kết hợp, ví dụ như bãi đỗ xe chuyển tiếp tại các khu vực quanh khu trung tâm.

+ Duy trì một không gian bãi đỗ tối thiểu để đảm bảo cho hoạt động tại trung tâm thành phố.

Cũng giống như việc thu phí giao thông đô thị, cung cấp dịch vụ bãi đỗ và thu phí bãi đỗ là một phương pháp khuyến khích người dân chuyển sang sử dụng loại hình GTCC. Biện pháp này cũng có thể mang lại nguồn thu đáng kể và một phần đầu tư vào hệ thống giao thông công cộng.

Ví dụ thành công là thành phố Sanfrancisco (Mỹ), Monterpilier (Pháp)

- Ngoài ra, giải pháp cấm, cưỡng chế người sử dụng phương tiện giao thông cá nhân nên được xem xét áp dụng: Giới hạn đỗ xe, cấm xe lưu thông trên một số tuyến phố và những khu vực nhất định

hoặc trong giờ cao điểm, hạn chế xe lưu thông theo biển số xe vào thành phố (Ví dụ như Trung Quốc, Mexico, Philippin..)

e) Khuyến khích, hỗ trợ tài chính đối với người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng (ĐSDT):

- Có một chính sách vé phù hợp (loại vé, cấu trúc vé, giá vé), trợ giá vé cho hành khách sử dụng GTCC nhất là đối tượng học sinh, công nhân, công chức, người khuyết tật, người về hưu...

- Hỗ trợ gián tiếp cho giao thông công cộng thông qua việc tài trợ cho người sử dụng chứ không phải là dịch vụ. Các doanh nghiệp, cơ quan hành chính nhà nước hỗ trợ tiền để nhân viên mua vé giao thông công cộng tháng, hoặc người chủ doanh nghiệp mua phí giao thông tại cơ quan vận hành GTCC và chuyển vào thẻ giao thông cho nhân viên.

Tại Braxin, thẻ Vale Transporte ra đời được người chủ doanh nghiệp trợ cấp cho người lao động. Theo đó, doanh nghiệp sẽ thanh toán phí giao thông công cộng cho nhân viên tới 6% tiền lương. Người chủ doanh nghiệp mua phí giao thông công cộng tại cơ quan, doanh nghiệp vận tải và chuyển vào thẻ giao thông cho nhân viên. Đây là nghĩa vụ pháp lý đối với doanh nghiệp, có giá trị đối với toàn bộ trung tâm đô thị. Đây cũng là công cụ công bằng xã hội vì chỉ ưu tiên những người nhân viên nghèo nhất mới có quyền sử dụng.

Tại Pháp, từ những năm 1980 đến nay, việc thanh toán chi phí giao thông tháng của chủ doanh nghiệp đối với người lao động được áp dụng trong toàn quốc, bất kể cấp bậc và mức lương của họ. Mức thanh toán hiện nay (2009) là 50% mức vé tháng. Việc chi trả được thực hiện vào cuối tháng sau khi người lao động nộp lại vé tháng.

f) Tuyên truyền, tăng cường nâng cao nhận thức của người dân về việc sử dụng GTCC (ĐSDT):

Dịch vụ vận tải công cộng cũng gặp phải thách thức như bất kỳ sản phẩm nào khác trên thị trường, đó là càng nhiều người biết về nó, sẽ có càng nhiều người tiếp cận. Quảng bá dịch vụ vận tải mới (ĐSDT) là lĩnh vực then chốt để phát triển giao thông đô thị. Những thông tin về lộ trình, giá vé, chất lượng dịch vụ, lợi ích về tiết kiệm năng lượng, bảo vệ môi trường, chống ùn tắc, tai nạn giao thông... có thể dễ dàng có sẵn cho những người mới sử dụng thông qua nhiều kênh như website, bản đồ, biển báo, ki-ốt, điện thoại đường dây nóng, phương tiện thông tin đại chúng và bảng quảng cáo.

Những sự kiện công cộng và các chiến dịch quảng cáo có thể giúp nâng cao nhận thức của người dân về những nỗ lực để quản lý nhu cầu đi lại, đồng thời cũng chiếm được cảm tình của họ. Những sự kiện đó có thể giúp thành phố phân phối bản đồ và các thông tin khác, cung cấp lời khuyên về đi xe đạp, đi bộ và sử dụng các phương tiện giao thông công cộng, đồng thời nhận phản hồi từ người dân về kế hoạch đưa ra.

1.3.3 Đề xuất trách nhiệm của Cơ quan quản lý ĐSDT – Sở Giao thông vận tải Hà Nội trong công tác khuyến khích người dân sử dụng ĐSDT tại thành phố Hà Nội:

Giai đoạn đầu hiện nay, mạng lưới đường sắt đô thị chưa hoàn thiện, việc chỉ có một, hai tuyến đi vào hoạt động người dân tiếp cận với mạng lưới và sử dụng đường sắt đô thị là

chưa dễ dàng và đảm bảo tiện ích. Với các biện pháp nêu ở phía trên, rất nhiều điều chưa thể áp dụng ngay tại Việt Nam. Thật vậy, nước ta còn nghèo, trình độ khoa học kỹ thuật công nghệ còn chậm phát triển, việc đảm bảo an sinh xã hội còn khó khăn. Việc áp dụng nhiều loại thuế lên người sử dụng giao thông cá nhân, vào hệ thống dân cư, bất động sản, doanh nghiệp ngay là rất khó khăn, phức tạp và phải tính toán kỹ lưỡng, có lộ trình dần dần khi hệ thống GTCC công cộng chưa phát triển, đặc biệt là loại hình vận tải khối lượng lớn như đường sắt đô thị. Điều đó vô hình chung là sự cưỡng bức người dân trong giao thông đi lại, có thể gây bất ổn trong xã hội.

Trách nhiệm của Cơ quan quản lý ĐSĐT – Sở Giao thông vận tải Hà Nội trong việc khuyến khích người dân sử dụng ĐSĐT tại thành phố Hà Nội được đề xuất như sau:

- Phối hợp với các cơ quan liên quan tham mưu UBND Thành phố các chính sách huy động nguồn thu để đầu tư xây dựng, vận hành hệ thống ĐSĐT
- Phối hợp với các cơ quan liên quan tham mưu UBND Thành phố các giải pháp thiết kế đô thị theo định hướng Giao thông công cộng, nâng cao khả năng tiếp cận nhà ga ĐSĐT của hành khách
- Đề xuất các giải pháp tích hợp, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải GTCC, đặc biệt là chất lượng dịch vụ ĐSĐT
 - Tham gia các chương trình, dự án giảm khối lượng lưu thông các phương tiện giao thông cá nhân và chuyển đổi phương thức giao thông bằng phương tiện cá nhân sang phương thức giao thông bằng hệ thống công cộng;
- Đề xuất các giải pháp khuyến khích, hỗ trợ tài chính với hành khách sử dụng hệ thống Đường sắt đô thị
- Đề xuất các giải pháp tuyên truyền, tăng cường nâng cao nhận thức của người dân về việc sử dụng GTCC (ĐSĐT)

1.4. Xây dựng, đề xuất Chính sách vé ĐSĐT:

Chính sách vé có tầm quan trọng lớn, là cơ sở để điều phối sự hợp tác giữa các tuyến ĐSĐT, giữa các phương thức GTCC, đảm bảo việc cung cấp, nâng cao chất lượng dịch vụ ĐSĐT với mức giá phù hợp, khuyến khích người dân sử dụng ĐSĐT và tạo hành lang thu hút các nhà đầu tư trong việc tham gia phát triển hệ thống ĐSĐT của thành phố Hà Nội.

Chính sách vé nhằm định hướng việc ra quyết định về việc thiết lập và thay đổi cấu trúc vé, mức giá vé. Chính sách vé được lập thành bởi các mục tiêu và hướng dẫn. Các mục tiêu của Chính sách vé chỉ ra các mục tiêu chung của thành phố Hà Nội mà cấu trúc vé có thể đáp ứng.

1.4.1: Chính sách vé áp dụng cho hệ thống ĐSĐT Hà Nội được nghiên cứu đáp ứng những mục tiêu chính:

- Đảm bảo lượng hành khách sử dụng hệ thống ĐSĐT: Đây là mục tiêu ưu tiên chính của việc đầu tư các tuyến ĐSĐT;

- Tăng cường nhận thức của người dân về vận tải ĐSĐT; Xây dựng văn hóa giao thông ĐSĐT tiên tiến; giảm sự phức tạp, tăng tính cạnh tranh của hệ thống ĐSĐT với các phương thức giao thông cá nhân.

- Góp nguồn thu tài chính đáng kể cho việc vận hành hệ thống ĐSĐT; xây dựng cơ sở để kêu gọi đầu tư mới các tuyến ĐSĐT và tham gia khai thác hệ thống ĐSĐT.

- Góp phần thu nhỏ khoảng cách thu nhập khác biệt xã hội; tạo cơ hội cho những người nghèo, thương binh, người khuyết tật.

1.4.2: Nội dung chính của Chính sách vé cho ĐSĐT được nghiên cứu chi tiết trong một nghiên cứu khác của Dự án HTKT, một vài điểm chính được trình bày như sau:

a) Căn cứ vào mục tiêu của chính sách giá vé, Cơ quan quản lý xác định được các tiêu chí để quyết định các chiến lược về giá: mức giá vé ban đầu, cấu trúc giá vé, loại giá vé:

- Cấu trúc giá vé: Cấu trúc vé cần được thiết lập đa dạng để đáp ứng nhu cầu của hành khách, khuyến khích hành khách sử dụng thường xuyên phương tiện công cộng, và hỗ trợ người thu nhập thấp, người khuyết tật, các đối tượng chính sách của Nhà nước..

Cấu trúc vé được phân thành các nhóm sau: Giá vé đồng hạng, giá vé tính theo khoảng cách, giá vé tính theo vùng, khu vực, giá vé tính theo thời gian.. Giá vé tính theo khoảng cách nên được ưu tiên lựa chọn do nó đảm bảo cao nhất công bằng xã hội (để giá vé công bằng, giá vé nên phụ thuộc vào loại dịch vụ. Điều này đồng nghĩa các hành khách sẽ trả nhiều hơn trên cơ sở sử dụng khối lượng dịch vụ lớn hơn) và tối đa hóa được doanh thu vé (thông thường doanh thu vé được hiểu rằng sẽ đạt được tối đa theo cấu trúc này do các hành khách đi với khoảng cách dài thường có tâm lý sẵn sàng chi trả cao hơn)

- Loại giá vé: cần được đa dạng, hiện đại, tiện dụng và hướng tới tích hợp nhiều chức năng để hấp dẫn người sử dụng đồng thời thúc đẩy sự năng động của nền kinh tế. Loại giá vé gồm:

- + Vé một lượt
- + Vé lưu trữ giá trị mệnh giá 100.000, 200.000, 500.000
- + Vé 1 ngày, 3 ngày, tháng
- + Thẻ vé cho mạng lưới tại Hà Nội (Hanoi pass)
- + Vé theo nhóm
- + Vé một lượt ưu tiên (trẻ em, người già, sinh viên, quân nhân, người khuyết tật, v.v...)
- + Vé ưu tiên (trẻ em, người già, sinh viên, quân nhân, người khuyết tật, tài xế, v.v...)

- Đề xuất mức giá vé ban đầu: Các cơ quan quản lý xem xét, tính toán đề xuất mức giá vé dựa trên yếu tố Chi phí tổng (tức là chi phí và cơ cấu doanh thu để đảm bảo sự hoạt động vận hành, bảo dưỡng của Công ty), dựa trên mức độ sẵn sàng chi trả của hành khách (WTP), dựa trên so sánh giá vé giữa các phương tiện khác.

b) Phí và chiết khấu khi trung chuyển:

Nghiên cứu tính phí và chiết khấu khi Chuyển tuyến giữa các tuyến ĐSĐT của công ty vận hành ĐSĐT, chuyển tuyến giữa các tuyến ĐSĐT của các công ty vận hành ĐSĐT, giữa ĐSĐT với hệ thống BRT, giữa ĐSĐT với các tuyến xe buýt (có sử dụng và không sử dụng thẻ IC).

c) Các quy định về Vé:

Quy định giá vé là cần thiết để cho phép và hỗ trợ thực hiện một cách khả thi và thuận lợi các mục tiêu chính sách giá vé đã xác định, cấu trúc giá vé cũng như hệ thống giá vé.

Hơn nữa, vận hành đường sắt thường cần có trợ cấp (tỷ lệ bù đắp là khoảng 40% ở châu Âu và ít hơn 20% ở Mỹ), nên việc quy định giá vé là rất cần thiết vì những lý do sau:

- ĐSDT Hà Nội sẽ từng bước được đầu tư và hoàn thiện, kể cả việc kết nối với các phương tiện giao thông khác trong khi mức sống và lạm phát ở Hà Nội sẽ được nâng cao/thay đổi đáng kể. Do đó, chi phí gia tăng hoặc ra soát giá vé và điều chỉnh giá vé nên được áp dụng.

- Chính sách rà soát giá vé được chấp thuận sẽ là cơ sở then chốt cho công ty vận hành và bảo dưỡng lập kế hoạch dài hạn, bao gồm các kế hoạch Nguồn nhân lực, Chất lượng dịch vụ, Bảo dưỡng trì, và Đổi mới vv, đảm bảo kế hoạch toàn diện cho vận hành và cải thiện dịch vụ ĐSDT.

- Tính minh bạch của điều chỉnh giá vé sẽ là một trong nhiều yếu tố quan trọng được các bên liên quan không thuộc nhà nước xem xét trong đầu tư vào ĐSDT cũng như vận hành đường sắt đô thị mà thường cần xem xét và sự tham gia dài hạn.

Quy định về giá vé gồm một trong các phương thức sau:

- Quy định giá trần: Trong quy định này, Cơ quan quản lý phải áp một giới hạn về giá, hoặc một mức trần, và Công ty vận hành được toàn quyền thay đổi giá ở mức bằng hoặc thấp hơn mức trần này. Có thể có nhiều dịch vụ áp dụng hình thức giá trần, và cũng có sự tác động của mức trung bình các loại giá lên mức giá trần.

- Quy định về tỷ suất lợi nhuận: Nguyên tắc ở đây là kiểm soát giá để các nhà vận hành theo quy định sẽ chỉ có thể tạo ra một tỷ suất lợi nhuận hợp lý theo mức đầu tư vốn.

- Quy định về điều chỉnh giá vé: Học hỏi các thông lệ phù hợp ở một số nước châu Á, công thức điều chỉnh giá vé được đề xuất như sau:

$$\text{(Tỷ lệ điều chỉnh giá vé)} = \alpha(\Delta\text{CPI}) + \beta(\Delta\text{WI})$$

Trong đó:

ΔCPI : thay đổi Chỉ số giá tiêu dùng so với năm trước

ΔWI : thay đổi Chỉ số tiền lương xác định theo thu nhập tháng bình quân quốc gia (hoặc lĩnh vực đường sắt)

$\alpha + \beta = 1$ (α là phần chi phí không phải là chi phí nhân công trên Chi phí vận hành và bảo dưỡng, β là phần chi phí nhân công trên chi phí vận hành và bảo dưỡng của năm tương ứng. Những số liệu này phải được tính ra từ kết quả chuẩn hóa hoạt động trong giai đoạn từ 2016 đến 2021.)

Mặt khác, chi phí dịch vụ công ích (chi phí năng lượng) có thể được đánh giá riêng với công thức sau:

$$\text{(Tỷ lệ điều chỉnh giá vé)} = \alpha(\Delta\text{CPI}) + \beta(\Delta\text{WI}) + \gamma(\Delta\text{EPI})$$

Trong đó:

ΔEPI : là thay đổi Tỷ giá giá năng lượng (nghĩa là chi phí điện) so với năm trước

$\alpha + \beta + \gamma = 1$ (α là phần chi phí không phải chi phí nhân công không phải chi phí năng lượng trên chi phí Vận hành và Bảo dưỡng, β là phần chi phí nhân công trên chi phí Vận hành và Bảo dưỡng, và γ là phần chi phí năng lượng của năm tương

ứng. Những số liệu này cần được tính toán từ kết quả chuẩn hóa hoạt động trong giai đoạn 2016 - 2021)

d) Hệ thống trợ giá vận tải ĐSĐT:

Chính sách vé được áp dụng cho hệ thống ĐSĐT của thành phố Hà Nội cần phải đáp ứng mục tiêu phát triển VTHKCC của Hà Nội và phù hợp với mức sống của đại bộ phận người dân và điều kiện kinh tế - xã hội của Thành phố. Tuy nhiên, để triển khai chính sách vé đạt được mục tiêu đảm bảo lượng hành khách sử dụng ĐSĐT với mục tiêu đảm bảo cân nguồn thu tài chính đáng kể cho việc vận hành hệ thống ĐSĐT thì rất khó khăn để đạt được. Đại bộ phận người dân Thành phố vẫn có mức sống và khả năng chi trả còn thấp. Nếu giá vé thấp, phù hợp với mức chi trả của người dân thì chắc chắn không đủ bù đắp chi phí vận hành hệ thống ĐSĐT. Nhưng nếu giá vé cao để bù đắp chi phí vận hành khai thác của công ty ĐSĐT thì phần đông người dân sẽ không sử dụng dịch vụ. Như vậy, đứng giữa vấn đề này cần có chính sách trợ giá vận tải của Thành phố Hà Nội.

Nghị định 130/2013/ND-CP ngày 16/10/2013 của Chính phủ quy định về sản xuất, cung ứng dịch vụ công ích là cơ sở pháp lý để Thành phố Hà Nội quy định và xây dựng hệ thống trợ giá cho dịch vụ vận tải ĐSĐT. Mức trợ giá dịch vụ vận tải ĐSĐT là sự chênh lệch giữa giá vé theo quy định của Nhà nước với chi phí hợp lý của công ty vận hành, khai thác ĐSĐT để cung ứng dịch vụ công ích ĐSĐT. Điều quan trọng là UBND TP Hà Nội với sự tham mưu của các cơ quan chức năng xác định được hệ thống trợ giá tương ứng với từng phương thức cung ứng dịch vụ ĐSĐT theo từng giai đoạn phát triển của công ty ĐSĐT. Giai đoạn đầu đi vào hoạt động của công ty ĐSĐT, chưa xác định được các định mức kinh tế- kỹ thuật, định mức chi phí dịch vụ vận tải ĐSĐT trợ giá theo phương thức thực thanh thực chi; các giai đoạn sau phương thức giao kế hoạch, đặt hàng được áp dụng khi các định mức kinh tế - kỹ thuật, định mức chi phí và dự báo lượng hành khách sử dụng dịch vụ vận tải ĐSĐT đã tương đối rõ ràng và chuẩn xác.

1.4.3. Trách nhiệm của Cơ quan quản lý ĐSĐT – Sở Giao thông vận tải Hà Nội trong việc Xây dựng, đề xuất Chính sách vé ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội:

- Tham mưu đề xuất, phối hợp với các Sở, Ngành liên quan xây dựng quy định về Chính sách vé (cấu trúc giá vé, loại giá vé, giá vé, điều chỉnh giá vé, hệ thống trợ giá) áp dụng cho hệ thống vận tải ĐSĐT Hà Nội.

- Tham gia xây dựng cơ chế, chính sách, các chỉ tiêu về kinh tế, kỹ thuật, đơn giá thuộc lĩnh vực vận tải ĐSĐT

- Sở Giao thông vận tải Hà Nội phối hợp với các Sở, Ngành chức năng của UBND Thành phố xác định khoản trợ cấp, hỗ trợ cho các tài sản bổ sung, thay mới theo yêu cầu trong những giai đoạn sau, do giá trị này quá lớn và là gánh nặng cho công ty ĐSĐT.

1.5 Tham mưu Quy định và quản lý kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSĐT:

Đề xuất nhiệm vụ của Sở Giao thông vận tải Hà Nội trong việc tham mưu quy định và quản lý kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSĐT:

- Tham gia xây dựng các quy định về quản lý bảo trì, duy tu, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSĐT.

- Thực hiện chức năng quản lý giám sát kỹ thuật, chất lượng xây dựng công trình giao thông Đường sắt đô thị.

- Thẩm định các chương trình, kế hoạch bảo trì do công ty vận hành ĐSDT đề xuất.
- Kiểm tra, đánh giá, báo cáo quá trình thực hiện các chương trình, kế hoạch bảo trì của công ty vận hành ĐSDT; đưa ra các yêu cầu điều chỉnh hoặc yêu cầu đình chỉ hoạt động đối với công ty vận hành ĐSDT.
- Định kỳ hoặc đột xuất tổ chức hoặc yêu cầu công ty vận hành thực hiện kiểm định, đánh giá lại tuổi thọ, chất lượng kết cấu hạ tầng, thiết bị.
- Cho ý kiến về các chương trình, kế hoạch cải tiến chất lượng bảo trì do (các) công ty vận hành đề xuất.
- Đề xuất các chương trình, chính sách khuyến khích cải tiến chất lượng, hiệu quả bảo trì kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSDT.
- Thực hiện chế độ báo cáo định kỳ kết quả thực hiện kế hoạch bảo trì kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSDT về UBND TP Hà Nội.

1.6. Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố ban hành các văn bản về phân công, phân cấp về ủy quyền quản lý nhà nước thuộc lĩnh vực Đường sắt đô thị.

1.7. Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố về quy hoạch phát triển, kế hoạch dài hạn, 5 năm, hàng năm, chương trình phát triển về Đường sắt đô thị, phù hợp chung với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố, quy hoạch vùng, quy hoạch ngành.

1.8. Thanh tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm pháp luật về lĩnh vực quản lý chuyên ngành giao thông vận tải, an toàn giao thông trên địa bàn thành phố theo quy định của pháp luật;

1.9. Thực hiện Công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về Đường sắt đô thị.

1.10. Thực hiện hợp tác quốc tế về Đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật và phân công hoặc ủy quyền của Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội

2. Đề xuất cơ cấu tổ chức Cơ quan quản lý ĐSDT Hà Nội – Sở Giao thông vận tải

2.1 Mô hình tổ chức hiện tại của Sở GTVT Hà Nội

Theo Quyết định 17/2008/QĐ-UBND của UBND Thành phố Hà Nội, cơ cấu tổ chức hiện nay của Sở GTVT gồm lãnh đạo Sở, các Phó giám đốc Sở và cán bộ, công chức, viên chức, người lao động tại các phòng chuyên môn, nghiệp vụ và tương đương:

- Giám đốc Sở là người đứng đầu Sở, chịu trách nhiệm trước UBND thành phố, Chủ tịch UBND thành phố và trước pháp luật về toàn bộ hoạt động của Sở.

- Phó Giám đốc Sở là người giúp Giám đốc Sở, chịu trách nhiệm trước Giám đốc Sở và trước pháp luật về các nhiệm vụ được phân công; khi Giám đốc Sở vắng mặt, một Phó Giám đốc Sở được Giám đốc ủy nhiệm điều hành các hoạt động của Sở.

Việc bổ nhiệm Giám đốc, Phó Giám đốc Sở Giao thông vận tải do Chủ tịch UBND thành phố quyết định theo tiêu chuẩn chuyên môn, nghiệp vụ do Bộ Giao thông vận tải ban hành và theo các quy định của Nhà nước về quản lý cán bộ.

- Các phòng chuyên môn, nghiệp vụ và tương đương:

- + Văn phòng;
- + Thanh tra Sở;
- + Phòng Tổ chức cán bộ;
- + Phòng Thẩm định;
- + Phòng Kế hoạch - Đầu tư;
- + Phòng Quản lý giao thông đô thị;
- + Phòng Quản lý giao thông ngoại thành;
- + Phòng Quản lý vận tải;
- + Phòng Quản lý phương tiện giao thông;
- + Phòng Quản lý kỹ thuật và giám định chất lượng;
- + Phòng Quản lý kinh tế;
- + Văn phòng Ban An toàn giao thông;

Nhiệm vụ, quyền hạn của Văn phòng và các phòng chuyên môn, nghiệp vụ thuộc Sở và trách nhiệm người đứng đầu do Giám đốc Sở Giao thông vận tải thành phố Hà Nội quyết định theo quy định của pháp luật

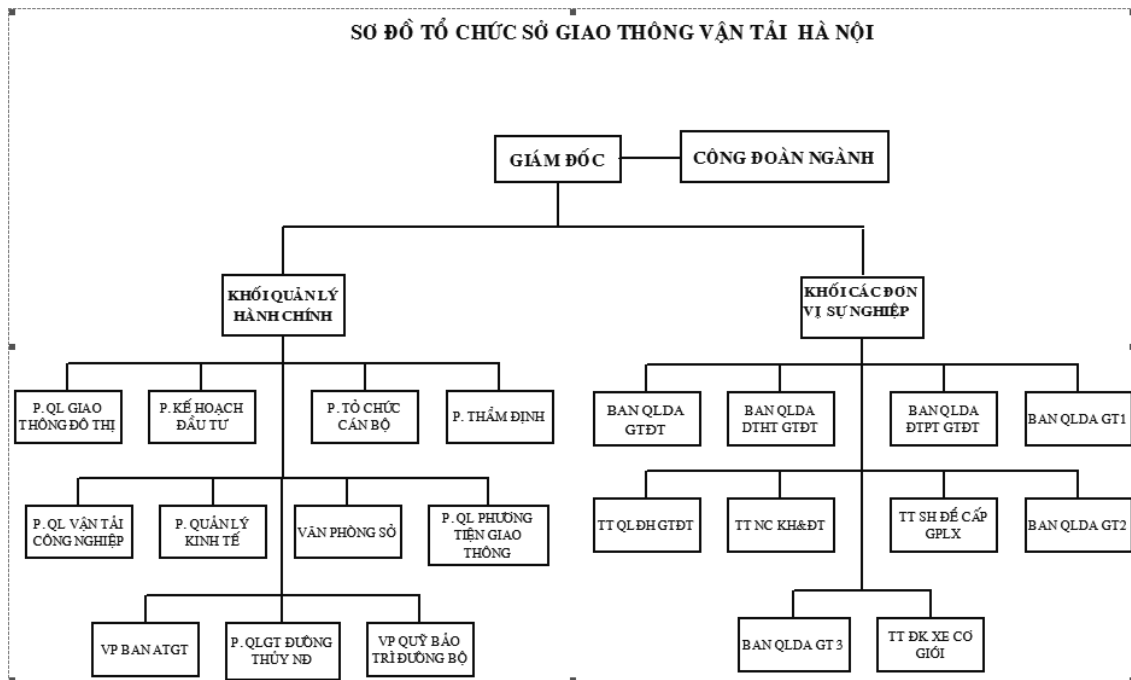
- Các đơn vị sự nghiệp:

- + Trung tâm Nghiên cứu khoa học và đào tạo;
- + Trung tâm Đào tạo bồi dưỡng nghiệp vụ giao thông vận tải;
- + Trung tâm Quản lý và điều hành giao thông đô thị;
- + Trung tâm Sát hạch để cấp giấy phép lái xe thành phố Hà Nội;
- + Ban Quản lý dự án giao thông đô thị;
- + Ban Quản lý dự án đầu tư phát triển giao thông đô thị Hà Nội;
- + Ban Quản lý dự án giao thông 1;
- + Ban Quản lý dự án giao thông 2;
- + Ban Quản lý dự án giao thông 3;
- + Trung tâm Đăng kiểm xe cơ giới đường bộ Hà Nội;
- + Trung tâm Quản lý bến xe Hà Nội.

Các đơn vị sự nghiệp trực thuộc Sở Giao thông vận tải do UBND thành phố quyết định thành lập, có tư cách pháp nhân, có con dấu và tài khoản riêng để giao dịch, hoạt động theo quy định của pháp luật

- Biên chế

Biên chế của Sở Giao thông vận tải thành phố Hà Nội được UBND thành phố giao hàng năm. Giám đốc Sở Giao thông vận tải căn cứ vào số lượng biên chế được giao, có trách nhiệm bố trí cán bộ, công chức, viên chức và lao động hợp đồng của Sở theo đúng quy định hiện hành của Nhà nước và thành phố.

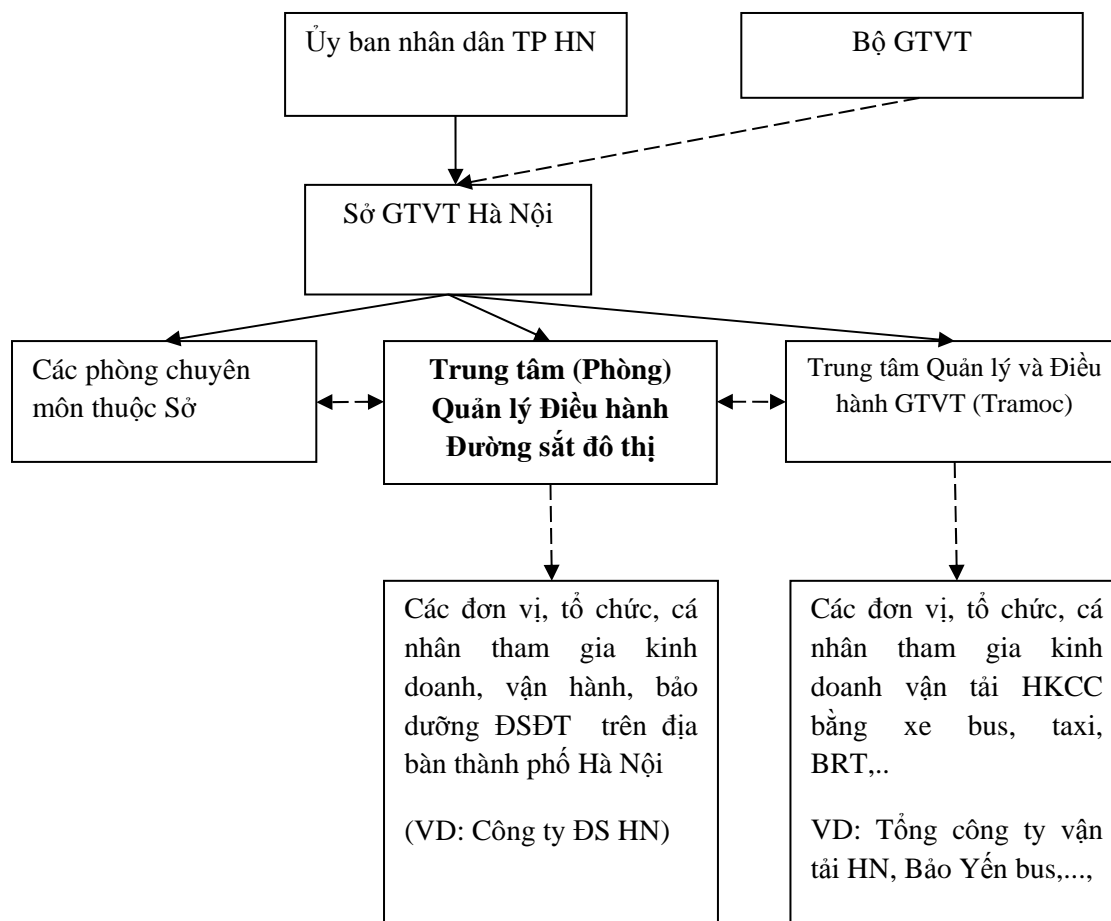


Hình: Sơ đồ tổ chức Sở Giao thông vận tải Hà Nội hiện nay

2.2 Đề xuất mô hình tổ chức Cơ quan quản lý ĐSDT – Sở Giao thông vận tải Hà Nội

2.2.1. Giai đoạn 1: (Giai đoạn hiện nay)

2.2.1.1. Phương án thành lập Cơ quan quản lý Đường sắt trực thuộc Sở GTVT Hà Nội: (Option 1)



Với phương án này, đề xuất thành lập một Cơ quan quản lý Đường sắt đô thị (Trung tâm hoặc một đơn vị ngang cấp Phòng), trực thuộc Sở GTVT Hà Nội. Việc đầu tư xây dựng, quản lý vận hành hệ thống ĐSĐT là hết sức phức tạp, chưa có tiền lệ với Thành phố Hà Nội. Hiện nay, ngoài Trung tâm Quản lý và điều hành GTĐT (Tramoc) thực hiện quản lý VTHKCC chủ yếu cho mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt, cần thiết phải thành lập một cơ quan quản lý riêng cho ĐSĐT.

- Vị trí: Là cơ quan trực thuộc Sở GTVT Hà Nội, ngang cấp Phòng thuộc Sở
- Chức năng: Quản lý nhà nước về ĐSĐT
- Mối quan hệ với các cơ quan:
 - + Giúp Giám đốc Sở GTVT Hà Nội tham mưu UBND Thành phố Hà Nội các chính sách, chương trình, quy định quản lý nhà nước ĐSĐT
 - + Với Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội: Hướng dẫn, phổ biến và kiểm tra việc thực hiện các quy định pháp luật về Đường sắt đô thị ; Tổ chức kiểm tra, giám sát hoạt động liên quan đến vận hành, bảo trì đường sắt đô thị... của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội
- Tài chính hoạt động: Ngân sách nhà nước
- Ưu điểm của phương án: Việc hình thành một Cơ quan quản lý ĐSĐT độc lập trong giai đoạn này có ý nghĩa quan trọng, đáp ứng quy mô quản lý lĩnh vực đặc thù vận chuyển khối lượng lớn, phức tạp như ĐSĐT. Phương án mô hình này giúp các quyết

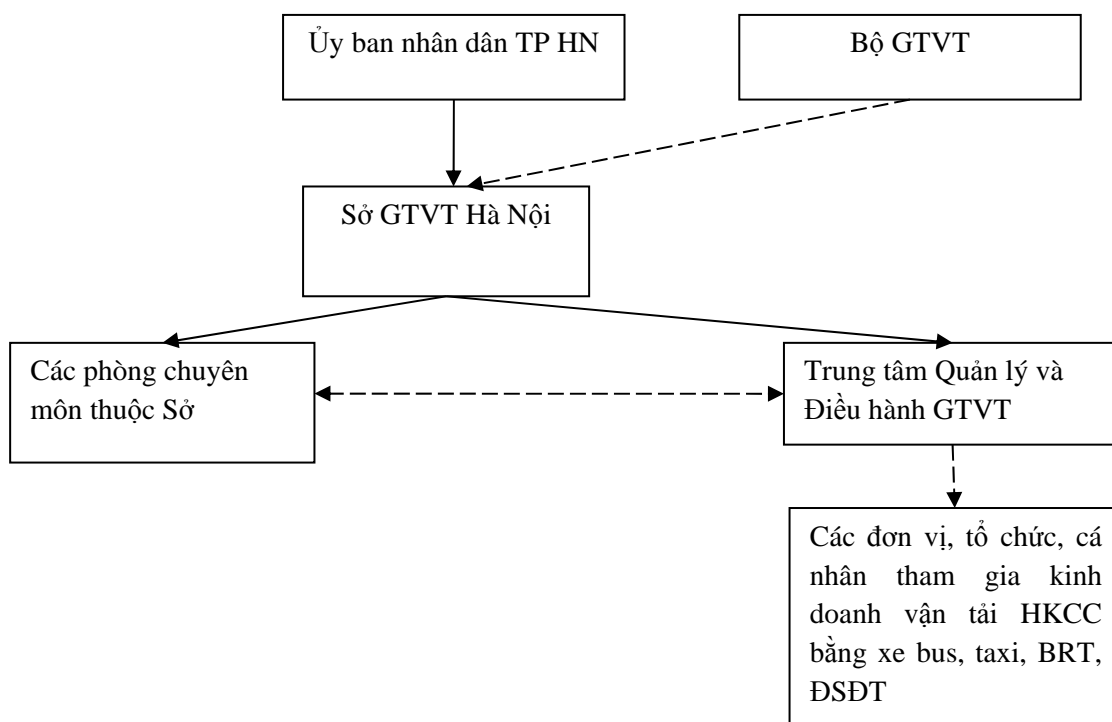
định, vai trò tham mưu của Cơ quan quản lý ĐSĐT nhanh chóng, kịp thời, đơn giản hóa quan hệ phối hợp giữa Cơ quan quản lý ĐSĐT với các cơ quan quản lý liên quan và các công ty kinh doanh ĐSĐT.

Chức năng, nhiệm vụ được xác định rõ ràng, cụ thể, là cơ quan đầu mối quản lý hệ thống ĐSĐT tại Thành phố, các phòng ban chức năng của Sở GTVT hỗ trợ, hướng dẫn một số nhiệm vụ quản lý nhà nước cho Cơ quan quản lý ĐSĐT.

- Nhược điểm của phương án: Phải xây dựng một tổ chức hoàn toàn mới với bộ máy tổ chức, bổ nhiệm cán bộ công chức, viên chức, biên chế, ngân sách, cơ chế chính sách, các nguồn lực khác của nhà nước, có lộ trình và các cấp thẩm quyền quyết định ... để tổ chức thực hiện.

Để phối hợp hoạt động giữa Trung tâm (Phòng) quản lý điều hành ĐSĐT với Trung tâm Quản lý và Điều hành GTĐT (Tramoc), giai đoạn này cần phải có chính sách chỉ đạo mạnh mẽ của Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội (giữa các Sở ngành liên quan) để có thể giải quyết được những vấn đề khi kết nối, liên thông giữa vận tải xe buýt, ĐSĐT, BRT,... như: Chính sách giá vé cho hệ thống Vận tải hành khách công cộng, Hệ thống thẻ vé chung, tích hợp dịch vụ giữa các phương thức, chính sách khuyến khích sử dụng GTCC...

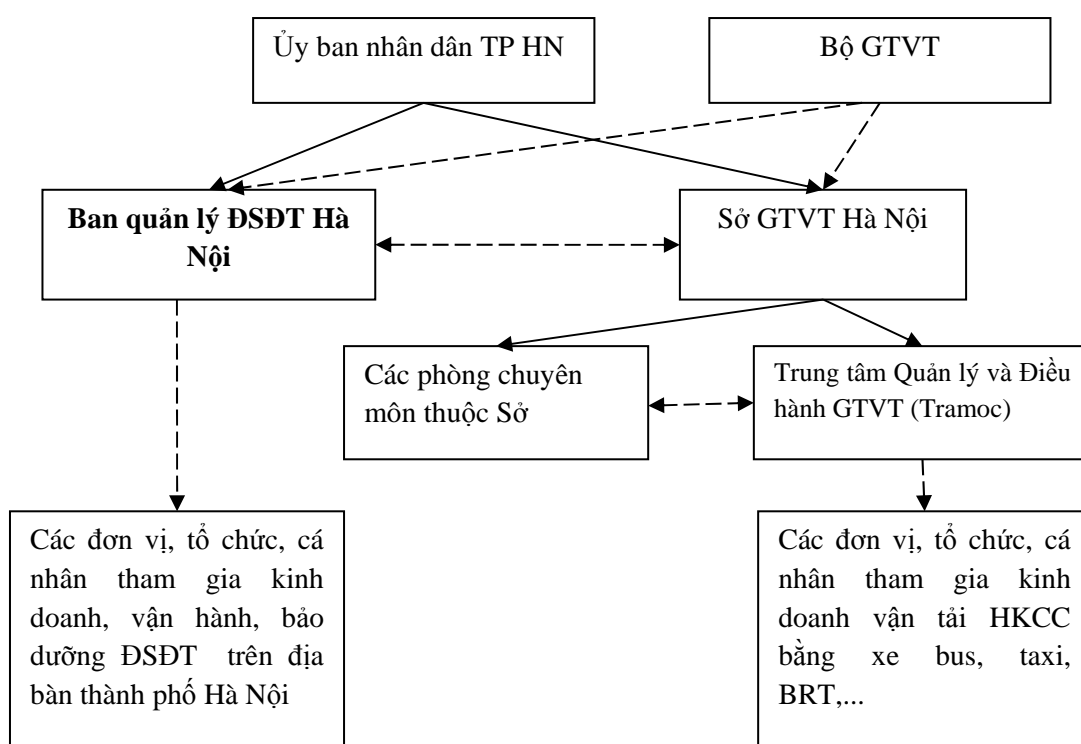
2.3.1.2. Mô hình 2: Phương án Trung tâm Quản lý và điều hành GTĐT (Tramoc) trực thuộc Sở GTVT là cơ quan quản lý ĐSĐT tại thành phố Hà Nội: (Option 2):



Đánh giá việc áp dụng phương án:

- Trong phương án này, Trung tâm Quản lý và điều hành GTĐT (Tramoc) là đơn vị trực thuộc Sở GTVT Hà Nội, có CNNV rõ ràng, là đầu mối tham gia Quản lý nhà nước về VTHKCC trên địa bàn thành phố (Bus, BRT, ĐSĐT..), các đơn vị phòng chuyên môn của Sở GTVT giữ vai trò hỗ trợ Tramoc thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về ĐSĐT.
- Ưu điểm: Tận dụng được nguồn lực, cơ sở vật chất sẵn có của Trung tâm Quản lý và điều hành GTĐT. Ngoài ra, TRAMOC đã trải qua một quá trình phát triển, hoàn thiện thể chế, nâng cao, tăng cường năng lực quản lý vận tải hành khách công cộng tại Hà Nội.
- Nhược điểm: Trung tâm quản lý và điều hành GTĐT trước nay chủ yếu chỉ có vai trò quản lý VTHKCC bằng xe buýt, kinh nghiệm quản lý, kiến thức về ĐSĐT là rất hạn chế, việc bổ sung mô hình quản lý nhà nước ĐSĐT đối với Tramoc là vượt quá tầm, năng lực để đáp ứng yêu cầu của nhiệm vụ, có thể gây khó khăn cho công tác kết nối, phối hợp giữa các phương thức vận tải.

2.3.1.3. Mô hình 3: Phương án Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội (MRB) tham gia quản lý ĐSĐT tại thành phố Hà Nội:



Hình: Mô hình phương án Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội tham gia quản lý nhà nước về ĐSĐT tại HN

Đánh giá về phương án:

Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội (MRB) được thành lập theo Quyết định 925/QĐ-UBND ngày 22/2/2012 của UBND Thành phố Hà Nội, là đơn vị sự nghiệp công lập trực thuộc UBND Thành Phố, có chức năng là tham mưu giúp UBND TP là chủ đầu tư xây dựng các dự án ĐSĐT và định hướng quản lý vận hành, bảo dưỡng về ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội.

- **Ưu điểm** của phương án Ban quản lý Đường sắt đô thị là cơ quan quản lý ĐSĐT tại TP Hà Nội:
 - + MRB bước đầu là cơ quan có nhiều kinh nghiệm, được tiếp cận sớm các kiến thức khoa học, công nghệ, quản lý, chuyên môn về lĩnh vực ĐSĐT.

+ Trực thuộc UBND Thành phố Hà Nội nên việc ra quyết định, tham mưu, báo cáo cấp trên là nhanh chóng, kịp thời.

- **Nhược điểm** của phương án này:

+ Trong quá trình thực hiện chức năng chủ đầu tư các dự án ĐSĐT Hà Nội, điển hình là tuyến ĐSĐT thí điểm số 3 Nhân – Ga Hà Nội, tuyến số 2 Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo, MRB đã bộc lộ nhiều khó khăn trong công tác quản lý dự án, vấn đề vướng mắc giải phóng mặt bằng..., với khối lượng công việc lớn nên chưa đáp ứng về tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng. Vì vậy, việc giao trách nhiệm thực hiện chức năng Quản lý nhà nước về ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội của Ban quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội được đánh giá là tương đối nặng nề, khó đảm các yêu cầu chung về Quản lý nhà nước ĐSĐT, chất lượng, an toàn cũng như các mục tiêu khác của UBND Thành phố.

+ Ngoài ra, theo Nghị định số 24/2014/NĐ-CP của Thủ tướng Chính phủ quy định tổ chức các cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; Thông tư liên tịch số 42/2015/TTLT-BGTVT-BNV của Bộ Giao thông vận tải-Bộ Nội vụ : Hướng dẫn chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của cơ quan chuyên môn về giao thông vận tải thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và Ủy ban nhân dân huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh... quy định rõ nhiệm vụ quản lý nhà nước về ĐSĐT thuộc trách nhiệm của Sở GTVT thuộc tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

Vì vậy, trong phạm vi nghiên cứu của Báo cáo đề xuất Ban quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội không thực hiện các nhiệm vụ về quản lý nhà nước ĐSĐT.

Kết Luận: Trong 3 phương án được nêu và phân tích ở trên, Báo cáo đề xuất lựa chọn Cơ quan quản lý nhà nước về ĐSĐT tại Hà Nội là phương án 1, xây dựng một trung tâm (phòng) mới: Trung tâm quản lý điều hành Đường sắt đô thị, trực thuộc Sở GTVT Hà Nội.

2.3.2. Giai đoạn 2: (Từ 2022 trở đi): Mô hình một cơ quan quản lý Giao thông công cộng chung – Sở Vận tải công cộng (PTA):

2.3.2.1. Đề xuất mô hình cơ quan quản lý GTCC-Sở VTCC:

Trung tâm quản lý và điều hành GTĐT (Trực thuộc Sở GTVT) và Cơ quan quản lý ĐSĐT trực thuộc Sở GTVT là mô hình phù hợp, hiệu quả, có tác dụng tích cực trong việc quản lý nhà nước, quy hoạch, điều tiết lĩnh vực VTHKCC, nhất là với xe bus và ĐSĐT. Tuy nhiên, với hệ thống GTCC ngày càng hoàn thiện, với sự vận hành của nhiều tuyến ĐSĐT, BRT với khối lượng lớn, hiện đại, phức tạp về công nghệ điều hành,.. mô hình Trung tâm Quản lý và điều hành GTĐT và Cơ quan quản lý ĐSĐT

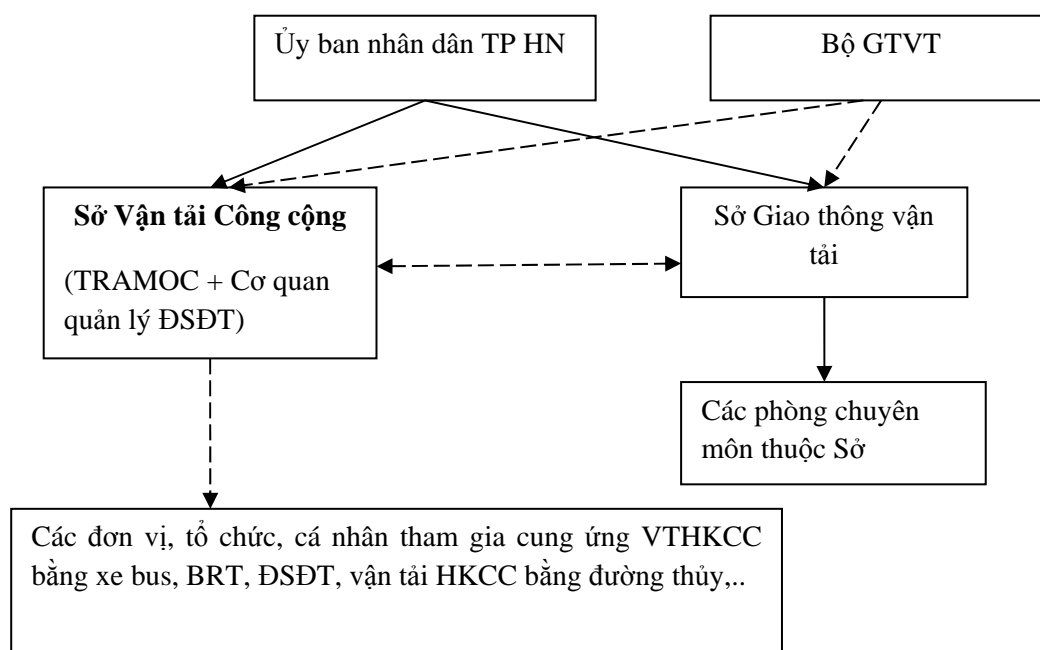
riêng rẽ không còn phù hợp, đủ tầm vóc để thực hiện chức năng quản lý nhà nước về vận tải HKCC trên địa bàn thành phố Hà Nội, Vùng thủ đô giai đoạn 2020, định hướng phát triển đến 2030.

Ngoài ra, chương trình “Tăng cường năng lực thể chế cho Tramoc và tạo mới cơ quan quản lý giao thông công cộng (PTA)” nằm trong khuôn khổ Dự án Phát triển giao thông đô thị Hà Nội (Hanoi Urban Transport Development Project – HUTDP) do Ngân hàng Thế giới (WB) tài trợ, hỗ trợ UBND Thành phố Hà Nội, đang được thực hiện có liên hệ trực tiếp tới tương lai giao thông công cộng của TP Hà Nội. Chương trình được thực hiện từ tháng 7/2012, có các mục tiêu tổng thể là:

- Hỗ trợ Tramoc thiết lập và vận hành các tuyến xe buýt nhanh – BRT trong năm đầu tiên;

- Tạo mới một cơ quan độc lập trực thuộc UBND Thành phố Hà Nội, an toàn về tài chính, mạnh mẽ với các nhân sự có đủ các kỹ năng để điều phối và quản lý mọi việc lập quy hoạch và vận hành giao thông công cộng tại TP Hà Nội.

Trên cơ sở đó nghiên cứu Đề xuất mô hình cơ quan quản lý GTCC-Sở VTCC trong giai đoạn từ năm 2022 trở đi như sau:



Hình: Đề xuất mô hình Sở Vận tải Công cộng

2.3.2.2. Ưu điểm của mô hình một cơ quan quản lý giao thông công cộng chung (PTA) trực thuộc UBND Thành phố Hà Nội:

- Mô hình đảm bảo nguyên tắc một Thủ trưởng: Quá trình quản lý VTHKCC được thực hiện một cơ quan chuyên trách về VTHKCC
- Không có sự chồng chéo về chức năng nhiệm vụ.

- Mô hình tổ chức quản lý phù hợp với điều kiện thực tế: có sự tham gia của nhiều phương thức vận tải hành khách công cộng, mức độ phức tạp và tần suất lớn: Quản lý vận tải hành khách công cộng được thực hiện bởi một cơ quan cấp Sở, có chức năng điều phối giữa các phương thức vận tải công cộng.
- Quá trình ra quyết định đơn giản và nhanh chóng.
- Quyền quản lý thông suốt từ trên xuống dưới vì cơ quan quản lý VTHKCC không phải chia sẻ nhiều quyền hạn quản lý với các phòng ban khác trong Sở GTVT.
- Quá trình thu nhận và xử lý thông tin, thông tin phản hồi được đơn giản hóa, hợp lý hơn vì thông tin đi tới trực tiếp UBND Thành phố. Do đó việc ra quyết định sẽ nhanh chóng và thống nhất.

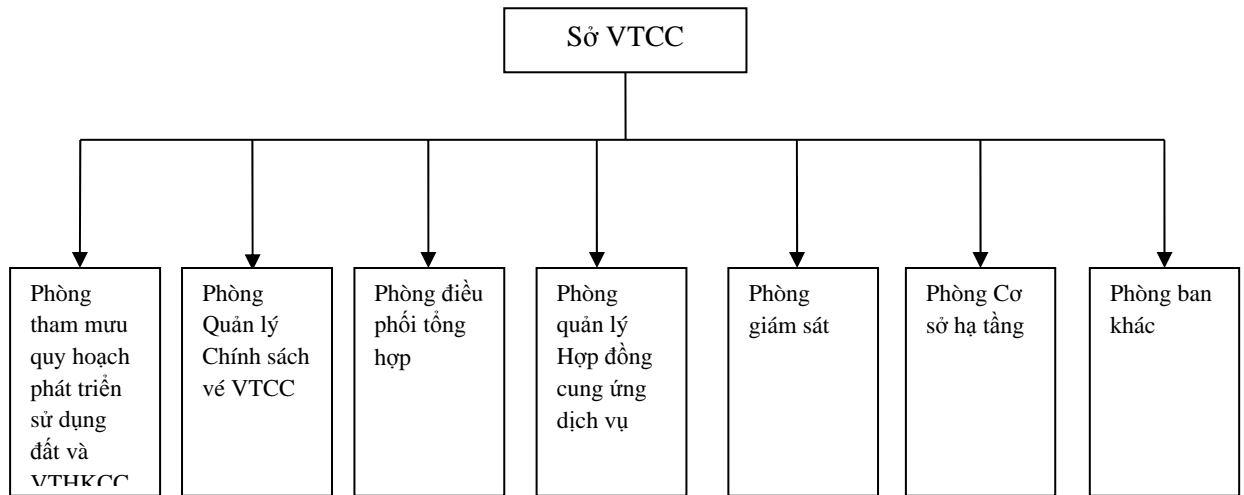
2.3.2.3.Chức năng, nhiệm vụ, vị trí của Sở Vận tải Công cộng Thành phố Hà Nội (PTA):

Sở Vận tải công cộng thành phố Hà Nội chịu trách nhiệm quản lý nhà nước toàn bộ các phương thức vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố:

- Trình UBND Thành phố Quy hoạch, chiến lược chung về vận tải hành khách công cộng (ĐSĐT, xe buýt, BRT, taxi, vận tải thủy nội địa...)
- Quy hoạch về cơ sở hạ tầng vận tải hành khách công cộng
- Tổ chức đầu tư cơ sở hạ tầng cho vận tải hành khách công cộng
- Tham mưu quy định trong vận tải hành khách công cộng thuộc phạm vi, thẩm quyền của Thành phố
- Tổ chức quản lý các đơn vị khai thác vận tải thông qua Hợp đồng đặt hàng, đấu thầu
- Tổ chức giám sát chất lượng dịch vụ, an toàn trong vận tải HKCC
- Đề xuất giá vé cho vận tải HKCC
- Quản lý hệ thống thu soát vé vận tải hành khách công cộng
- Đề xuất các chính sách, cơ chế khuyến khích cho vận tải hành khách công cộng
- Hợp tác quốc tế về vận tải hành khách công cộng

2.3.2.4.Cơ cấu tổ chức cho mô hình Sở Vận tải công cộng Hà Nội:

Căn cứ vào chức năng nhiệm vụ được đề xuất ở mục trên, Báo cáo đề xuất cơ cấu tổ chức Sở Vận tải công cộng Hà Nội như hình sau:



Hình: Đề xuất cơ cấu tổ chức mô hình Sở Vận tải công cộng giai đoạn sau

Chương 4. KẾT LUẬN, ĐỀ XUẤT KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Từ tháng 10/2010 tới nay dưới sự chủ trì của UBND TP Hà Nội, các Sở, Ngành của UBND TP Hà Nội, các cơ quan chuyên môn của Bộ GTVT, các tư vấn nước ngoài (điển hình là Đoàn nghiên cứu JICA SAPI) đã trao đổi, nghiên cứu, khẳng định việc Thành lập và ra đời công ty vận hành bảo dưỡng ĐSĐT Hà Nội và Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội là yêu cầu cần thiết và cấp thiết trong giai đoạn TP Hà Nội chuẩn bị đưa vào vận hành các tuyến ĐSĐT trong thời gian sắp tới.

Theo tinh thần đó, JICA đã hỗ trợ UBND Thành phố triển khai Dự án HTKT “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội”. Trong khuôn khổ Dự án, các nghiên cứu về Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội đã được thực hiện, mà đầu tiên là xác định nhiệm vụ quản lý nhà nước và mô hình tổ chức phù hợp của Cơ quan quản lý ĐSĐT trong việc quản lý vận hành ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội.

Theo mục tiêu trên, nhiệm vụ của Dự án này, với những phân tích đánh giá và đề xuất trong Báo cáo, xin được kết luận những điểm quan trọng như sau:

a) Đề xuất Nhiệm vụ quản lý nhà nước về Đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội:

- Tham mưu quy định và quản lý chất lượng dịch vụ ĐSĐT
- Tham mưu quy định và quản lý An toàn ĐSĐT
- Tham mưu chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT
- Xây dựng, đề xuất Chính sách vé và xin phê duyệt từ UBND thành phố
- Tham mưu quy định và quản lý kết cấu hạ tầng và thiết bị ĐSĐT
- Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố ban hành các văn bản về phân công, phân cấp về ủy quyền quản lý nhà nước thuộc lĩnh vực Đường sắt đô thị.
- Tham mưu, đề xuất trình UBND Thành phố về quy hoạch phát triển, kế hoạch dài hạn, 5 năm, hàng năm, chương trình phát triển về Đường sắt đô thị, phù hợp chung với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố, quy hoạch vùng, quy hoạch ngành.
- Thanh tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm pháp luật về lĩnh vực quản lý chuyên ngành giao thông vận tải, an toàn giao thông trên địa bàn thành phố theo quy định của pháp luật;
- Thực hiện Công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về Đường sắt đô thị
- Thực hiện hợp tác quốc tế về Đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật và phân công hoặc ủy quyền của Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội

b) Cơ quan Quản lý nhà nước về Đường sắt đô thị tại Hà Nội giai đoạn hiện tại: Sở Giao thông vận tải Hà Nội, trong đó đề xuất Thành lập mới một tổ chức thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về Đường sắt đô thị - Trung tâm (Phòng) Quản lý điều hành ĐSĐT, trực thuộc Sở Giao thông vận tải Hà Nội.

2. Các đề xuất, kiến nghị

Trên cơ sở các kết quả nghiên cứu, phân tích đánh giá, để đạt được hiệu quả các ý kiến đề xuất, và các mục tiêu đặt ra, Báo cáo “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội” đề xuất, kiến nghị tới UBND TP Hà Nội và Ủy ban Điều phối chung JCC:

- Chỉ đạo xem xét Báo cáo, lấy ý kiến các cơ quan chức năng để hoàn thiện Báo cáo trước khi được UBND TP Hà Nội phê duyệt.

- Sở Giao thông vận tải Hà Nội với sự hỗ trợ của Đoàn chuyên gia tư vấn JICA TA tiếp tục nghiên cứu, phát triển các quy định của Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội về quản lý NN về ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội; xây dựng nguồn nhân lực quản lý vận hành ĐSĐT

- Việc Nhiệm vụ quản lý vận hành khai thác ĐSĐT được UBND thành phố phê duyệt là cơ sở để Sở Giao thông vận tải Hà Nội cùng các cơ quan chức năng liên quan tham mưu, giúp UBND TP Hà Nội xây dựng, ban hành các quy định quản lý NN về ĐSĐT trên địa bàn TP.

**BÁO CÁO NGHIÊN CỨU CHÍNH SÁCH KHUYẾN KHÍCH
SỬ DỤNG ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TẠI THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

DANH MỤC NỘI DUNG

CHƯƠNG 1: KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ THỨC ĐẨY, KHUYẾN KHÍCH SỬ DỤNG GTCC (TRONG ĐÓ CÓ ĐSĐT)	4
I. Sự cần thiết của nghiên cứu, mục tiêu, phạm vi và đối tượng nghiên cứu:	4
1. Sự cần thiết của nghiên cứu:	4
2. Mục tiêu của nghiên cứu:	4
3. Phạm vi nghiên cứu:.....	4
4. Đối tượng nghiên cứu:.....	4
II. Bối cảnh và sự cần thiết phải khuyến khích sử dụng GTCC (ĐSĐT) tại thành phố Hà Nội:.....	4
III. Kinh nghiệm quốc tế về thúc đẩy, khuyến khích sử dụng GTCC (trong đó có ĐSĐT):.....	5
1. Tăng cường năng lực thể chế về quản lý giao thông vận tải (vận tải hành khách công cộng).....	5
2. Khuyến khích thúc đẩy Giao thông công cộng (ĐSĐT) thông qua kết nối, quy hoạch sử dụng đất đai đô thị với Giao thông công cộng:.....	6
3. Quản lý nhu cầu đi lại của người dân: (Travel Demand Management).....	8
CHƯƠNG 2: CÁC NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC SỬ DỤNG GTCC VÀ ĐSĐT TẠI HÀ NỘI	26
I. Báo cáo nghiên cứu khả thi cuối kỳ “ Tư vấn khảo sát lập báo cáo nghiên cứu khả thi các bến đỗ trung chuyển dự án đường sắt đô thị thí điểm Nhôn - Ga Hà Nội ” thuộc dự án Hỗ trợ hòa hợp đô thị và môi trường cho dự án ĐSĐT thí điểm Nhôn – ga Hà Nội:	26
1. Nhóm giải pháp tăng cường khả năng tiếp cận nhà ga.....	27
2. Tích hợp và cải thiện dịch vụ giao thông công cộng	30
3. Hỗ trợ cho chính sách chuyển đổi và các biện pháp quản lý.....	32
II. Dự án phát triển URMT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội – Nước CHXHCN Việt Nam (tuyển 1 + tuyển 2).....	32
Nội dung việc phát triển hệ thống URMT gắn kết với phát triển đô thị Hà Nội:	33
Tình trạng hiện nay và Đánh giá	33
III. Dự án nghiên cứu “ Sứ hữu và sử dụng xe máy tại thành phố Hà Nội” – Từ 2014 đến nay:.....	34
IV. Cơ chế chính sách của Thành phố Hà Nội trong việc khuyến khích sử dụng hệ thống Vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt :.....	38
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	43
CHƯƠNG 3 : ĐÁNH GIÁ, ĐỀ XUẤT TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN QUẢN LÝ TRONG VIỆC KHUYẾN KHÍCH SỬ DỤNG ĐSĐT TẠI THÀNH PHỐ HÀ NỘI	50
A. Bối cảnh:.....	50
I./ Giải pháp tăng cường năng lực thể chế về giao thông đô thị: (Thành lập PTA)	50
II./ Nhóm giải pháp phát triển đô thị gắn liền với định hướng GTCC (TOD)	51
1. Phát triển khu vực trong tương lai	51
2. <i>Dịch vụ tiếp cận nhà ga với các phương tiện giao thông đi và đến từ đường phố:</i>	52
3. <i>Dịch vụ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành:</i>	52
4. <i>Biện pháp tổ chức giao thông:</i> Thiết lập các hệ thống giao thông ưu tiên như đèn tín hiệu ưu tiên, biển báo, phân làn tạo điều kiện cho phương tiện công cộng tiếp cận:.....	52
5. <i>Trung chuyển đa phương thức:</i>	52
III./ Nhóm giải pháp Quản lý nhu cầu đi lại – PUSH (ĐẨY):.....	53
1. <i>Kiểm soát sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân (ô tô, xe máy):</i>	53
2. <i>Quy định về việc đỗ xe trong thành phố:</i>	55
3. <i>Kiểm soát, hạn chế ô tô theo biển chẵn, lẻ:</i>	55

IV./ Nhóm giải pháp Quản lý nhu cầu đi lại – PULL (Kéo):	56
1. Cải tiến dịch vụ vận tải hành khách công cộng (bus, BRT, ĐSĐT).....	56
2. Tích hợp hệ thống và giá vé GTCC: Cần thiết có một chính sách phù hợp để tích hợp hệ thống vé các phương tiện GTCC, tạo ra một hình thức thanh toán giá vé tiện lợi bằng thẻ vé điện tử thông minh. 57	
3. Tích hợp thông tin hành khách, cải thiện các chương trình tiếp thị hệ thống vận tải hành khách công cộng:	58
4. Cải tiến dịch vụ cho người đi xe đạp:.....	58
5. Các chính sách Khuyến khích, hỗ trợ đối với hành khách sử dụng phương tiện giao thông công cộng (ĐSĐT).	59
CHƯƠNG 4: KẾT LUẬN, ĐỀ XUẤT & KIẾN NGHỊ	68
I.Kết luận:	68
II.Đề xuất, kiến nghị:	68

CHƯƠNG 1: KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ THỨC ĐẨY, KHUYẾN KHÍCH SỬ DỤNG GTCC (TRONG ĐÓ CÓ ĐSĐT)

I. Sự cần thiết của nghiên cứu, mục tiêu, phạm vi và đối tượng nghiên cứu:

1. Sự cần thiết của nghiên cứu:

Hiện nay, tại Thủ đô Hà Nội đang thực hiện nhiều dự án đầu tư để thúc đẩy sự phát triển của GTCC như đầu tư, cải tạo luồng tuyến xe bus, BRT, xây dựng hệ thống ĐSĐT... Qua đó, những dự án HTKT liên quan do các nhà tài trợ trong và ngoài nước, giúp UBND TP Hà Nội có thể tiếp cận được các công nghệ quản lý, phát triển chính sách, thể chế và đưa ra được những chỉ đạo cần thiết để các dự án phát triển GTCC đạt hiệu quả tối ưu như dự án gắn kết phát triển đô thị với GTCC (cho tuyến ĐSĐT số 1 + số 2) do JICA tài trợ, dự án nâng cao khả năng tiếp cận các nhà ga ĐSĐT tuyến 3, các chương trình của PTA, WB...

Tuy nhiên, hiện vẫn chưa có dự án, chương trình HTKT nào nghiên cứu toàn diện về GTCC, trong đó đặc biệt có mạng lưới ĐSĐT, đem lại cái nhìn tổng thể về các chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT. Dự án HTKT “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý và Thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội” do JICA tài trợ, với hạng mục “Nghiên cứu Chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT” sẽ đưa ra các đề xuất, khuyến nghị cần thiết để khuyến khích sử dụng GTCC, gắn kết các phương thức GTCC (bus, BRT với ĐSĐT..) để đem lại hiệu quả khai thác, sự thuận tiện, an toàn cao nhất cho người dân.

2. Mục tiêu của nghiên cứu:

Mục tiêu của nghiên cứu nhằm đưa ra đánh giá, đề xuất các chương trình, chính sách khuyến khích sử dụng, trách nhiệm của các cơ quan liên quan, kế hoạch hành động, và tổ chức thực hiện để các chính sách khuyến khích có thể áp dụng khả thi, hợp lý cho hệ thống GTCC, mạng lưới ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội.

3. Phạm vi nghiên cứu:

Các chương trình dự án, phù hợp với Nghị quyết, quy định, chính sách của Quốc hội, nhà nước, và Thành phố Hà Nội về VTHKCC.

4. Đối tượng nghiên cứu:

Hệ thống ĐSĐT (GTCC) của Hà Nội; hệ thống tổ chức thể chế của Hà Nội liên quan tới khuyến khích sử dụng ĐSĐT.

II. Bối cảnh và sự cần thiết phải khuyến khích sử dụng GTCC (ĐSĐT) tại thành phố Hà Nội:

Trong khi tốc độ tăng trưởng dân số Thành phố Hà Nội cao, đặc biệt là vùng đô thị trung tâm (4.1%/năm), hệ thống hạ tầng giao thông còn rất hạn chế; thường xuyên có những điểm ách tắc giao thông, tốc độ di chuyển chậm, ô nhiễm tiếng ồn và ô nhiễm không khí cao.

Người dân Thành phố Hà Nội chủ yếu sử dụng phương tiện giao thông cá nhân, phục vụ 90% nhu cầu đi lại; hệ thống GTCC chỉ phục vụ được khoảng 10% (*Trancocen, 2012*), tương ứng 1,296 triệu lượt hành khách. Phương tiện GTCC chính là hệ thống xe buýt, vận tải khoảng 1,06 triệu lượt; và các phương tiện khác như taxis, xe ôm, ...

Giao thông công cộng trên mặt đất có nhiều hạn chế bởi không gian dành cho đường giao thông hạn chế : tỉ lệ này ở Hà Nội là 7%, trong khi đó ở Paris là 25%.

Hiện nay, để cải thiện hệ thống GTCC phương án khả thi đang được chọn chính là xây dựng hệ thống ĐSĐT, làm xương sống cho hệ thống GTCC của Thủ đô.

Để xây dựng một hệ thống GTCC nói chung và ĐSĐT nói riêng thì nhà nước phải đầu tư ngân sách một số tiền rất lớn, việc đầu tư hoàn thiện hệ thống ĐSĐT cho hai TP Hà Nội và TP Hồ Chí Minh sẽ chiếm hơn 40% GDP vì vậy nếu không khuyến khích được người dân chuyển từ phương tiện giao thông cá nhân sang sử dụng hệ thống GTCC (ĐSĐT) sẽ tạo ra một lãng phí lớn cho xã hội, và nó có thể thành một thảm họa nợ công cho chính quyền thành phố. Do đó, thành phố Hà Nội phải xây dựng các chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT để thu hút một lượng hành khách nhất định, tạo một thói quen sử dụng hệ thống vận tải hành khách công cộng trong đó có ĐSĐT, giảm được tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường.

Trong giới hạn báo cáo này, Dự án HTKT sẽ nghiên cứu, tham khảo kinh nghiệm quản lý, những biện pháp thúc đẩy, thu hút sử dụng hệ thống GTCC nói chung và ĐSĐT nói riêng tại các thành phố lớn trên thế giới. Qua đó học hỏi, đưa ra những khuyến nghị, chính sách phù hợp cho Thành phố Hà Nội để phát triển hệ thống ĐSĐT bền vững.

III. Kinh nghiệm quốc tế về thúc đẩy, khuyến khích sử dụng GTCC (trong đó có ĐSĐT):

Nguyên nhân mà các tổ chức, thành phố trên thế giới có các biện pháp, chính sách khuyến khích sử dụng hệ thống gtcc, đặc biệt là đsdt ?

Vận tải hành khách bằng Giao thông công cộng thường nhanh hơn và rẻ hơn so với sử dụng một chiếc xe - đặc biệt là ở các khu vực đông đúc, nơi đỗ xe hạn chế.

Sử dụng nhiều hơn, phổ biến các phương tiện giao thông công cộng là đem lại lợi ích cho cộng đồng và môi trường: hạn chế gây ô nhiễm môi trường và giảm ùn tắc, tai nạn, va chạm giao thông; và khiến môi trường xã hội hoạt động năng động và kết nối tốt hơn.

Ngoài ra, việc sử dụng hệ thống GTCC đem lại lợi ích to lớn cho người dân sử dụng: đó là giảm đáng kể chi phí đi lại hàng ngày trong đô thị so với chi phí sử dụng phương tiện giao thông cá nhân và chi phí dùng đỗ xe trong đô thị. Việc người dân sử dụng Hệ thống GTCC thường xuyên sẽ cải thiện điều kiện, môi trường sức khỏe của người dân và gián tiếp tăng năng suất lao động cho cộng đồng.

Một nghiên cứu tại Perth (Australia) cho thấy rằng, việc sử dụng GTCC đã đi bộ một quãng đường đáng kể, hành khách sử dụng phương tiện giao thông công cộng trung bình mất 13 phút đi bộ cho mỗi chuyến đi, và mất 26 phút / ngày – đáp ứng với khuyến nghị hoạt động thể chất cần thiết cho cơ thể trung bình 30 phút một ngày để có thể đảm bảo sức khỏe tốt.

1. Tăng cường năng lực thể chế về quản lý giao thông vận tải (vận tải hành khách công cộng)

Cơ quan nhà nước là một trong những tác nhân chính tham gia cấp vốn cho giao thông đô thị và vận tải hành khách công cộng. Nhìn chung, Nhà nước đầu tư cho cơ sở hạ tầng và thường xuyên hỗ trợ cho vận hành của hệ thống hoặc trực tiếp tham gia khai thác thông

qua doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn thành phố (vùng) tuy rằng điều này không phải là một quy định bắt buộc. Cơ quan nhà nước tại mỗi quốc gia có cách thức hoạt động rất khác nhau tùy thuộc vào lịch sử tổ chức hành chính của thành phố hay quốc gia đó.

Cơ quan Nhà nước ở mỗi một cấp độ từ trung ương, vùng đến địa phương đều có thể có một thẩm quyền nhất định trong lĩnh vực giao thông đô thị, từ xây dựng đến ban hành các quy định pháp luật, lập kế hoạch và cấp vốn. Các cấp độ hành chính này thường cùng hoạt động trên cùng một vùng lãnh thổ nhất định và có sự phối hợp với nhau hoặc không. Trên thực tế, có thể xảy ra trình trạng nguồn tài chính, chính sách phát triển, khuyến khích được tập trung hơn vào một số loại hình giao thông nhất định. Dẫn đến thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan, việc kết nối giữa các phương thức giao thông vận tải đô thị trở nên thiếu đồng bộ, giảm tính hấp dẫn đối với người dân.

Việc tích hợp một cơ quan tổ chức giao thông đô thị sẽ giúp tạo ra sự thống nhất và giúp phối hợp các hoạt động của mọi tác nhân, mọi phương thức vận chuyển liên quan. Khi nhiều tác nhân cùng tham gia hoạt động, hoặc mạng lưới gồm nhiều loại hình phương thức giao thông, Cơ quan tổ chức giao thông sẽ phối hợp hoạt động các loại hình giao thông đó, chịu trách nhiệm ổn định về tổ chức, lên kế hoạch và kiểm soát giao thông đô thị (vận tải hành khách công cộng –ĐSDT).

Ví dụ, tại các nước phát triển, ĐSDT là một bộ phận của hệ thống GTCC. Sau một quá trình phát triển dài với nhiều điều chỉnh, hệ thống vận tải hành khách công cộng được tổ chức thành Cơ quan tổ chức giao thông/Cơ quan quản lý Nhà nước tương đương Sở chuyên ngành cấp Tỉnh/Thành phố hoặc cấp vùng.

Mô hình quản lý giao thông công cộng ở các thành phố lớn tại các nước phát triển có mức độ tập trung và tự chủ cao, trong đó cơ quan quản lý tổ chức giao thông có vai trò quan trọng trong việc hoạch định chiến lược, quy hoạch, cân đối và duy trì ngân sách phát triển giao thông công cộng. Các thành phố thành công trong việc tập trung quản lý giao thông bằng một cơ quan quản lý giao thông chung, duy nhất như Vùng Ile – de – France (Pháp) với cơ quan STIF, London (Anh) với TfL, New York (MTA), Singapore (LTA), Nhật (Cục ĐS, MLIT),..

2. Khuyến khích thúc đẩy Giao thông công cộng (ĐSDT) thông qua kết nối, quy hoạch sử dụng đất đai đô thị với Giao thông công cộng:

Khuyến khích sử dụng GTCC thông qua quy hoạch sử dụng đất bao gồm quy hoạch khu vực đất đai mới và quản lý khu vực đất đai hiện tại, có ý nghĩa để:

- Cải thiện những yêu cầu để vận hành hiệu quả hệ thống Giao thông công cộng (ĐSDT)
- Cải thiện việc tiếp cận của khu vực đô thị bị ảnh hưởng (bởi GTCC) và tăng cường hơn nữa sự đi lại của mọi người bằng nhiều loại hình GTCC khác nhau
- Tăng cường nhu cầu sử dụng phương tiện GTCC, đặc biệt là khuyến khích chuyển đổi từ phương tiện giao thông cá nhân.

Đây là phương pháp thông thường bằng việc tổ chức/quy hoạch các vị trí, lòng ghép quy hoạch sử dụng đất đai, đô thị phù hợp với việc phát triển Giao thông công cộng. Các điểm giao cắt (nút) của hệ thống GTCC, gồm các nhà ga ĐSDT được coi như chất xúc tác,

đầu mối giao thông cho việc tiếp cận sử dụng đất đai, khu đô thị. Những hộ gia đình, cư dân sống tại các khu vực lân cận, tập trung đầu mối giao thông công cộng có xu hướng di chuyển, đi lại bằng xe cá nhân thấp hơn khi so với các hộ gia đình, cư dân sống tại khu vực đô thị khác. Tương tự như vậy, người lao động/người dân tại các khu vực đất đai được quy hoạch, tích hợp với GTCC có thể đi lại, đi làm bằng nhiều phương thức giao thông thích hợp khác nhau. Họ đi lại vào giờ ăn trưa bằng cách đi bộ hoặc đi xe đạp.

Trong những năm gần đây, mô hình Phát triển (đô thị) hỗ trợ GTCC (Transit-Oriented Development _TOD) nhằm vào khu đô thị và các cộng đồng dân cư đang gây được nhiều chú ý.

TOD Transit - Oriented Development là lấy định hướng phát triển giao thông làm cơ sở cho phát triển, quy hoạch đô thị, lấy đầu mối giao thông làm điểm tập trung dân cư để từ đó hình thành tiếp hệ thống giao thông phân tán. Hay nói cách khác, sự phát triển đô thị theo thuyết TOD là dựa trên định hướng phát triển của hệ thống giao thông công cộng. TOD như một cách tiếp cận, nhằm giải quyết những vấn đề liên quan tới sự tắc nghẽn giao thông và bảo vệ môi trường.

Đô thị phát triển dựa theo TOD là đô thị có chức năng sử dụng hỗn hợp giữa khu ở và khu tài chính, văn phòng. Nó được thiết kế để tận dụng một cách tối đa các phương tiện giao thông công cộng, nhằm thúc đẩy sự phát triển của thành phố, đồng thời vẫn cân bằng được lợi ích của cộng đồng. Trung tâm của những khu vực này thường có: ga tàu điện, trạm xe buýt... và hệ thống các dịch vụ thương mại, công nghiệp, văn phòng... sẽ được thiết lập xung quanh gọi là các điểm TOD. Đây là một hệ thống hạ tầng tiên tiến, hoàn thiện, đáp ứng được cho nhu cầu sinh hoạt của con người. Khu vực này thường có bán kính từ 0,4km- 0,8km để phù hợp với người đi bộ.

Nhằm phát triển một cách hài hòa và cải thiện chất lượng cuộc sống cho người dân, mục tiêu của TOD bằng cách tăng số lượng hành trình đi bộ, xe đạp, xe buýt..để giảm số lượng phương tiện giao thông cá nhân (ô tô, xe máy). Mục tiêu của TOD là phải sao cho đạt được sự thuận tiện với khách bộ hành, người đi làm hàng ngày, khách du lịch... Với ý tưởng đó, để tới một ga tàu điện, mọi người có thể đi bộ, đi xe đạp xe máy hoặc sử dụng phương tiện xe buýt. Khi rời tàu, họ có thể đi bộ, đi xe đạp..

Case study:

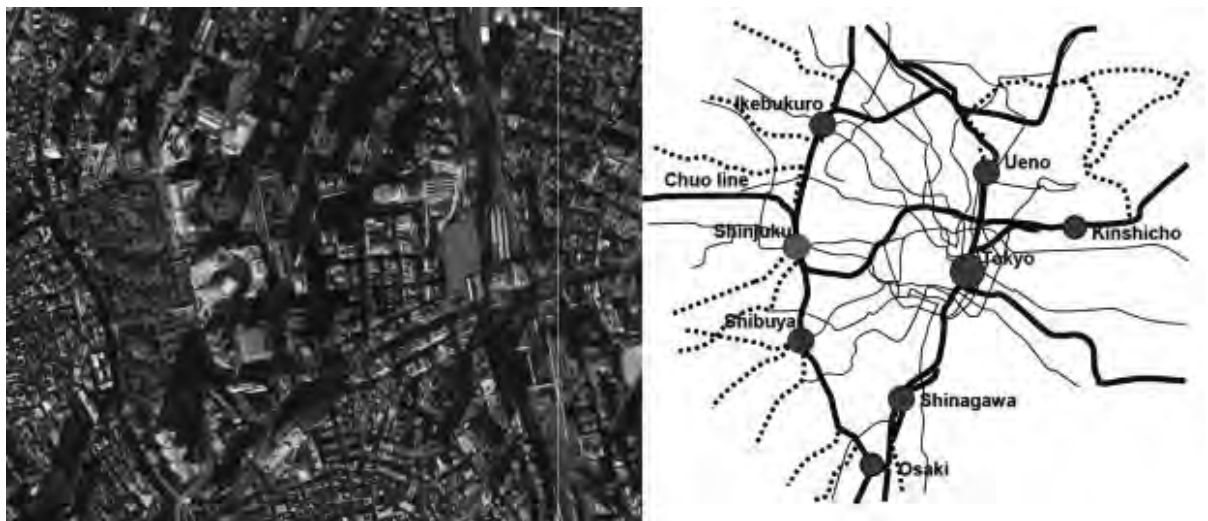
Kết nối tích hợp giao thông và Quy hoạch sử dụng đất đai là nét đặc trưng trong quy hoạch đô thị tại Tokyo, Singapore và Hong Kong. Tại Hong Kong, chính quyền thành phố đã lập quy hoạch sao cho có một tỷ lệ cao khoảng 75% số lượng tòa nhà văn phòng và khoảng 42% khu chung cư nằm trong phạm vi 500 m quanh các nhà ga tàu điện ngầm. Điều này khuyến khích người dân đi bộ tới các ga tàu điện, bắt tàu để đi làm hoặc thực hiện các mục đích đi lại trong ngày. Do đó, giảm dần sự phụ thuộc vào vận tải đường bộ.

Tương tự, tại Quy hoạch Quốc gia và Đô thị Singapore năm 1971 lần đầu đã vạch ra sự kết nối giữa quy hoạch sử dụng đất và giao thông cho sự phát triển của thành phố. Các phương thức giao thông chính như hệ thống ĐSĐT (MRT) và đường cao tốc/đường đô thị được tích hợp, kết nối trong quy hoạch sử dụng đất đai thành phố. Ngoài ra, việc kết nối tích hợp các phương thức giao thông chính (integrated transport hubs - ITHs) với nhau để cải thiện việc di chuyển của hành khách bằng việc tạo ra sự chuyển tiếp hiệu quả giữa các

loại hình vận tải hành khách công cộng. ITH của Singapore đã trang bị hệ thống điều hòa không khí tại các nút giao cắt giữa xe bus và ĐSDT, hoặc với các khu bán lẻ, mua sắm, thương mại phát triển. Qua đó hành khách cảm thấy thoải mái khi chuyển tiếp tại các khu vực kết nối giữa GTCC và khu vực thương mại, văn phòng.. của thành phố, tạo thành cộng đồng có chất lượng sống tốt và thân thiện với người đi bộ.

Tại Tokyo, khu vực đô thị xung quanh các ga tàu điện được quy hoạch dày đặc hỗn hợp các khu bán lẻ, thương mại, văn phòng công sở và đất cho người đi bộ. Định hướng phát triển hệ thống giao thông (Transit-Oriented Development – TOD) tại Tokyo đặc trưng bởi các công ty vận hành giao thông tư nhân, các tòa nhà với mật độ lớn, dày đặc dọc theo các tuyến ĐSDT; và tại Tokyo, hành khách/người dân di chuyển từ mỗi nhà ga để tới nơi làm việc, học tập và sử dụng các dịch vụ phổ biến nhất hàng ngày bằng đôi chân của mình.

Stockholm, Copenhagen, Tokyo và Singapore là những thành phố phát triển hỗ trợ GTCC, hệ thống đường sắt đô thị có vai trò định hướng đô thị đến mục đích bảo tồn không gian mở và tạo ra quỹ nhà ở xã hội cho các khu dân cư nằm trong bán kính phục vụ của hệ thống đường sắt. Các khu vực ngoại ô có chức năng sử dụng đất hỗn hợp và các thành phố mới đều tập trung xung quanh nhà ga.



Hình: Thành phố Tokyo – Tất cả các khu trung tâm của đô thị đều nằm xung quanh các nhà ga chính như Sinjuku, Shibuya, Tokyo... Trong hình là nhà ga Sinjuku (màu đỏ) và khu văn phòng, thương mại phía Tây

3. Quản lý nhu cầu đi lại của người dân: (Travel Demand Management)

Quản lý nhu cầu giao thông (Transportation Demand Management – TDM) hay còn gọi là Quản lý nhu cầu đi lại (Travel Demand Management) có mục tiêu là tối đa hóa hiệu quả của hệ thống giao thông đô thị bằng cách khuyến khích người dân giảm sử dụng phương tiện cá nhân và tăng cường sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường, hiệu quả và có lợi cho sức khỏe hơn, nói chung đó là các phương tiện giao thông công cộng (ưu tiên là loại hình vận chuyển khối lượng lớn, nhanh và tiện nghi như ĐSDT) và phương tiện phi cơ giới.

Trong phạm vi khuyến khích sử dụng hệ thống Vận tải hành khách công cộng, đặc biệt là hệ thống vận tải ĐSĐT, việc cần thiết phải thực hiện là có những biện pháp hạn chế người dân sử dụng phương tiện giao thông cá nhân (xe hơi, xe máy) (PUSH) và khuyến khích, tăng mức độ hấp dẫn của loại hình vận tải hành khách công cộng để người dân chuyển sang sử dụng (PULL)

Một đô thị đáng sống không chỉ có nền kinh tế tăng trưởng cao, mà cần phải đảm bảo phát triển bền vững, đảm bảo môi trường sạch sẽ, an toàn và hiệu quả kinh tế cho toàn xã hội, cộng đồng.

Mục tiêu đặt ra	Tốc độ giao thông giảm	Thay đổi thời gian đi	Chuyến đi với khoảng cách ngắn hơn	Chuyển phương thức đi lại	Giảm đi lại bằng xe cộ	Giảm sở hữu xe riêng
Giảm kẹt xe		x	x	x	x	x
Tiết kiệm chi phí đường			x	x	x	x
Tiết kiệm chi phí đỗ xe				x	x	x
Tiết kiệm cho người tiêu dùng			x	x	x	x
Tăng các lựa chọn đi lại			x	x	x	x
An toàn đường bộ	x		x	x	x	x
Bảo tồn nguồn năng lượng			x	x	x	x
Giảm chất thải ô nhiễm				x	x	x
Sử dụng đất đai có hiệu quả			x	x	x	x
Sức khỏe của cộng đồng	x		x	x	x	x

3.1 Hạn chế việc sử dụng phương tiện giao thông cá nhân:

3.1.1 Các động lực dẫn đến nhu cầu đi lại bằng phương tiện giao thông cá nhân:

Để đánh giá các biện pháp hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân cần phải xem xét đến rất nhiều nhân tố tác động đến nhu cầu sử dụng chúng:

. Những nhân tố này bao gồm:

- Mức độ giàu có và sở hữu phương tiện của các hộ gia đình.
- Chất lượng và nguồn vốn xây dựng công trình đỗ xe và đường sá.
- Giá cả (mua nhiên liệu, sử dụng đường, đỗ xe, giá vé vận tải công cộng).
- Vận tốc trung bình, sự tiện nghi và thoải mái khi đi lại bằng xe riêng và khi sử dụng vận tải công cộng.
- Các điều kiện khi đi bộ và đi xe đạp.
- Các mô hình sử dụng đất (phân bố các điểm đến).
- Mong muốn và thói quen của người tham gia giao thông.

Khi các gia đình trở nên giàu có hơn, họ càng có khả năng sở hữu và sử dụng các loại xe cơ giới (bao gồm xe máy và xe ô tô). Do đó, nếu không có những nỗ lực đặc biệt để duy trì các lựa chọn để đi lại và quản lý nhu cầu đi lại thì các vấn đề về giao thông sẽ tăng lên và cuối cùng chúng sẽ khiến mọi người cảm thấy tình hình trở nên tệ hơn.

3.1.2: Kiểm soát sự gia tăng sở hữu ô tô:

Mặc dù chi phí ô tô đắt đỏ, việc sở hữu ô tô đang tăng lên nhanh chóng ở nhiều quốc gia đang phát triển. Vì vậy để kiểm soát sự gia tăng sở hữu ô tô, chính quyền và cơ quan quản lý giao thông đã đề nghị công cụ kinh tế: Các thuế bán xe, thuế nhập khẩu, phí đăng ký và thuế có thể ảnh hưởng tới số lượng và loại xe người dân mua.

3.1.2.1 Thuế bán xe/thuế nhập khẩu

Nhiều quốc gia áp đặt hệ thống thuế quan hoặc thuế nhập khẩu cho xe từ bên ngoài vào để ưu tiên chính sách sử dụng hàng trong nước. Thuế bán xe được áp dụng rộng cho tất cả các loại xe. Trong một vài trường hợp, thuế bán thấp hơn dành cho xe sử dụng nhiên liệu hiệu quả được đưa ra để khuyến khích sự luân chuyển phương tiện, hoặc thay thế các xe sử dụng nhiên liệu ô nhiễm để đáp ứng các mục tiêu đảm bảo chất lượng môi trường.

Ở các nước đang phát triển, biện pháp đánh thuế được sử dụng phổ biến.

Loại hình	Thuế hoặc phí	Tỷ lệ
Mua xe	Thuế quan Thuế gián tiếp tiêu thụ Thuế giá trị gia tăng Thuế sở hữu phương tiện	3-5% 17% 10%
Sở hữu xe	Phí kiểm tra xe mới Phí đăng ký biển số xe mới Phí sử dụng xe	8,7 \$ - 46,8\$
Sử dụng xe	Phí bảo hiểm Phí duy tu bảo dưỡng đường Phí tiêu thụ	16-46,8\$ 3-20% (theo kích thước động cơ)

Bảng: Thuế xe qua nhiều giai đoạn ở Trung Quốc

3.1.2.2 Phí đăng ký/phí đường hàng năm

Ở các nước đang phát triển, những chủ sở hữu ô tô thường phải chịu phí hàng năm hoặc nửa năm một lần cho việc đóng góp vào nguồn thu dành cho bảo dưỡng cầu đường. Mức độ đóng phí này có thể dựa trên kích thước động cơ, để khuyến khích loại phương tiện sử dụng nhiên liệu hiệu quả.

Ở Mỹ, phí đăng ký dao động trong khoảng 30\$ tới 150\$ mỗi năm, đồng thời thông qua một miếng dính dán trên biển số xe. Ngoài “phí đường” tính cho người dân, nhiều quốc gia Châu Âu cũng yêu cầu mua miếng dán theo thời gian được bán cho mọi người hàng năm, hàng tháng, hàng tuần hoặc hàng ngày khi mọi người đi lại trên đường tại các quốc gia khác.

Thuế đường ở Singapore được phân loại theo kích thước động cơ, loại nhiên liệu, và loại xe (ô tô, xe máy, v.v...) để khuyến khích người dân sử dụng các phương tiện phát thải ít hơn. Theo hệ thống này, một chiếc ô tô nhỏ với động cơ 1000cc có thể trả 600\$ hàng năm, trong khi đó một chiếc có động cơ 4000cc trả hơn 6,000\$. Xe dùng dầu diesel trả phí cao gấp 6 lần xe chạy xăng tương tự.

3.1.3: Hạn chế, giảm sử dụng phương tiện giao thông cá nhân

Một loạt các biện pháp kinh tế có thể ảnh hưởng tới thói quen lái xe và làm giảm chuyến đi mà chỉ có một người trên xe. Các biện pháp kinh tế mà làm giảm thiểu việc sử dụng xe cung cấp dấu hiệu về giá cả cho các lái xe dựa trên chi phí biên của việc sử dụng xe, đó là càng nhiều sử dụng xe nhiều, càng nhiều tiền túi các lái xe phải bỏ ra.

3.1.3.1 Thuế nhiên liệu

Hầu hết các quốc gia tính thuế nhiên liệu. Những loại thuế như vậy có thể được coi như là thuế chung hoặc phí dành người sử dụng đường. Doanh thu thuế nhiên liệu được sử dụng cho mục đích giao thông, và trong một số trường hợp được hạn chế tới mạng lưới đường. Thuế nhiên liệu có thể được thu bởi các chính quyền trung ương, bang hay địa phương. Ví dụ, ở Mỹ, thuế nhiên liệu cấp bang dành cho xăng và dầu diesel là 0,048\$ và 0,064\$ cho mỗi lít, tương ứng cho tất cả các phương tiện giao thông đường bộ, từ xe máy cho tới các phương tiện giao thông công cộng như xe đạp, xe lửa. Thuế bổ sung (thuế nhiên liệu trung bình cấp bang là 0,07\$ mỗi lít) được hạn chế với mục đích dành cho đường bộ ở 36 bang. Tuy nhiên, mức độ đánh thuế như vậy quá thấp để tiến hành biện pháp quản lý nhu cầu đi lại, cũng như là không thể đạt được mục đích đánh thuế nhiên liệu ở Mỹ.

Ở Châu Âu, nơi những người hoạch định chính sách có ý định giảm việc sử dụng ô tô thông qua việc đánh thuế nhiên liệu, mức đánh thuế lại cao hơn. Ở Đức, ví dụ, lái xe trả thuế nhiên liệu cấp bang tương đương với 0,81\$ Mỹ cho mỗi lít xăng và 0,058\$ Mỹ cho mỗi lít dầu diesel. Nhưng trong thời gian dài, ví dụ như 10 năm, sự biến động giá là gấp đôi. Vì vậy, sự biến động giá nhiên liệu tăng nhanh hơn lạm phát và tốc độ tăng của thu nhập để có tác dụng quản lý nhu cầu hiệu quả.

Một số quốc gia đánh trên thuế nhiên liệu ở mức cao để khuyến khích việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Tại một số quốc gia phát triển, thuế này còn là một nguồn thu lớn đầu tư trở lại cho hệ thống GTCC (ĐSĐT).

Ví dụ tại tiểu bang California dành 70% nguồn thu từ thuế vào xăng, khoảng 4,3 tỷ đô la vào 2006 cho giao thông, trong đó 10,4% được dành cho giao thông công cộng. Tại Colombia, thuế này đóng góp 20% chi phí đầu tư cho 3 đường tàu điện của TransMilenio. Tại Đức, bang baviere sử dụng mức thuế thu được để bù lỗ cho dịch vụ vận tải đường sắt ven đô (40% chi phí)

3.1.3.2 Phí giao thông đô thị:

Phí giao thông đô thị nhằm mục đích giảm thiểu số lượng phương tiện di chuyển trong một khu vực đô thị thông qua việc yêu cầu người đi đường (sở hữu phương tiện cá nhân) trả phí khi đi vào một số khu vực nhất định.

Loại phí này có thể nhằm các mục đích khác nhau:

- Giảm ùn tắc tại các khu vực trung tâm thành phố:
 - + Qua việc khuyến khích người sử dụng phương tiện giao thông cá nhân chuyển sang phương tiện giao thông công cộng.
 - + Qua việc làm nản lòng một phần những người sử dụng ô tô con dùng phương tiện vào một số thời điểm nhất định hoặc trên một số chặng đường nhất định.

Mục tiêu chính của những thành phố đã áp dụng hình thức thu phí trên như Singapore, London, Stockholm là điều tiết lượng ô tô con đi vào trung tâm thành phố và khiến giao thông trở nên thông suốt hơn nhằm ưu tiên cho vận tải vì mục đích công việc và giao thông công cộng.
- Giảm ô nhiễm môi trường (do mức độ ô nhiễm thường gắn với tình trạng ùn tắc) và cải thiện chất lượng cuộc sống đô thị thông qua việc buộc người sử dụng phương tiện giao thông cá nhân trả một phần chi phí phụ trội do những tác động tiêu cực mà họ gây ra.
- Tạo ra những nguồn tài chính mới để đầu tư cho các tuyến đường hoặc giao thông công cộng. Ví dụ như tại Oslo (Na uy), một loại phí giao thông đã được đưa ra vào năm 1990 trong một khoảng thời gian xác định nhằm huy động nguồn tài chính cho việc xây dựng một số đường tránh và hầm ngầm mới cũng như là giảm ùn tắc cho trung tâm thành phố. Mức phí thấp này không nhằm mục đích giảm thiểu lưu lượng giao thông mà là huy động nguồn vốn đầu tư.

Tùy theo từng mục đích, những hệ thống phí khác nhau có thể được triển khai trên cơ sở địa bàn giao thông đô thị liên quan, mức phí hay thời điểm trong ngày. Người ta thường phân chia phí giao thông đô thị làm ba loại: phí vành đai, phí khu vực, phí sử dụng mạng lưới đường cao tốc.

- Phí vành đai: người sử dụng phải đóng phí khi đi qua ranh giới chuyển vùng. Giới hạn thường thấy là khu vực bao quanh khu trung tâm của đô thị.
- Phí khu vực: được thu một lần duy nhất tại một thời điểm nhất định và tất cả những người đi vào phía trong một khu vực nhất định đều phải trả phí. Tuy nhiên mức phí này có thể được điều chỉnh tùy theo số km đã đi qua hoặc thời gian trong khu vực liên quan.
- Phí sử dụng mạng lưới đường cao tốc đô thị: là phí sử dụng mạng lưới đường cao tốc vào trung tâm các vùng đô thị. Phí này nhằm giúp người chịu phí tiếp cận được

những tuyến đường có giao thông thuận lợi hơn và giảm ùn tắc cho các tuyến đường miễn khác khác.

Bảng: Các loại phí giao thông đô thị

	Phí vành đai	Phí khu vực	Phí sử dụng mạng lưới đường cao tốc
Một mức phí duy nhất	Na uy (Trondheim, Oslo, Bergen) Dự án Stockhom	London, Singapore (trước năm 1998)	
Nhiều mức phí khác nhau	Singapore (Từ năm 1998)		Hot Lanes (San Diego, SR – 91), Đường cao tốc 407



Thu phí đối tượng đi qua vành đai, việc di chuyển trong vành đai không phải thu phí	Thu phí đối tượng đi vào trong khu vực tuy nhiên ngay cả việc đi lại bên trong cũng chịu phí	Người lái trả chỉ trả cho việc sử dụng hạ tầng (thường có một chặng đường không phải thu phí tồn tại song song)
---	--	---

Điều kiện cần để có thể triển khai thu phí giao thông đô thị:

- Cần có một mạng lưới giao thông công cộng (hệ thống ĐSĐT, xe bus, BRT..) vừa đáp ứng được việc tăng số lượng hành khách vừa đảm bảo được chất lượng dịch vụ sao cho việc chuyển sang sử dụng phương tiện giao thông khác không bị coi như một sự phân biệt đối xử đối với người tham gia giao thông. Nếu không, việc thu phí có thể hạn chế lưu lượng đi lại và có thể làm sụt giảm số lượng các hoạt động kinh tế hay gây ra tình trạng người sử dụng phương tiện giao thông cá nhân chuyển sang sử dụng các tuyến đường ít tốn kém hơn.
- Sự chấp thuận của xã hội là một điều kiện bắt buộc: Cần phải giải thích với người tham gia giao thông về những hậu quả xấu do ùn tắc gây ra đối với con người, xã hội và môi trường. Phí giao thông đô thị có thể được giới thiệu như mô hình “ai gây ra ô nhiễm phải trả tiền”. Khi không được thông tin tốt đối với người dân, việc thu phí có thể gây ra sự phản đối mạnh mẽ.

Trường hợp tham khảo tại London:

Tại London, cơ quan quản lý giao thông thành phố TfL chịu trách nhiệm về toàn bộ chính sách giao thông từ lưu thông đến GTCC. Đây cũng là cơ quan tiến hành triển khai thu phí khu vực trung tâm thành phố. Việc thiết lập hệ thống diễn ra qua 2 giai đoạn nối tiếp nhau: trên 22 km² vào năm 2003 và sau đó là 40 km² vào năm 2007. Hệ thống theo dõi biển số xe bằng camera cho thấy người tham gia giao thông đã tuân thủ nghiêm chỉnh việc đóng phí hàng ngày với tiền phí là 8 Bảng Anh. Việc đóng phí là bắt buộc từ 7h đến 18h trong khoảng thời gian từ thứ 2 đến thứ 6.. Những người dân trong khu vực này được giảm 90% tiền phí khi mua vé tháng hoặc vé năm. Các phương tiện cứu hộ khẩn cấp, phương tiện cho người khuyết tật, phương tiện giao thông công cộng không phải đóng phí. Những mục tiêu được đề ra đối việc triển khai thu phí giao thông đô thị vào năm 2010 là:

- Giảm 15% lượng xe không phải là xe hai bánh lưu thông trong khu thu phí
- Giảm 20-30 ùn tắc trong khu vực thu phí.
- Khuyến khích 20000 hành khách chuyển sang phương tiện giao thông công cộng (ĐSĐT, xe bus, taxi..) vào những giờ thu phí từ 2010-2020.

Năm 2004, các cuộc điều tra do TfL tiến hành cho thấy đa số những mục tiêu đề ra đã được thực hiện:

- Lượng xe trên 2 bánh trong lưu thông giảm 15%
- Ùn tắc giảm 35% trong khu vực thu phí, tương đương vận tốc tăng ở mức 3km/h (14 -> 17km/k)
- 14000 người chuyển sang phương tiện GTCC, chủ yếu là ĐSĐT và bus.

Việc triển khai thu phí không vấp phải quá nhiều sự phản đối. Nhờ được áp dụng trên một khu vực hạn chế chỉ có khoảng 15% số người tham gia giao thông sử dụng xe cá nhân vào thời điểm trước thử nghiệm, quá trình thí điểm diễn ra thuận lợi.

Việc lập các trạm thu phí đường như cũng có tác động tốt đến với thị trường bất động sản vì chỉ sau 6 tháng triển khai, giá trị của các tòa nhà văn phòng cho trong khu vực thu phí đã tăng lên và ở mức cao hơn so với những khu vực tương tự không có trạm thu phí.

Hình: Thu phí giao thông đô thị tại Lon Don (TfL)



3.1.3.3 Quy định việc đỗ xe là phải trả phí

Cơ quan chức năng có thể coi việc đỗ xe tại các trung tâm đô thị như một công cụ có tính đòn bẩy nhằm kiểm soát giao thông tuy nhiên để đạt được hiệu quả, biện pháp này cần được triển khai trong sự phối hợp với các chính sách giao thông khác. Thu phí đỗ xe không chỉ là một cách yêu cầu người tham gia giao thông trả tiền cho việc sử dụng các làn đường đô thị mà còn là một nguồn thu đồng thời là một công cụ khuyến khích người lái xe chuyển sang sử dụng phương tiện Giao thông công cộng (ĐSĐT, bus..).

Các chính sách giao thông phải cân đối giữa một bên là mong muốn cung cấp không gian nhằm đáp ứng nhu cầu của người lái xe và một bên là sự cần thiết phải kiểm soát việc chiếm dụng không gian và giảm thiểu những hệ quả xấu của nó.

Hạn chế số lượng bãi đỗ xe và điều chỉnh con số này theo nhiều tiêu chí khác nhau là một trong những biện pháp kiểm soát nhu cầu sử dụng phương tiện giao thông cá nhân tại trung tâm thành phố.

- Để đạt được mục tiêu này phải đảm bảo các yếu tố sau:
 - + Cung cấp được các phương tiện giao thông thay thế hoặc kết hợp, ví dụ như bãi đỗ xe chuyển tiếp tại các khu vực quanh khu trung tâm.
 - + Duy trì một không gian bãi đỗ tối thiểu để đảm bảo cho hoạt động tại trung tâm thành phố.

Cũng giống như việc thu phí giao thông đô thị, cung cấp dịch vụ bãi đỗ và thu phí bãi đỗ là một phương pháp khuyến khích người dân chuyển sang sử dụng loại hình GTCC. Biện pháp này cũng có thể mang lại nguồn thu đáng kể và một phần đầu tư vào hệ thống giao thông công cộng.

- Điều kiện cần có để triển khai thu phí đỗ xe:
 - + Đầu tiên là phải có các điểm đỗ xe; hoặc trên đường hoặc trên các bãi đỗ. Một trong các biện pháp có thể triển khai là xây dựng một số lượng hạn chế các bãi đỗ trong trung tâm thành phố và tổ chức đỗ xe có thu phí trên các tuyến đường nhằm giải phóng không gian đi lại. Tuy nhiên chính sách này cần phải đi kèm việc giảm lưu lượng giao thông thông qua việc ban hành quy định chặt chẽ về bãi đỗ.

- + Cơ quan quản lý Nhà nước cần kiểm soát các bãi đỗ xe một cách trực tiếp hoặc thông qua các quy định quản lý và ấn định mức giá vé đồng thời quy định việc nộp lại một phần nguồn thu của các bãi đỗ.
- + Chất lượng dịch vụ giao thông công cộng phải được đảm bảo, đóng vai trò bổ sung cho chính sách về bãi đỗ.
- + Sự tồn tại của một cơ quan tổ chức giao thông chung sẽ tạo thuận lợi cho việc lồng ghép chính sách đỗ xe có thu phí vào chính sách tổng thể về giao thông tại trung tâm thành phố.
- + Lợi nhuận thu được từ các bãi đỗ xe cần được đầu tư vào giao thông đô thị (GTCC).

Ví dụ: Tại San Francisco, Cơ quan tổ chức giao thông đô thị SFMTA quản lý toàn bộ hệ thống giao thông của thành phố gồm 40 bãi đỗ có trả phí thuộc thành phố và các điểm đỗ xe dọc đường. Năm 2007, SFMTA thu được 197 triệu đô la tiền phí, tương đương 1/3 ngân sách của SFMTA. Nguồn thu từ các điểm đỗ xe trên gồm thu từ người sử dụng, vé đỗ xe dài hạn dành cho người dân sống trong khu vực, tiền phạt và một nửa trong số tiền thuế có giá trị bằng 25% tổng thu của các bãi đỗ tư nhân.

Bài học từ Montpellier (Pháp):

Tại thành phố Montpellier (Pháp), Cộng đồng vùng dân cư đô thị Montpellier là CAM đã sử dụng bãi đỗ như một biện pháp đòn bẩy khuyến khích việc xây dựng nhiều chỗ đỗ xe trong các tòa nhà, với mức giá đỗ xe hấp dẫn với dân cư tại các khu nhà này. Mặt khác, tại các khu vực làm việc đã có đường tàu điện phục vụ sẽ là vùng hạn chế đỗ xe, thêm nữa là xây dựng các bãi đỗ xe chuyển tiếp tại các cửa ngõ của thành phố.

Phương pháp này xuất phát từ ý tưởng khuyến khích mọi người đỗ xe của mình tại các gara hoặc bãi đỗ xe chuyển tiếp sau đó sử dụng phương tiện giao thông công cộng để đi vào thành phố.

TAM là Công ty giao thông Vùng đô thị Montpellier thực hiện tất cả các biện pháp trên thông qua việc quản lý:

- + 7 bãi đỗ xe chuyển tiếp đến các đường tàu điện với sức chứa 3000 xe và một mức giá hấp dẫn, phí đỗ xe cộng với vé khứ hồi giá 3euro đối với dân thuộc vùng đô thị và 4 euro với những đối tượng khác.

- + 7 bãi đỗ xe công cộng tại trung tâm thành phố với 3300 chỗ và có giá do thành phố quy định;

- + gần 15000 chỗ đỗ xe trả tiền bằng đồng hồ tính giờ trên các tuyến đường, chiếm $\frac{3}{4}$ tổng số chỗ đỗ xe tại trung tâm thành phố. Giá đỗ xe cũng do thành phố quy định.

Mục tiêu của TAM là khuyến khích sử dụng giao thông công cộng bằng một mức giá chấp nhận được đối với người dân và các hoạt động thương mại để tránh gây mong ảnh hưởng đến hoạt động này cũng như đời sống nhân dân. Mặt khác TAM mong muốn huy động được nguồn tài chính cho xây dựng và bảo trì

bến đỗ. Giải pháp thực hiện là áp dụng mức giá vé đỗ xe ưu đãi đối với người dân trong khu vực đồng thời triển khai thực hiện hệ thống bến đỗ theo khu vực và có mức giá theo thời gian sử dụng (ngắn, trung bình, dài) với người dân ở nơi khác đến.

3.1.3.4 : Biện pháp quy định, cấm phương tiện giao thông cá nhân:

- Các quy định và chính sách về việc hạn chế xe vào trung tâm thành phố được thực hiện thông qua việc giới hạn đỗ xe, cấm xe lưu thông trên một số tuyến phố và những khu vực nhất định hoặc trong giờ cao điểm. Ngoài ra, cần tăng thêm các khu vực không sử dụng ô tô cũng như ngày không sử dụng ô tô.

Ví dụ:

+ Tại Trung Quốc: Ô nhiễm không khí, tiếng ồn, tai nạn giao thông và ùn tắc là điều làm xấu đi hình ảnh của các đô thị hiện đại Trung Quốc. Thành phố Quảng Châu đã ban hành quy định cấm lưu hành xe gắn máy năm 2007 để cải thiện tình trạng này. Trước đó, thành phố có hàng loạt các giải pháp hạn chế phương tiện giao thông cá nhân như hạn chế đăng ký xe gắn máy, cấm xe máy mang biển ngoại thành vào nội thành từ 7h sáng tới 7h tối, ngừng cấp đăng ký xe máy mới từ 1995...

Việc cấm lưu hành xe máy này được nghiên cứu làm giảm 24000 tấn CO, 300 tấn CO₂ và 300 tấn chất thải ra không khí mỗi năm.

Nhiều người dân trước đi làm bằng xe máy đã chuyển sang đi tàu điện ngầm và xe bus. Chính quyền thành phố đã thay đổi các tuyến xe bus để tăng cường xe đón khách bên ngoài các ga tàu điện.

Chính quyền thành phố có chính sách khuyến khích mua lại xe máy của người dân...

Sau 8 tháng khi ban hành lệnh cấm, số vụ va chạm giao thông đã giảm 17,5 %, tử vong giảm 2,2%, chấn thương do tai nạn giao thông giảm 20,4%.

Về tình hình đi lại, không gian đi bộ toàn thành phố cải thiện rõ rệt, cảnh quan văn minh, bớt nhếch nhác. Hệ thống giao thông công cộng phát triển nhanh chóng với hệ thống tàu điện, bus, BRT đã cơ bản đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

+ Tại Đông Nam Á, chính quyền thành phố Yagon (Myanmar) đã ban hành lệnh cấm hoàn toàn xe máy năm 2003. Chính quyền đã ban hành quy định xử phạt nghiêm minh với những trường hợp vi phạm, như sẽ bị phạt 20.000 kyat hoặc thu xe nếu đi vào khu vực cấm. Tuy Myanmar chưa có mạng lưới vận tải hành khách công cộng phát triển (ĐSĐT, BRT), nhưng mục tiêu cấm xe cá nhân sẽ giúp cho chính quyền dễ dàng quản lý, điều hành giao thông đô thị hơn trong tương lai.

- Hạn chế xe theo biển số xe:

Đây là chính sách hạn chế các phương tiện lưu thông trong một khu vực trong những ngày nào đó trong một tuần căn cứ theo biển cấm nhằm mục đích giảm số lượng xe ô tô sử dụng. Trong hầu hết các trường hợp, việc hạn chế biển số xe được áp dụng đối với

một số phương tiện, khu vực hoặc thời điểm nhất định nào đó trong ngày; mặc dù ở một số thành phố có thể áp dụng việc hạn chế này cho cả ngày. Đây là sự thoả thuận chung mà việc hạn chế theo biển số xe cũng không phải là giải pháp hiệu quả trong dài hạn do thực tế là nó không đáp ứng được sự gia tăng số lượng các phương tiện lưu thông trên đường.

Ví dụ:

+ Thành phố Mexico áp dụng một cơ chế cấm sử dụng xe trong các quận thuộc liên bang đối với các xe có biển số kết thúc bằng số 1 và 5 vào các ngày thứ Hai hàng tuần, bằng số 2 và số 6 vào ngày thứ Ba, v.v... trong các tuần làm việc (“Hoy No Circula”);

+ Bogota áp dụng một cơ chế trong đó 40% các phương tiện giao thông cá nhân không thể hoạt động trong thành phố từ 7 đến 9 giờ sáng và từ 17:30 đến 19:30 tối tùy theo biển số xe theo quy định (“Pico y Placa”);

Santiago De Chile sử dụng một cơ chế chỉ có hiệu lực trong những ngày độ ô nhiễm không khí đạt mức báo động. Tất cả các phương tiện ngoài trừ xe buýt, taxi và xe cấp cứu bị cấm lưu thông vào giờ cao điểm buổi sáng và buổi tối trên sáu trục đường chính nối vùng ngoại ô với trung tâm thành phố;

+ Sao Paulo áp dụng một cơ chế trên một khu vực trung tâm rộng lớn (trong phạm vi vành đai trong, đường kính 15 km) trong đó 20% số phương tiện giao thông (chẳng hạn như biển số xe kết thúc bằng 1 hoặc 2 vào ngày thứ Hai) bị cấm từ 7 đến 8 giờ sáng và từ 17:00 đến 20:00 vào các ngày trong tuần;

+ Malina áp dụng một chính sách cấm một số phương tiện giao thông, xác định theo biển số xe, lưu thông trên những tuyến phố huyết mạch chính trong suốt thời gian cao điểm.

3.2 Hỗ trợ đối với người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng (ĐSDT)

3.2.1 Khuyến khích doanh nghiệp tham gia tư nguyên:

Các cơ quan quản lý giao thông công cộng có những biện pháp để người sử dụng lao động, các chủ doanh nghiệp tham gia vào vấn đề đi lại của nhân viên, người lao động. Phương thức và mức độ các dự án rất khác nhau theo từng nước nhưng sáng kiến đều có điểm chung như sau:

- Khuyến khích các doanh nghiệp suy nghĩ, có trách nhiệm và có thể cải thiện việc đi lại của người lao động.
- Giảm thiểu tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm môi trường thông qua việc khuyến khích đi chung xe, đi xe cơ quan, và quảng bá các hình thức giao thông bền vững.

Các doanh nghiệp ở châu Âu, Mỹ đã lập Kế hoạch Giao thông Doanh nghiệp (PDE) và được Cơ quan quản lý giao thông khuyến khích. Ở Mỹ các PDE được triển khai như doanh nghiệp phải trả cho nhân viên một khoản tiền nếu nhân viên không sử dụng chỗ đỗ xe miễn phí tại doanh nghiệp. Khoản tiền này nhân viên có thể sử dụng để đi xe chung hay đi bằng phương tiện giao thông công cộng.

3.2.2 Sự đóng góp bắt buộc của doanh nghiệp cho giao thông đô thị (trong đó có vận tải hành khách công cộng: ĐSDT)

Doanh nghiệp tham gia đầu tư cho hệ thống giao thông bằng cách đóng thuế nói chung. Nhưng ở một số nước họ buộc phải đóng góp một cách trực tiếp vì các nhà quản lý cho rằng họ được thụ hưởng gián tiếp hệ thống giao thông. Việc tham gia bắt buộc này được thực hiện qua các thể thức chính là thuế trên quỹ lương, được nộp trực tiếp cho lĩnh vực giao thông, và hỗ trợ cho nhân viên, những người sử dụng giáp thông công cộng.

a) Hỗ trợ trực tiếp cho người lao động:

Đây là việc hỗ trợ trực tiếp cho người lao động của chủ doanh nghiệp, qua đó hỗ trợ gián tiếp cho hệ thống giao thông công cộng. Hình thức này có thuận lợi là tính minh bạch vì các khoản phí được thanh toán một cách đầy đủ. Nó có tác dụng khuyến khích sử dụng các phương tiện GTCC.

Ví dụ

- Tại Braxin, thẻ Vale Transporte ra đời được người chủ doanh nghiệp trợ cấp cho người lao động, Theo đó, doanh nghiệp sẽ thanh toán phí giao thông công cộng cho nhân viên tới 6% tiền lương. Người chủ doanh nghiệp mua phí giao thông công cộng tại cơ quan, doanh nghiệp vận tải và chuyển vào thẻ giao thông cho nhân viên. Đây là nghĩa vụ pháp lý đối với doanh nghiệp, có giá trị đối với toàn bộ trung tâm đô thị. Đây cũng là công cụ công bằng xã hội vì chỉ ưu tiên những người nhân viên nghèo nhất mới có quyền sử dụng.
- Tại Pháp, từ những năm 1980 đến nay, việc thanh toán chi phí giao thông tháng của chủ doanh nghiệp đối với người lao động được áp dụng trong toàn quốc, bất kể cấp bậc và mức lương của họ. Mức thanh toán hiện nay (2009) là 50% mức vé tháng. Việc chi trả được thực hiện vào cuối tháng sau khi người lao động nộp lại vé tháng.

b) Thuế giao thông của doanh nghiệp

Ví dụ được biết đến nhiều nhất và phổ biến nhất là việc thu tiền bắt buộc dưới hình thức thuế giao thông (VT) được quy định vào năm 1971 đối với doanh nghiệp công hoặc tư, sử dụng cho 9 nhân viên tại vùng Ile de France. Nhằm tài trợ cho việc phát triển giao thông đô thị vùng Paris đang trong quá trình bùng nổ kinh tế., hình thức này sau đó đã được mở rộng tới toàn bộ vùng dân cư tại Pháp.

Tại vùng Paris, mức trần là 2,6%, còn vùng ngoài từ 1,4 – 1,7%.. Thuế giao thông đánh trên quỹ lương là mức thu ổn định và đóng góp quan trọng để cải thiện dịch vụ vận tải hành khách công cộng.

3.3 Tăng cường nhận thức của người dân về việc sử dụng GTCC

Dịch vụ vận tải công cộng cũng gặp phải thách thức như bất kỳ sản phẩm nào khác trên thị trường, đó là càng nhiều người biết về nó, sẽ có càng nhiều người mua nó. Quảng bá dịch vụ vận tải mới là lĩnh vực then chốt để phát triển giao thông. Những thông tin về lộ trình và giá vé có thể dễ dàng có sẵn cho những người mới sử dụng thông qua nhiều kênh như website, bản đồ, biển báo, ki-ốt, điện thoại đường dây nóng, và bảng quảng cáo.

Những sự kiện công cộng và các chiến dịch quảng cáo có thể giúp nâng cao nhận thức của người dân về những nỗ lực để quản lý nhu cầu đi lại, đồng thời cũng chiếm được cảm tình của họ. Những sự kiện đó có thể giúp chính phủ phân phối bản đồ và các thông tin khác, cung cấp lời khuyên về đi xe đạp và sử dụng các phương tiện giao thông công cộng, đồng thời nhận phản hồi từ người dân về kế hoạch đưa ra. Một ví dụ về sự kiện công cộng đã lan rộng khắp các thành phố trên thế giới là “Ngày không xe hơi” trong đó các

đường phố cấm xe hơi lưu thông và dành cho người đi bộ, đi xe đạp, xe đẩy nhẹ, trượt patin, ván trượt, sử dụng xe cá nhân Segway và nhiều phương tiện khác. Sự kiện này dự kiến sẽ trở thành sự kiện xã hội và giải trí để người dân có thể giao tiếp và cảm nhận một thành phố theo một cách khác, được tận hưởng bầu không khí trong lành và yên tĩnh.

Ví dụ:

Thành phố Bogota, Columbia là thành phố đầu tiên thực hiện chương trình Ngày không xe hơi chính thức vào ngày 24/2/2000, do Thị trưởng Enrique Pe và The Commons, một tổ chức môi trường quốc tế tổ chức. Đây là một trong những Ngày không xe hơi đầu tiên được tổ chức ở một nước đang phát triển. Sự kiện này đã thành công và trở nên rất phổ biến, do đó, các nhà tổ chức đã nhận được giải thưởng Stockholm Challenge Award . Dưới đây là phần tóm tắt phát biểu của ông thị trưởng: “Đó là một thành tích tuyệt vời của công dân thành phố Botoga. Một thành phố bảy triệu dân đã hoạt động mà không có xe hơi. Kinh nghiệm này cho phép chúng tôi có thể hiểu sơ về hệ thống giao thông thành phố trong mười hay mười năm nữa: một hệ thống giao thông công cộng tuyệt vời và trong những giờ cao điểm không hề có chiếc xe hơi nào. Quan trọng hơn cả là ý thức cộng đồng thể hiện trong ngày đó. Chúng tôi đã củng cố thêm niềm tin vào khả năng thực hiện những nỗ lực tập thể lớn của mình để xây dựng thành phố bền vững hơn và hạnh phúc hơn. Các cuộc khảo sát cho thấy rằng 87% công dân thành phố đồng tình với Ngày không xe hơi, 89% không gặp bất kỳ khó khăn gì với hệ thống giao thông đang sử dụng, 92% nói rằng không có nhân viên nào nghỉ làm, nghỉ học và 88% cho biết họ muốn có một Ngày không xe hơi nữa. Giờ đây chúng tôi muốn thực hiện một cuộc trưng cầu dân ý đề xuất mục tiêu cho năm 2015: từ 6:00 đến 9:00 sáng và từ 14:30 đến 19:30, tất cả xe hơi phải rời khỏi các tuyến đường phố. Do đó, người dân thành phố sẽ di chuyển theo cách riêng bằng các phương tiện giao thông công cộng và xe đạp”.

BẢNG TỔNG HỢP CÁC CHÍNH SÁCH KHUYẾN KHÍCH SỬ DỤNG ĐSĐT TRÊN THẾ GIỚI

NHÓM SÁCH	CHÍNH SÁCH	MÔ TẢ	BIỆN PHÁP/CHÍNH SÁCH CỤ THỂ	THÀNH PHỐ ÁP DỤNG TRÊN THẾ GIỚI
NHÓM 1			Tích hợp một cơ quan quản lý, tổ chức giao thông công cộng chung (PTA) quản lý toàn bộ các phương thức giao thông công cộng (bus, ĐSĐT, BRT,..) trong việc hoạch định chiến lược, quy hoạch, cân đối và duy trì ngân sách phát triển giao thông công cộng.	Các nước châu Âu, Bắc Mỹ, Nhật Bản, Singapore..
NHÓM 2 (TOD)	Phát triển khu vực trong tương lai		Lập quy hoạch, tổ chức các nhà ga ĐSĐT thành một hệ thống các dịch vụ thương mại, công nghiệp, văn phòng.. với sự phát triển dân cư mật độ cao trong khoảng cách 20 phút đi bộ, bán kính 0,4 – 0,8 km	Các thành phố lớn của Nhật Bản, Băng Cốc, Úc
	Dịch vụ tiếp cận nhà ga với phương tiện đi và đến từ đường phố		Thiết kế khu dịch vụ xe buýt, điểm đỗ xe buýt, khu vực chờ đợi của hành khách	
			Cung cấp các chỗ đậu xe hai bánh (xe máy, xe đạp)	
			Cung cấp các chỗ đậu xe ôm, xe taxi gần vị trí các nhà ga	
	Dịch vụ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành		Cung cấp không gian thông thoáng cho người đi bộ, xóa bỏ các chướng ngại vật trên vỉa hè cản trở lối đi của người đi bộ	
			Cải tạo, nâng cấp mặt vỉa hè, bố vỉa, mặt ngõ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành. Lắp đặt dải dẫn đường hợp lý cho người khuyết tật dẫn vào nhà ga	
			Cung cấp, đảm bảo đầy đủ hệ thống chiếu sáng, cây xanh, thoát nước, vạch sơn kẻ, biển báo.. giúp người đi bộ tiếp cận tốt hơn khu vực nhà ga	
			Cần bổ sung hệ thống cầu vượt, hầm đi bộ cho hành khách tại những nơi có mật độ phương tiện giao thông lớn	
Tổ chức giao thông xung quanh các nhà ga		Lựa chọn phương án tối ưu nhằm tổ chức giao thông tốt xung quanh các nhà ga, tạo ra sự ưu tiên cho phương tiện giao thông công cộng như Bus, BRT tiếp cận nhà ga: Tổ chức phân luồng từ xa và xung quanh nhà ga để tránh ùn tắc; Thiết lập hệ thống giao thông ưu tiên như biển báo, đèn tín		

		hiệu ưu tiên, phân luồng để phương tiện GTCC tiếp cận tốt nhà ga	
	Trung chuyển đa phương thức	Thiết kế một khu vực để hành khách có thể chuyển đổi giữa ĐSDT với các phương tiện GTCC khác nhau. Các dịch vụ phục vụ trung chuyển, kết nối như cầu (hầm) nổi, nhà chờ, lối đi bộ trong nhà, mái che, khu thương mại cần bố trí hợp lý đáp ứng sự tiện lợi cho hành khách	
NHÓM 3a Quản lý nhu cầu đi lại (PUSH)	Kiểm soát sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân (xe hơi, xe máy)	Tiến hành áp dụng các mức thuế phí khác nhau : Thuế nhập khẩu, thuế đăng ký, sử dụng phương tiện; Phí đường bộ hàng năm	Nhiều nước trên thế giới
		Cấp hạn ngạch (quotar) ô tô xe máy ở một số lượng nhất định. Qua đó, người dân phải đấu giá, mua lại quyền lưu hành xe.	Singapore
		Người dân muốn sở hữu xe hơi phải chứng minh được có chỗ đỗ, gửi xe.	
		Áp dụng quy định niên hạn sử dụng với phương tiện xe máy	
	Hạn chế, giảm sử dụng phương tiện giao thông cá nhân	Thuế nhiên liệu	Mỹ
		Phí giao thông đô thị	Singapore, Stockhom
Quy định đỗ xe trong đô thị phải tính phí	Thu phí, lệ phí đỗ xe Những loại thuế và lệ phí này khuyến khích các doanh nghiệp giảm việc cung cấp bãi đỗ xe, khuyến khích người dân đi làm sử dụng các phương thức vận tải thay thế.	Các thành phố trên thế giới	
Biện pháp quy định, cấm phương tiện giao thông cá nhân	Cấm một số phương tiện giao thông đi vào trung tâm thành phố trong giờ cao điểm	London	
	Hạn chế đi lại theo biển số xe..	Trung Quốc (Thượng Hải, Quảng Châu,...), Mexico, Sao Paolo, Manila	
NHÓM 3b Quản lý nhu cầu đi lại (PULL)	Cải thiện dịch vụ hành khách công cộng	Các tuyến ĐSDT, tuyến bus được kéo dài, không gian được mở rộng, gia tăng tần suất dịch vụ, thời gian hoạt động trong ngày đảm bảo nhu cầu vận tải hành khách công cộng	Các thành phố trên thế giới
		Ưu tiên cho các phương tiện vận tải hành khách hỗ trợ có hệ số chiếm chỗ lớn như làn đường dành riêng cho xe bus, các tín hiệu giao thông ưu tiên cho xe bus và giảm thiểu sự chậm trễ đối với các phương tiện vận tải hành khách công cộng	London (Anh), Singapore

	Cải tiến, đảm bảo tiện nghi cơ sở vật chất phục vụ hành khách tại nhà ga, nhà chờ xe bus có mái che, ghế ngồi, vệ sinh...	Curitiba(Braxin), Quảng Châu (TQ), Bogota (Colombia), Munich (Đức)
	Tích hợp hệ thống và giá vé GTCC, cần có một chính sách phù hợp để tích hợp hệ thống vé các phương tiện GTCC, tạo ra một hình thức thanh toán giá vé tiện lợi bằng thẻ vé điện tử thông minh	Phổ biến trên thế giới
	Tích hợp thông tin hành khách, cải thiện các chương trình tiếp thị: cung cấp cho hành khách những thông tin, phương án về lộ trình, giá vé các dịch vụ vận tải hành khách công cộng	
Cải tiến dịch vụ cho người sử dụng xe đạp	Xây dựng các bãi đỗ xe, làn đường dành riêng cho xe đạp	Cambridge, London (Anh), Copenhagen (Đan Mạch)
	Bản đồ, biển báo chỉ dẫn cho người đi xe đạp	
	Dịch vụ cho thuê xe đạp công cộng	Các thành phố lớn ở Châu Âu, Osaka (Nhật Bản)
Khuyến khích, hỗ trợ đối với người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng (ĐSDT).	Đây là phương pháp mà Cơ quan tổ chức giao thông lôi kéo, khuyến khích các doanh nghiệp tham gia vào vấn đề giao thông của nhân viên. Các doanh nghiệp phải trả cho nhân viên một khoản tiền nếu nhân viên không sử dụng chỗ đỗ xe miễn phí tại doanh nghiệp. Khoản tiền này nhân viên có thể sử dụng để đi xe chung hay đi bằng phương tiện giao thông công cộng (Metro, bus, BRT)	Bruc –xen (Bi), Mỹ, Anh, Canada, New – di – lan, Canada..
	Sự đóng góp bắt buộc của doanh nghiệp cho giao thông đô thị (trong đó có vận tải hành khách công cộng: ĐSDT): Cụ thể là một mức thuế giao thông đô thị được quy định đối với các doanh nghiệp sử dụng lao động, mức thuế này sẽ được đóng góp để phát triển hệ thống GTCC của thành phố.	Toàn nước Pháp
	Hỗ trợ gián tiếp cho giao thông công cộng thông qua việc tài trợ cho người sử dụng chứ không phải là dịch vụ. Các doanh nghiệp, cơ quan hành chính nhà nước hỗ trợ tiền để nhân viên mua vé giao thông công cộng tháng, hoặc người chủ doanh nghiệp mua phí giao thông tại cơ quan vận hành GTCC và chuyển vào thẻ giao thông cho nhân viên.	Braxin, Pháp
	Có một chính sách vé phù hợp (loại vé, cấu trúc vé, giá vé), trợ giá vé cho	Các nước châu Âu, Mỹ,

Appendix8-1-3

		hành khách sử dụng GTCC nhất là đối tượng học sinh, công nhân, công chức, người khuyết tật, người về hưu..	Trung Quốc, Đông Nam Á,...
	Tuyên truyền, tăng cường nhận thức của người dân về vận tải HKCC ĐSDT	Các hình thức quảng bá dịch vụ vận tải HKCC, cung cấp thông tin, lộ trình phù hợp trên các phương tiện thông tin đại chúng, các chiến dịch khuyến khích sử dụng GTCC, ngày đi xe đạp, ngày không xe hơi	Bogota (Colombia), Zurich (Thụy Sĩ) với chiến dịch ngày không xe hơi; Bang Bavaria với chiến dịch Ngày đi xe đạp đi làm

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- (1) Tài liệu Tập huấn, đào tạo về Cơ quan tổ chức giao thông và mô hình quản lý doanh nghiệp khai thác của Trung Tâm Dự Báo và Nghiên Cứu Đô Thị (PADDI, 2009)
- (2) Who pays what for urban transport_AFD 2009
- (3) Transportation Demand Management- Andrea Broaddus, Todd Litman (2009)
- (4) Transport Policies and Pattern: A Comparison of Five Asian City (9/2013)
- (5) TravelSmart Workplace fact sheet :Promoting public transport
<http://healthierworkplacewa.com.au/>
- (6) Encouraging public transport use
http://www.its.leeds.ac.uk/projects/konsult/private/level2/instruments/instrument026/12_026summ.htm
- (7) Các vấn đề chính cho thành công của hệ thống đường sắt đô thị tại Hà Nội 12/2013 – Giáo sư Morichi.
- (8) (Itdp,WSJ, China Daily)

.....

CHƯƠNG 2: CÁC NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC SỬ DỤNG GTCC VÀ ĐS ĐT TẠI HÀ NỘI

Hiện nay, Thành phố Hà Nội đang triển khai nhiều dự án đầu tư xây dựng ĐSĐT như dự án tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông, tuyến ĐS ĐT số 3 Nhổn – Ga Hà Nội, tuyến số 2 Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo, tuyến số 1 Ngọc Hồi – Yên Viên. Các dự án đang được tích cực thực hiện và quản lý bởi các cơ quan chính phủ và UBND TP Hà Nội dưới sự giúp đỡ của các tổ chức quốc tế về vốn và công nghệ xây dựng. Bên cạnh đó ngoài việc nghiên cứu giúp đỡ UBND TP Hà Nội về việc đầu tư xây dựng các tuyến ĐSĐT, các tổ chức quốc tế như ADB, WB, JICA,.. cũng hoạch định, cung cấp cho Hà Nội những vấn đề, giải pháp thực hiện và các khuyến nghị về tích hợp, cải thiện, khuyến khích sử dụng hệ thống GTCC trong đó trọng tâm là hệ thống ĐS ĐT.

Trong khuôn khổ của chương này, xin được trình bày một số Dự án hỗ trợ kỹ thuật với mục tiêu khuyến khích người dân tiếp cận, sử dụng hệ thống ĐS ĐT một cách dễ dàng, tiện lợi và thúc đẩy sự phát triển của hệ thống GTCC Hà Nội nói chung.

I. Báo cáo nghiên cứu khả thi cuối kỳ “ Tư vấn khảo sát lập báo cáo nghiên cứu khả thi các bến đỗ trung chuyển dự án đường sắt đô thị thí điểm Nhổn - Ga Hà Nội ” thuộc dự án Hỗ trợ hòa hợp đô thị và môi trường cho dự án ĐSĐT thí điểm Nhổn – ga Hà Nội:

A. Giới thiệu dự án:

Thực hiện các nghiên cứu về Tăng cường Giao thông Đô thị Bền vững cho Dự án tuyến UMRT Hà Nội số 3, Thành phố Hà nội đã nhận được sự hỗ trợ tài chính từ ADB và một số nhà tài trợ quốc tế khác. Để hỗ trợ chuẩn bị cho Dự án Tăng cường Giao thông Đô thị Bền vững cho Dự án Tuyến Metro số 3 Hà Nội, ADB đã tài trợ Dự án Hỗ trợ Kỹ thuật (PPTA) 7894-VIE về nghiên cứu khả thi các bến đỗ trung chuyển dự án ĐSĐT thí điểm Nhổn – Ga Hà Nội, đặc biệt là hai ga Cầu Giấy và Ngọc Khánh, thuộc dự án hỗ trợ kỹ thuật “Hỗ trợ hòa hợp đô thị và môi trường cho dự án tuyến đường sắt đô thị thí điểm Nhổn - ga Hà Nội” được tài trợ bởi FFEM và AFD là nội dung của dịch vụ tư vấn này. Đơn vị tư vấn gồm các chuyên gia từ nhà thầu chính MVA (SYSTRA) thực hiện hỗ trợ dự án này.

B. Mục tiêu nghiên cứu của Dự án:

Mục tiêu chính của dự án là cải thiện khả năng tiếp cận cho các nhà ga ĐSĐT và Đảm bảo khả năng trung chuyển đa phương thức thông qua kết nối hiệu quả tuyến tàu điện ngầm với hệ thống giao thông công cộng hiện tại và tương lai.

C. Nội dung chính của báo cáo cho Dự án:

Báo cáo của Dự án đã khái quát chung một cách phân cấp các giải pháp tập trung từ cấp độ địa phương đến cấp độ quốc gia. Trong đó nhấn mạnh vào 3 nhóm giải pháp được xem xét nghiên cứu, phân tích như sau:

- Tăng cường khả năng tiếp cận của hành khách tới các nhà ga ĐTĐT
- Các dịch vụ tích hợp và cải tiến dịch vụ giao thông công cộng
- Các hỗ trợ chính sách và biện pháp quản lý

1. Nhóm giải pháp tăng cường khả năng tiếp cận nhà ga

Báo cáo của Dự án đã đưa ra, làm rõ mục tiêu, mục đích của nhóm giải pháp này. Từ đó đưa ra phương pháp tiếp cận, hợp lý cho các cơ quan quản lý của Thành phố Hà Nội trong việc thiết kế và cải tạo hạ tầng ga ĐS ĐT và hạ tầng giao thông đô thị liền kề.

Các giải pháp quan trọng cần được thực hiện trong nhóm giải pháp này được đơn vị tư vấn đưa ra như:

Thiết kế tiếp cận cho “phương tiện đi – đến từ đường phố”

Đơn vị tư vấn đưa ra giải pháp này là cung cấp các điểm dừng/ bãi đỗ xe trong vùng lân cận của các ga nhằm mục đích hạn chế đỗ xe tại những nơi có thể làm cản trở khả năng tiếp cận đến ga và cung cấp các điểm dừng/bãi đỗ xe ở một khoảng cách thuận tiện cho các hành khách tiếp cận nhà ga Metro.

Đánh giá thực trạng hiện nay tại TP Hà Nội

+ Trong “Quy hoạch các điểm đỗ xe công cộng, tuyến ĐS ĐT số 3 chấp thuận đề xuất xd một số bãi đỗ xe như Văn Miếu – Quốc Tử Giám; Bãi đỗ xe ngầm trung chuyển Ngọc Khánh.

+ Ưu đãi về quỹ đất, bãi đỗ xe.. cho các nhà đầu tư. Quyết định 4390/QĐ-UBND của UBND Hà Nội năm 2012 phê duyệt Đề án quản lý vận tải hành khách công cộng bằng taxi trên địa bàn HN giai đoạn từ 2015 – 2030 đã có chính sách cho việc phát triển hệ thống các điểm dừng đỗ cho taxi, bố trí thí điểm các điểm dừng đỗ tại các trung tâm thương mại, nhà ga..

Thiết kế tiếp cận cho khách bộ hành:

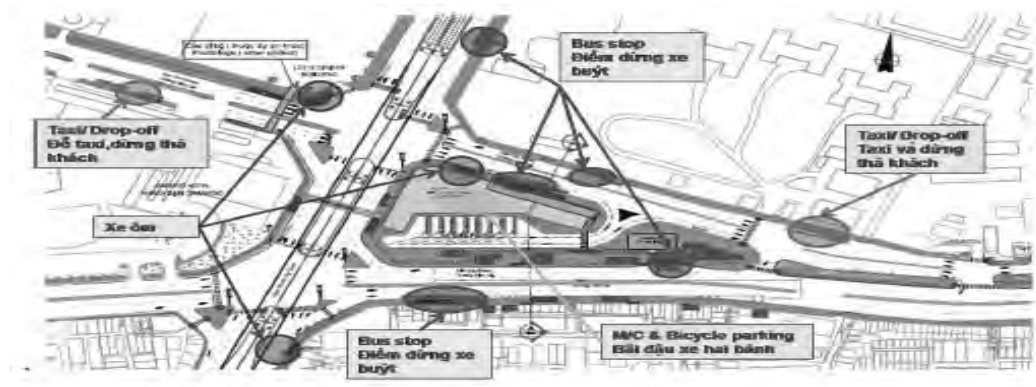
Là việc thiết kế phục vụ chủ yếu cho hành khách trong phạm vi tiếp cận 500m quanh khu vực nhà ga hoặc hành khách có nhu cầu sử dụng Metro đi đến các trung tâm thu hút hành khách xung quanh nhà ga. Việc tiếp cận cho khách bộ hành được áp dụng cho cả vỉa hè trên các tuyến phố cũng như các hẻm tiếp cận nhà ga. Báo cáo đưa ra một số yêu cầu thiết kế vỉa hè để khách bộ hành dễ dàng tiếp cận nhà ga một cách thuận tiện, an toàn.

Báo cáo đưa ra việc cần thiết lắp đặt các thiết bị tín hiệu, biển báo phục vụ khách bộ hành; lối đi, hành lang từ điểm đậu xe, bến xe bus đến nhà ga; thảm thực vật tiểu cảnh, cây xanh hoặc yêu cầu thiết kế xây dựng cầu vượt, hầm chui cho khách bộ hành tại nơi có lưu lượng giao thông lớn.

Đánh giá thực trạng hiện nay tại TP Hà Nội

+ Đề án cải tạo, chỉnh trang hè phố đến năm 2020 của UBND TP HN nêu lên các giải pháp cải tạo chỉnh trang vỉa hè, cây xanh, cảnh quan đô thị..

+ UBND TP đã thực hiện chương trình 7 nhóm giải pháp về triển khai các giải pháp cấp bách nhằm giảm TNGT và ùn tắc giao thông: Xây dựng cầu vượt, đèn tín hiệu cho người đi bộ tại các khu vực đông dân cư, điểm trung chuyển xe bus.

Hình: Mặt bằng các dịch vụ giao thông tiếp cận ga Ngọc Khánh**Biện pháp tổ chức giao thông:**

Công tác tổ chức giao thông là một trong những ưu tiên khi thiết kế tiếp cận cho hành khách sử dụng phương tiện đến nhà ga. Mục tiêu của biện pháp này là nghiên cứu tích hợp quy hoạch giao thông tổng thể khu vực xung quanh nhà ga. Lựa chọn các phương án tối ưu nhằm tổ chức tốt giao thông xung quanh nhưng cũng tạo ra các ưu tiên cho phương tiện giao thông công cộng như xe buýt tiếp cận nhà ga.

Các nhiệm vụ chính được đề xuất như:

- Dự báo nhu cầu giao thông trên các hướng. Tổ chức phân luồng từ xa và xung quanh khu vực nhà ga nhằm giảm tối đa tắc nghẽn giao thông trong khu vực.
- Tại các nút giao, thiết lập các hệ thống giao thông ưu tiên như đèn tín hiệu ưu tiên, biển báo, phân làn tạo điều kiện cho phương tiện công cộng tiếp cận.
- Cần có các biện pháp tổ chức giao thông tạm tại thời điểm ga Ngọc Khánh và Cầu Giấy đang trong quá trình xây dựng nhằm giảm tối đa ảnh hưởng tới các luồng giao thông hiện trạng.
- Sử dụng các biện pháp “mềm” như các quy định hạn chế khu vực đậu xe, hạn chế đậu xe theo giờ...
- Cung cấp ki-ốt và các cơ sở vật chất thích hợp phục vụ các nhân viên thanh tra giám sát.

Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố

- + Đề án cải tạo, chỉnh trang hè phố đến năm 2020 của UBND TP HN nêu lên các giải pháp cải tạo chỉnh trang vỉa hè, cây xanh, cảnh quan đô thị..
- + UBND TP đã thực hiện chương trình 7 nhóm giải pháp về triển khai các giải pháp cấp bách nhằm giảm TNGT và ùn tắc giao thông: Xây dựng cầu vượt, đèn tín hiệu cho người đi bộ tại các khu vực đông dân cư, điểm trung chuyển xe bus.
- + Để đảm bảo an toàn và tránh ùn tắc giao thông, UBND TP đã chỉ đạo các cơ quan của thành phố tổ chức phân luồng lại giao thông, cấm và hạn chế xe tải, xe taxi trong giờ cao điểm, đèn cảnh báo và đèn chiếu sáng; phân luồng từ xa. Ngoài ra còn có chế tài cho các trường hợp xe cố tình vi phạm hướng dẫn phân làn.

Thiết kế trung chuyển đa phương thức:

Là thiết kế một khu vực mà các hành khách chuyển đổi giữa Metro và các phương thức đi lại khác nhau.

- Các dịch vụ phục vụ trung chuyển như nhà chờ, hầm/cầu nối, lối đi bộ trong nhà hay mái che cần được thiết kế hợp lý và tối ưu hóa cho khách bộ hành.

- Cung cấp hệ thống thông tin thời gian thực và thông tin cố định cho hành khách. Bố trí không gian cho các khu vực kinh doanh thương mại nếu có thể.

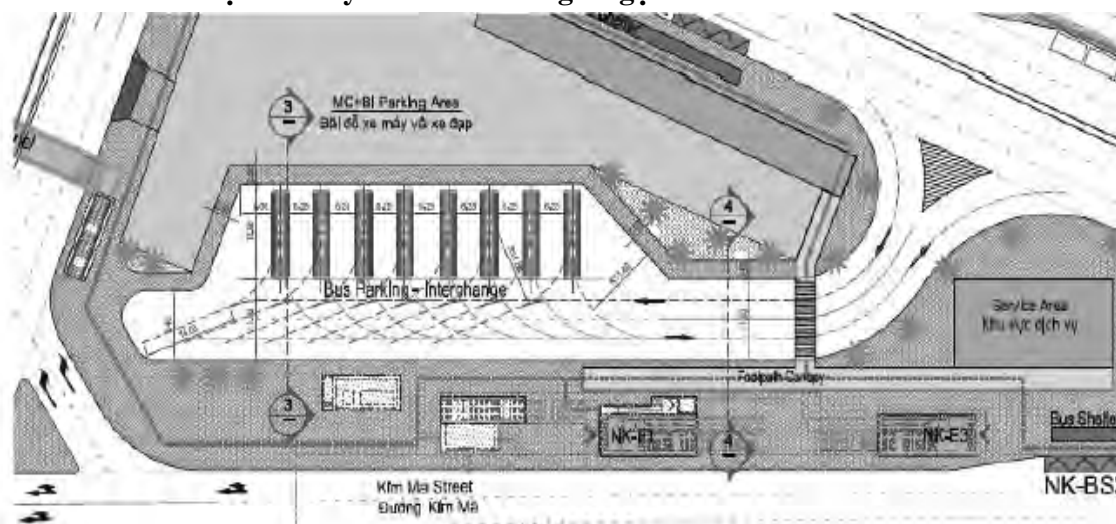
- Các phương thức trung chuyển khác như xe đạp, xe máy, taxi... cũng cần tối ưu hóa về quãng đường cũng như dịch vụ phục vụ hành khách trung chuyển.

- Các thiết bị phục vụ cho hành khách tàn tật phải được cung cấp tại mọi khu vực trung chuyển nhằm đảm bảo họ có thể tự sử dụng một cách thuận tiện nhất.

- **Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố**

+ Hiện nay trong Báo cáo tiền khả thi tuyến số 5 Nam Hồ Tây- Ba Vì có đề cập tới vấn đề kết nối metro tuyến 3 tại Ngọc Khánh.

Hình: Trạm xe buýt đầu cuối khu ga Ngọc Khánh



Ý tưởng phát triển trong tương lai: (mô hình định hướng TOD)

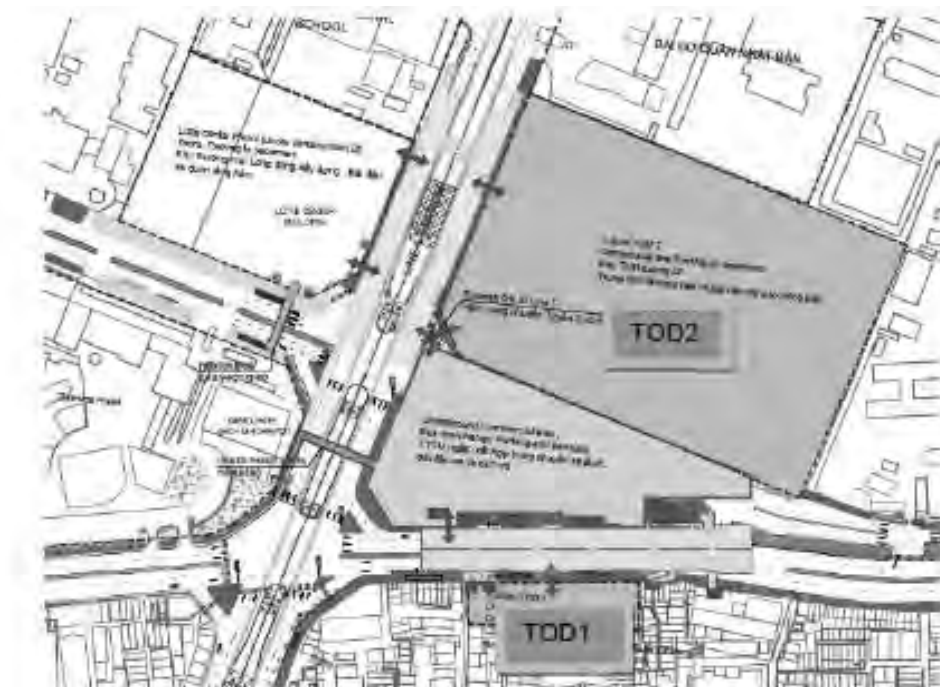
Báo cáo coi đây là vấn đề liên quan đến các quy hoạch tương lai và các đề xuất tổng thể mang tính dài hạn trong khu vực nhằm định hướng một cách tối ưu sự phát triển của các khu vực xung quanh nhà ga. Các ý tưởng áp dụng khu TOD riêng cho khu trung tâm, khu vực rìa trung tâm, và khu ngoại ô

Đối với khu vực đô thị xung quanh ga Ngọc Khánh và Cầu Giấy, các đề xuất ý tưởng bao gồm:

+ Đề xuất xây dựng các khu thương mại phát triển theo định hướng giao thông (TOD) lân cận nhà ga và đề xuất một ý tưởng kết nối giữa nhà ga và các khu TOD nhằm hình thành một khu vực phát triển theo định hướng quy hoạch. Khu vực này hình thành sẽ trực tiếp thu hút hành khách đi Metro, đồng thời tạo ra điều kiện phát triển tốt cho cả khu vực.

+ Đề xuất các trung tâm trung chuyển đa phương thức trong tương lai, các trung tâm này có thể bao gồm các bến xe buýt đầu cuối, các bãi đậu xe ngầm lân cận nhà ga.

Hình: Đề xuất các khu TOD trong tương lai quanh qua Ngọc Khánh



- **Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố**

UBND TP Hà Nội đã có chủ trương chấp thuận đề xuất kết nối các nhà ga ĐSĐT với các TTTM. Khu dân cư... VD như kết nối nhà ga S7 (Ga Chùa Hà) với tầng 2 khu Trung tâm thương mại tòa nhà Discovery Complex (Cầu Giấy) để thuận tiện cho hành khách đi lại, công việc và mua sắm, giải trí

2. Tích hợp và cải thiện dịch vụ giao thông công cộng

Mục tiêu của nhóm giải pháp này là: nâng cao nhu cầu đi lại, tối ưu hóa công suất vận chuyển tuyến ĐSĐT, khuyến khích hành khách sử dụng ĐSĐT, giảm chi phí vận hành xe buýt...

Về tích hợp nhà ga:

Đảm bảo việc đi lại nhanh chóng và dễ dàng từ một phương tiện sang loại khác, trực tiếp, tối thiểu việc chuyển đổi giữa các tầng, hướng đi, không gian rộng rãi, đủ ánh sáng, thông gió tốt, hình ảnh & quảng cáo bắt mắt, không có không gian bị che khuất.

- **Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố**

Được thể hiện trong Quyết định phê duyệt Thiết kế kỹ thuật các nhà ga ĐSĐT của các cơ quan chức năng

Tích hợp mạng lưới xe buýt

Báo cáo đã đưa ra đề xuất cho giải pháp này, trọng tâm là hệ thống lại mạng lưới xe buýt: thay đổi, bỏ lộ trình và tần xuất các tuyến xe buýt nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận và tối ưu công suất vận chuyển của ĐSĐT.

- **Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố**

UBND TP đã phê duyệt dự án phát triển VT HKCC bằng xe buýt gd 2011-2015 định hướng 2020 do TRAMOC thực hiện đã đề cập đến việc tích hợp với mạng lưới ĐSĐT.

Trong đó, cần điều chỉnh lộ trình các tuyến bus liên quan đến tuyến ĐSĐT số 3 như: bỏ đoạn Nhôn – Kim Mã tuyến bus 32, bỏ đoạn Cầu Giấy – Nhôn tuyến bus 20; thay đổi lộ trình tuyến bus 50..

Tích hợp dịch vụ khai thác:

Lịch trình thời gian cung cấp dịch vụ được điều phối để hành khách có thể trung chuyển mà không phải chờ đợi.

Tích hợp taxi:

Việc tích hợp hệ thống taxi cần được tích hợp tốt nhất với hệ thống GTCC (ĐSĐT) như bố trí điểm đỗ trả khách, trang thiết bị, biển hiệu, vạch kẻ thiết kế hợp lý và đúng tiêu chuẩn, không gây trở ngại đến việc đi lại của hành khách và phương tiện giao thông khác.

Tích hợp thông tin hành khách

Việc tích hợp này cung cấp cho hành khách những thông tin, phương án về lộ trình, giá vé các dịch vụ vận tải đa phương thức. Thông tin về dịch vụ và giá vé của tất cả các phương thức được trình bày cùng nhau.

- **Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố**

Hiện tại, Transerco phối hợp cùng TRAMOC tiến hành bố trí hệ thống màn hình, đèn led hiển thị thông tin tuyến, giá vé tại xe bus, nhà chờ để hành khách tiện theo dõi, cập nhật.

Sau khi hệ thống ĐSĐT đi vào hoạt động, thông tin về lộ trình, thời gian biểu, giá vé... các loại hình VT HKCC sẽ được hiển thị trình bày cùng nhau.

Quảng bá thương hiệu tích hợp:

Toàn bộ hệ thống giao thông công cộng – phương tiện xe cộ, nhà ga, thông tin, quảng cáo, khuyến mãi – được quảng bá thống nhất.

- **Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố**

Việc quảng bá sử dụng VTHC CC tại thành phố Hà Nội đã được triển khai nhiều năm trở lại đây, nhất là đối với vận tải bằng xe bus. TRAMOC đã phát động nhiều phong trào quảng bá sử dụng xe bus bằng các ấn phẩm, lịch trình miễn phí tới tận tay khách hàng tại các bến xe, điểm bus, hội chợ..

Đối với vận tải bằng ĐSĐT trong tương lai, UBND TP HN sẽ giao Sở GTVT, MRB, Hanoi Metro,.. thực hiện chức năng tuyên truyền quảng bá dịch vụ này...

Tích hợp hệ thống vé và giá vé

- Việc tích hợp hệ thống vé và giá vé nhằm đạt được mục tiêu: đảm bảo rằng một hệ thống vé, bán vé thông minh tích hợp được phát triển bao gồm tất cả các phương tiện giao thông công cộng nhằm khuyến khích sử dụng giao thông công cộng tại Hà Nội, giảm thời gian di chuyển của người dân.

- Báo cáo cung cấp cho Hà Nội những kinh nghiệm mà ở nhiều nơi khác trên thế giới đã thực hiện, như cần đề xuất một cấu trúc vé và mức giá vé lựa chọn; Hệ thống và công nghệ bán vé; Thẻ chế quản lý vé và giá vé tích hợp...

- **Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố**

Năm 2013, UBND TP có quyết định 5579/QĐ-UBND về việc phê duyệt Đề án khung chính sách, công nghệ thẻ vé điện tử áp dụng cho mạng lưới GTCC Hà Nội. Ngoài ra, MRB đang phối hợp với các cơ quan liên quan đề xuất Chính sách vé để UBND phê duyệt.

3. Hỗ trợ cho chính sách chuyển đổi và các biện pháp quản lý

Các chính sách liên quan đến phát triển giao thông công cộng và Quản lý giao thông:

- Tăng cường năng lực thẻ chế quản lý GTCC, trong đó cần thiết thành lập một Cơ quan quản lý giao thông công cộng (PTA) để thống nhất chỉ đạo chung về các phương thức vận tải về chính sách vé, việc cung cấp dịch vụ, tiếp cận mạng lưới.

- **Đánh giá thực trạng hiện nay tại Thành phố:** Trong dự án nâng cao năng lực thẻ chế để vận hành tuyến BRT và thành lập PTA do Ngân hàng thế giới (WB) tài trợ cho UBND TP Hà Nội đã đề cập điều cần thiết phải thành lập Cơ quan PTA chung trong tương lai.

- Xây dựng Khung chính sách vé và Công nghệ thẻ vé
- Chiến lược, chính sách và quy định về quản lý bãi đỗ xe

II. Dự án phát triển URMT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội – Nước CHXHCN Việt Nam (tuyến 1 + tuyến 2)

Dự án phát triển URMT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội là dự án do Chính phủ Việt Nam đề nghị Chính phủ Nhật Bản giúp đỡ. Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản JICA là cơ quan đại diện cho Chính phủ Nhật Bản tài trợ cho dự án với phạm vi nghiên cứu là tuyến ĐSĐT số 1 Ngọc Hồi – Yên Viên và tuyến ĐSĐT số 2 Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo gồm 31 nhà ga ĐSĐT (trong cả 2 giai đoạn). Dự án do đơn vị tư vấn là công ty ALMEC và Nippon Koei trực tiếp nghiên cứu, thực hiện và lập Báo cáo khả thi.

Mục tiêu của Dự án là nâng cao tính cạnh tranh, tối ưu hóa hoạt động của hệ thống ĐSĐT, thúc đẩy hành khách sử dụng và phát triển đô thị, tạo ra không gian mới làm động lực thúc đẩy kinh tế xã hội năng động hơn.

Báo cáo của Dự án đã đề cập đến tiềm năng phát triển đô thị gắn kết với vận tải công cộng (TOD) trên địa bàn thành phố Hà Nội. Việc phát triển định hướng TOD tại Hà Nội là phù hợp, có tính khả thi cao đối với bối cảnh phát triển của Hà Nội, giúp thu hút số lượng lớn hành khách, và có ý nghĩa đặc biệt đưa thành phố Hà Nội là thành phố xanh và đáng sống trong tương lai. Báo cáo đề cập đến mô hình phát triển TOD tại một số thành phố trên thế giới như San Francisco (Mỹ), Munich (Đức), Curitiba (Braxin), Tokyo (Nhật Bản) là định hướng tốt và có thể áp dụng thành công tại Hà Nội.

Nội dung việc phát triển hệ thống URMT gắn kết với phát triển đô thị Hà Nội:

1. Dự án phát triển ĐSDT gắn kết với phát triển đô thị giúp tạo ra hình thức phát triển theo định hướng giao thông công cộng (TOD), đem lại những lợi ích cho TP Hà Nội:

- Đối với cộng đồng:
 - + Ít sử dụng xe hơn
 - + Khả năng đi lại phù hợp với tài chính và gia tăng lựa chọn phương thức vận tải
 - + Sử dụng đất hiệu quả và tập trung
- Đối với ĐSDT:
 - + Sử dụng đất tập trung quanh ga tạo nhiều hành khách cho nhà ga
 - + Công trình trung chuyển đa phương thức
 - + Phát triển hành lang ĐSDT có sắp đặt

2. Quy hoạch định hướng phát triển các nhà ga tuyến số 1 và số 2 thúc đẩy phát triển các hành lang ĐSDT có sắp đặt:

Dự án JICA đã đề xuất quy hoạch định hướng cho 31 ga thuộc tuyến số 1 và số 2. Quy hoạch định hướng chỉ ra ý tưởng phát triển, sử dụng đất trong tương lai, các dự án mạng tính phát triển gắn kết. Ngoài ra phát triển theo giai đoạn trên cơ sở thời gian và tính khả thi được đề xuất và xem xét kỹ.

3. Quy hoạch chi tiết khu vực nhà ga ưu tiên:

Quy hoạch chi tiết được thực hiện trên 5 khu vực ga Gia Lâm, ga Nam Cầu Long Biên, Ga Hàng Đậu, ga Hà Nội, ga Công viên Thống Nhất, ga Bách Khoa, ga Đền Ngọc Sơn dựa trên đánh giá, nghiên cứu tiêu chí như:

- Tiềm năng phát triển đô thị
- Khả năng tiếp cận tới ga
- Trung chuyển
- Tính cần thiết về mặt xã hội, môi trường

4. Cơ chế thực hiện :

- Được thực hiện phù hợp với hệ thống pháp luật hiện hành và bổ sung các biện pháp tiếp cận mới. Đó là cơ chế pháp lý và thể chế mới nhằm thực hiện phát triển đô thị gắn kết với hệ thống ĐSDT, hệ thống tái điều chỉnh đất, tái phát triển đô thị.
- Được thực hiện trên nguyên tắc chia sẻ trách nhiệm và rủi ro giữa các bên Nhà nước (UBND TP HN), Tổng công ty ĐSVN, nhà đầu tư tư nhân, cộng đồng, mô hình hợp tác Công tư (PPP). Ngoài ra cần có cơ chế phối hợp giữa cơ quan Nhà nước.

Tình trạng hiện nay và Đánh giá

- Hiện tại, Dự án ĐSDT số 1 Yên Viên – Ngọc Hồi vẫn chậm triển khai và chậm tiến độ. Tại TB số 78/TB_VPCP năm 2015 của PTT Hoàng Trung Hải yêu cầu TP HN và Bộ GTVT sớm thống nhất vị trí cầu vượt sông Hồng thuộc Dự án. Ngoài ra, công tác thiết kế kỹ thuật giai đoạn 1 đã hoàn thành , công tác đấu thầu xây lắp chưa được triển khai.

- Dự án ĐSĐT tuyến số 2 Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo cũng bị chậm tiến độ khoảng 3 năm, dự kiến mức tăng tổng mức đầu tư lên khoảng 51.750 tỷ đồng (tăng 164%), gấp gần 3 lần so với dự kiến ban đầu. Hiện, dự án đang được Chính phủ và Bộ KH-ĐT thuê thẩm tra độc lập để xem xét về việc tăng mức đầu tư.
- Tại cuộc họp Ban điều phối chung lần 2 về Dự án HTKT JICA này, Phó chủ tịch UBND TP Hà Nội đã thống nhất áp dụng kinh nghiệm cũng như toàn bộ mô hình của Nhật Bản đối với một số ga ưu tiên đủ điều kiện như Giáp Bát, Gia Lâm, Ngọc Hồi. Riêng những ga ở khu vực nội đô cần nghiên cứu, lựa chọn nhằm hạn chế tối đa việc thu hồi đất, bảo đảm phát triển bền vững gắn liền với vệ sinh môi trường. Đối với các ga ngoại thành sẽ chủ yếu khai thác làm bãi đỗ xe. ...

III. Dự án nghiên cứu “ Sở hữu và sử dụng xe máy tại thành phố Hà Nội” – Từ 2014 đến nay:

Dự án nghiên cứu “ Sở hữu và Sử dụng xe máy tại Thành phố Hà Nội” do Ngân hàng Thế giới WB và Tổ chức phi chính phủ Australia AID tài trợ cho UBND TP Hà Nội, thực hiện từ năm 2014 đến hiện nay.

Dự án này giúp UBND TP Hà Nội với mục tiêu chính là:

- Xác định các yếu tố, cung cấp sự hiểu biết rõ ràng hơn về việc sở hữu và sử dụng phương tiện xe máy.
- Cung cấp thông tin hỗ trợ các cấp chính quyền, cơ quan quản lý ban hành các chính sách hợp lý để phát triển bền vững phương tiện xe máy.

Đoàn nghiên cứu của Dự án đã tiến hành thành lập các nhóm trọng điểm tiến hành các cuộc điều tra trong phạm vi thành phố Hà Nội, từ các điểm giao cắt giao thông, các bãi đỗ xe máy, vỉa hè.. gồm nhiều thành phần xã hội, tuổi tác, giới tính như người đi xe bus, xe máy, người lái xe ôm, phụ nữ, công chức...

Nội dung các cuộc điều tra, khảo sát đi vào trọng tâm là hành vi đi lại của người dân như phương thức đi lại, thời gian đi lại, thời gian chờ các điểm dừng, nhà ga, chi phí đi lại, đậu xe, giá vé vận tải công cộng, tính năng phương tiện và chất lượng dịch vụ vận tải. Bên cạnh đó là các cuộc khảo sát tại các nút giao thông, tình hình đỗ xe tại các đường lớn, vỉa hè.

Dựa trên kết quả các cuộc điều tra, khảo sát, Dự án đã thu thập các dữ liệu, thông tin, tiến hành phân tích kết hợp với thu thập, nghiên cứu các dữ liệu, quy định hiện hành từ đó đưa ra các khuyến nghị, đề xuất mô hình, chính sách tiềm năng có thể áp dụng để phát triển hợp lý phương tiện xe máy tại Hà Nội.

Kết quả phân tích của các cuộc điều tra cho thấy, xe máy vẫn là phương tiện được đa số người dân ủng hộ tin dùng bởi tính tiện lợi, cơ động của chúng và chi phí sở hữu, vận hành thấp. Các yếu tố tạo nên nhược điểm của phương tiện xe máy đó là tính an toàn không cao, gây ô nhiễm môi trường, ùn tắc giao thông và gây hại cho sức khỏe cộng đồng, không phù hợp cho các

chuyên đi có cự ly lớn. Vì vậy, báo cáo đưa ra các giải pháp để phát huy ưu việt của việc sử dụng xe máy, để hạn chế các tác động xấu từ việc sử dụng xe máy hay các giải pháp để kiềm chế việc phát triển quá nóng của phương tiện xe máy.

Ngoài ra, Dự án cũng đề xuất các giải pháp để phát triển bền vững, thúc đẩy việc sử dụng giao thông công cộng của Thành phố.

Một số kết quả của Dự án được tổng hợp và đưa ra các dạng đề xuất, khuyến nghị như sau:

Mục tiêu	Giải pháp đề xuất trong Dự án	Đánh giá giải pháp so với tình hình hiện tại
Quản lý sở hữu xe và sử dụng xe	<p>1. Đảm bảo năng lực thông qua của nút giao thông, độ thông thoáng của tuyến đường và sự an toàn bằng việc phân làn rõ ràng giữa phương tiện ô tô và xe máy, sử dụng biển báo, hệ thống tín hiệu giao thông và đặc biệt tuyên truyền để thực hiện đúng luật lệ giao thông</p> <p>2. Cải thiện tốt hơn, hạn chế những nhược điểm của phương tiện xe máy như độ an toàn thấp, gây ùn tắc, ô nhiễm môi trường... bằng giải pháp cải tiến, bổ sung quy định và tăng cường giáo dục tuyên truyền:</p> <p>- Nâng cao tính an toàn: Thúc đẩy vai trò của tuyên truyền tới người dân, kết hợp răn đe xử phạt. Thể hiện ở việc yêu cầu bắt buộc người dân đội mũ bảo hiểm khi lưu thông, bị phạt khi sử dụng điện thoại khi đi xe máy, đi xe máy sai làn đường, gây ùn</p>	<p>1. Hiện nay, tại Hà Nội đã tiến hành phân làn ô tô xe máy trên nhiều tuyến phố như Bà Triệu, Giải Phóng, Kim Liên.. bằng hệ thống sơn kẻ phân làn, hệ thống biển báo và tuyên truyền nhắc nhở người dân kết hợp với xử phạt các trường hợp vi phạm.</p> <p>2. Cải thiện tốt hơn, hạn chế những nhược điểm của phương tiện xe máy</p> <p>- Điều này đang thực hiện khá nghiêm túc tại Hà Nội. Tuy nhiên trong tương lai cần tuyên truyền sâu rộng hơn nữa đối với người dân kết hợp với mức xử phạt có chế tài chặt chẽ hơn để cải</p>

	<p>tắc giao thông, không tuân thủ chỉ dẫn đèn tín hiệu..</p> <p>- Cải thiện môi trường: Có chính sách yêu cầu các nhà sản xuất xe máy trong nước thực hiện nghiêm, sớm sử dụng tiêu chuẩn EURO 3 để sản xuất xe máy sẽ giảm ½ lượng khí thải. Điều này được đánh giá là chi phí thấp đối với xã hội.</p> <p>Ngoài ra, không cho phép lưu hành với phương tiện không đáp ứng yêu cầu về kiểm soát khí thải.</p> <p>3. Có một chính sách định hướng, tổng quát để kiểm soát sự phát triển quá nóng của phương tiện xe máy trong tương lai khi thuế nhập khẩu phương tiện sẽ giảm nhanh theo lộ trình WTO (Năm 2018 tỷ lệ sở hữu xe máy là 800 xe /1000 dân): Điều chỉnh Phí đăng ký, phí sử dụng đường bộ, thuế nhiên liệu, phí ùn tắc, phí bãi đỗ...</p> <p>4. Xây dựng một hệ thống các công cụ chính sách để quản lý sở hữu và sử dụng xe máy tại Hà Nội</p> <p>- Đề xuất thay đổi trọng tâm về sử dụng một loại phí cố định duy nhất sang sử dụng nhiều loại phí khác nhau (phí nhiên liệu, phí bãi đỗ, phí ùn tắc..)</p>	<p>thiện hơn nữa ý thức của người tham gia giao thông bằng xe máy.</p> <p>- Hiện nay, theo lộ trình Cục Đăng Kiểm Việt yêu cầu các nhà sản xuất và nhập khẩu xe hơi, xe máy phải đáp ứng yêu cầu thấp nhất là TC Euro 3, có thể sẽ là TC Euro 4 vào 2017.</p> <p>3. Hiện nay để kiểm soát sự phát triển quá nóng của xe máy chính phủ đã ban hành nhiều loại phí để lưu hành phương tiện như phí đăng ký, phí lưu hành đường bộ (50000-100000), thuế nhiên liệu (3000đ/lít) vừa được điều chỉnh..</p> <p>⇒ Giải pháp này cũng góp phần thúc đẩy sự phát triển của giao thông công cộng</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Biện pháp hạn chế việc đỗ xe trên vỉa hè, lối đi bộ. Việc đỗ xe là phải trả phí, qua đó yêu cầu người sử dụng phương tiện cá nhân cân nhắc các khoản phí đỗ xe khi quyết định các chuyến đi của mình. - Thay đổi quy định về phí đỗ xe, cho phép đỗ xe tính phí theo giờ đối với xe máy, hạn chế tối đa mức phí cố định. - Có quy định pháp lý và các biện pháp giáo dục tuyên truyền để chuyển đổi quỹ đất công cộng thành bãi đỗ xe miễn phí. - Tuyên truyền phổ biến cho người dân hiểu được chi phí để vận hành phương tiện xe máy không chỉ đơn thuần là chi phí nhiên liệu, phí đỗ xe mà còn có chi phí vô hình lớn hơn nhiều (tai nạn, ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, bảo vệ sức khỏe..) <p>⇒ Các giải pháp này cũng góp phần thúc đẩy sử dụng phương tiện giao thông công cộng</p>	
<p>Thúc đẩy vai trò của Giao thông công cộng</p>	<p>1. Cần có các biện pháp tập trung hơn vào nhóm hành khách được đánh giá sẵn sàng chuyển đổi sang GTCC hơn nhóm hành khách khác</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đó chính là nhóm hành khách là phụ nữ, những người trung niên, những người hay phải di chuyển một quãng đường với một khoảng cách lớn. - Hoặc những người có thu nhập cao nhưng quan trọng vấn đề thời gian, cần sự nhanh chóng và chất lượng dịch vụ GTCC tốt. 	

	<p>- Những người đi xe máy thường xuyên phải di chuyển trong môi trường khói bụi, thời tiết khắc nghiệt, điều kiện đường sá kém..</p> <p>⇒ Điều này cung cấp cách nhìn tốt để lựa chọn phương thức giao thông phù hợp.</p> <p>2. Vấn đề Quy hoạch, thiết kế, và vận hành hệ thống Giao thông công cộng phải được tổ chức rõ ràng, cụ thể để thành công:</p> <p>- Cần một giải pháp về tích hợp:</p> <p>+ Cải thiện việc tích hợp giữa các phương thức giao thông</p> <p>+ Tích hợp giá vé và hệ thống vé</p> <p>+ Tích hợp, cung cấp thông tin đi lại cho hành khách</p> <p>- Cải thiện khả năng tiếp cận của hành khách:</p> <p>+ Cải thiện lối tiếp cận với trạm dừng đỗ, ga tàu điện</p> <p>+ Hỗ trợ vai trò của “xe ôm” trong GTCC.</p> <p>+ Cần ưu tiên, hỗ trợ hơn cho xe bus khi vấn đề ùn tắc giao thông ngày càng trở nên nghiêm trọng.</p>	
--	---	--

IV. Cơ chế chính sách của Thành phố Hà Nội trong việc khuyến khích sử dụng hệ thống Vận tải hành khách công cộng

Vận tải hành khách công cộng có vai trò, ý nghĩa rất quan trọng trong việc giải quyết nhu cầu đi lại của người dân, giúp giảm ùn tắc, tai nạn giao thông, giảm ô nhiễm môi trường, góp phần phát triển thủ đô bền vững.

Hiểu được ý nghĩa, tầm quan trọng đó, Đảng, Nhà nước, UBND Thành phố Hà Nội đã ban hành nhiều chính sách, cơ chế nhằm khuyến khích, thúc đẩy sự phát triển của vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

1. Một số chính sách, cơ chế chung:

(1). Luật Thủ đô: ban hành theo Nghị quyết số 25/2012/QH13 của Quốc hội, trong đó nêu ra những cơ chế chung:

Điều 18. Phát triển và quản lý giao thông vận tải

- Hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn Thủ đô được quy hoạch, xây dựng, phát triển đồng bộ, hiện đại, bảo đảm sự liên kết giữa Thủ đô với các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong Vùng Thủ đô và cả nước, phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh; tập trung đầu tư và huy động các nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và hệ thống vận tải hành khách công cộng trên địa bàn Thủ đô.

- Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải.

(2). Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05 tháng 5 năm 2015 về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt:

- Theo đó, Quyết định quy định cơ chế, chính sách về quy hoạch, đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng như sau:

+ Ưu tiên bố trí đủ kinh phí từ ngân sách Nhà nước cho công tác lập, điều chỉnh và thực hiện quy hoạch vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, với các chỉ tiêu trong quy hoạch gồm: tỷ lệ đảm nhận của vận tải hành khách công cộng, quỹ đất, giải pháp kết nối với các phương thức vận tải khác, tỷ lệ phương tiện sử dụng năng lượng sạch, tỷ lệ phương tiện đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận;

+ Ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi: vốn vay viện trợ phát triển chính thức (ODA), vốn tín dụng ưu đãi để đầu tư kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt;

+ Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ vào nguồn lực địa phương hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

- Cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phương tiện vận tải:

+ Miễn thuế nhập khẩu phụ tùng, linh kiện thuộc loại trong nước chưa sản xuất được để sản xuất, lắp ráp phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

Miễn lệ phí trước bạ đối với phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt sử dụng năng lượng sạch.

+ Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ vào nguồn lực địa phương hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

- Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động khai thác vận tải:

+ Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ vào nguồn lực địa phương trợ giá hoặc hỗ trợ chi phí cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

Ưu tiên xây dựng mô hình Trung tâm quản lý hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt để giám sát và quản lý chất lượng dịch vụ xe buýt tại các địa phương.

- Ngoài ra, Quyết định cũng quy định cơ chế chính sách trợ giá cho người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng:

+ Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ vào nguồn lực địa phương trợ giá cho người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt như sau:

Miễn tiền vé đối với trẻ em dưới 6 tuổi, người khuyết tật nặng và người khuyết tật đặc biệt nặng; Giảm giá vé đối với người có công với cách mạng, người cao tuổi, học sinh, sinh viên là công dân Việt Nam.

(3). Thông tư 39/2003/TT-BTC ngày 29/4/2003 của Bộ tài chính: Hướng dẫn cơ chế tài chính đối với các doanh nghiệp VTHKCC bằng xe buýt tại các đô thị:

- Hoạt động xe buýt công cộng ở các đô thị là hoạt động công ích được hưởng chính sách ưu tiên về tài chính gồm: DNNN hoạt động công ích VTHKCC bằng xe buýt; Bộ phận DNNN hoạt động công ích VTHKCC bằng xe buýt; DNNN hoạt động kinh doanh có tham gia VTHKCC bằng xe buýt; Các loại hình doanh nghiệp khác tham gia VTHKCC bằng xe buýt như: HTC vận tải, Công ty liên doanh, Công ty TNHH, Công ty cổ phần,...

- Hoạt động VTHKCC bằng xe buýt được hưởng các chính sách ưu đãi về nộp tiền thuê đất, phí cầu đường bộ, lệ phí bến bãi theo quy định hiện hành và quyết định của cơ quan có thẩm quyền.

- Các doanh nghiệp nhà nước và các thành phần kinh tế khác tự đầu tư tài sản để tham gia hoạt động VTHKCC tại các đô thị được hưởng ưu đãi đầu tư và được hỗ trợ lãi suất sau đầu tư.

- Hoạt động VTHKCC bằng xe buýt tại các đô thị thuộc đối tượng không chịu thuế VAT.

- Hoạt động VTHKCC bằng xe buýt nếu có doanh thu bán vé không đủ bù đắp chi phí hoạt động công ích thì được UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trợ giá từ NSNN địa phương. Mức trợ giá hàng năm phải đảm bảo bù đắp các khoản chi phí hợp lý được quy định theo chế độ Nhà nước hiện hành.

- Các DNNN và các thành phần kinh tế khác được Nhà nước đặt mua sản phẩm công ích VTHKCC. Việc mua sản phẩm VTHKCC bằng xe buýt được UBND tỉnh, thành phố và có thể ủy quyền cho Sở GTVT ký kết hợp đồng với các doanh nghiệp hoạt động VTHKCC. Nếu có nhiều doanh nghiệp tham gia VTHKCC trên cùng một địa bàn Thành phố thì tổ chức đấu thầu theo quy định hiện hành của Nhà nước.

(4). Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hà Nội về ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải:

a) Ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn:

- Ưu tiên về tổ chức giao thông

- Ưu tiên đổi mới phương tiện, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng:

+ Các phương tiện sử dụng trong vận tải HKCC phải đảm bảo hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến

+ Ưu tiên lựa chọn đề xuất đưa phương tiện mới, chất lượng cao vào hoạt động dịch vụ vận tải HKCC khi đấu thầu mở tuyến buýt mới.

- Khuyến khích sử dụng phương tiện VTHKCC khối lượng lớn:

+ Người sử dụng được trợ giá với giá vé phù hợp

+ Thành phố miễn tiền vé sử dụng VTHKCC cho đối tượng: người có công, người khuyết tật, trẻ em dưới 6 tuổi;

+ Đối với VTHKK CC bằng bus, BRT được ngân sách hỗ trợ 50% giá vé tháng với đối tượng học sinh, sinh viên, công nhân các khu công nghiệp, người cao tuổi; hỗ trợ 30% giá vé tháng cho cán bộ, nhân viên tại các văn phòng công sở, doanh nghiệp ngoài khu công nghiệp mua vé tháng theo hình thức tập thể.

- Cơ chế, chính sách ưu tiên phát triển VTHKCC khối lượng lớn:

+ Ngân sách hỗ trợ 100% phí sử dụng đường bộ cho các phương tiện VTHKCC bằng bus, BRT

+ Ngân sách thành phố hỗ trợ 50% tiền lãi vay ngân hàng trong 5 năm đầu để đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải HKCC bằng xe bus và mua sắm xe buýt cụ thể từng dự án...

b) Khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác:

- Ngân sách hỗ trợ 100% tiền thuê đất trong 10 năm đầu kể từ khi phát sinh nghĩa vụ nộp tiền thuê đất.

- Được vay vốn từ Quỹ đầu tư phát triển thành phố với vốn vay ưu đãi.

- Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuế nhập khẩu phải nộp với các thiết bị, dây chuyền công nghệ nhập khẩu xây dựng bãi đỗ xe cao tầng, bãi đỗ xe ngầm,,,

- UBND Thành phố phê duyệt mức giá trần dịch vụ trông giữ xe, giá dịch vụ bến xe, giá trông giữ xe trong bến phù hợp với từng khu vực, quy mô và tính chất của từng dự án đảm bảo thời gian thu hồi vốn và an sinh xã hội.

c) Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải:

- Quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải

- Công tác tổ chức, quản lý điều hành giao thông:

+ Xây dựng lộ trình, kế hoạch áp dụng công nghệ cao trong quản lý điều hành GTVT qua sử dụng hệ thống thông tin địa lý (GIS), hệ thống định vị toàn cầu (GPS) và các tiến bộ khoa học của mạng internet... Từng bước xây dựng các trung tâm như PTA, trung tâm điều khiển hệ thống đèn tín hiệu giao thông...

+ Xây dựng từng bước hoàn thiện hệ thống thông tin cảnh báo sớm về tình trạng giao thông; khuyến khích triển khai lắp đặt các thiết bị dẫn đường trên các phương tiện giao thông

+ Xây dựng kế hoạch triển khai áp dụng công nghệ cao trong xây dựng hệ thống thu phí tự động

-Quản lý khai thác vận tải::

+ Khuyến khích doanh nghiệp vận tải áp dụng công nghệ cao để điều phối, điều hành hoạt động vận tải; đồng thời kết nối thông tin với các trung tâm để quản lý và điều hành hoạt động giao thông trên địa bàn.

+ Các tổ chức vận tải, chủ sử dụng phương tiện có trang bị thiết bị giám sát hành trình có trách nhiệm cung cấp thông tin trên thiết bị giám sát hành trình để phục vụ công tác quản lý điều hành giao thông của Cơ quan quản lý.

-Triển khai một số giải pháp thực hiện áp dụng công nghệ cao:

+ Tổ chức đào tạo nhân lực công nghệ cao đạt trình độ quốc tế để tiếp nhận, làm chủ công nghệ cao trong quản lý điều hành giao thông vận tải và có kế hoạch tăng cường năng lực cho các cơ quan quản lý.

+ Tăng cường hợp tác quốc tế trong nghiên cứu, ứng dụng và phát triển công nghệ cao trong lĩnh vực quản lý điều hành GTVT.

- Cơ chế, chính sách khuyến khích áp dụng công nghệ cao:

Ứng dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành giao thông vận tải là nội dung thuộc chương trình khoa học và công nghệ trọng điểm của Thủ đô.

2. Một số cơ chế, chính sách được áp dụng để khuyến khích sự phát triển của vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt Hà Nội:

- Quyết định của UBND Thành phố (Quyết định 45/QĐ-UB ngày 29/6/2011) về việc hợp nhất 4 công ty thành Công ty vận tải và Dịch vụ công cộng (tiền thân của Tổng Công ty Vận tải Hà Nội) đã tạo ra sự thống nhất về mặt tổ chức, về mạng lưới tuyến, về quản lý và điều hành, phát huy tối đa tiềm năng và nguồn lực sẵn có để thực hiện mục tiêu lớn.
- Thành phố đã đầu tư ban đầu lớn là tiền đề vật chất quan trọng để có thể đổi mới toàn diện và nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt công cộng, mua thói quen đi lại của người dân.
- VD: Từ 2001-2003, NSNN Thành phố đã đầu tư 479,9 tỷ đồng cho vận tải hành khách công cộng, dự án “Đầu tư phương tiện VTHKCC” với các hạng mục đầu tư:

- + Mua sắm 200 xe buýt giai đoạn 1 năm 2001
- + Mua sắm 320 xe buýt giai đoạn 2 năm 2002
- + Tiếp nhận và vận chuyển 50 xe Renault do Pháp tài trợ
- + Mua sắm thiết bị quản lý và điều hành xe buýt
- + Đầu tư nâng cấp hệ thống hạ tầng kỹ thuật tuyến xe buýt
- + Xây dựng nhà xưởng bảo dưỡng xe buýt
- + Mua sắm thiết bị bảo dưỡng sửa chữa
- + Thuê chuyên gia và đào tạo nhân lực vận hành.

Dự án với mục tiêu phát huy vai trò chủ đạo của doanh nghiệp nhà nước trong việc củng cố và nhanh chóng phát triển xe buýt công cộng ở Hà Nội tạo tiền đề và định hướng thị trường cho các thành phần kinh tế khác.

Về lâu dài, ngân sách thành phố sẽ hỗ trợ đầu tư xây dựng phần cơ sở hạ tầng kỹ thuật chung cho hoạt động xe buýt công cộng của Thành phố. Đầu tư mua sắm phương tiện và cơ sở hậu cần phục vụ trong mỗi doanh nghiệp là trách nhiệm đầu tư của các đơn vị tham gia vận tải hành khách công cộng. Thành phố sẽ hỗ trợ phần lãi suất cho vốn vay của doanh nghiệp hoặc bảo lãnh vay vốn nước ngoài để mua sắm phương tiện. Các doanh nghiệp tham gia vận tải HKCC lập các dự án nhỏ để vay và tự trả trong quá trình kinh doanh.

- Đảm bảo thu nhập thích đáng đủ hấp dẫn để người lao động gắn bó với công việc và quan tâm đến việc nâng cao chất lượng phục vụ hành khách.
- Chính sách nhất quán của Thành phố về trợ giá lâu dài cho hành khách đi xe buýt là nhân tố đảm bảo cho sự phát triển bền vững xe buýt công cộng ở Thủ đô.

+ Trợ giá trực tiếp cho xe buýt công cộng: Cấp kinh phí trợ giá trực tiếp theo khối lượng vận chuyển hành khách mà doanh nghiệp đạt được.

Từ 1992 – nay, UBND Thành phố đã có chính sách trợ giá trực tiếp cho xe buýt. Do hiệu quả hoạt động của mạng lưới xe buýt tăng lên, trợ giá tính trên 1 hành khách liên tục giảm như sau:

Năm 2001, bắt đầu đầu tư xe mới nên giá thành vận chuyển tăng nhưng do khách đi xe chưa tăng nhiều nên trợ giá cho 1 hành khách cũng tăng. Năm 2002, hành khách đi xe buýt tăng nhanh và mức trợ giá bình quân cho 1 hành khách bắt đầu giảm hơn so với 2001. Đến 2004, sau khi đã mua được thói quen, hành khách tăng rất nhanh dẫn đến mức độ trợ giá cho 1 hành khách giảm hơn một nửa chỉ còn 500đ/HK

⇒ Khi đầu tư xe để mở tuyến mới chấp nhận mua thói quen và trợ giá cao, khi đã mua được thói quen thì sẽ có hiệu quả và trợ giá giảm rất nhanh.

+ Trợ giá bằng phương thức gián tiếp: Thông qua các chính sách đối với doanh nghiệp như chính sách ưu đãi, miễn giảm các loại thuế VAT, lệ phí bến bãi, phí cầu đường bộ

- Nâng cao chất lượng dịch vụ trên cơ sở đổi mới toàn diện kết hợp với thông tin tuyên truyền về lợi ích đi xe buýt là yếu tố quyết định làm tăng nhanh tỷ lệ người đi xe buýt.
- Về phương thức tổ chức thực hiện: Thống nhất về chủ trương – Xây dựng phương án triển khai chi tiết – Quán triệt sâu sắc đến người lao động – Chỉ đạo thực hiện sát sao – Làm theo mô hình thí điểm - Rút kinh nghiệm kịp thời – Nhân rộng mô hình là bài học kinh nghiệm về sự thành công.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Trong khuôn khổ của chương 2, Báo cáo tập trung giới thiệu một số dự án điển hình về hỗ trợ kỹ thuật các tuyến số 1, số 2 của JICA tài trợ, số 3 của ADB, Chương trình quản lý sở hữu và sử dụng phương tiện xe máy trên địa bàn thành phố Hà Nội do WB tài trợ, Một số chính sách của Nhà nước và Thành phố Hà Nội về phát triển xe buýt công cộng... Các dự án đưa ra rất nhiều các giải pháp, phương pháp tiếp cận giúp UBND TP Hà Nội định hướng, đề ra các chính sách phù hợp với mục tiêu chính là thúc đẩy phát triển vận tải hành khách công cộng, khuyến khích người dân sử dụng hệ thống ĐSDT.

Sau đây xin được tóm lược các giải pháp, chính sách chính được đề ra trong các Dự án này, cũng như tình hình thực hiện, chương trình hành động của TP Hà Nội tính đến thời điểm hiện nay so với kinh nghiệm thúc đẩy sử dụng phương tiện GTCC trên thế giới đã được trình bày ở chương 1. Điều này sẽ giúp UBND TP nắm được những giải pháp nào chưa được áp dụng và có thể áp dụng thử nghiệm tại thành phố, giải pháp nào đã được áp dụng tại thành phố nhưng chưa có hiệu quả rõ rệt trong việc khuyến khích, tăng số lượng hành khách sử dụng GTCC.

BẢNG THỂ HIỆN TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CÁC CHÍNH SÁCH/BIỆN PHÁP THỨC ĐẨY SỬ DỤNG GTCC TẠI TP HÀ NỘI						
NHÓM CHÍNH SÁCH	MÔ TẢ	BIỆN PHÁP/CHÍNH SÁCH CỤ THỂ	THÀNH PHỐ ÁP DỤNG TRÊN THẾ GIỚI	Biện pháp khuyến khích sử dụng GTCC (ĐSĐT) tại thành phố Hà Nội		
				Đang được nghiên cứu (Chưa áp dụng)	Chuẩn bị áp dụng	Đã được thực hiện
NHÓM 1		Tích hợp một cơ quan quản lý, tổ chức giao thông công cộng chung (PTA) quản lý toàn bộ các phương thức giao thông công cộng (bus, ĐSĐT, BRT,..) trong việc hoạch định chiến lược, quy hoạch, cân đối và duy trì ngân sách phát triển giao thông công cộng.	Các nước châu Âu, Bắc Mỹ, Nhật Bản, Singapore..	✓		
NHÓM 2 (TOD)	Phát triển khu vực trong tương lai	Lập quy hoạch, tổ chức các nhà ga ĐSĐT thành một hệ thống các dịch vụ thương mại, công nghiệp, văn phòng.. với sự phát triển dân cư mật độ cao trong khoảng cách 20 phút đi bộ, bán kính 0,4 – 0,8 km	Các thành phố lớn của Nhật Bản, Băng Cốc, Úc		✓	
	Dịch vụ tiếp cận nhà ga với phương tiện đi và đến từ đường phố	Thiết kế khu dịch vụ xe buýt, điểm đỗ xe buýt, khu vực chờ đợi của hành khách			✓	
		Cung cấp các chỗ đậu xe hai bánh (xe máy, xe đạp)			✓	
		Cung cấp các chỗ đậu xe ôm, xe taxi gần vị trí các nhà ga			✓	
		Cung cấp vị trí dừng thả hành khách cho các phương tiện, đặt gần cửa ra vào nhà ga và không gây cản trở giao thông			✓	
Dịch vụ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành	Cung cấp không gian thông thoáng cho người đi bộ, xóa bỏ các chướng ngại vật trên vỉa hè cản trở lối đi của người đi bộ				✓	

		Cải tạo, nâng cấp mặt vỉa hè, bó vỉa, mặt ngõ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành. Lắp đặt dải dẫn đường hợp lý cho người khuyết tật dẫn vào nhà ga				✓
		Cung cấp, đảm bảo đầy đủ hệ thống chiếu sáng, cây xanh, thoát nước, vạch sơn kẻ, biển báo.. giúp người đi bộ tiếp cận tốt hơn khu vực nhà ga				✓
		Cần bổ sung hệ thống cầu vượt, hầm đi bộ cho hành khách tại những nơi có mật độ phương tiện giao thông lớn				✓
	Tổ chức giao thông xung quanh các nhà ga	Lựa chọn phương án tối ưu nhằm tổ chức giao thông tốt xung quanh các nhà ga, tạo ra sự ưu tiên cho phương tiện giao thông công cộng như Bus, BRT tiếp cận nhà ga: Tổ chức phân luồng từ xa và xung quanh nhà ga để tránh ùn tắc; Thiết lập hệ thống giao thông ưu tiên như biển báo, đèn tín hiệu ưu tiên, phân luồng để phương tiện GTCC tiếp cận tốt nhà ga			✓	
	Trung chuyển đa phương thức	Thiết kế một khu vực để hành khách có thể chuyển đổi giữa ĐSDT với các phương tiện GTCC khác nhau. Các dịch vụ phục vụ trung chuyển, kết nối như cầu (hầm) nối, nhà chờ, lối đi bộ trong nhà, mái che, khu thương mại cần bố trí hợp lý đáp ứng sự tiện lợi cho hành khách			✓	
NHÓM 3a Quản lý nhu cầu đi lại (PUSH)	Kiểm soát sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân (xe hơi, xe máy)	Tiến hành áp dụng các mức thuế phí khác nhau : Thuế nhập khẩu, thuế đăng ký, sử dụng phương tiện; Phí đường bộ hàng năm	Nhiều nước trên thế giới			✓
		Cấp hạn ngạch (quotar) ô tô xe máy ở một số lượng nhất định. Qua đó, người dân phải đấu giá, mua lại quyền lưu hành xe.	Singapore	✓		
		Người dân muốn sở hữu xe hơi phải chứng minh được có chỗ đỗ, gửi xe.		✓		

		Áp dụng quy định niên hạn sử dụng với phương tiện xe máy				✓
	Hạn chế, giảm sử dụng phương tiện giao thông cá nhân	Thuế nhiên liệu	Mỹ			✓
		Phí giao thông đô thị	Singapore, Stockholm	✓		
	Quy định đỗ xe trong đô thị phải tính phí	Thu phí, lệ phí đỗ xe Những loại thuế và lệ phí này khuyến khích các doanh nghiệp giảm việc cung cấp bãi đỗ xe và khuyến khích người dân đi làm sử dụng các phương thức vận tải thay thế.	Các thành phố trên thế giới			✓
	Biện pháp quy định, cấm phương tiện giao thông cá nhân	Cấm một số phương tiện giao thông đi vào trung tâm thành phố trong giờ cao điểm	London			✓
Hạn chế đi lại theo biển số xe..		Trung Quốc (Thượng Hải, Quảng Châu,..), Mexico, Sao Paolo, Manila	✓			
NHÓM 3b Quản lý nhu cầu đi lại (PULL)	Cải thiện dịch vụ hành khách công cộng	Các tuyến ĐSĐT, tuyến bus được kéo dài, không gian được mở rộng, gia tăng tần suất dịch vụ, thời gian hoạt động trong ngày đảm bảo nhu cầu vận tải hành khách công cộng	Các thành phố trên thế giới			✓
		Ưu tiên cho các phương tiện vận tải hành khách hỗ trợ có hệ số chiếm chỗ lớn như làn đường dành riêng cho xe bus, các tín hiệu giao thông ưu tiên cho xe bus và giảm thiểu sự chậm trễ đối với các phương tiện vận tải hành khách công cộng	London (Anh), Singapore			✓

		Cải tiến, đảm bảo tiện nghi cơ sở vật chất phục vụ hành khách tại nhà ga, nhà chờ xe bus có mái che, ghế ngồi, vệ sinh...	Curitiba(Braxin), Quảng Châu (TQ), Bogota (Colombia), Munich (Đức)			✓
		Tích hợp hệ thống và giá vé GTCC, cần có một chính sách phù hợp để tích hợp hệ thống vé các phương tiện GTCC, tạo ra một hình thức thanh toán giá vé tiện lợi bằng thẻ vé điện tử thông minh	Phổ biến trên thế giới		✓	
		Tích hợp thông tin hành khách, cải thiện các chương trình tiếp thị: cung cấp cho hành khách những thông tin, phương án về lộ trình, giá vé các dịch vụ vận tải hành khách công cộng				✓
Cải tiến dịch vụ cho người sử dụng xe đạp	Xây dựng các bãi đỗ xe, làn đường dành riêng cho xe đạp	Cambridge, London (Anh),	✓			
	Bản đồ, biển báo chỉ dẫn cho người đi xe đạp	Copenhagen (Đan Mạch)	✓			
	Dịch vụ cho thuê xe đạp công cộng	Các thành phố lớn ở Châu Âu, Osaka (Nhật Bản)	✓			
Khuyến khích, hỗ trợ đối với người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng (ĐSDT).	Đây là phương pháp mà Cơ quan tổ chức giao thông lôi kéo, khuyến khích các doanh nghiệp tham gia vào vấn đề giao thông của nhân viên. Các doanh nghiệp phải trả cho nhân viên một khoản tiền nếu nhân viên không sử dụng chỗ đỗ xe miễn phí tại doanh nghiệp. Khoản tiền này nhân viên có thể sử dụng để đi xe chung hay đi bằng phương tiện giao thông công cộng (Metro, bus, BRT)	Bruc –xen (Bi), Mỹ, Anh, Canada, New – di – lan, Canada..	✓			
	Sự đóng góp bắt buộc của doanh nghiệp cho giao thông đô thị (trong đó có vận tải hành khách công	Toàn nước Pháp	✓			

		cộng: ĐSDT): Cụ thể là một mức thuế giao thông đô thị được quy định đối với các doanh nghiệp sử dụng lao động, mức thuế này sẽ được đóng góp để phát triển hệ thống GTCC của thành phố.				
		Hỗ trợ gián tiếp cho giao thông công cộng thông qua việc tài trợ cho người sử dụng chứ không phải là dịch vụ. Các doanh nghiệp, cơ quan hành chính nhà nước hỗ trợ tiền để nhân viên mua vé giao thông công cộng tháng, hoặc người chủ doanh nghiệp mua phí giao thông tại cơ quan vận hành GTCC và chuyển vào thẻ giao thông cho nhân viên.	Braxin, Pháp	✓		
		Có một chính sách vé phù hợp (loại vé, cấu trúc vé, giá vé), trợ giá vé cho hành khách sử dụng GTCC nhất là đối tượng học sinh, công nhân, công chức, người khuyết tật, người về hưu..	Các nước châu Âu, Mỹ, Trung Quốc, Đông Nam Á,...			✓
	Tuyên truyền, tăng cường nhận thức của người dân về vận tải HKCC ĐSDT	Các hình thức quảng bá dịch vụ vận tải HKCC, cung cấp thông tin, lộ trình phù hợp trên các phương tiện thông tin đại chúng, các chiến dịch khuyến khích sử dụng GTCC, ngày đi xe đạp, ngày không xe hơi	Bogota (Colombia), Zurich (Thụy Sĩ) với chiến dịch ngày không xe hơi; Bang Bavaria với chiến dịch Ngày đi xe đạp đi làm	✓		

CHƯƠNG 3 : ĐÁNH GIÁ, ĐỀ XUẤT TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN QUẢN LÝ TRONG VIỆC KHUYẾN KHÍCH SỬ DỤNG ĐSĐT TẠI THÀNH PHỐ HÀ NỘI

A. Bối cảnh:

Chương 1, Báo cáo đã nghiên cứu tổng hợp danh sách các chính sách, kinh nghiệm tại các thành phố lớn trên thế giới về khuyến khích sử dụng hệ thống GTCC. Chương 2, Báo cáo đã tập trung cập nhật, tổng hợp các chương trình, dự án, và những chính sách khuyến khích phát triển hệ thống GTCC bền vững, trong đó có ĐSĐT tại thành phố Hà Nội.

Theo kinh nghiệm quốc tế, một cơ quan tổ chức giao thông công cộng sẽ đảm nhiệm quản lý toàn bộ hệ thống GTCC của một vùng/thành phố. Do đó việc đưa ra các quyết định, chính sách liên quan đến hệ thống GTCC sẽ nhanh chóng, độc lập và dễ mang tính điều chỉnh. Tuy nhiên, tại Việt Nam nói chung, TP Hà Nội nói riêng, hệ thống thể chế quản lý GTCC tương đối phức tạp và ràng buộc trách nhiệm với nhau: ở cấp trung ương là Bộ GTVT, ở cấp địa phương là Sở GTVT, MRB và các Sở, Ban ngành khác... Do đó, mục tiêu của chương 3 này nhằm phân định, đánh giá vai trò, trách nhiệm của các Cơ quan quản lý nhà nước trong việc đề xuất, tham mưu, tổ chức thực hiện các chương trình, chính sách khuyến khích sử dụng hệ thống GTCC – ĐSĐT trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

Phương thức nghiên cứu của chương này tập trung đánh giá, phân tích từng chính sách, biện pháp khuyến khích sử dụng ĐSĐT thuộc thẩm quyền, trách nhiệm hiện hành của các cơ quan nào, cơ chế thực hiện, phối hợp.

B. Đánh giá trách nhiệm của các Cơ quan quản lý ĐSĐT trong các giải pháp khuyến khích sử dụng ĐSĐT:

I./ Giải pháp tăng cường năng lực thể chế về giao thông đô thị: (Thành lập PTA)

Lợi ích của việc hình thành Cơ quan tổ chức giao thông chung (PTA) đã được trình bày như tại chương 1.

Tại Hà Nội, WB (ngân hàng thế giới) đang phối hợp với UBND TP thực hiện dự án liên quan đến việc thành lập PTA, nhưng vấn đề này cần được thực hiện có lộ trình và cần một khoảng thời gian tương đối để hoàn thiện hơn hệ thống thể chế quản lý GTCC hiện nay. Tuy nhiên, đã thực hiện được những bước quan trọng trong việc thành lập PTA như UBND TP thành lập được Ban chỉ đạo của thành phố về việc thành lập Cơ quan tổ chức giao thông công cộng đa phương thức với sự tham gia của lãnh đạo UBND TP, các lãnh đạo Sở Ngành như GTVT, MRB, Sở Tài chính, Sở KHĐT, Tramoc, Transerco..

Trong tương lai, để việc thành lập PTA được thành công, đề xuất cần thực hiện::

- Xây dựng một Cơ quan quản lý về ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội, chịu trách nhiệm quản lý, phối hợp với các Sở Ban Ngành tham mưu cho thành phố về việc quản lý nhà nước về ĐSĐT (chính sách vé, chất lượng dịch vụ,..)

- Tăng cường năng lực TRAMOC (Cơ quan quản lý VTHKCC bằng xe bus thuộc Sở GTVT): hoàn thiện chức năng quy hoạch quản lý mạng lưới, xây dựng hoàn thiện hệ thống BRT (xe buýt nhanh)..

Lựa chọn kết hợp các Cơ quan quản lý GTCC sẽ giúp UBND TP có một tầm nhìn chiến lược chung, bổ sung cho nhau trong việc quản lý mạng lưới đa phương tiện ngay từ khâu lên kế hoạch và quy hoạch mạng lưới. Như vậy mỗi phương tiện (bus, BRT, metro) sẽ được sử dụng với hiệu quả tối ưu cho từng khu vực. Các dịch vụ vận tải với công suất chuyên chở thấp hơn có thể kết nối với các phương tiện có công suất chuyên chở lớn hơn.

UBND TP sẽ phải điều phối, chỉ đạo, cần một quyết tâm chính trị và tầm nhìn của lãnh đạo, các cán bộ của các Cơ quan quản lý trong việc hình thành một cơ quan quản lý chung cho lĩnh vực GTCC (PTA) vì lợi ích đi lại của người dân. Việc thành lập PTA cần được thảo luận kỹ càng với sự tham gia của các Sở Ngành, sự tư vấn của các Cơ quan tổ chức quốc tế, trước khi được Hội đồng nhân dân thành phố thông qua.

II./ Nhóm giải pháp phát triển đô thị gắn liền với định hướng GTCC (TOD)

1. Phát triển khu vực trong tương lai

Quy hoạch tổng thể các khu vực mở rộng đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 bao gồm các khuyến nghị phù hợp với vai trò của Hà Nội là thủ đô của quốc gia có vai trò:

- Xây dựng một cơ sở hạ tầng giao thông hiện đại và tích hợp;
- Xây dựng các khu đô thị theo định hướng giao thông công cộng;
- Xây dựng một mạng lưới vận chuyển nhanh khối lượng lớn (MRT) để hỗ trợ phát triển đô thị;
- Phát triển tất cả các phương thức vận tải công cộng, giảm dần việc sử dụng phương tiện giao thông cá nhân; khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch;
- Xây dựng hệ thống giao thông công cộng tích hợp

Như vậy UBND TP Hà Nội là cơ quan cao nhất tổ chức hoạt động, thực hiện quy hoạch tổng thể, các vấn đề liên quan đến phát triển GTCC gắn kết với sự phát triển của đô thị. Để phát triển khu vực đô thị xung quanh các nhà ga ĐSĐT, trách nhiệm của các Cơ quan quản lý liên quan được đề xuất như sau:

- Sở Quy hoạch kiến trúc: hướng dẫn chủ đầu tư (MRB hoặc cơ quan khác làm chủ đầu tư) lập quy hoạch mặt bằng và kiên trúc nhà ga; thẩm định quy hoạch.
- Các chủ đầu tư khác làm việc trực tiếp với Sở Tài nguyên và Môi trường về nhu cầu sử dụng đất cho các dự án phát triển xung quanh khu vực nhà ga, được hướng dẫn triển khai báo cáo việc đánh giá tác động môi trường theo quy định để Sở tổng hợp, báo cáo UBND TP Hà Nội.

2. Dịch vụ tiếp cận nhà ga với các phương tiện giao thông đi và đến từ đường phố:

Sở GTVT: Chỉ đạo công tác lập quy hoạch khu vực tiếp cận nhà ga của các phương tiện giao thông; Thực hiện công tác thẩm định, phê duyệt quy hoạch khu vực tiếp cận nhà ga của các phương tiện giao thông như khu vực bãi đỗ xe đạp, xe máy, xe buýt, taxi.. Đảm bảo an toàn giao thông cho hành khách và phương tiện khi lưu thông tại khu vực tiếp cận.

3. Dịch vụ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành:

Sở GTVT Hà Nội là đơn vị quản lý hệ thống mạng lưới hạ tầng giao thông của Thành phố HN gồm cầu đường bộ, vỉa hè phố, đường phố, dải phân cách, hệ thống biển báo hiệu đường bộ, đèn tín hiệu điều khiển giao thông, hầm đường dành cho người đi bộ sang đường.. được quy định trong QĐ 17/2008/QĐ-UBND về chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của Sở GTVT.

- Do vậy, Sở GTVT Hà Nội có trách nhiệm đảm bảo hành lang an toàn cho người đi bộ, tổ chức kiểm tra giám sát và xử lý việc chiếm giữ lòng đường vỉa hè của các tổ chức cá nhân vi phạm; Tổ chức cải tạo, chỉnh trang vỉa hè, cây xanh, cảnh quan đô thị...
- CATP phối hợp với UBND các quận: tổ chức hoạt động chống lấn, chiếm giữ vỉa hè, lòng đường trái phép gây ảnh hưởng tới sự lưu thông của người đi bộ.

4. Biện pháp tổ chức giao thông: Thiết lập các hệ thống giao thông ưu tiên như đèn tín hiệu ưu tiên, biển báo, phân làn tạo điều kiện cho phương tiện công cộng tiếp cận:

Sở GTVT chịu trách nhiệm tham mưu UBND TP Hà Nội ban hành các biện pháp cụ thể như phân làn các phương tiện giao thông tại các tuyến phố lớn, xây dựng làn đường dành riêng cho xe buýt, bố trí lắp đặt đèn tín hiệu ưu tiên. Ngoài ra, Sở GTVT thực hiện các dự án về cải thiện VTHKCC như các tuyến BRT..

- Để đảm bảo an toàn và tránh ùn tắc giao thông, UBND TP đã chỉ đạo các cơ quan của thành phố, trong đó Sở GTVT là cơ quan chính tổ chức phân luồng lại giao thông, cấm và hạn chế xe tải, xe taxi trong giờ cao điểm, đèn cảnh báo và đèn chiếu sang; phân luồng từ xa. Ngoài ra còn có chế tài cho các trường hợp xe cố tình vi phạm hướng dẫn phân làn.

5. Trung chuyển đa phương thức:

Sở QHKT: là cơ quan hướng dẫn, thẩm định trong công tác lập quy hoạch mặt bằng và thiết kế kiến trúc trung chuyển giữa các tuyến ĐSĐT, giữa ĐSĐT với phương thức khác..

Sở GTVT phối hợp với Sở QHKT trong quá trình lập quy hoạch mặt bằng và thiết kế trung chuyển ĐSĐT, chủ trì các vấn đề liên quan đến kết nối với hệ thống Bus, BRT, bãi đỗ xe...

III./ Nhóm giải pháp Quản lý nhu cầu đi lại – PUSH (ĐÁY):

Vấn đề ùn tắc và tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường đang là điều nhức nhối ảnh hưởng không nhỏ tới sự phát triển bền vững của thủ đô Hà Nội. Nguyên nhân chính gây nên vấn đề nói trên đã được trình bày rõ tại chương 1, đó là sự phát triển quá nhanh của các loại phương tiện giao thông cá nhân như ô tô, xe máy. Các Bộ, Ngành, UBND TP, và các cơ quan chức năng liên quan đã xây dựng nhiều giải pháp, các đề án để hạn chế và kiểm soát sự phát triển của phương tiện giao thông cá nhân, nhất là trong khu vực đô thị trung tâm tại các thành phố lớn như Hà Nội.

1. Kiểm soát sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân (ô tô, xe máy):

a) Biện pháp tối ưu mà Cơ quan quản lý có thể áp dụng để kiểm soát sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân đó chính là việc áp dụng các chính sách về thuế, lệ phí đối với các nhà nhập khẩu phương tiện, người sử dụng. Điều này có thể điều chỉnh mức độ tiêu dùng của người dân, và còn tăng nguồn thu ngân sách cho Nhà nước.

Bộ Tài chính là cơ quan thuộc Chính phủ, thực hiện chức năng quản lý nhà nước về thuế, phí và lệ phí. Trong đó Bộ Tài chính chủ trì, hướng dẫn các cơ quan liên quan xây dựng, ban hành căn cứ tính, cách tính thuế, lệ phí đối với phương tiện giao thông như ô tô xe máy. Đối với thuế nhập khẩu, Bộ tài chính đã quy định mức tính theo Thông tư 79/2009/TT-BTC ngày 20/04/2009, quy định về mức thuế nhập khẩu phương tiện ô tô xe máy, hay Thông tư 64/2009/TT-BTC quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Nghị định 26/2009/NĐ-CP của Chính phủ hướng dẫn chi tiết thi hành Luật thuế tiêu thụ đặc biệt. Phí sử dụng giao thông đường bộ được quy định theo thông tư 133/2014/TT-BTC hướng dẫn thu nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ theo đầu phương tiện.

Với các quy định quản lý về thuế, lệ phí của Bộ tài chính, hoàn toàn kiểm soát và hạn chế được số lượng phương tiện giao thông, hay linh phụ kiện ô tô xe máy được nhập khẩu.

Tuy nhiên, đối với các thành phố lớn như Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh, chính quyền TP cũng có những biện pháp hạn chế lưu thông phương tiện giao thông cá nhân đăng ký mới : đó là phí đăng ký, sử dụng phương tiện (lệ phí trước bạ). Sở Tài chính và Sở GTVT sẽ tham mưu cho UBND TP Hà Nội mức phí đăng ký, sử dụng phương tiện, trước khi đạt được đồng ý thông qua bằng Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố (mức lệ phí dao động từ 10-12%). Nếu Thành phố muốn hạn chế sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân, giảm ùn tắc và ô nhiễm môi trường , phương thức điều chỉnh lệ phí trước bạ thường được thực hiện. Ngoài ra, Hội đồng nhân dân thành phố sẽ ra Nghị quyết về việc thu phí sử dụng đường bộ đối với xe máy (100.000 -150.000/xe/năm), UBND TP sẽ thi hành Nghị quyết, ra quyết định giao các UBND cấp xã, phường, thị trấn tổ chức thu phí. Lực lượng CSGT của Thành phố sẽ kiểm tra, giám sát việc thực hiện đóng phí của chủ phương tiện.

b) Đối với biện pháp cấp hạn ngạch (quota) hàng năm đối với ô tô xe máy:

Đây là phương pháp chưa từng được áp dụng tại Việt Nam, tuy nhiên đã được nhiều cơ quan hữu quan từng bước xây dựng đề xuất trình lên UBND các thành phố Hà Nội, Tp Hồ Chí Minh xem xét.

Sở GTVT là cơ quan đề xuất UBND TP cấp hạn mức lưu hành xe thông qua việc căn cứ vào hiện trạng và sự phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải của thành phố hàng năm. Sở GTVT phối hợp với Sở Tài chính đề xuất đấu giá để được quyền sở hữu phương tiện giao thông cá nhân và nộp một khoản tiền theo quy định để được phép lưu hành xe. Ngoài ra, để được quyền tham gia đấu giá, Sở GTVT yêu cầu người dân phải chứng minh được có đủ diện tích đỗ xe cá nhân trong nội đô. (Đề án “Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố đến năm 2025” – TP Hồ Chí Minh).

c) Áp dụng quy định niên hạn sử dụng với phương tiện ô tô, xe máy:

Việc áp dụng quy định niên hạn sử dụng với phương tiện ô tô xe máy là cần thiết với mục tiêu giảm ô nhiễm môi trường, đảm bảo an toàn giao thông và giảm mật độ phương tiện giao thông trên đường.

- Cục Đăng kiểm Việt Nam, cơ quan quản lý chuyên ngành của Bộ GTVT về chất lượng phương tiện là cơ quan giúp Bộ GTVT hướng dẫn, chỉ đạo và kiểm tra các đơn vị Đăng kiểm xe cơ giới.

- Sở GTVT phối hợp với Cục Đăng kiểm Việt Nam chỉ đạo các đơn vị Đăng kiểm xe cơ giới thuộc thẩm quyền quản lý tại địa phương; Thanh tra Sở GTVT phối hợp với Phòng cảnh sát Giao thông theo dõi, kiểm tra, quản lý các phương tiện giao thông quá niên hạn cho phép.

d) *Phí giao thông đô thị (Phí chống ùn tắc khi đi vào trung tâm thành phố)*

Phí giao thông đô thị là biện pháp kiểm soát phương tiện đi vào trung tâm thành phố, làm nản lòng các chủ phương tiện bằng các khoản phí đi qua trạm kiểm soát. Do vậy có ý nghĩa quan trọng trong việc giảm sự lưu thông của phương tiện giao thông cá nhân.

Tuy nhiên việc thực hiện lại không dễ dàng do ảnh hưởng đến hoạt động đi lại, văn hóa, xã hội, kinh tế của người dân. Ví dụ như ở Thụy Điển, phải được Cơ quan quyền lực cao nhất là Quốc hội thông qua với tỷ lệ 171 phiếu thuận/137 phiếu chống. Ngoài ra còn cần phải được thông qua thăm dò dân ý, các công cụ tuyên truyền đối với người dân để nhận được sự ủng hộ toàn diện từ xã hội.

Đối với Việt Nam, phí giao thông đô thị (phí hạn chế phương tiện giao thông đi vào trung tâm thành phố) nên được đề xuất bằng đề án của Bộ GTVT phù hợp với chức năng trình các Đề án, dự án, chính sách phát triển GTVT theo phân công của Chính phủ, Thủ tướng chính phủ. Các Bộ, Ngành, UBND Thành phố sẽ đóng góp ý kiến, phản biện. Cuối cùng được thông qua bằng Quyết định của Thủ tướng chính phủ. Tuy nhiên, để thực hiện được cần có lộ trình rõ ràng, dài hạn, đảm bảo phải khảo sát điều tra nhu cầu đi lại thực tế của người dân, quản lý nhu cầu và giải quyết trên từng khu vực cụ thể và hoàn thiện đồng bộ hệ thống Giao thông công cộng thay thế.

- Theo đó, Bộ GTVT sẽ có trách nhiệm **quy định** việc thu phí đối với ô tô (số chỗ ngồi, loại xe sẽ thu phí), xe máy... có thể loại trừ đối với xe thuộc đơn vị hành chính, sự nghiệp công lập, xe công an, quân sự... Bộ Tài chính quy định mức thu phí.

- Đối với UBND Thành phố, có trách nhiệm quy định thời gian thu phí, khu vực thu, hình thức thu nhưng không được vượt quá mức thu dự kiến của Bộ tài chính. Sở GTVT có trách

nhiệm giúp UBND TP thực hiện các công tác trên, phối hợp với lực lượng Cảnh sát GT kiểm soát an ninh, trật tự tại điểm thu phí.

2. Quy định về việc đỗ xe trong thành phố:

Để hạn chế việc sử dụng phương tiện giao thông cá nhân, một biện pháp cần thiết được áp dụng là cơ quan chức năng thu phí sử dụng các bãi đỗ tại vỉa hè, lòng đường.

Sở GTVT với trách nhiệm và quyền hạn đã được quy định, là cơ quan thẩm định các điều kiện để cấp phép hoặc thu hồi giấy phép trông giữ ô tô, xe máy trên địa bàn thành phố theo quy định. Ngoài ra, Sở GTVT trình UBND TP đề xuất các tuyến đường cấm đối với các loại phương tiện, hoặc thời gian cấm hoạt động... Sở GTVT (Thanh tra GTVT) cùng lực lượng cảnh sát giao thông thành phố tiến hành kiểm tra, xử lý các trường hợp vi phạm việc dừng đỗ trên các tuyến đường cấm theo quy định của pháp luật.

+ Sở GTVT có trách nhiệm trong việc xây dựng các bãi đỗ xe chuyên tiếp tại các nhà ga tàu điện, trạm trung chuyển.

+ Sở GTVT phối hợp với Sở Tài chính nghiên cứu đề xuất UBND quy định thu phí đỗ xe ô tô theo thời gian, để hạn chế việc sử dụng xe riêng, việc dừng đỗ càng lâu thì càng phải sử dụng nhiều tiền.

3. Kiểm soát, hạn chế ô tô theo biển chắn, lẻ:

Việc kiểm soát, hạn chế ô tô theo biển chắn lẻ không mới so với nhiều thành phố lớn trên thế giới. Song ở Việt Nam chưa được áp dụng và cần có một lộ trình hợp lý. Theo đó, xe có biển kiểm soát số chắn (có số cuối 0, 2, 4, 6, 8) chỉ được đi vào khu trung tâm vào các ngày chẵn (thứ hai, tư, sáu). Còn xe có biển số lẻ (1, 3, 5, 7, 9) thì được đi vào khu trung tâm vào các ngày lẻ (thứ ba, năm, bảy). Riêng ngày chủ nhật, các xe được lưu thông bình thường.

Tuy nhiên, việc thực hiện biện pháp này cần lưu ý, xem xét kỹ lưỡng những đặc điểm kinh tế - xã hội của Thành phố để có thể đi vào thực tiễn:

- Cần thiết phải cải thiện hệ thống Giao thông công cộng đồng bộ, hiện đại, đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân, để đảm bảo rằng những người dân sẽ sử dụng hệ thống GTCC vào những ngày họ không được phép lưu hành xe cá nhân theo biển số xe.
- Cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng cho việc áp dụng chính sách này. Cần thiết phải xây dựng các bãi đỗ xe chuyên tiếp tại khu vực vùng ven, để người dân sử dụng phương tiện giao thông cá nhân có thể gửi xe và tiếp tục sử dụng phương tiện GTCC thay thế để đi vào khu vực trung tâm.
- Việc áp dụng kiểm soát, hạn chế ô tô theo biển chắn, lẻ có thể gây ra một số bất cập, gây khó khăn cho việc kinh doanh, đi lại của người dân và buộc họ phải có biện pháp đối phó. Ví dụ sẽ làm tăng việc người dân, doanh nghiệp mua nhiều phương tiện cá nhân với cả biển chắn, lẻ để ra đường, qua đó góp phần làm gia tăng phương tiện cá nhân,

gây ùn tắc giao thông. Ngoài ra, việc sử dụng biển số giả sẽ gia tăng đề “lách luật”, đối phó với cơ quan chức năng qua đó không làm cải thiện tình hình.

Vì vậy, việc cần thực hiện là Thành phố phải tuyên truyền, nâng cao ý thức của người dân, hiểu được những tiêu cực do sử dụng nhiều phương tiện GTCC gây ra, và việc cần thiết phải sử dụng biện pháp này.

- Việc áp dụng biện pháp kiểm soát xe cá nhân theo biển chẵn, lẻ cần phải đi kèm với chế tài xử lý của pháp luật, cần phải nghiên cứu xem xét kỹ lưỡng trước khi trình Chính phủ chế tài xử lý, tránh phản ứng tiêu cực và tâm lý bất bình của người dân.
- Việc áp dụng biện pháp kiểm soát biển số xe chẵn, lẻ cần phải đầu tư lắp đặt hệ thống trang thiết bị hiện đại như camera an ninh soi chiếu, công kiểm soát, trung tâm điều hành, nhân lực kiểm soát, lực lượng công an... phải chuẩn bị nguồn ngân sách lớn từ Thành phố. Vì vậy, cần có sự nghiên cứu hợp lý để áp dụng được biện pháp này.

Sở GTVT tham mưu, đề xuất UBND trình Hội đồng nhân dân thành phố thông qua chính sách này.. Trước mắt, Sở GTVT tham mưu thành phố thí điểm trước ở một khu vực nhỏ trong trung tâm hoặc một số tuyến đường nhất định. Sau đó nếu hiệu quả thì mới nhân rộng ra. Theo lộ trình, căn cứ vào khả năng hoàn thiện hạ tầng giao thông, mạng lưới GTCC của Thành phố dần hoàn thiện (mạng lưới xe buýt ổn định, các tuyến ĐSĐT số 2A, 3, số 2, số 1 đi vào vận hành..) ý thức của người dân được nâng cao và hiểu được tầm quan trọng của việc chống ùn tắc, tan nạn giao thông thì mới đạt được hiệu quả.

IV./ Nhóm giải pháp Quản lý nhu cầu đi lại – PULL (Kéo):

Đối với nhóm giải pháp này, mục đích được đưa ra là tăng mức độ hấp dẫn của các loại hình vận tải hành khách công cộng đối với người dân, lôi kéo người dân sử dụng thông qua các chính sách hỗ trợ, tuyên truyền.

1. Cải tiến dịch vụ vận tải hành khách công cộng (bus, BRT, ĐSĐT)

Mạng lưới vận tải hành khách công cộng trên toàn thành phố gồm các phương thức bus, BRT, và ĐSĐT. Vì vậy để cải thiện dịch vụ vận tải hành khách công cộng một cách đồng bộ và có hiệu quả thì cần có sự phối hợp chặt chẽ của các Cơ quan quản lý GTCC trên địa bàn thành phố: Sở GTVT (quản lý chung về GTCC trên toàn thành phố), Tramoc (thuộc Sở GTVT, cơ quan quản lý VTHKCC bằng xe buýt)

- Sở GTVT thẩm định kế hoạch vận hành tàu của Công ty ĐSĐT, phù hợp với nguồn lực thực tế cũng như nhu cầu hành khách. Để cải thiện việc cung cấp dịch vụ vận tải ĐSĐT, Sở GTVT tăng cường công tác giám sát, kiểm tra, yêu cầu đơn vị vận hành cung cấp dịch vụ đúng kế hoạch, đảm bảo chất lượng theo quy định. Tăng cường công tác thăm dò, khảo sát ý kiến của hành khách nhằm yêu cầu đơn vị vận hành cải tiến chất lượng dịch vụ. Trong trường hợp cần thiết, đề xuất hỗ trợ các nguồn lực cải thiện chất lượng dịch vụ vận tải hành khách cho đơn vị vận hành.

- TRAMOC (Trung tâm Quản lý và Điều hành GTĐT – Sở GTVT): Là cơ quan quản lý mạng lưới xe buýt trên địa bàn thành phố, được thành lập lại theo quyết định số 1112/QĐ-UBND ngày 06/10/2008 của UBND Thành phố Hà Nội. Ngày 16/06/2009, Sở GTVT HN có quyết định số 764/QĐ-GTVT xác định lại chức năng, nhiệm vụ, tổ chức bộ máy và cán bộ viên chức của TRAMOC.

+ TRAMOC xây dựng kế hoạch và biểu đồ các tuyến xe buýt theo từng tháng, quý năm. Căn cứ vào nhu cầu đi lại của người dân, chủ trì phối hợp với các phòng ban chức năng của Sở GTVT (Phòng quản lý vận tải) và các doanh nghiệp vận tải xe buýt đề xuất với Giám đốc Sở phê duyệt công bố tuyến, lộ trình tuyến, chất lượng dịch vụ các tuyến xe buýt.

+ TRAMOC tăng cường tổ chức kiểm tra, giám sát các đơn vị vận tải bằng xe buýt về việc chấp hành các quy định, quy chế trong lĩnh vực VTHKCC bằng xe buýt do Chính phủ, UBND TP và Sở GTVT ban hành

+ TRAMOC xây dựng quy hoạch, chiến lược phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo tiêu chuẩn và cơ cấu phương tiện tham gia VTHKCC bằng xe buýt cho phù hợp với từng giai đoạn phát triển của đô thị nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân và đảm bảo vệ sinh môi trường đô thị.

2. Tích hợp hệ thống và giá vé GTCC: Cần thiết có một chính sách phù hợp để tích hợp hệ thống vé các phương tiện GTCC, tạo ra một hình thức thanh toán giá vé tiện lợi bằng thẻ vé điện tử thông minh.

Về vấn đề này, ngày 13/09/2013 theo QĐ số 5579/QĐ-UBND của UBND Thành phố quyết định về việc phê duyệt Đề án khung chính sách, công nghệ thẻ vé điện tử áp dụng cho mạng lưới vận tải công cộng đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội. Theo đó:

- Sở GTVT chủ trì, quản lý nhà nước về hệ thống thẻ vé điện tử, tham mưu cho thành phố ban hành các quy định cụ thể để triển khai thực hiện khung chính sách và công nghệ thẻ vé. Phối hợp và hướng dẫn các chủ đầu tư trong quá trình triển khai hạng mục thẻ vé thuộc các dự án phát triển vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố

- Sở thông tin truyền thông: chịu trách nhiệm thẩm định, kiểm tra thiết kế hệ thống thẻ vé của các dự án phát triển vận tải hành khách công cộng, bảo đảm tính kết nối liên thông.

- Sở Khoa học và công nghệ: Cho ý kiến thẩm định về mặt công nghệ đối với hệ thống thẻ vé sử dụng trong mạng lưới vận tải hành khách công cộng.

- Sở Tài chính: Ban hành các văn bản hướng dẫn cụ thể việc quản lý doanh thu, phân bổ doanh thu và các chính sách trợ giá cho các tuyến vận tải hành khách công cộng sử dụng thẻ vé điện tử

- Chủ đầu tư các dự án đầu tư xây dựng ĐSĐT; các đơn vị quản lý vận hành khai thác dịch vụ vận tải hành khách công cộng: Khi lập dự án, lập thiết kế kỹ thuật và tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà thầu đối với hạng mục thẻ vé điện tử cho các dự án phát triển vận tải hành khách công cộng phải tuân thủ các yêu cầu theo quy định của Khung chính sách, công nghệ thẻ vé.

3. Tích hợp thông tin hành khách, cải thiện các chương trình tiếp thị hệ thống vận tải hành khách công cộng:

Hiện tại, Transerco phối hợp cùng TRAMOC (Sở GTVT) tiến hành bố trí hệ thống màn hình, đèn led hiển thị thông tin tuyến, giá vé tại xe bus, nhà chờ để hành khách tiện theo dõi, cập nhật.

Việc quảng bá sử dụng VTHC CC tại thành phố Hà Nội đã được triển khai nhiều năm trở lại đây, nhất là đối với vận tải bằng xe bus. TRAMOC đã phát động nhiều phong trào quảng bá sử dụng xe bus bằng các ấn phẩm, lịch trình miễn phí tới tận tay khách hàng tại các bến xe, điểm bus, hội chợ.. trên địa bàn thành phố Hà Nội.

Đối với vận tải bằng ĐSĐT trong tương lai, đề xuất Sở GTVT chủ trì, phối hợp cùng đơn vị vận hành bảo dưỡng ĐSĐT thực hiện công tác tích hợp thông tin về vận hành tàu (giờ tàu đi đến, tần suất, bản đồ các ga, thời gian phục vụ, giá vé, loại vé, quảng cáo, thông tin khác...) tại các nhà ga, bản đồ, ki-ốt, bên trong đoàn tàu), các trường học, công sở, bến xe..

4. Cải tiến dịch vụ cho người đi xe đạp:

- a) Xây dựng các bãi đỗ xe, làn đường dành riêng cho xe đạp; Cung cấp bản đồ, biển báo chỉ dẫn cho người đi xe đạp

Sở GTVT Hà Nội với chức năng quyền hạn đã được quy định trình UBND TP các dự án về xây dựng bãi đỗ xe, trông giữ xe đạp, làn đường dành riêng cho xe đạp. Tuy nhiên, Sở GTVT phải nghiên cứu, khảo sát cẩn trọng trong việc xây dựng làn đường cho xe đạp vì hiện tại mật độ phương tiện cá nhân trên một 1km đường phố là rất cao, vì vậy khi xây dựng làn đường cho xe đạp sẽ làm thu hẹp diện tích đường phố cho ô tô xe máy, vỉa hè cho người đi bộ. Việc thực hiện phân làn cho xe đạp phải đảm bảo sơn kẻ vạch phân rõ làn, sử dụng hàng rào, hay cấm cọc phân làn.

- Phối hợp với lực lượng cảnh sát giao thông thành phố trong việc hướng dẫn, kiểm tra và xử lý các phương tiện giao thông khác đi vào làn đường xe đạp theo quy định của pháp luật.

- Phối hợp với chủ đầu tư các tuyến ĐSĐT trong việc xây dựng các bãi đỗ xe tại các nhà ga ĐSĐT, thẩm định vị trí và thiết kế kỹ thuật các bãi đỗ xe đạp.

- b) Thí điểm áp dụng dịch vụ cho thuê xe đạp công cộng

Để chống ùn tắc, đảm bảo an toàn giao thông và phát triển đô thị bền vững, Thủ tướng chỉ đạo UBND các thành phố trực thuộc trung ương phải phối hợp Bộ Giao thông vận tải xây dựng, phê duyệt và triển khai Đề án thí điểm phát triển cung cấp dịch vụ xe đạp công cộng trong khu vực trung tâm Thành phố giai đoạn 2013 -2015.

Theo đó UBND Thành phố Hà Nội giao Sở GTVT chủ trì, phối hợp với các Bộ, Sở ngành xây dựng Đề án thí điểm phát triển cung cấp dịch vụ xe đạp công cộng trong trung tâm thành phố.

+ Sở Công thương thành phố thực hiện đề án sản xuất và tiêu dùng xe đạp nhằm khuyến khích sử dụng GTCC, giảm ùn tắc, tiết kiệm nhiên liệu và giảm ô nhiễm môi trường. (VD như hỗ trợ sản xuất cho các đơn vị sản xuất, kinh doanh xe đạp, trợ giá cho người dân khi mua xe đạp sử dụng đi lại hàng ngày trong trung tâm thành phố...)

5. Các chính sách Khuyến khích, hỗ trợ đối với hành khách sử dụng phương tiện giao thông công cộng (ĐSDT).

- a) Hỗ trợ gián tiếp cho giao thông công cộng thông qua việc tài trợ cho người sử dụng chứ không phải là dịch vụ

UBND TP Hà Nội cần có biện pháp để kéo người sử dụng lao động tham gia vào vấn đề đi lại của nhân viên, khuyến khích các doanh nghiệp suy nghĩ, có trách nhiệm và có thể tham gia cải thiện việc đi lại của nhân viên tới doanh nghiệp.

- UBND TP Hà Nội giao Sở GTVT chủ trì, cùng các đơn vị vận hành xe bus, ĐSDT phối hợp, liên kết với các doanh nghiệp, cơ quan hành chính sự nghiệp nhà nước sử dụng nhiều lao động trong thành phố như:

+ UBND Thành phố tạo điều kiện, cơ chế để khuyến khích các doanh nghiệp, cơ quan hành chính nhà nước sử dụng bãi đỗ xe của mình để kinh doanh cho thuê điểm đỗ. Người lao động không sử dụng xe cá nhân tại bãi đỗ xe của cơ quan sẽ được hỗ trợ một khoản tiền, số tiền này sẽ được sử dụng để mua vé đi lại phương tiện GTCC.

+ Khuyến khích các doanh nghiệp, cơ quan hành chính nhà nước hỗ trợ phụ cấp đi lại hàng tháng bằng khoản phí đi bằng thẻ vé tháng VTHKCC cho người lao động không sử dụng xe máy, ô tô đỗ cá nhân tại bãi đỗ xe của cơ quan. (Việc thực hiện mang tính bắt buộc hơn với các doanh nghiệp, Sở ngành thuộc UBND TP).

Năm 2008, Sở GTVT đã tham mưu UBND TP quyết định hỗ trợ công chức viên chức đi làm: như lập ra các tuyến xe buýt trợ giá, không thu phí dành riêng cho công chức viên chức làm việc tại các Sở, Ban, Ngành của thành phố, giảm việc cán bộ công chức phải đi làm bằng phương tiện cá nhân, giảm chi phí đi lại..

+ Sở GTVT chủ trì cùng các đơn vị vận hành bus, ĐSDT, BRT tạo mọi điều kiện thuận lợi nhất để làm thẻ vé tháng GTCC đi lại cho người lao động ngay tại doanh nghiệp, cơ quan hành chính nhà nước mà không cần phải đến nơi bán vé để làm.

+ Đề xuất đơn vị sử dụng lao động sử dụng chính sách hoàn chi phí đi lại bằng phương tiện giao thông công cộng cho những chuyến công tác, di chuyển hơn là hoàn lại cho những chuyến đi bằng ô tô (taxi, xe khách)..

Hiện nay, cơ sở hạ tầng cho giao thông đô thị như các tuyến ĐSDT, BRT, bus, hạ tầng đường bộ đô thị,.. của thành phố còn đang phát triển. Vì vậy, cần nhiều thời gian hơn nữa để khuyến khích các doanh nghiệp, tổ chức kinh doanh trên địa bàn tự nguyện đóng góp cho việc đi lại bằng GTCC của người lao động. UBND TP chưa thể dùng biện pháp cưỡng chế đối với các doanh nghiệp, tổ chức kinh tế này. Tuy nhiên, đối với các doanh nghiệp nhà nước, các cơ quan hành chính sự nghiệp (Sở, Ban, Ngành) trực thuộc UBND Thành phố, Sở GTVT phối hợp tham mưu cho UBND TP ra chỉ thị, thông báo yêu cầu lãnh đạo các doanh nghiệp, giám đốc các Sở Ban Ngành thuộc thành phố thực hiện các biện pháp hỗ trợ, tham gia vào vấn đề đi lại bằng GTCC của người lao động, thông cáo kết quả cho Sở GTVT để tổng hợp báo cáo UBND TP.

- b) Sự tham gia bắt buộc của các doanh nghiệp trên địa bàn vào vấn đề giao thông công cộng:

Cụ thể là một mức thuế giao thông đô thị được quy định đối với các doanh nghiệp sử dụng lao động, mức thuế này sẽ được đóng góp để phát triển hệ thống GTCC của thành phố. Thuế đánh trên tổng quỹ lương của các doanh nghiệp sử dụng lao động với mức dao động từ 1,4 -2,6% tổng quỹ lương. Nước Pháp rất thành công với chính sách này, do cơ quan nhà nước cho rằng, các doanh nghiệp trên địa bàn đã hưởng lợi rất nhiều từ mạng lưới GTCC đem lại cho họ.

Đối với các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố Hà Nội nói riêng và địa bàn cả nước, chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ, quy mô vốn và lợi nhuận doanh nghiệp thấp, lại vừa trải qua khủng hoảng kinh tế thế giới nên rất cần được hỗ trợ các chính sách phát triển từ nhà nước. Do đó, xét trên tình hình hiện tại, việc áp dụng thuế giao đô thị cho doanh nghiệp là điều không khả thi và cần nhiều thời gian để xem xét quyết định. Thời điểm hợp lý nhất để bắt đầu nghiên cứu là khi có một cơ quan tổ chức giao thông công cộng của thành phố được thành lập (PTA), hệ thống GTCC và cơ sở hạ tầng giao thông khác phát triển đồng bộ, hiện đại tạo đòn bẩy cho sự phát triển của doanh nghiệp. Khi đó, việc tuyên truyền, thuyết phục xã hội, doanh nghiệp sẽ dễ dàng và mang tính khả thi hơn.

Tuy nhiên, do mang tính chất là thủ đô của cả nước, nơi thu hút nhiều nguồn đầu tư xã hội, nguồn lực con người từ khắp nơi từ trong và ngoài nước, nên việc áp dụng Thuế giao thông đô thị áp dụng cho doanh nghiệp, UBND TP cần nghiên cứu, học hỏi kinh nghiệm triển khai của nước ngoài (Pháp), cần được thực hiện thông qua Đề án với sự chủ trì của Cơ quan tổ chức giao thông (PTA) trong tương lai, với sự góp ý của các Bộ Ngành và trình Chính phủ xem xét. Cuối cùng được thảo luận và thông qua bởi Quốc hội nước CHXHCNVN.

c) Có một chính sách vé phù hợp (loại vé, cấu trúc vé, giá vé), trợ giá vé cho hành khách sử dụng GTCC (ĐSĐT) nhất là đối tượng học sinh, công nhân, công chức, người khuyết tật, người về hưu..

Chính sách, cơ chế hỗ trợ người dân sử dụng phương tiện GTCC được Nhà nước rất quan tâm và đã được thực hiện chia sẻ chi phí đi lại cho người dân.

Mới nhất, để khuyến khích phát triển VTHKCC, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 13/2015/QĐ-TTG ngày 05/05/2015 quy định cơ chế, chính sách trợ giá cho người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng:

- Miễn tiền vé đối với trẻ em dưới 6 tuổi, người khuyết tật nặng và người khuyết tật đặc biệt nặng.

- Giảm giá vé đối với người có công với cách mạng, người cao tuổi, học sinh, sinh viên là công dân Việt Nam.

Theo đó, UBND TP Hà Nội cần thực hiện:

+ Giao Sở Kế hoạch và đầu tư chủ trì, cùng Sở GTVT, Sở Tài chính rà soát cân đối ngân sách hàng năm để phát triển vận tải HKCC. Bố trí ngân sách địa phương trong kế hoạch hàng năm để hỗ trợ một phần hoặc toàn bộ các loại phí và giá dịch vụ trong hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

+ Sở GTVT phối hợp Sở Tài chính, Sở Kế hoạch Đầu tư, các đơn vị vận hành đề xuất chính sách giá vé với cấu trúc vé, loại vé phù hợp với việc đi lại của người dân, giá vé hợp

lý so với phương thức giao thông khác và **có trợ giá vận tải để khuyến khích người dân sử dụng.**

+ Sở GTVT phối hợp với Sở LĐ – TB – XH ban hành quy định các thành phần người dân được hỗ trợ, miễn giảm giá vé và sử dụng dịch vụ VTHKCC (người nghèo, học sinh sinh viên, người khuyết tật, thương binh, người cao tuổi..)

d) Tuyên truyền, tăng cường nhận thức của người dân về vận tải HKCC (nhất là loại hình vận tải mới ĐS ĐT)

- Hàng năm, Sở GTVT xây dựng kế hoạch phục vụ việc bố trí kinh phí cho công tác thông tin, truyền thông nhằm khuyến khích người dân sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng ĐSĐT

- Sở GTVT chủ trì, phối hợp với Sở Thông tin truyền thông, Sở GD-ĐT, Sở GTVT, Ban An toàn – giao thông thành phố HN trong công tác thông tin, truyền thông để khuyến khích người dân sử dụng ĐSĐT

KẾT LUẬN CHƯƠNG

Chương 3 đã nghiên cứu trách nhiệm, mức độ tham gia, phối hợp của các cơ quan quản lý liên quan trong việc thúc đẩy, khuyến khích sử dụng hệ thống GTCC trong đó có mạng lưới ĐSĐT.

Những chính sách/ biện pháp khuyến khích đã được thực hiện tại Hà Nội, nghiên cứu đã chỉ ra trách nhiệm của cơ quan chính, chủ trì, cơ chế phối hợp thực hiện. Những chính sách/biện pháp đang được nghiên cứu, chưa được áp dụng tại Hà Nội, báo cáo đã đề xuất trách nhiệm của Cơ quan quản lý, vai trò, phương thức thực hiện, cơ quan phối hợp để các chính sách được áp dụng hợp lý và khả thi.

BẢNG TỔNG HỢP, ĐÁNH GIÁ TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN QUẢN LÝ TRONG VIỆC ĐỀ XUẤT CHÍNH SÁCH KHUYẾN KHÍCH SỬ DỤNG GTCC (ĐSĐT)

○: Trách nhiệm tham gia phối hợp, đóng góp ý kiến

●: Trách nhiệm chính

NHÓM CHÍNH SÁCH	MÔ TẢ	BIỆN PHÁP/CHÍNH SÁCH CỤ THỂ	Đánh giá trách nhiệm, vai trò của các Cơ quan quản lý (VN) trong việc đề xuất chính sách khuyến khích sử dụng GTCC (ĐSĐT)						Ghi chú (Bộ, Sở ngành khác)
			Cơ quan Chính phủ			UBND Thành phố HN			
			Bộ GTVT	Bộ TC	Bộ khác	Sở GTVT	Sở TC	Sở Ngành khác	
NHÓM 1	Tích hợp một cơ quan quản lý, tổ chức giao thông công cộng chung (PTA) quản lý toàn bộ các phương thức giao thông công cộng (bus, ĐSĐT, BRT,...) trong việc hoạch định chiến lược, quy hoạch, cân đối và duy trì ngân sách phát triển giao thông công cộng.					○		○	Cần có sự tham gia của các Sở ngành, sự tư vấn của các nước tiên tiến trước khi được thông qua nghị quyết bởi Hội đồng nhân dân TP
NHÓM 2 (TOD)	Phát triển khu vực trong tương lai	Lập quy hoạch, tổ chức các nhà ga ĐSĐT thành một hệ thống các dịch vụ thương mại, công nghiệp, văn phòng.. với sự phát triển dân cư mật độ cao trong khoảng cách 20 phút đi bộ, bán kính 0,4 – 0,8 km						●	Sở Quy hoạch kiến trúc có trách nhiệm chính
	Dịch vụ tiếp	Thiết kế khu dịch vụ xe buýt, điểm đỗ xe buýt, khu vực chờ đợi của				●			

cận nhà ga với phương tiện đi và đến từ đường phố	hành khách							
	Cung cấp các chỗ đậu xe hai bánh (xe máy, xe đạp)				●			
	Cung cấp các chỗ đậu xe ôm, xe taxi gần vị trí các nhà ga				●			
	Cung cấp vị trí dừng thả hành khách cho các phương tiện, đặt gần cửa ra vào nhà ga và không gây cản trở giao thông				●			
Dịch vụ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành	Cung cấp không gian thông thoáng cho người đi bộ, xóa bỏ các chướng ngại vật trên vỉa hè cản trở lối đi của người đi bộ				●		○	Sở CAHN (lực lượng CSGT, CA phường) phối hợp xử lý vi phạm lòng đường hè phố cho người đi bộ
	Cải tạo, nâng cấp mặt vỉa hè, bó vỉa, mặt ngõ tiếp cận nhà ga cho khách bộ hành. Lắp đặt dải dẫn đường hợp lý cho người khuyết tật dẫn vào nhà ga				●			
	Cung cấp, đảm bảo đầy đủ hệ thống chiếu sáng, cây xanh, thoát nước, vạch sơn kẻ, biển báo.. giúp người đi bộ tiếp cận tốt hơn khu vực nhà ga				●			
	Cần bổ sung hệ thống cầu vượt, hầm đi bộ cho hành khách tại những nơi có mật độ phương tiện giao thông lớn				●			
Tổ chức giao thông xung quanh các nhà ga	Lựa chọn phương án tối ưu nhằm tổ chức giao thông tốt xung quanh các nhà ga, tạo ra sự ưu tiên cho phương tiện giao thông công cộng như Bus, BRT tiếp cận nhà ga: Tổ chức phân luồng từ xa và xung quanh nhà ga để tránh ùn tắc; Thiết lập hệ thống giao thông ưu tiên như biển báo, đèn tín hiệu ưu tiên, phân luồng để phương tiện GTCC tiếp cận tốt nhà ga				●			
Trung chuyển đa phương thức	Quy hoạch, Thiết kế một khu vực để hành khách có thể chuyển đổi giữa ĐSĐT với các phương tiện GTCC khác nhau. Các dịch vụ phục vụ trung chuyển, kết nối như cầu (hầm) nối, nhà chờ, lối đi bộ trong nhà, mái che, khu thương mại cần bố trí hợp lý đáp ứng sự tiện lợi				●		○	

		cho hành khách								
NHÓM 3a Quản lý nhu cầu đi lại (PUSH)	Kiểm soát sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân (xe hơi, xe máy)	Tiến hành áp dụng các mức thuế phí khác nhau : Thuế nhập khẩu, thuế đăng ký, sử dụng phương tiện; Phí đường bộ hàng năm	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
		Cấp hạn ngạch (quotar) ô tô xe máy ở một số lượng nhất định. Qua đó, người dân phải đấu giá, mua lại quyền lưu hành xe.					<input checked="" type="radio"/>			
		Người dân muốn sở hữu xe hơi phải chứng minh được có chỗ đỗ, gửi xe.					<input checked="" type="radio"/>			
		Áp dụng quy định niên hạn sử dụng với phương tiện xe máy	<input checked="" type="radio"/>				<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	Phối hợp cùng Sở CA HN
	Hạn chế, giảm sử dụng phương tiện giao thông cá nhân	Thuế nhiên liệu	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
		Phí giao thông đô thị	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Phối hợp thêm với Sở CATP
		Quy định đỗ xe trong đô thị phải tính phí	Thu phí, lệ phí đỗ xe trong đô thị. Quy định chặt chẽ việc xây dựng các bãi đỗ xe, hạn chế xây mới bãi đỗ xe mới và sử dụng một phần việc thu phí bãi đỗ cho mạng lưới GTCC. Xây dựng thêm nhiều bãi đỗ xe chuyên tiếp tại các nhà ga ĐSĐT					<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Biện pháp quy định, cấm phương tiện giao thông cá nhân	Cấm một số phương tiện giao thông đi vào trung tâm thành phố trong giờ cao điểm						<input checked="" type="radio"/>		<input type="radio"/>	Sở CATP HN phối hợp kiểm soát
	Hạn chế đi lại theo biển số xe..						<input checked="" type="radio"/>		<input type="radio"/>	Sở CATP HN phối hợp kiểm soát
NHÓM 3b Quản lý nhu cầu đi lại (PULL)	Cải thiện dịch vụ hành khách công cộng	Các tuyến ĐSĐT, tuyến bus được kéo dài, không gian được mở rộng, gia tăng tần suất dịch vụ, thời gian hoạt động trong ngày đảm bảo nhu cầu vận tải hành khách công cộng					<input checked="" type="radio"/>			
		Ưu tiên cho các phương tiện vận tải hành khách hỗ trợ có hệ số chiếm chỗ lớn như làn đường dành riêng cho xe bus, các tín hiệu giao thông ưu tiên cho xe bus và giảm thiểu sự chậm trễ đối với các phương tiện vận tải hành khách công cộng						<input checked="" type="radio"/>		

	Cải tiến, đảm bảo tiện nghi cơ sở vật chất phục vụ hành khách tại nhà ga, nhà chờ xe bus có mái che, ghế ngồi, vệ sinh...				●			
	Tích hợp hệ thống và giá vé GTCC, cần có một chính sách phù hợp để tích hợp hệ thống vé các phương tiện GTCC, tạo ra một hình thức thanh toán giá vé tiện lợi bằng thẻ vé điện tử thông minh				●	○	○	Còn có sự phối hợp của Sở KHCN, Sở thông tin truyền thông
	Tích hợp thông tin hành khách, cải thiện các chương trình tiếp thị: cung cấp cho hành khách những thông tin, phương án về lộ trình, giá vé các dịch vụ vận tải hành khách công cộng				●			
Cải tiến dịch vụ cho người sử dụng xe đạp	Xây dựng các bãi đỗ xe, làn đường dành riêng cho xe đạp				●		○	Sở Công an phối hợp kiểm soát
	Bản đồ, biển báo chỉ dẫn cho người đi xe đạp				●			
	Dịch vụ cho thuê xe đạp công cộng				●	○	○	Sở Công thương tham gia vào việc lập đề án sản xuất, tiêu thụ xe đạp cho GTCC; Sở Tài chính quy định mức giá thuê
Khuyến khích, hỗ trợ đối với người dân sử dụng phương tiện	Đây là phương pháp mà Cơ quan tổ chức giao thông lôi kéo, khuyến khích các doanh nghiệp tham gia vào vấn đề giao thông của nhân viên. Các doanh nghiệp phải trả cho nhân viên một khoản tiền nếu nhân viên không sử dụng chỗ đỗ xe miễn phí tại doanh nghiệp. Khoản tiền này nhân viên có thể sử dụng để đi xe chung hay đi bằng phương tiện giao thông công cộng (Metro, bus, BRT)				●			

giao thông công cộng (ĐSĐT).	Sự đóng góp bắt buộc của doanh nghiệp cho giao thông đô thị (trong đó có vận tải hành khách công cộng: ĐSĐT): Cụ thể là một mức thuế giao thông đô thị được quy định đối với các doanh nghiệp sử dụng lao động, mức thuế này sẽ được đóng góp để phát triển hệ thống GTCC của thành phố.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Đây là biện pháp cần được nghiên cứu và áp dụng cho tương lai (PTA), có sự tham gia ý kiến của Bộ, Ngành.. và thông qua bởi Chính phủ
	Hỗ trợ gián tiếp cho giao thông công cộng thông qua việc tài trợ cho người sử dụng chứ không phải là dịch vụ. Các doanh nghiệp, cơ quan hành chính nhà nước hỗ trợ tiền để nhân viên mua vé giao thông công cộng tháng, hoặc người chủ doanh nghiệp mua phí giao thông tại cơ quan vận hành GTCC và chuyển vào thẻ giao thông cho nhân viên.				<input checked="" type="radio"/>			
	Có một chính sách vé phù hợp (loại vé, cấu trúc vé, giá vé), trợ giá vé cho hành khách sử dụng GTCC nhất là đối tượng học sinh, công nhân, công chức, người khuyết tật, người về hưu..				<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Phối hợp với Sở Tài Chính trong việc đề xuất mức giá vé VTHKCC, Sở Kế hoạch đầu tư trong việc rà soát cân đối ngân sách hàng năm cho VTHKCC
	Tuyên truyền, tăng cường nhận thức của người dân về vận tải HKCC ĐSĐT	Các hình thức quảng bá dịch vụ vận tải HKCC, cung cấp thông tin, lộ trình phù hợp trên các phương tiện thông tin đại chúng, các chiến dịch khuyến khích sử dụng GTCC, ngày đi xe đạp, ngày không xe hơi				<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Sở GTVT phối hợp với Sở Thông tin truyền thông, Sở Giáo dục đào tạo, Ban an toàn

Appendix8-1-3

									giao thông thành phố
--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------------------------

CHƯƠNG 4: KẾT LUẬN, ĐỀ XUẤT & KIẾN NGHỊ

I. Kết luận:

Báo cáo “Nghiên cứu chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT tại Hà Nội” thuộc Dự án HTKT “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSĐT và Thành lập Công ty vận hành, bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn Thành phố Hà Nội” do JICA tài trợ đã nêu rõ sự cần thiết thúc đẩy, đề xuất các chính sách, biện pháp khuyến khích sử dụng ĐSĐT tại Hà Nội. Trong đó nổi bật là 3 nhóm chính sách: (i) *Tăng cường năng lực thể chế về quản lý vận tải hành khách công cộng*; (ii) *Thúc đẩy Giao thông công cộng (ĐSĐT) thông qua kết nối, quy hoạch sử dụng đất đai đô thị với Giao thông công cộng (TOD)*; (iii) *Quản lý nhu cầu đi lại của người dân (TDM)*.

Việc đề xuất, thực hiện các chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT là trách nhiệm của các cơ quan quản lý thuộc UBND Thành phố Hà Nội, trong đó trách nhiệm chính là Sở GTVT.

II. Đề xuất, kiến nghị:

Một số đề xuất, kiến nghị được nêu ra trong Nghiên cứu như sau:

- UBND Thành phố Hà Nội quyết định chức năng nhiệm vụ của Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội (giao Sở GTVT), thành lập cơ cấu tổ chức, nguồn lực cần thiết để thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về ĐSĐT nói chung và tham mưu các chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT nói riêng.
- Sở GTVT Hà Nội và các cơ quan liên quan tham mưu UBND Thành phố Hà Nội sớm nghiên cứu ban hành các biện pháp, chính sách khuyến khích sử dụng ĐSĐT phù hợp với điều kiện thực tế về kinh tế - xã hội của thành phố Hà Nội và theo lộ trình khi tuyến ĐSĐT số 2A Cát Linh – Hà Đông, tuyến số 3 Nhổn – Ga Hà Nội dự kiến sẽ được vận hành, khai thác lần lượt vào cuối 2016, và 2018.



**ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ
HÀ NỘI**

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ
NHẬT BẢN**

BÁO CÁO SẢN PHẨM HOÀN THÀNH

DỰ ÁN HỖ TRỢ KỸ THUẬT

TĂNG CƯỜNG NĂNG LỰC CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐSĐT HÀ NỘI

**VÀ THÀNH LẬP CÔNG TY VẬN HÀNH BẢO DƯỠNG CÁC TUYẾN ĐSĐT TRÊN
ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

NHIỆM VỤ 2. CHÍNH SÁCH GIÁ VÉ VÀ TRỢ GIÁ

Hà Nội, 12/2015



**ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ
HÀ NỘI**



**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ
NHẬT BẢN**

BÁO CÁO SẢN PHẨM HOÀN THÀNH

**DỰ ÁN HỖ TRỢ KỸ THUẬT
TĂNG CƯỜNG NĂNG LỰC CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐSĐT HÀ NỘI
VÀ THÀNH LẬP CÔNG TY VẬN HÀNH BẢO DƯỠNG CÁC TUYẾN ĐSĐT TRÊN
ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

NHIỆM VỤ 2. CHÍNH SÁCH GIÁ VÉ VÀ TRỢ GIÁ

**CHỦ DỰ ÁN
CÔNG TY TNHH MTV ĐƯỜNG SẮT HÀ NỘI**

**TƯ VẤN HỖ TRỢ
ĐOÀN CHUYÊN GIA JICA/TA**

NGƯỜI THỰC HIỆN

CHUYÊN GIA

Nguyễn Trung Thành

Takayuki Hagiwara

Hà Nội, 12/2015

TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Mô tả
Chính phủ	Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam
AFC	Hệ thống thu soát vé tự động
BRT	Xe buýt nhanh
BTS	Hệ thống giao thông của Bangkok
COMET	Hiệp hội Metros
CPI	Chỉ số giá tiêu dùng
DOF	Sở Tài chính, Thành phố Hà Nội
DOT	Sở Giao thông, Thành phố Hà Nội
FAM	Cơ chế điều chỉnh giá vé
Farebox Ratio	Là tỉ lệ được tính toán bằng cách chia doanh thu từ vé với các chi phí vận hành bảo dưỡng trực tiếp và gián tiếp.
FFC	Ban định giá
FS	Nghiên cứu khả thi
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
HAIDEP	Chương trình phát triển đô thị tổng thể ở Thủ đô Hà Nội (Quy hoạch tổng thể phát triển Hà Nội)
HAPI	Sở Kế hoạch và Đầu tư Hà Nội
HMC	Công ty Hà Nội Metro Company (Cơ quan vận hành đường sắt đô thị Hà Nội)
HKD	Đô la Hong Kong
HPC	UBND Thành phố Hà Nội
HUTDP	Dự án phát triển giao thông đô thị Hà Nội
IC	Mạch tích hợp
IDR	Đồng Rupiah Indonesian
INR	Đồng Rupee Ấn Độ
Jabodetabek	Khu vực Jakarta mở rộng (gồm Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi)
JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
JPY	Đồng Yên Nhật
KCR	Đường sắt Kowloon Canton, Hong Kong

KPI	Chỉ số đánh giá thực hiện công việc
KRW	Đồng Wong Hàn Quốc
LOS	Mức độ dịch vụ
LRT	Giao thông đường sắt nhẹ
LTA	Cơ quan giao thông đường bộ, Singapore
MLIT	Bộ đất đai cơ sở hạ tầng giao thông và du lịch Nhật Bản
MOF	Bộ Tài chính, Việt Nam
MOT	Bộ GTVT, Việt Nam
MRB	Ban dự án giao thông đường sắt đô thị Hà Nội -HRB, Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội MRB)
MRT	Vận chuyển tốc độ cao khối lượng lớn
MTR	Đường sắt vận chuyển khối lượng lớn (Cơ quan vận hành Hong Kong Metro)
OA	Thỏa hiệp vận hành
O&M	Vận hành và bảo dưỡng
OMU	Tổ Vận hành và bảo dưỡng
PHP	Đồng Peso Philippine
PM	Thủ tướng Chính phủ
PO	Kế hoạch làm việc
PTA	Cơ quan quản lý giao thông công cộng (cơ quan quản lý hợp được đề xuất quản lý toàn bộ hệ thống giao thông đô thị tại Hà Nội)
PTC	Hội đồng giao thông công cộng, Singapore
RM	Đồng Ringgit Malaysia
RPI	Chỉ số giá bán lẻ
SAPI	Hộ trợ đặc biệt của JICA cho công tác triển khai dự án
SGD	Đô la Singapore
SMRT	Giao thông tốc độ cao khối lượng lớn Singapore (Cơ quan vận hành Singapore)
TA	Hỗ trợ kỹ thuật
TFP	Năng suất các nhân tố tổng hợp
THB	Đồng Bhat Thái Lan
TRAMOC	Cơ quan quản lý hệ thống xe buýt thông thường ở Hà Nội

TRANCERCO	Cơ quan vận hành hệ thống xe buýt thông thường ở Hà Nội
TWD	Đồng đô la Đài Loan
UR	Đường sắt đô thị
USD	Đồng Đô la Mỹ
VND	Đồng Việt Nam
VNRA	Cục đường sắt
WI	Chỉ số lương
WTP	Sẵn sàng chi trả

MỤC LỤC

CHƯƠNG 0	GIỚI THIỆU	9
CHƯƠNG 1	CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ BỐI CẢNH	11
1.1	Cơ sở pháp lý.....	11
1.2	Bối cảnh	13
1.2.1	Phát triển kinh tế xã hội của Thành phố Hà Nội	13
1.2.2	Quy hoạch GTVT	14
1.2.3	Các Dự án Đường sắt đô thị (ĐSĐT).....	14
1.2.4	Sự cần thiết của nghiên cứu Chính sách vé.....	14
1.2.5	Giải thích từ ngữ.....	15
CHƯƠNG 2	MỤC ĐÍCH VÀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU	17
2.1	Mục đích của báo cáo này	17
2.2	Phương pháp nghiên cứu	17
2.3	Phạm vi nghiên cứu	17
2.4	Cấu trúc của chính sách vé	17
2.5	Kế hoạch thực hiện	18
CHƯƠNG 3	MỤC ĐÍCH CHÍNH SÁCH VÉ	20
3.1	KHÁI QUÁT	20
3.1.1	Khái quát	20
3.1.2	Thiết lập mục đích Chính sách vé	20
3.2	MỤC ĐÍCH CHÍNH SÁCH VÉ	20
3.2.1	Mục đích 1: Phù hợp với khả năng chi trả.....	20
3.2.2	Mục đích 2: Tăng số lượng hành khách	21
3.2.3	Mục đích 3: Tăng thêm các tùy chọn vé.....	21
3.2.4	Mục đích 4: Giảm sự phức tạp	21
3.2.5	Mục đích 5: Nâng cao tính công bằng xã hội.....	21
3.2.6	Mục đích 6: Đạt mục đích nguồn thu từ vé.....	22
3.2.7	Mục đích 7: Cho phép điều chỉnh thường xuyên giá vé.....	22
3.2.8	Mục đích 8: Tối đa mức độ chấp thuận của cộng đồng.....	22
3.3	KẾT LUẬN	24
CHƯƠNG 4	MỨC GIÁ VÉ, CẤU TRÚC VÉ VÀ LOẠI VÉ	25
4.1	KHÁI QUÁT	25
4.1.1	Khái quát	25
4.1.2	Mức giá vé hiện tại, Cấu trúc vé và Loại vé.....	25
4.2	ĐỀ XUẤT MỨC GIÁ VÉ	27
4.2.1	Thiết lập giá vé thời gian đầu và Điều chỉnh giá vé về sau	27
4.2.2	Cơ sở quan trọng thiết lập giá vé.....	27
4.2.3	Chính sách liên quan của Thành phố Hà Nội	28
4.2.4	Các nghiên cứu trước đây về mức giá vé	30
4.2.5	Mức giá vé dựa trên Chi phí tổng (để đạt Chỉ tiêu về tỷ lệ bù đắp bằng vé).....	31
4.2.6	Mức giá vé dựa trên độ Sẵn sàng chi trả (WTP)	32
4.2.7	Mức giá vé dựa trên so sánh với các phương tiện khác.....	34
4.2.8	Phương pháp chuẩn đổi sánh.....	35
4.2.9	Chú ý quan trọng	35
4.2.10	Kết quả dự đoán và giá vé đề xuất ban đầu.....	40
4.2.11	Bảng giá vé đề xuất.....	40
4.3	ĐỀ XUẤT CẤU TRÚC VÉ	47
4.3.1	Giá vé đồng hạng.....	47

4.3.2	Giá vé theo khoảng cách	47
4.3.3	Giá vé theo khu vực.....	48
4.3.4	Giá vé theo thời gian (ví dụ: giờ cao điểm / thấp điểm).....	48
4.3.5	Định giá dựa vào dịch vụ (ví dụ: xe buýt hoặc đường sắt).....	48
4.3.6	Đánh giá	48
4.4	GIÁ CHUYỂN TÀU VÀ GIẢM GIÁ	52
4.4.1	Giá trung chuyển	52
4.4.2	Loại giá vé trung chuyển.....	52
4.4.3	Lựa chọn giá trung chuyển và phương án giảm giá	53
4.4.4	Đề xuất giá vé chuyển tàu và hệ thống giảm giá	54
4.5	ĐỀ XUẤT LOẠI VÉ.....	56
4.5.1	Khái quát	56
4.5.2	Vé một hành trình.....	56
4.5.3	Vé nhiều lượt.....	56
4.5.4	Vé không giới hạn lượt đi.....	56
4.5.5	Vé theo nhóm	57
4.5.6	Vé đa phương thức	57
4.5.7	Vé ưu tiên	57
4.5.8	Loại vé đề xuất	58
4.6	KẾT LUẬN.....	64
4.6.1	Chiến lược vé	64
4.6.2	Đề xuất giá vé năm 2017.....	64
4.6.3	Áp dụng trung chuyển.....	64
4.6.4	Đề xuất các loại vé (Fare types).....	65
CHƯƠNG 5	KHUNG ĐIỀU TIẾT VÉ.....	67
5.1	KHÁI QUÁT	67
5.2	CÁC NGUYÊN TẮC TRONG QUY ĐỊNH VỀ VÉ.....	67
5.3	CÁC GIẢ THIẾT	68
5.4	KHUNG PHÁP LÝ HIỆN TẠI.....	68
5.4.1	Xe buýt.....	68
5.4.2	Đường sắt quốc gia Việt Nam.....	69
5.5	ĐIỀU TIẾT VÉ	69
5.5.1	Khái quát	69
5.5.2	Quy định về Tỷ suất thu hồi.....	69
5.5.3	Quy định về giá trần	70
5.5.4	Các nhân tố bị kiểm soát bởi các hình thức Quy định này.....	71
5.5.5	Độ trễ điều tiết và Khung thời gian rà soát theo từng loại Điều tiết/Quy định.....	72
5.5.6	Đánh giá	72
5.6	THỰC HIỆN RÀ SOÁT VỀ GIÁ VÉ	74
5.6.1	Các kiểu điều chỉnh giá vé	74
5.6.2	Quy trình ra quyết định	75
5.6.3	Tiêu chí điều chỉnh giá vé	75
5.6.4	Thời gian rà soát.....	77
5.6.5	Nghiên cứu lý luận	77
5.6.6	Công chúng	77
5.6.7	Đề xuất về cách xác định và điều chỉnh giá vé theo từng giai đoạn.....	79
5.6.8	Đề xuất về Công thức điều chỉnh giá vé.....	79
5.7	HỆ THỐNG TRỢ GIÁ.....	80
5.7.1	Khung trợ giá do nghiên cứu SAPI đề xuất.....	80
5.7.2	Khung trợ giá do Dự án TA đề xuất.....	80
5.8	KẾT LUẬN.....	82
CHƯƠNG 6	CƠ CHẾ THỰC HIỆN	90
6.1	KHÁI QUÁT	90

6.2	KỊCH BẢN PHÁT TRIỂN.....	90
6.3	GIAI ĐOẠN CHUẨN BỊ.....	93
6.3.1	Thiết lập giá vé ban đầu	93
6.3.2	Nghiên cứu lý thuyết	93
6.3.3	Quá trình ra quyết định.....	93
6.3.4	Thời điểm quyết định chính sách vé, cấu trúc vé và giá vé ban đầu	94
6.4	BỔ TRÍ BAN ĐẦU (GIAI ĐOẠN 1 : 2016-2018)	94
6.4.1	Chi phí dịch vụ	94
6.4.2	Chuẩn đối sách Tổng chi phí và Chất lượng dịch vụ/Mức độ dịch vụ	95
6.4.3	Quá trình ra quyết định.....	95
6.4.4	Thời điểm kết luận về mục tiêu Chỉ số hiệu suất chính và Tổng chi phí	96
6.5	QUẢN LÝ TÍCH HỢP (GIAI ĐOẠN 2).....	96
6.5.1	Tiếp tục Mô hình Chi phí dịch vụ	96
6.5.2	Thiết lập Mục tiêu về Tỷ suất bù đắp chi phí	97
6.5.3	Quyết định về khối lượng trợ giá	97
6.5.4	Liên kết vé giữa nhiều tuyến ĐSĐT	97
6.5.5	Quá trình ra quyết định.....	97
6.5.6	Thời điểm đưa ra kết luận về Mục tiêu Tỷ suất bù đắp chi phí và Khối lượng trợ giá	98
6.6	THẺ CHẾ ĐIỆU TIẾT MỎI (GIAI ĐOẠN 3).....	98
6.6.1	Giới thiệu quy định Giá trần.....	98
6.6.2	Cơ quan quản lý GTCC (PTA).....	99
6.6.3	Cho phép PTA có quyền ra quyết định độc lập	99
6.6.4	Đề xuất Điều chỉnh giá vé	99
6.6.5	Thời hạn tham vấn ý kiến cộng đồng cho Điều chỉnh vé đề xuất	100
6.6.6	Thông báo công khai về điều chỉnh giá vé sắp tới	100
6.6.7	Tích hợp vé giữa ĐSĐT với xe buýt/buyt nhanh (BRT)	100
6.6.8	Quá trình ra quyết định.....	100
6.6.9	Thời điểm rà soát giá vé	101
6.7	KẾT LUẬN.....	102

CHƯƠNG 0 GIỚI THIỆU

Chính sách vé, như được xác định bởi Hiệp hội giao thông công cộng Hoa Kỳ, xây dựng các nguyên tắc và mục đích dài hạn để hỗ trợ và hướng dẫn việc ra quyết định liên quan tới giá vé; Chính sách vé hiểu theo phạm vi tổng thể gồm một bên là Công nghệ, kiểu thu/soát vé và phương tiện/công nghệ thanh toán, một bên là cấu trúc vé, chiến lược giá, các tùy chọn thanh toán, và các mức giá vé.

Tại thành phố Hà Nội, Chính sách vé đã được nghiên cứu hoặc đề xuất từng phần tại các nghiên cứu liên quan tới phát triển ĐSDT, từ nghiên cứu quy hoạch giao thông, các nghiên cứu khả thi của từng dự án đầu tư ĐSDT tới nghiên cứu về thành lập công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội. Chính sách vé có thể được coi vừa là cơ sở vừa là phương tiện để xác định và đảm bảo hiệu quả đầu tư hệ thống GTCC của thành phố Hà Nội nói chung, và là cơ sở cho việc đưa ra quyết định cho từng dự án ĐSDT nói riêng, cũng như các hợp tác về vận hành/khai thác ĐSDT trong tương lai.

Với phạm vi rộng và tầm quan trọng như vậy, cần có một nghiên cứu toàn diện về Chính sách vé, nhất là khi tuyến ĐSDT đầu tiên-Tuyến 2A dự kiến đưa vào vận hành năm 2015 (dự tính lúc chuẩn bị Dự án HTKT). Do vậy, trong khuôn khổ dự án HTKT “Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSDT Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội”, một mặt thực hiện nghiên cứu làm rõ chức năng, nhiệm vụ cơ quan quản lý ĐSDT Hà Nội, mặt khác thực hiện nghiên cứu tổng thể về Chính sách vé như được trình bày trong tài liệu này.

Trong khuôn khổ Dự án HTKT, Nghiên cứu này tập trung vào việc đề xuất cấu trúc vé, mức giá vé, cơ chế điều tiết dựa trên việc đề xuất các mục đích của chính sách vé phù hợp với chiến lược phát triển GTCC nói riêng, chiến lược phát triển kinh tế xã hội nói chung của Thành phố Hà Nội. Báo cáo có 6 chương, gồm

- Chương 1. Cơ sở pháp lý và bối cảnh
- Chương 2. Mục tiêu và phạm vi nghiên cứu
- Chương 3. Các mục đích của Chính sách vé
- Chương 4. Cấu trúc vé
- Chương 5. Khung điều tiết vé
- Chương 6. Cơ chế thực hiện.

Báo cáo được dự thảo lần đầu vào tháng 4/2014, được tổ chức lấy ý kiến các cơ quan liên quan, hoàn trình và trình UBND thành phố vào tháng 3/2015. Sau đó, thông qua Sở GTVT, báo cáo tiếp tục được gửi xin ý kiến tới các cơ quan liên quan, sau đó được hoàn chỉnh như được trình bày tại báo cáo này. Báo cáo này so với báo cáo tháng 3/2015 có thêm sự cập nhật hiện trạng thực hiện các dự án ĐSDT và các số liệu liên quan; giải thích việc

áp dụng các quy định liên quan của Việt Nam trong việc đưa ra các giả thuyết, đề xuất như trình bày trong báo cáo và một số cập nhật từ các kết quả khác của Dự án HTKT.

Phát triển ĐSĐT cần một chặng đường dài, từng bước tự cải tiến, bao gồm sự phát triển đơn lẻ về đầu tư, về vận hành, và phát triển đồng bộ về thể chế và xây dựng các quy định quản lý.

Nghiên cứu Chính sách vé phần nào mang tính chiến lược và thể chế, trình bày một số phương pháp và phương án phù hợp với hiện trạng và dự báo khả năng phát triển của hệ thống ĐSĐT Hà Nội và các điều kiện liên quan. Do vậy, việc xem xét tài liệu này cần định hướng dài hạn; việc khai thác, sử dụng, vận dụng cần linh hoạt, phù hợp với từng giai đoạn.

Xây dựng hệ thống ĐSĐT bản thân là một đầu tư chiến lược với tham vọng thay đổi cơ bản điều kiện phát triển của thành phố Hà Nội, giải quyết triệt để và dài hạn bài toán giao thông. Các chính sách và việc tổ chức thực hiện đi kèm có những đột phá, phù hợp với yêu cầu quản lý hệ thống GTCC hiện đại, đảm bảo phát triển bền vững. Vì thế, nhiều nội dung đề xuất trong Chính sách vé như trình bày tại báo cáo này thực sự là thách thức không nhỏ để có thể đưa vào thực tế áp dụng; nhưng nếu không chủ động áp dụng các khuyến nghị cơ sở này thì khó có thể nói rằng hệ thống ĐSĐT Hà Nội sẽ có thể phát triển thuận lợi trong tương lai dài hạn.

CHƯƠNG 1 CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ BỐI CẢNH

1.1 Cơ sở pháp lý

Luật Ngân sách số 01/2002/QH11 ngày 16/12/2002;

Luật đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 14/6/2005;

Luật Kinh doanh bảo hiểm số 24/2000/QH10; Luật sửa đổi, bổ sung một số Điều của Luật Kinh doanh bảo hiểm số:

Luật Giá số 11/2012/QH13 ngày 20/6/2012;

Luật Thủ Đô số 25/2012/QH13 ngày 21/11/2012;

Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13 ngày 26/10/2013;

Luật Phòng, chống Khủng bố số 28/2013/QH13 ngày 12/6/2013

Luật Khoa học và Công nghệ số 29/2013/QH13 ngày 18/6/2013;

Căn cứ Luật Phòng, chống thiên tai số 33/2013/QH13 ngày 19/6/2013

Luật phòng Cháy và chữa cháy số 27/2001/QH10; Luật sửa đổi, bổ sung một số Điều của Luật Phòng cháy và Chữa cháy số 40/2013/QH13 ngày 22/11/2013;

Luật Đầu tư công số 67/2014/QH13 ngày 26/11/2014;

Luật doanh nghiệp số 68/2014/QH13 ngày 26/11/2014;

Nghị định số 109/2006/NĐ-CP ngày 22/9/2006 của Chính phủ : Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt;

Nghị định số 09/2009/NĐ-CP ngày 05/02/2009 ban hành Quy chế quản lý tài chính của công ty nhà nước và quản lý vốn nhà nước đầu tư vào doanh nghiệp khác;

Nghị định số 99/2012/NĐ-CP ngày 15/11/2012 của Chính Phủ về phân công, phân cấp thực hiện quyền, trách nhiệm, nghĩa vụ của chủ sở hữu nhà nước đối với doanh nghiệp nhà nước và vốn Nhà nước đầu tư vào doanh nghiệp;

Thông tư số 25/2014/TT-BTC ngày 17/2/2014 của Bộ Tài chính quy định phương pháp định giá chung hàng hóa dịch vụ

Quyết định số 490/QĐ-TTg ngày 05/5/2008 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 90/2008/QĐ-TTg ngày 09/7/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020;

Quyết định số 1436/QĐ – TTg ngày 10/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ Về việc phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 222/QĐ-TTg ngày 22/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050;

Công văn 968/VPCP-KTTH ngày 10/02/2010 của Văn phòng Chính phủ về “cơ chế tài chính cho Dự án đường sắt Hà Nội – Hà Đông”;

Công văn số 908/VPCP-KTTH ngày 17/02/2012 của Văn phòng Chính phủ về “cơ chế tài chính và tổ chức thực hiện các Hiệp định tài trợ các dự án xây dựng tàu điện ngầm ở Việt Nam”;

Công văn số 2152/VPCP-KTTH ngày 03/04/2012 của Văn phòng Chính phủ về “cơ chế tài chính và tổ chức thực hiện các Hiệp định tài trợ các dự án xây dựng tàu điện ngầm ở Việt Nam”;

Quyết định số 61/2007/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2007 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy định về loại hình doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phải có chứng chỉ an toàn và điều kiện, trình tự, thủ tục cấp chứng chỉ an toàn;

Thông báo số 182/TB-BGTVT ngày 29/3/2013 của Bộ GTVT về Kết luận của Bộ trưởng Đinh La Thăng tại cuộc họp về Tình hình triển khai các dự án ĐSDT tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh;

Công văn số 3734/BGTVT-TCCB ngày 26/04/2013 của Bộ GTVT về “thành lập công ty vận hành và bảo dưỡng ĐSDT Cát Linh – Hà Đông”

Công văn số 3155/BGTVT ngày 24/4/2012 của Bộ GTVT về “ các hạng mục liên quan đến khai thác, vận hành kinh doanh vận tải đường sắt đô thị thuộc diện áp dụng hình thức cho vay”

Công văn số 1044/CĐSVN – KHĐT ngày 01/08/2012 của Cục đường sắt Việt Nam về việc “ cho ý kiến về một số hạng mục trong nghiên cứu thành lập Công ty Vận hành Bảo dưỡng ĐSDT trên địa bàn TP Hà Nội và Hồ Chí Minh”;

Công văn số 11766/BTC-QLN ngày 15/12/2011 của Bộ Tài chính về “cơ chế tài chính và tổ chức thực hiện các Hiệp định tài trợ các dự án xây dựng tàu điện ngầm ở Việt Nam”;

Công văn số 3542/BTC – QLN ngày 16/03/2012 của Bộ tài chính về việc điều chỉnh một số nội dung của Công văn số No 11766/BTC-QLN ngày 15/12/2011;

Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 của HĐND thành phố Hà Nội V/v ưu tiên phát triển hệ thống vận tải HKCC khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống GTVT;

Biên bản ghi nhớ ngày 03/12/2012 giữa JICA Việt Nam và UBND Thành phố Hà Nội về “tăng cường năng lực Cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà nội (MRB) và Thành lập Công ty vận hành và Bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội”;

Quyết định số 1971/QĐ-UBND ngày 04/03/2013 của UBND TP Hà Nội V/v phê duyệt Dự án HTKT “Tăng cường năng lực cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội”; Quyết định số 6642/QĐ-UBND ngày 12/12/2014 của UBND TP Hà Nội V/v phê duyệt điều chỉnh Dự án HTKT;

Quyết định số 3136/QĐ-GTVT ngày 15/10/2008 của Bộ GTVT phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình “Đường sắ đô thị Hà Nội, tuyến Cát Linh – Hà Đông”;

Quyết định số 2054/QĐ-UBND ngày 13/11/2008 của UBND TP Hà Nội phê duyệt báo cáo NCKT của Dự án Tuyến số 2 (Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo);

Quyết định 1970/QĐ-UBND ngày 27/4/2009 phê duyệt báo cáo NCKT cho dự án xây dựng ĐSĐT thí điểm, đoạn Nhổn – Ga Hà Nội;

Quyết định số 3978/QĐ-UBND ngày 13/08/2015 của UBND TP Hà Nội V/v Ban hành quy định về quản lý và áp dụng các công nghệ cho hệ thống thẻ vé điện tử của mạng lưới vận tải HKCC trên địa bàn TP Hà Nội;

Quyết định 08/2015/QĐ-UBND ngày 14/04/2015 của UBND TP Hà Nội V/v Ban hành một số quy định quản lý nhà nước về giá trên địa bàn TP Hà Nội,

1.2 Bối cảnh

1.2.1 Phát triển kinh tế xã hội của Thành phố Hà Nội

Thành phố Hà Nội là thủ đô của nước Việt Nam, trung tâm chính trị, kinh tế và văn hóa của cả nước. Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân hàng năm của Hà Nội trong giai đoạn 1991-2010 đã đạt trên 10%. Chính phủ đã đặt mục tiêu GDP của Hà Nội ở mức 12,0-13% mỗi năm trong giai đoạn 2011-2020 và 9,5-10% trong giai đoạn 2021-2030.

Sự phát triển của thành phố Hà Nội có sự kết nối tương trợ và thúc đẩy mạnh mẽ với các thành phố, các tỉnh và các khu vực trên toàn quốc, đặc biệt là trong các khu kinh tế vốn bao gồm 6 tỉnh

với diện tích khoảng 13.436 km², tổng dân số dự báo sẽ tăng từ khoảng 13,5 triệu trong năm 2010 lên khoảng 18 triệu vào năm 2050 (theo Quyết định số. 490/QĐ-TTg ngày 05/5/2008).

Cùng với những thành tựu kinh tế-xã hội gần đây, tốc độ đô thị hóa ở Hà Nội ở mức cao và ước tính còn cao hơn trong 30 năm tới. Bên cạnh những ưu điểm, tốc độ đô thị hóa cao cũng làm nảy sinh các vấn đề, đặc biệt là vấn đề liên quan đến hệ thống giao thông.

1.2.2 Quy hoạch GTVT

Quy hoạch chung thành phố Hà Nội đến năm 2020 lập năm 1998 khẳng định "ưu tiên cho việc xây dựng hệ thống đường sắt đô thị để tạo ra trục chính của giao thông công cộng của thành phố" (Quyết định số. 108/1998/QĐ-TTg ngày 20/6 /1998).

Trong năm 2008, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020, quy định cụ thể tại Quy hoạch chung năm 1998 về giao thông vận tải. Trong Quy hoạch phát triển GTVT năm 2008, mạng lưới ĐSĐT gồm 6 tuyến.

Mặt khác, vào 29/5/2008, Quốc hội Việt Nam ban hành Nghị quyết điều chỉnh địa giới hành chính thành phố Hà Nội và một số tỉnh có liên quan, theo đó, khu vực thành phố Hà Nội đã tăng gấp ba lần (hơn 3300km²), dân số tăng gấp đôi (khoảng 6,4 triệu người). Ngày 26/7/2011, Thủ tướng phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến 2030, tầm nhìn đến 2050 (Quyết định 1259/QĐ-TTg), trong đó, dân số của thành phố Hà Nội năm 2030 sẽ tăng lên khoảng 9,2 triệu người; tuy nhiên, dân số trong trung tâm thành phố sẽ chỉ khoảng 4,6 triệu người. Để đạt được tái phân bổ dân số, Kế hoạch tổng thể xác định "Tăng cường phát triển của giao thông công cộng nhằm đáp ứng chủ yếu nhu cầu đi lại của thành phố bằng xe buýt nhanh, ĐSĐT,...".

1.2.3 Các Dự án Đường sắt đô thị (ĐSĐT)

Theo Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn tới 2050, hệ thống GTCC của Hà Nội sẽ được xây dựng dựa trên 3 thành phần chính. Một trong số đó, được nêu rõ là thành phố Hà Nội sẽ xúc tiến mạnh việc xây dựng các tuyến ĐSĐT nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường, những vấn đề đang ngày càng trở nên đáng quan tâm.

Với tầm quan trọng đó, thành phố Hà Nội đã đưa ra kế hoạch dài hạn cho việc xây dựng phát triển hạ tầng giao thông, trong đó có ĐSĐT; xác định đến năm 2030, sẽ có 8 tuyến ĐSĐT được xây dựng.

Trong số 8 tuyến này, hiện có 4 tuyến được triển khai, bao gồm Tuyến 1 (Yên Viên – Ngọc Hồi), Tuyến 2 (Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo), Tuyến 2A (Cát Linh – Hà Đông), và Tuyến 3 (Nhôn – Ga Hà Nội), mục tiêu hoàn thành trước 2020. Trong số các tuyến trên, có 3 tuyến bao gồm 2A, 2 và 3 sẽ thuộc quyền quản lý của UBND Hà Nội. Tuyến đầu tiên, Tuyến 2A, theo kế hoạch sẽ đi vào vận hành thương mại từ năm 2016.

1.2.4 Sự cần thiết của nghiên cứu Chính sách vé

Cùng với mục tiêu hoàn thành các tuyến ĐSĐT đầu tiên theo đúng kế hoạch, việc đi vào vận hành thương mại trong vài năm tới luôn nhận được sự quan tâm, thì công tác xây dựng thể chế về công ty quản lý khai thác và cơ quan quản lý chưa được quan tâm nhiều. Với tình hình trên, dự án HTKT (từ năm 2011) cung cấp hỗ trợ để thành lập và nâng cao năng lực cho các cơ quan này đã được khởi động

dựa trên sự hợp tác giữa UBND Hà Nội và JICA (sau đây gọi là Dự án HTKT JICA).

Thực tế, tại Hà Nội đang có 2 phương thức giao thông công cộng chủ yếu là Xe buýt và xe taxi; hệ thống vé của hai phương thức giao thông này hoạt động độc lập nhau. Trong khi việc xây dựng giá vé và quản lý giá vé của taxi cơ bản do các hãng taxi tự chủ, nhưng không có gắn kết cụ thể; hệ thống giá vé cho phương thức xe buýt được Nhà nước điều tiết chặt chẽ hơn qua cơ chế đặt hàng và trợ giá vé.

Đối với hệ thống ĐSĐT trong tương lai; đến nay đã có một số nghiên cứu; nghiên cứu về công nghệ thẻ vé sau thời gian dài nghiên cứu đã được UBND Thành phố thông qua tại Quyết định số 3978/QĐ-UBND ngày 13/08/2015 V/v Ban hành quy định về quản lý và áp dụng các công nghệ cho hệ thống thẻ vé điện tử của mạng lưới vận tải HKCC trên địa bàn TP Hà Nội.

Các nghiên cứu khác liên quan tới chính sách vé chủ yếu được đề xuất trong các báo cáo NCKT của các Dự án ĐSĐT; tuy nhiên, các nghiên cứu này rời rạc, không thống nhất. Do vậy, thiếu cơ sở để áp dụng trong đánh giá hiệu quả đầu tư, chuẩn bị cho vận hành các tuyến ĐSĐT, cũng như chưa thể là cơ sở để đề xuất các dự án đầu tư ĐSĐT khác.

Vì lý do này, một nghiên cứu tổng thể và hoàn chỉnh về Chính sách vé liên quan tới các mục đích, khung điều tiết, chiến lược vé là cần thiết để đảm bảo cơ sở cho công tác chuẩn bị vận hành, hiệu quả đầu tư các dự án đang đầu tư và làm cơ sở để nghiên cứu, thực hiện các dự án ĐSĐT khác theo quy hoạch.

1.2.5 Giải thích từ ngữ

Trong tài liệu này, các từ và thuật ngữ chính được hiểu như sau:

1. **Chính sách vé (Fare System):** Được xác định là các nguyên tắc, các mục đích, và các ràng buộc ảnh hưởng tới việc quản lý của cơ quan GTCC trong việc thiết lập và thu soát vé.
2. **Chiến lược vé (Fare strategy):** Tham chiếu tới phương pháp tiếp cận chung trong thu soát vé và cấu trúc thanh toán; các phương pháp tiếp cận có thể gồm: vé đồng hạng, vé định giá chênh lệch (theo khoảng cách di chuyển, thời gian trong ngày hoặc loại dịch vụ), vé được định giá theo thị trường hay được chiết giảm, hay định giá vé khi trung chuyển.
3. **Hệ thống vé (Fare system):** Là phương pháp cơ sở để thu và phân phối vé, cũng như thiết bị và phương tiện thanh toán cụ thể; các loại cơ sở của phương pháp thu vé cơ bản là rào chắn, thanh toán khi vào, và bằng chứng thanh toán.
4. **Cấu trúc vé (Fare structure):** là tổ hợp của một hoặc nhiều chiến lược vé với các mức giá vé cụ thể.

The fare structure is the combination of one or more fare strategies with specific fare levels (TCRP 10)

Cấu trúc vé (Fare structure): Được sử dụng để mô tả tổng thể hệ thống vé sử dụng bởi một đơn vị vận hành, bao gồm:

- Quan hệ giữa các giá vé áp dụng cho mỗi hạng vé;
- Các loại vé thuộc hạng vé được cung cấp;
- Cơ sở để tính toán vé: đồng hạng, theo vùng, hay dựa theo khoảng cách.

CHƯƠNG 2 MỤC ĐÍCH VÀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU

2.1 Mục đích của báo cáo này

Báo cáo này hướng tới cung cấp hướng dẫn cho UBND Hà Nội trong quá trình ra những quyết định về chính sách vé, mục đích, cấu trúc và khung điều tiết vé cần được xây dựng để có thể sử dụng hiệu quả mạng lưới và cơ sở hạ tầng Đường sắt đô thị (ĐSĐT) Hà Nội cũng như thúc đẩy bổ sung đầu tư thêm cho ĐSĐT.

Báo cáo cũng hỗ trợ quá trình phát triển hệ thống rà soát giá vé thường xuyên một cách có hệ thống và toàn diện cũng như các cơ chế để điều chỉnh giá vé, nhằm đảm bảo việc cung cấp và nâng cao chất lượng dịch vụ ĐSĐT, trong khi vẫn đảm bảo dịch vụ có giá phù hợp.

2.2 Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sẽ thực hiện rà soát các chính sách vé hiện hữu tại Việt Nam và một số nước/thành phố, để cuối cùng đề xuất một chính sách vé đầy đủ, ít nhất có thể có hiệu quả nhưng không giới hạn các mục đích dưới đây.

- Đảm bảo nhu cầu hành khách bằng cách đảm bảo dịch vụ phù hợp ở mức giá hợp lý
- Đảm bảo tính hiệu quả dài hạn và *bền vững tài chính* cho Công ty Đường sắt Hà Nội
- Khuyến khích hành khách sử dụng hệ thống ĐSĐT do Công ty Đường sắt Hà Nội cung cấp

2.3 Phạm vi nghiên cứu

Nghiên cứu này bao gồm những phạm vi như sau;

- (1). Tổng hợp một số khái niệm phổ biến về chính sách vé trong ĐSĐT/GTCC
- (2). Rà soát các áp dụng liên quan tới chính sách vé hiện hữu tại TP Hà Nội
- (3). Rà soát các mục đích chính sách vé hiện hữu tại một số hệ thống ĐSĐT/GTCC nước
- (4). Rà soát mức giá vé hiện hữu, cấu trúc giá vé và loại giá vé ĐSĐT/GTCC tại một số thành phố
- (5). Rà soát khung điều tiết vé ĐSĐT/GTCC hiện có tại một số nước
- (6). Rà soát khung thể chế hiện có đối với quy định về vé ĐSĐT/GTCC tại một số nước
- (7). Đề xuất chính sách vé vì sự phát triển bền vững của Công ty Đường sắt Hà Nội/Hệ thống ĐSĐT/GTCC tại TP Hà Nội
- (8). Tham vấn các bên có liên quan chính để hoàn chỉnh Báo cáo cuối kỳ về chính sách vé

2.4 Cấu trúc của chính sách vé

Báo cáo này đề cập tới chính sách vé với 4 nhân tố chính gồm mục đích của chính sách vé, hệ thống vé, khung điều tiết vé và tổ chức thể chế.

Bảng 2. 1. Kết cấu Chính sách vé

Các đặc trưng	Mô tả
Mục tiêu chính sách vé (Fare Policy Goals)	<ul style="list-style-type: none"> • Mục tiêu/mục đích kinh tế • Mục tiêu/mục đích tài chính

Các đặc trưng	Mô tả
	<ul style="list-style-type: none"> Mục tiêu/mục đích xã hội (liên quan tới khách hàng)
Hệ thống vé (Fare System)	<ul style="list-style-type: none"> Mức giá vé Cấu trúc giá vé Loại giá vé (loại vé)
Khung điều tiết về vé (Fare Regulation Framework)	<ul style="list-style-type: none"> Quy định về tính giá vé Cơ chế điều chỉnh giá vé Hệ thống trợ giá
Cơ chế thực hiện (Implementation Scheme)	<ul style="list-style-type: none"> Kịch bản về phát triển tổ chức thể chế Quá trình ra quyết định Thời điểm xem xét giá vé Sự tham gia của cộng đồng

2.5 Kế hoạch thực hiện

Theo Điều khoản tham chiếu cho Dự án HTKT JICA, Bảng 2.2 dưới đây trình bày kế hoạch thực hiện cho nội dung xây dựng chính sách vé với kế hoạch tuân theo Bảng Kế hoạch Tổng thể (PO) đã được đồng thuận. Kế hoạch thực hiện này đưa ra 4 mốc chính, tại đó, sẽ cần có thảo luận với các bên có liên quan chính.

Bảng 2. 2. Kế hoạch thực hiện

	Hoạt động	Mốc chính
1.	Tài liệu – Bản thảo số 1	Tháng 9, 2013
2.	Gửi xin ý kiến ban đầu của các Sở, ban, ngành có liên quan	Tháng 11, 2013
3.	Nghiên cứu bổ sung ¹	Tháng 11, 2013 – Tháng 1, 2014
4.	Họp JCC (lần 3)	Tháng 3 2014
5.	Tài liệu – Bản thảo cuối	Tháng 4. 2014
6.	Các sở, ban, ngành rà soát	Tháng 5 2014
7.	Tài liệu – Hoàn thiện	Tháng 6 2014
8.	UBND Hà Nội Phê duyệt	Tháng 6 2014

Tháng 12/2014, UBND TP Hà Nội có quyết định Quyết định số 6642/QĐ-UBND phê duyệt điều chỉnh Dự án HTKT, theo đó kéo dài Dự án tới hết tháng 2/2016. Nghiên cứu về Chính sách vé được gia hạn để cập nhật thêm các điều kiện của hệ thống ĐSĐT tại TP Hà Nội và các thông tin liên quan. Dự kiến, Quý IV năm 2015 sẽ hoàn thành Báo cáo cuối kỳ của nghiên cứu.

¹ Xem chương 4, Mục 4.2

CHƯƠNG 3 MỤC ĐÍCH CHÍNH SÁCH VÉ

3.1 KHÁI QUÁT

3.1.1 Khái quát

Chính sách vé rõ ràng, nhất quán và công bằng đóng vai trò quan trọng cho sự thành công cho hệ thống ĐSĐT Hà Nội. Mỗi quan tâm chính khi xây dựng chính sách vé, cấu trúc vé và khung điều tiết vé là việc đảm bảo tỷ lệ thu về từ vé trong khi vẫn thu hút ngày càng đông hành khách sử dụng hệ thống ĐSĐT.

Nghiên cứu xác định mục đích tổng thể của Chính sách vé là "hỗ trợ nhiệm vụ chiến lược của TP Hà Nội trong việc cung cấp hệ thống GTCC chất lượng và có sức hút lớn đối với cộng đồng, nhằm nâng cao tỷ trọng sử dụng hệ thống GTCC, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững của Thành phố". Để thực hiện mục đích này, TP Hà Nội cần huy động và sử dụng các nguồn lực của mình; bên cạnh đó, cần phát triển và áp dụng các chính sách và khung điều tiết liên quan sẽ là cơ sở để đảm bảo phát triển bền vững.

Chương này sẽ đề xuất một cách hợp lý các mục đích của chính sách vé cho hệ thống ĐSĐT tại TP Hà Nội hiện đang được đầu tư một cách tương đối đa dạng.

3.1.2 Thiết lập mục đích Chính sách vé

Chính sách vé rất quan trọng trong việc đạt được mục đích tổng thể, nên xác định các mục đích chính sách vé là điều cốt yếu để đưa ra quyết định liên quan tới việc vận hành và phát triển hệ thống ĐSĐT. Các mục đích chính sách vé cụ thể sẽ dẫn các quyết định liên quan đến cấu trúc vé, khuôn khổ quy định giá vé, và cả công nghệ vé. Các mục đích cơ bản của chính sách vé và tầm quan trọng của chúng trong dịch vụ ĐSĐT được trình bày dưới đây.

Cần lưu ý rằng có một số chồng chéo giữa các mục đích chính sách vé bởi vì một số mục đích có phạm trù bao hàm nhiều hơn một lĩnh vực (ví dụ như việc tăng số lượng hành khách và đảm bảo khả năng tài chính đối với Nhà điều hành thường xung đột với nhau); người ra quyết định cần cân bằng tốt các mục đích khác nhau.

3.2 MỤC ĐÍCH CHÍNH SÁCH VÉ

3.2.1 Mục đích 1: Phù hợp với khả năng chi trả

- Giá vé hệ thống ĐSĐT nói riêng, chi phí sử dụng hệ thống GTCC nói chung cần nằm trong khả năng chi trả của hành khách; đặc biệt là khi so sánh với giá vé của xe buýt và taxi, sử dụng xe cá nhân và chi phí sinh hoạt chung; giá vé

đáp ứng khả năng chi trả là một phần quan trọng tăng số lượng hành khách của hệ thống ĐSDT.

- Hệ thống ĐSDT Hà Nội cần được khuyến khích sử dụng bằng cách thiết lập giá vé phù hợp với phạm vi rộng nhất có thể của các nhóm khách hàng tiềm năng.

3.2.2 Mục đích 2: Tăng số lượng hành khách

- Tăng số hành khách sử dụng phương tiện công cộng là nhiệm vụ ưu tiên của hệ thống ĐSDT Hà Nội. Tăng nguồn thu từ vé, giảm ách tắc giao thông, góp phần tạo dựng thành phố thân thiện là những lợi ích quan trọng từ sự tăng sử dụng GTCC.
- Sẽ có thay đổi số lượng hành khách tương ứng với một loạt các yếu tố như cấp độ dịch vụ GTCC, độ tin cậy của dịch vụ, khả năng thanh toán giá vé tương đối so với phương thức giao thông khác, mức độ sở hữu xe hơi và giá xăng dầu.
- Ngoài việc cung cấp giá vé có thể chi trả, hệ thống ĐSDT sẽ làm nổi bật giá trị có thể nhận biết từ vé, bao gồm việc dễ sử dụng hệ thống GTCC và sự thuận tiện của hệ thống thanh toán.

3.2.3 Mục đích 3: Tăng thêm các tùy chọn vé

- Hệ thống ĐSDT Hà Nội định hướng phát triển các lựa chọn vé đa dạng nhằm đáp ứng tốt nhất nhu cầu của hành khách. Một loạt các tùy chọn sẽ được cung cấp (chẳng hạn như: vé một lượt, vé nhiều lượt, vé theo mùa, vé lưu trữ giá trị, thanh toán trước và các tùy chọn được chiết khấu khác).

3.2.4 Mục đích 4: Giảm sự phức tạp

- Sự phức tạp trong cấu trúc vé có thể phát sinh từ bản chất của cấu trúc cũng như số lượng sản phẩm. Giảm độ phức tạp làm tăng số lượng hành khách thông qua việc tạo ra hệ thống GTCC dễ sử dụng hơn và nâng cao tính minh bạch trong cấu trúc vé, và là yếu tố quan trọng đối với hệ thống ĐSDT đầu tiên tại Hà Nội.
- Hệ thống ĐSDT Hà Nội tăng cường tính tiện lợi thông qua chiến lược giá vé. Ví dụ, hệ thống tránh giá vé trả tiền mặt "bất tiện" (ví dụ , 7.500 đồng) và đưa ra tùy chọn trả trước.

3.2.5 Mục đích 5: Nâng cao tính công bằng xã hội

- Hệ thống ĐSDT Hà Nội xác định đảm bảo tính công bằng trong đi lại tương ứng với giá vé, đồng thời những người có nhu cầu đi lại nhiều không bị tác động tiêu cực bởi thay đổi trong các mức giá. Điều này sẽ được giải quyết bằng

cách kết hợp i) thiết lập giá vé trên cơ sở hoặc là chi phí của dịch vụ hoặc là lợi ích nhận được và ii) đưa ra các công cụ giá vé có chiết khấu với mức giá thấp.

- Các sản phẩm vé được sử dụng để định hướng và khuyến khích những hành vi cụ thể vì những mục đích lớn hơn của hệ thống GTCC. Những hành vi mục tiêu bao gồm:
 - Khuyến khích sử dụng hệ thống GTCC thường xuyên (chẳng hạn như số chuyến đi trong một ngày, tuần hoặc năm) để tăng số lượng hành khách,
 - Khuyến khích sử dụng hệ thống thẻ thông minh nhiều hơn để giảm số lượng vé mua bằng tiền mặt trong hệ thống,
 - Khuyến khích những người chưa từng sử dụng sử dụng GTCC để tăng số lượng hành khách.
 - Khuyến khích người sử dụng thay đổi thời gian đi lại trong giờ cao điểm để giảm quá tải trong giờ cao điểm (có lẽ đây là phương án trong tương lai).

3.2.6 Mục đích 6: Đạt mục đích nguồn thu từ vé

- Hệ thống ĐSĐT Hà Nội định hướng đạt tỷ lệ bù đắp chi phí hoạt động từ vé thông qua cấu trúc vé; theo thời gian, khi mạng lưới ĐSĐT đã được đầu tư tương đối hoàn chỉnh, và có sự gắn kết chặt chẽ giữa hệ thống ĐSĐT với các phương thức GTCC khác, thì có thể phấn đấu đạt bù đắp chi phí vận hành bằng nguồn thu từ vé với điều kiện chi phí đầu tư hệ thống cơ điện (E&M) (bao gồm tái đầu tư trong tương lai) được bù đắp bằng nguồn thu ngoài vé.
- Ban đầu nên tránh thiết lập giá vé mở mức thấp bất hợp lý, mục tiêu này được đưa ra nhằm đảm bảo nguồn thu vé ở mức hợp lý và đảm bảo sự bền vững tài chính cho Hệ thống ĐSĐT Hà Nội.

3.2.7 Mục đích 7: Cho phép điều chỉnh thường xuyên giá vé

- Bất kỳ thay đổi nào của giá vé đều sẽ ảnh hưởng tích cực hoặc tiêu cực đến lượng hành khách. Có thể tăng việc chấp thuận thay đổi giá vé bằng cách điều chỉnh giá vé dần dần, cho phép người sử dụng điều chỉnh biểu đồ đi lại đối phó với những thay đổi giá vé.
- Áp dụng rà soát giá vé cho phép UBND TP Hà Nội điều chỉnh mức độ cấp vốn và ngân sách để phù hợp với thay đổi trong nguồn thu vé dự kiến.

3.2.8 Mục đích 8: Tối đa mức độ chấp thuận của cộng đồng

- GTCC là một trong những nhân tố then chốt ảnh hưởng đến chất lượng cuộc sống của người dân Hà Nội. Điều này cho thấy chính sách vé ĐSĐT nên hỗ trợ các vấn đề kinh tế xã hội rộng hơn.

- Hệ thống ĐSDT Hà Nội đề xuất cấu trúc hoặc hệ thống vé được công chúng và những người ra quyết định chấp thuận trên cơ sở các yếu tố như sự công bằng, tính phức tạp, tiềm năng, hoặc ảnh hưởng đến nguồn thu (TCRP 10).

3.3 KẾT LUẬN

- Các mục đích chính sách vé đề xuất cho hệ thống ĐSDT Hà Nội được đề xuất như sau.
 - Mục đích 1: Phù hợp với khả năng chi trả
 - Mục đích 2: Tăng số lượng hành khách
 - Mục đích 3: Tăng thêm các tùy chọn vé
 - Mục đích 4: Giảm sự phức tạp
 - Mục đích 5: Nâng cao tính công bằng xã hội
 - Mục đích 6: Đạt mục đích nguồn thu từ vé
 - Mục đích 7: Cho phép điều chỉnh thường xuyên giá vé
 - Mục đích 8: Tối đa hóa mức chấp nhận cộng đồng
- Chính sách vé đóng vai trò quan trọng để đạt các mục đích chính sách vé và ra quyết định. Tuy nhiên, những mục đích cụ thể thường xung đột với nhau. Như vậy, giá vé được xác định bằng cách cân bằng tối đa hóa lợi ích xã hội và tình hình tài chính ổn định của cơ quan vận hành.

Các Mục đích chính sách vé nên được thể hiện trong báo cáo chính sách vé hoặc có thể được đề cập trong các chính sách chính quy khác và các hành động nhằm nâng cao tính minh bạch và trách nhiệm giải trình cho công chúng. Cuối cùng, Báo cáo chính sách toàn diện có thể chỉ rõ hướng dẫn hoặc thủ tục cho quyết định và áp dụng điều chỉnh giá vé.

CHƯƠNG 4 MỨC GIÁ VÉ, CẤU TRÚC VÉ VÀ LOẠI VÉ

4.1 KHÁI QUÁT

4.1.1 Khái quát

Chương 3 mô tả các mục đích chính sách vé, nhờ đó cơ quan thẩm quyền xác định được các tiêu chí để quyết định các chiến lược về giá. Theo các mục đích cụ thể, Chương này sẽ phát triển cơ sở để thiết lập giá vé ban đầu, cấu trúc vé và các lựa chọn về loại vé để triển khai chính sách vé trên thực tế.

4.1.2 Mức giá vé hiện tại, Cấu trúc vé và Loại vé

Theo truyền thống, cấu trúc vé của Hà Nội bao gồm 2 chiến lược giá vé cơ bản: giá vé đồng hạng và giá vé phân biệt theo khoảng cách.

Xe buýt Áp dụng theo kiểu vé đồng hạng. Mức giá vé đối với dịch vụ xe buýt của UBND TP Hà Nội được áp dụng gần đây như sau:

Bảng 4.1 Hệ thống giá vé hiện hành (Xe buýt)

TT	Các loại vé	Mức giá theo thời gian (VNĐ)		
		35/2005/QĐ-UB	23/2012/QĐ-UBND	18/2014/QĐ-UBND
1	Hành khách phổ thông			
	Vé đồng hạng cự ly dưới 25km	3.000	5.000	7.000
	Vé đồng hạng cự ly 25km-< 30km	4.000	6.000	8.000
2	Vé đồng hạng cự ly >= 30km	5.000	7.000	9.000
3	Vé tháng 1 tuyến	50.000	90.000	100.000
4	Vé tháng liên tuyến	80.000	140.000	200.000
1	Ưu tiên			
	Vé tháng 1 tuyến	25.000	45.000	55.000
2	Vé tháng liên tuyến	50.000	90.000	100.000
1	Mua tập thể >= 30 người			
	Vé tháng 1 tuyến			70.000
2	Vé tháng liên tuyến			140.000

Nguồn: Dự án HTKT-tổng hợp

Taxi Áp dụng theo giá vé tính theo khoảng cách. Giá vé khác nhau phụ thuộc vào loại hình vận tải và các công ty vận hành, điển hình như sau:

Cước vận chuyển = 11.000*số km vận chuyển (tối thiểu 8.000 (giá mở cửa))

Bảng 4. 2 Hệ thống giá vé hiện hành (Taxi)

Hãng taxi	Giá mở cửa (VNĐ)	Giá cước 30 km đầu tiên (VNĐ/km)	Giá cước từ km 31 trở đi (VNĐ/km)
Ba Sao	6,000	11,000	8,000
Thanh Nga	6,000	11,000	9,000
Vạn Xuân	8,000	10,000	9,000
Sông Nhuệ	6,000	10,500	9,000
Hương Lúa	6,000	10,000	9,000
Vic Group	6,000	10,500	8,500
Thành Công	8,000	11,000	9,000
Sao Hà Nội	5,000	11,000	9,000
Morning	6,000	11,000	9,000
ABC	5,000	11,000	9,000
Mỹ Đình	6,000	11,000	9,000
Thăng Long	6,000	12,500	10,500
Mai Linh Taxi	6,000	11,000	9,000
Taxi Group	12,000	14,400	11,500
Taxi Phù Đổng	6,000	10,800	8,800
Vina Taxi	10,500	15,000	11,000
Taxi Thế Kỷ Mới	8,000	11,000	9,000
Vina Sao Taxi	8,000	11,000	8,000
Taxi Hoàn Kiếm	6,000	11,000	9,000
Taxi Thủ Đô Sao	6,000	10,500	8,500
Taxi Hà Đông	7,000	9,500	8,500
Taxi Sao Mai	5,000	11,000	9,000
Taxi Âu Lạc	5,000	10,500	9,000
Taxi Bắc Á	6,000	11,000	9,000
Taxi Mê Kông	10,000	11,800	9,800
Taxi Sông Hồng	8,000	11,000	8,000
Taxi Triệu Quốc Đạt	8,000	10,800	8,800

Nguồn: Websosanh 6/2015

4.2 ĐỀ XUẤT MỨC GIÁ VÉ

4.2.1 Thiết lập giá vé thời gian đầu và Điều chỉnh giá vé về sau

Trong thực tế, phân biệt giữa hai giai đoạn khác nhau trong quá trình thiết lập giá vé: Thiết lập giá vé ban đầu và Điều chỉnh giá vé về sau². Chương này tập trung vào việc thiết lập giá vé ban đầu; chính sách điều chỉnh giá vé được đề cập trong chương tiếp theo.

4.2.2 Cơ sở quan trọng thiết lập giá vé

Việc thiết lập giá vé sẽ được xem xét dựa trên các cơ sở quan trọng sau:

- Luật đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 14/6/2005;
- Luật giá số 11/2012/QH13 ngày 20 tháng 6 năm 2012;
- Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14 tháng 11 năm 2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật giá;
- Nghị định số 215/2013/NĐ-CP ngày 23 tháng 12 năm 2013 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tài chính;
- Nghị định số 130/2013/NĐ-CP ngày 16/10/2013 của Chính phủ về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích;
- Nghị định số 14/2015/NĐ-CP ngày 13/02/2015 của Chính phủ V/v quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt;
- Thông tư số 25/2014/TT-BTC ngày 17/2/2014 của Bộ Tài chính quy định phương pháp định giá chung hàng hóa dịch vụ
- Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ Về việc phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 222/QĐ-TTg ngày 22/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định 335/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Chính phủ về Phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;
- Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050;
- Thông tư 56/2014/TT-BTC ngày 28/4/2014 của Bộ Tài chính về hướng dẫn Nghị định 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013;

² Một phần là vì quy trình thiết lập giá vé ban đầu đã tính tới lợi nhuận từ phát triển tài sản, điều chỉnh cho giá vé trong tương lai không tính tới lợi nhuận này.

- Quyết định 08/2015/QĐ-UBND ngày 14/04/2015 của UBND TP Hà Nội V/v Ban hành một số quy định quản lý nhà nước về giá trên địa bàn TP Hà Nội,

4.2.3 Chính sách liên quan của Thành phố Hà Nội

Nguyên tắc, căn cứ và phương pháp định giá

Theo Luật Đường sắt, Nhà nước huy động các nguồn lực để phát triển ĐSDT thành một trong những loại hình giao thông chủ yếu ở các đô thị lớn. Đầu tư, kinh doanh ĐSDT là loại hình được ưu tiên (Điều 56). Giá vé vận tải ĐSDT do UBND cấp tỉnh quy định. Việc trợ giá vận tải ĐSDT được thực hiện theo hợp đồng giữa UBND cấp tỉnh và doanh nghiệp kinh doanh vận tải ĐSDT (Điều 62).

Theo đó, Nhà nước quy định nguyên tắc, phương pháp xác định giá đối với giá vé phù hợp với nguyên tắc của nền kinh tế thị trường (Điều 5, Luật Giá); đảm bảo nguyên tắc (Điều 20, Luật Giá; Điều 3, Thông tư 25/2014/TT-BTC):

Bảng 4. 3 Nguyên tắc xác định giá

TT	Nội dung quy định	Hướng áp dụng
1	a) Bảo đảm bù đắp chi phí sản xuất, kinh doanh thực tế hợp lý, có lợi nhuận phù hợp với mặt bằng giá thị trường và chủ trương, chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước trong từng thời kỳ.	Tuân theo Quy định về đặt hàng/giao kế hoạch
2	b) Kịp thời điều chỉnh giá khi các yếu tố hình thành giá thay đổi.	Sẽ được đề xuất cụ thể trong Báo cáo này

Căn cứ định giá bao gồm (Điều 21, Luật Giá; Điều 4, Thông tư 25/2014/TT-BTC):

Bảng 4. 4 Căn cứ định giá

TT	Nội dung quy định	Hướng áp dụng
1	a) Giá thành toàn bộ, chất lượng của hàng hoá, dịch vụ tại thời điểm định giá; mức lợi nhuận dự kiến;	Nội dung này là cơ sở để xây dựng Hợp đồng giao kế hoạch/đặt hàng giữa Công ty vận hành và Cơ quan quản lý/UBND TP Hà Nội
2	b) <i>Quan hệ cung cầu của hàng hóa, dịch vụ và sức mua của đồng tiền; khả năng</i>	Đây là nội dung quan trọng để xây dựng chiến lược vé; và cụ thể là giá vé và cấu trúc vé (và các nội dung khác, như kế hoạch vận hành tàu).

	<i>thanh toán của người tiêu dùng;</i>	
3	c) Giá thị trường trong nước, thế giới và khả năng cạnh tranh của hàng hoá, dịch vụ tại thời điểm định giá;	Trong Báo cáo này, có tham khảo giá vé của một số nước/thành phố có gắn với điều kiện kinh tế xã hội tương ứng; đồng thời, có phân tích sự cạnh tranh giữa các phương thức giao thông khác với ĐSDT.

Phương pháp định giá:

Thông tư 25/2014/TT-BTC hướng dẫn 2 phương pháp định giá là **phương pháp so sánh** và **phương pháp chi phí**:

TT	Nội dung quy định	Hướng áp dụng
1	- Phương pháp so sánh: Là phương pháp định giá hàng hóa, dịch vụ căn cứ vào kết quả phân tích, so sánh giữa mức giá và các đặc điểm kinh tế, kỹ thuật ảnh hưởng lớn đến mức giá của hàng hóa, dịch vụ cần định giá với hàng hóa, dịch vụ tương tự được giao dịch trên thị trường trong nước; có tham khảo giá cả trên thị trường khu vực và thế giới (nếu có).	Phương pháp so sánh có thể vận dụng trong đề xuất chính sách vé ĐSDT; tuy nhiên, không có sự tương đồng hoàn toàn giữa các sản phẩm/dịch vụ khác tại Hà Nội với Dịch vụ vận tải ĐSDT trong tương lai; vì thế, sẽ xem xét chi phí/giá các dịch vụ chính dự kiến sẽ chuyển đổi sang sử dụng dịch vụ ĐSDT; đồng thời có đối sánh với các thành phố. Ngoài ra, các tiêu chí khác sẽ như chiến lược phát triển giao thông áp dụng cho Thành phố, các chính sách xã hội, v.v. sẽ được xem xét làm cơ sở để xác định chiến lược giá vé, giá vé.
2	- Phương pháp chi phí: Là phương pháp định giá hàng hóa, dịch vụ căn cứ vào chi phí sản xuất, kinh doanh thực tế hợp lý, hợp lệ và mức lợi nhuận dự kiến (nếu có) phù hợp với mặt bằng giá thị trường và chính sách của Nhà nước có tác động đến giá hàng hóa, dịch vụ.	Nội dung này là một phần quan trọng trong tính toán chi phí vận hành bảo dưỡng ĐSDT của công ty vận hành và để đưa vào hợp đồng xác định trách nhiệm/quyền lợi về tài chính giữa Cơ quan quản lý và công ty vận hành.

Chính sách của Nhà nước đối với giao thông

Trên thế giới, chi phí kinh tế cho giao thông hiện nay khoảng 9% (Copenhagen)-28% (Lagos-Nigeria) thu nhập bình quân đầu người.

Bảng 4. 5 Các thành phố dẫn đầu về chi phí kinh tế giao thông

Thành phố được thiết lập tốt		Thành phố có mật độ cao		Thành phố mới nổi	
Copenhagen	8.6%	Singapore	8.9%	Santiago	10.8%
Madrid	8.7%	Hong Kong	9.2%	Mexico	12.2%
Vienna	9.7%	Beijing	11.0%	Bangkok	12.6%
Biên độ	9-19%	Biên độ	9-16%	Biên độ	11-28%

Nguồn: Siemens, 2014

Chi phí giao thông gồm chi phí của Nhà nước (Chính quyền trung ương và chính quyền địa phương) và chi phí của người dân. Về đầu tư của Nhà nước, tại Quyết định 318/QĐ-TTg ngày 04/03/2014 của Chính phủ về Phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển Dịch vụ vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030), xác định tăng mức đầu tư (toàn xã hội) cho kết cấu hạ tầng giao thông đạt 7-8% GDP.

Về chi phí của người dân, Chính phủ xác định phần đầu chi phí giao thông khoảng 12% thu nhập trung bình. Với chủ trương chuyển đổi phương thức giao thông đô thị tại Thành phố từ giao thông cơ giới cá nhân sang sử dụng hệ thống GTCC, nghiên cứu sẽ tham chiếu chi phí hiện hành của người dân dành cho giao thông. Với đối tượng hành khách chủ yếu dự kiến có mức thu nhập thấp, trung bình và trung bình khá; tính toán chi phí giao thông cơ giới trung bình trình bày như sau:

4.2.4 Các nghiên cứu trước đây về mức giá vé

Đã có một số nghiên cứu được thực hiện để đưa ra đề xuất về mức giá vé ban đầu và đánh giá độ ổn định về tài chính cho toàn bộ mạng lưới ĐSĐT hay cho một dự án cụ thể. Những nghiên cứu này được tóm lược trong bảng dưới, tại đây, mỗi nghiên cứu lại có cách tiếp cận khác nhau:

Bảng 4.6 Các nghiên cứu trước đây về mức giá vé

Nghiên cứu SAPI	<p><u>Giá vé đường sắt dựa trên so sánh với các phương tiện khác</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Giá vé đường sắt được đặt ở mức trung bình giữa giá vé xe buýt thấp nhất (5000 VND) và giá vé mở cửa của dịch vụ taxi (12,000 VND) (giá vé đưa ra là mức hợp lý = 9,000 VND). • Giá vé tháng được đặt ở mức bằng 10-17 lần so với vé đi 1 tuyến, và 16-27 lần cho vé thông thường sử dụng liên tuyến (giống hệ thống xe buýt của Hà Nội) • Giá vé ban đầu, theo kế hoạch sẽ được áp dụng khi mở cửa vận hành Tuyến 2A, được điều chỉnh theo sự co giãn về giá (do đó giá vé trung bình là = 10,500 VND).
-----------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Vé đi 1 lần: 6,800 + 680 x (khoảng cách hành trình) VND (vào năm 2015) • Vé tháng (1 tuyến): 130,000 VND • Vé tháng (liên tuyến): 220,000 VND (tại thời điểm các nghiên cứu liên quan)
Tuyến 2	<p><u>Giá vé đường sắt dựa trên những nghiên cứu về sự co giãn trong nhu cầu và tối đa hóa doanh thu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Giá vé được xem xét thông qua những nghiên cứu về độ co giãn trong nhu cầu có tính tới giá và các cấp độ dịch vụ khi sử dụng ĐSĐT dựa trên mô hình vận tải của Nghiên cứu HAIDEP. • Giá vé tối ưu được xác định tại điểm có doanh thu cao nhất, tại đây, công thức được đề xuất là $(\text{Giá vé}) = 0.2 + (\text{Khoảng cách} - 2) * 0.05 \text{ USD}$ • Khoảng cách di chuyển trung bình được dự tính là 6.3 km. Do vậy, giá vé trung bình được dự tính là 0.415 USD (hay 8,300 VND) (tại thời điểm các nghiên cứu liên quan)
Tuyến 5	<p><u>Giá vé đường sắt theo so sánh với các phương tiện khác và các chuẩn mực quốc tế</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Giá vé đường sắt được thiết lập có tham khảo tới giá vé xe buýt (5,000 VND) (cụ thể, giá hợp lý đề xuất = 0.5USD hoặc 10,000 VND) (tại thời điểm các nghiên cứu liên quan) • Giá vé tính dựa trên GDP theo đầu người được kiểm tra lại trên cơ sở tham khảo các chuẩn mực quốc tế

4.2.5 Mức giá vé dựa trên Chi phí tổng (để đạt Chỉ tiêu về tỷ lệ bù đắp bằng vé)

Phù hợp với Mục đích Chính sách vé 6 và nguyên tắc và căn cứ định giá quy định bởi Luật Giá và Thông tư 25/2014/TT-BTC: Chỉ tiêu tỷ lệ bù đắp bằng giá vé, mức giá vé phải tính tới chi phí và cơ cấu doanh thu để đảm bảo sự ổn định về tài chính cho Công ty vận hành.

Tỷ lệ bù đắp bằng giá vé được tính bằng cách lấy doanh thu vé chia cho chi phí vận hành bảo dưỡng trực tiếp và gián tiếp. Mục đích của Công ty Đường sắt Hà Nội là tiếp tục tìm kiếm tỷ lệ bù đắp bằng giá vé cao nhất có thể trong khi vẫn duy trì giá vé theo các mức đã quy định trong chính sách vé.

Chính sách của Công ty Đường sắt Hà Nội có mục đích nhằm bù đắp được chi phí từ doanh thu giá vé, ít nhất ở một mức phần trăm cụ thể trong toàn bộ chi phí vận hành (bao gồm chi phí vận hành dịch vụ, bảo dưỡng dịch vụ và quản lý) từ toàn bộ mạng lưới ĐSĐT. Cùng lúc, việc tái đầu tư trong tương lai (chi phí vốn để thay mới và đổi mới) sẽ lấy từ kinh ngoài vé.

Nhất quán theo chính sách của UBND Thành phố Hà Nội, ngưỡng tỷ lệ bù đắp tương ứng giá vé tối thiểu sẽ được lập trong kế hoạch tài chính của Công ty Đường sắt Hà Nội. Tuy nhiên, cần có khoản thời gian hoạt động thực tế 3-5 năm đầu để có số liệu làm cơ sở xây dựng Kế hoạch và có quyết định tương ứng. Chỉ tiêu này chưa thể áp dụng cụ thể trong giai đoạn hiện nay.

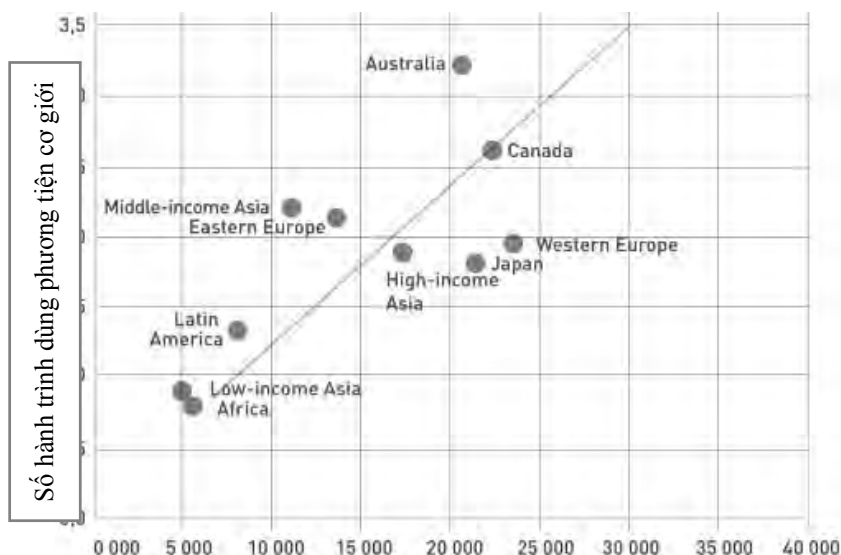
4.2.6 Mức giá vé dựa trên độ Sẵn sàng chi trả (WTP)

Theo Mục đích Chính sách vé số 1: đảm bảo độ hợp lý trong giá vé và Mục đích 2: Tăng số lượng hành khách và Căn cứ định giá quy định bởi Luật Giá và thông tư 25/2014/TT-BTC (khả năng thanh toán của người tiêu dùng), mức giá vé sẽ phản ánh độ Sẵn sàng chi trả của hành khách.

Tư vấn chung của Tuyên 2 đề xuất giá vé thông qua nghiên cứu về độ co giãn trong nhu cầu có tính đến giá vé và cấp độ dịch vụ trong sử dụng ĐSDT dựa trên các mô hình vận tải theo nghiên cứu HAIDEP, tại đó, giá vé tối ưu được xác định theo hướng tối đa hóa doanh thu vé. Tuy nhiên, mô hình này cần cập nhật với mạng lưới vận tải khối lượng lớn mới nhất, các điều kiện về kinh tế, xã hội và các yếu tố khác đã có sự khác biệt so với giá định ban đầu.

Độ sẵn sàng chi trả một phần xác định theo chỉ tiêu chiến lược xác định cho Thành phố Hà Nội (trong đó, chi phí cho giao thông định hướng chiếm khoảng 12% thu nhập bình quân), xác định được khoản chi phí của người dân có thể dành cho giao thông nói chung và cho Dịch vụ giao thông ĐSDT như dưới đây.

Bảng 4. 7 Quan hệ giữa thu nhập và nhu cầu đi lại



Nguồn: CODATU 2014

Giả thiết một người đi hai chuyến trong một ngày và số ngày đi trong một tháng là 26 ngày, tổng cộng là 52 chuyến trong một tháng (lưu ý rằng, như dữ liệu trên, nhu cầu đi lại phụ thuộc vào nhiều yếu tố, từ văn hóa tới thu nhập, v.v;

do vậy, các số liệu này cần tiếp tục cập nhật/dự báo trong từng giai đoạn áp dụng). Từ đó, khả năng sẵn sàng cho dịch vụ đi lại theo chính sách của TP Hà Nội có thể được ước tính như sau:

Bảng 4. 8 Thu nhập trung bình của người dân Hà Nội

Số	Nhóm thu nhập	VND/tháng	VND/giờ
1	Cao	> 9.000.000	> 46.875
2	Khá	6.000.000 – 9.000.000	31.250 – 46.875
3	Trung bình	3.500.000 – 6.000.000	18.250 – 31.250
4	Thấp	< 3.500.000	<18.229

Nguồn: Nghiên cứu

Bảng 4. 9 Khả năng chi tiêu cho đi lại của nhóm dân cư

Số.	Nhóm thu nhập	Khả năng chi trả cho dịch vụ đi lại	
		VND/Tháng	VND/lượt đi lại
1	Cao	> 1.080.000	> 20.769
2	Khá	720.000 – 1.080.000	13.846 – 20.769
3	Trung bình	420.000 – 720.000	8.076 – 13.846
4	Thấp	< 420.000	< 8.076

* Lưu ý rằng, lượt đi lại ở đây hiểu là từ nơi đi (Nhà) tới nơi cần đến và ngược lại; hành trình có thể gồm nhiều tuyến và nhiều phương thức.

Nguồn: Nghiên cứu

Theo kết quả của khảo sát phỏng vấn với người dân ở khu vực Tuyến 1 và Tuyến 2, nhu cầu chi tiêu cho các phương thức tiếp cận đến/đi khoảng 3.500 VND³. Sau khi đã trừ số tiền này từ bảng trên, khả năng sẵn sàng chi tiêu cho dịch vụ ĐSĐT được ước tính như bảng dưới đây.

Trong khi nhóm thu nhập sử dụng dịch vụ xe buýt là "3. Thu nhập trung bình", khi bổ sung các tuyến ĐSĐT vào hệ thống GTCT thì chất lượng dịch vụ GTCC sẽ được tăng lên đáng kể; mặt khác, dịch vụ ĐSĐT sẽ cao hơn như ĐSĐT; do đó, chi phí dịch vụ trực tiếp từ các tuyến ĐSĐT sẽ cao hơn so với dịch vụ của xe buýt hiện nay để chở một hành khách trong cùng một khoảng cách v.v. Vì lý do này, các nhóm mục tiêu ban đầu được đặt ở trung điểm của "2. thu nhập khá" và "3. Thu nhập trung bình".

Bảng 4. 10 Khả năng sẵn sàng chi tiêu ước tính cho Dịch vụ ĐSĐT

³ Trong tương lai, chi phí này sẽ giảm dần khi hệ thống GTCC bao phủ kín hơn địa bàn thành phố (và vùng phụ cận).

Số.	Nhóm thu nhập	Khả năng sẵn sàng chi tiêu cho dịch vụ ĐSDT (VNĐ)
1	Khá	10.348 – 17.269
2	Trung Bình	5.076 – 10.348
3	Giữa 1. & 2.	7.712 – 13.808

* Lưu ý rằng: Tính toán trên đây chỉ áp dụng cho hành khách ở vùng phụ cận các tuyến ĐSDT và có hành trình tương hợp với các tuyến ĐSDT.

Nguồn: Nghiên cứu

4.2.7 Mức giá vé dựa trên so sánh với các phương tiện khác

Phù hợp với Mục đích Chính sách vé số 1: Đảm bảo độ hợp lý về giá vé và Mục đích 2: Tăng số lượng hành khách, mức giá vé cần được thiết lập một cách chiến lược theo nhu cầu về ĐSDT.

Mặt khác, mức giá vé cần được xây dựng phù hợp với chiến lược phát triển GTVT cho TP Hà Nội; trong đó, xác định ĐSDT là xương sống của hệ thống GTCC; cùng với các phương thức GTCC xác: Xe buýt, BRT để hình thành mạng lưới GTCC hấp dẫn; giúp chuyển đổi việc sử dụng các phương tiện cá nhân, đặc biệt là xe máy sang sử dụng hệ thống GTCC.

Liên quan nội dung này, Nghiên cứu SAPI của JICA đã đặt ra mức giá vé đường sắt cơ sở ở điểm trung bình giữa giá vé xe buýt và giá vé mở cửa cho xe taxi vì mục đích tiếp cận tính ổn định về tài chính cho Công ty Đường sắt Hà Nội.

Theo thực tế và đối tượng chính nhắm tới là người dân có thu nhập trung bình; hiện đang chủ yếu sử dụng phương tiện xe máy; chi phí thực tế sử dụng xe máy có thể được coi là cơ sở so sánh quan trọng để xác định chi phí/giá vé cho dịch vụ ĐSDT nói riêng, cho GTCC nói chung. Nghiên cứu xác định chi phí trung bình hàng tháng người dân thực trả khoảng 426.000 VNĐ/tháng; giá vé tương ứng khoảng 5.100 VNĐ; bảng tính chi tiết trình bày dưới đây. Mức chi phí này phù hợp với chi tiêu chiến lược áp dụng cho Thành phố (khớp với đối tượng có thu nhập trung bình).

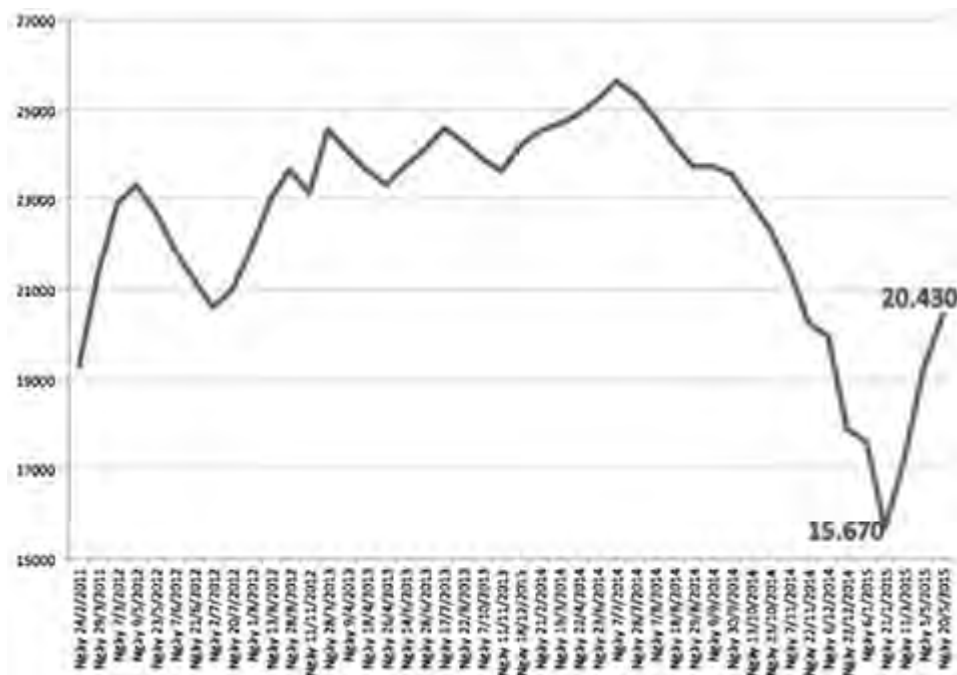
Bảng 4. 11 Chi phí giao thông trung bình của người dân TP Hà Nội sử dụng xe máy

Đơn vị tính (VNĐ)

Đi lại	Chi phí
Chi phí xăng dầu	2.660.850
Chi phí khác	532.170
Chi phí nhiên liệu và vận hành	3.193.020
Chi phí phương tiện hàng năm	1.916.667
Tổng chi phí đi lại hàng năm	5.109.687
Tổng chi phí đi lại hàng tháng	425.807

Nguồn: Nghiên cứu

Bảng 4. 12 Diễn biến giá xăng 2011-2015



Nguồn: <http://baodatviet.vn>, 20/5/2015

4.2.8 Phương pháp chuẩn đối sánh

Đây là lần đầu tiên thiết lập giá vé ĐSDT tại Việt Nam nên phương pháp chuẩn đối sách chưa thể áp dụng thực tế tại Việt Nam. Nghiên cứu Khả thi cho Tuyến 5 đã đưa ra một chuẩn cơ bản về giá vé đường sắt. Với mục đích nâng cao kết quả, một nghiên cứu về định giá của phương tiện GTCC (bao gồm so sánh về giá vé giữa các mô hình khác nhau) tại các thành phố lớn tại châu Á đang được thực hiện (Xem Bảng 4.5).

4.2.9 Chú ý quan trọng

Mỗi một cách tiếp cận sẽ có những điểm chưa hợp lý trong xác định về mức giá vé. Ngoài ra, các nghiên cứu lý thuyết tiếp theo sẽ đưa đến một hình dung về nhu cầu vận tải công cộng nói chung, số lượng hành khách ĐSDT trong tổng số, và thị phần có thể có thuộc các kịch bản về cấu trúc vé/giá vé khác nhau.

Bảng 4. 13 Các vấn đề thuộc mỗi cách tiếp cận khi thiết lập mức giá vé ban đầu

<p>Giá vé dựa trên Mục đích tỷ lệ Tổng chi phí (Mục đích về bù đắp bằng giá vé)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Do khó dự báo được chính xác số lượng hành khách và thường con số này hay bị thổi phồng vì các lý do chính trị, có thể mức giá vé dự tính để hòa vốn sẽ mở mức quá thấp, điều này có thể dẫn đến lỗ. Phương pháp này có thể được rà soát, áp dụng trong tương lai với Mục đích bù đắp tỷ lệ tổng chi phí nhất định khi đã có số liệu thực tế.
---	--

<p>Giá vé dựa trên độ Sẵn sàng chi trả (WTP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Các bên có trách nhiệm có khả năng sẽ không thể đưa ra được mức giá vé theo WTP một cách chính xác do họ chưa thể hiểu được hết về cấp độ dịch vụ chính xác của một tuyến đường sắt mới chưa từng có tại Việt Nam và mức độ cải tiến chất lượng của hệ thống GTCC sau khi có các tuyến ĐSDT đi vào hoạt động. Các lợi ích kinh tế từ việc cải thiện chất lượng dịch vụ GTCC thường khó truyền đạt một cách định lượng tới người dân.
<p>Giá vé dựa trên so sánh với các phương tiện khác</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Giá vé xe buýt hiện tại của Hà Nội đang bị định giá thấp chủ yếu do các lý do chính trị, có thể giá vé đường sắt sẽ bị đặt ở mức thấp so với giá vé đáp ứng mục đích về bù đắp cho chi phí. Chi phí sử dụng xe máy có thể là một chỉ tiêu phù hợp để xác định giá vé Đường sắt khi hệ thống GTCC đã tương đối hoàn chỉnh và đạt chất lượng cơ bản.
<p>Phương pháp chuẩn so sánh</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Chuẩn quốc tế là một công cụ hữu ích để tham khảo, tuy nhiên, cần hiểu rằng lối sống cũng như việc chi tiêu so với thu nhập của mỗi quốc gia / thành phố có sự khác biệt. • Khi Việt Nam nói chung, thành phố Hà Nội nói riêng, đã phát triển gần bằng với các thành phố khác thì phương pháp này có thể được áp dụng cụ thể hơn.

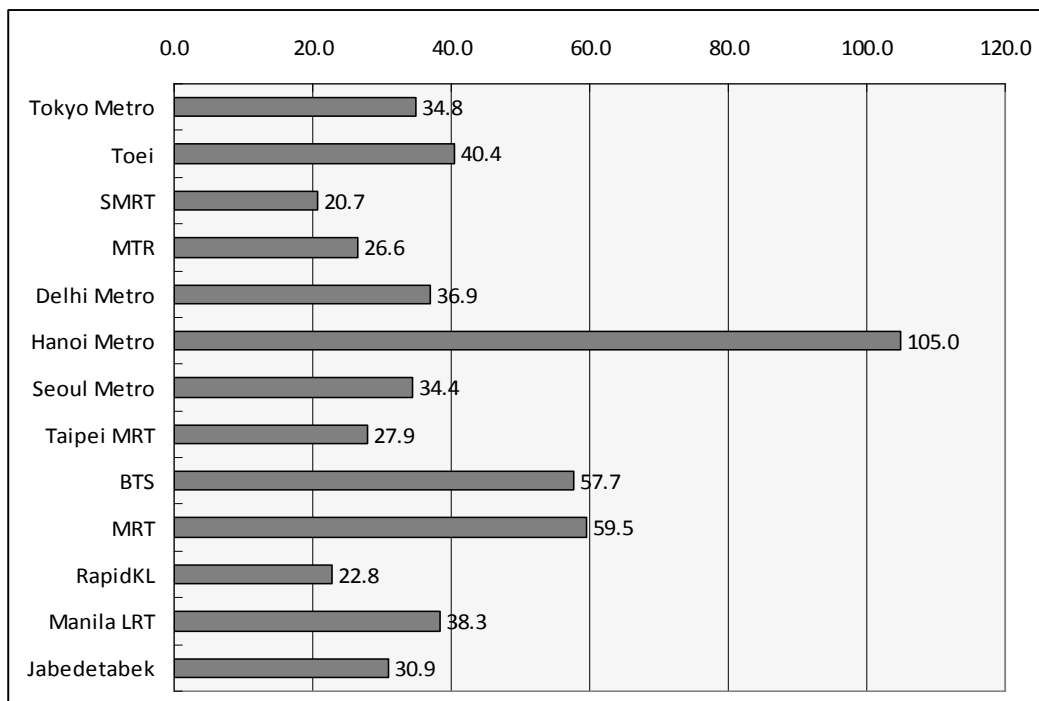
Bảng 4.14 Chuẩn giá vé tại các Thành phố châu Á được chọn

		Tokyo		Singapore	Hong Kong	Delhi	Hanoi
GDP	Dân số	37.7 tr		5.3 tr	9.2 tr	18.9 tr	6.5 tr
	GDP đầu người	USD 46,000		USD 44,000	USD 31,500	USD 4,200	USD 4,000
Lương trung bình	Công	USD 59,800			USD 47,800	USD 3,900	
	Tư	USD 60,400			USD 21,000	USD 6,000	
Đường sắt		Tokyo Metro	Toei	SMRT	MTR	Delhi Metro	Hanoi Metro
	Chiều dài mạng lưới	195 km	109 km	149 km	91 km	190 km	12.6 km
	Giá vé mở cửa	USD 1.6 (JPY 160)	USD 1.7 (JPY 170)	USD 0.867 (SGD 1.1)	USD 0.452 (HKD 3.5)	USD 0.124 (INR 8)	USD 0.3 (VND 6,000)
		6 km đầu	4 km đầu	3.2 km đầu	3 km đầu	2 km đầu	2 km đầu
	Giá vé theo khoảng cách	USD 0.056/km	USD 0.080/km	USD 0.016/km	USD 0.129/km	USD 0.008/km	USD 0.03/km
	Giá vé (6km một hành trình)	USD 1.60	USD 1.86	USD 0.91	USD 0.84	USD 0.15	USD 0.42
Xe buýt	Giá vé mở cửa	USD 2.0 (JPY 200)		USD 0.284 (SGD 0.36)	USD 0.516-10.29 (say 4-10)	USD 0.155 (INR 10)	USD 0.25 (VND 5,000)
		Đồng hạng		3.2 km đầu	Khác nhau	4km đầu	Đồng hạng
	Giá vé theo khoảng cách	Không có		USD 0.0394 (SGD 0.05/km)	Không có	USD 0.0194 (INR 1.25/km)	Không có
	Giá vé (Hành trình 6km)	USD 2.0		USD 0.394	USD 0.774	USD 0.194	USD 0.25
	Tỷ lệ so sánh với giá đi tàu	1.25	1.08	0.43	0.92	1.25	0.60
Taxi	Giá vé mở cửa	USD 7.10 (JPY 710)		USD 2.36 (SGD 3.0)	USD 2.58 (HKD 20)	USD 0.388 (INR 25)	USD 0.6 (VND 12,000)
		2 km đầu		1 km đầu	2 km đầu	2 km đầu	2 km đầu
	Giá vé theo khoảng cách	USD 3.18/km (JPY 318 /km)		USD 0.173/km (SGD 0.22 /km)	USD 0.194/km (HKD 1.5 /km)	USD 0.217/km (INR 14 /km)	USD 0.6/km (VND 12,000/km)
	Giá vé (hành trình 6km)	USD 19.8		USD 3.23	USD 3.35	USD 1.26	USD 3.00
	Tỷ lệ so sánh với giá đi tàu	12.4	10.7	3.5	4.0	8.1	7.1

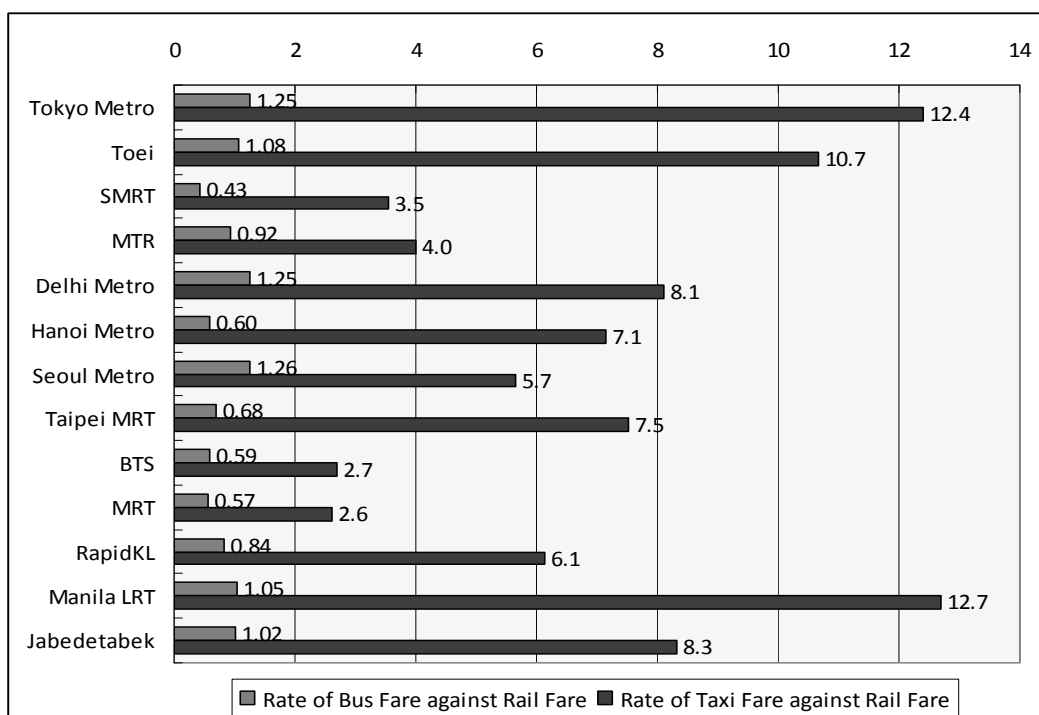
Bảng 4. 15 Chuẩn Giá vé tại các Thành phố châu Á được chọn

		Seoul	Taipei	Bangkok		Kuala Lumpur	Manila	Jakarta
	Dân số	22.7 tr	8.5 tr	10.1 tr		8.0 tr	20.6 tr	19.2 tr
	GDP đầu người	USD 23,304	USD 35,059	USD 25,941			USD 7,476	USD 11,719
Lương trung bình	Công	USD 44,300	USD 23,100	USD 8,000		USD 8,700	USD 2,300	USD 2,600
	Tư	USD 26,200	USD 18,800	USD 13,900		USD 9,700	USD 2,600	USD 5,100
Đường sắt		Seoul Metro	Taipei MRT	BTS	MRT	RapidKL	LRT	Jabedetabek
	Chiều dài mạng lưới	138 km	116 km	33 km	21 km	27 km	13.8 km	235 km
	Giá vé mở cửa	USD 0.921 (KRW 1,000)	USD 0.674 (TWD 20)	USD 0.467 (THB 15)	USD 0.498 (THB 16)	USD 0.214 (RM 0.7)	USD 0.274 (PHP 12)	USD 0.264 (IDR 3,000)
		10 km đầu	5 km đầu	2 km đầu	2 km đầu	2 km đầu	4 km đầu	4 km đầu
	Giá vé theo khoảng cách	USD 0.02/km	USD 0.065/km	USD 0.042/km	USD 0.039/km	USD 0.038/km	USD 0.007/km	USD 0.019/km
	Giá vé (hành trình 6km)	USD 0.84	USD 0.74	USD 0.63	USD 0.65	USD 0.36	USD 0.29	USD 0.30
Xe buýt	Giá vé	USD 1.059 (KRW 1,150)	USD 0.506 (TWD 15)	USD 0.373 (THB 12)		USD 0.305 (RM 1.0)	USD 0.251 (PHP 11)	USD 0.308 (IDR 3,500)
		10 km đầu	Đồng hạng	Đồng hạng		Đồng hạng	5km đầu	Đồng hạng
	Giá vé theo khoảng cách	USD (KRW 20 /km)	Không	Không		Không	USD (PHP 2.2 /km)	Không
	Giá vé (hành trình 6km)	USD 1.06	USD 0.506	USD 0.373		USD 0.305	USD 0.301	USD 0.308
	Tỷ lệ so sánh với giá đi tàu	1.26	0.68	0.59	0.57	0.84	1.05	1.02
Taxi	Giá vé	USD 2.210 (KRW 2,400)	USD 2.359 (TWD 70)	USD 1.089 (THB 35)		USD 0.915 (RM 3)	USD 0.912 (PHP 40)	USD 0.616 (IDR 7,000)
		2 km đầu	1.25 km đầu	2 km đầu		1 km đầu	0 km đầu	0 km đầu
	Giá vé theo khoảng cách	USD 0.639 (KRW 694 /km)	USD 0.674 (TWD 20 /km)	USD 0.156 (THB 5 /km)		USD 0.265 (RM 0.87 /km)	USD 0.456 (PHP 20 /km)	USD 0.317 (IDR 3,600/km)
	Giá vé (Hành trình 6km)	USD 4.77	USD 5.56	USD 1.71		USD 2.24	USD 3.65	USD 2.52
	Tỷ lệ so sánh với giá tàu	5.7	7.5	2.7	2.6	6.1	12.7	8.3

Hình 4.1 Giá vé đi tàu (hành trình 6km) trên GDP đầu người tại các thành phố châu Á được chọn (x1,000,000)



Hình 4.2 Tỷ lệ giá vé xe buýt và taxi so với giá vé đi tàu (Hành trình 6km)



4.2.10 Kết quả dự đoán và giá vé đề xuất ban đầu

Kết quả đánh giá được tổng kết theo bảng dưới đây

Bảng 4. 16 Kết quả dự đoán

	Giá vé ban đầu	Chi tiết
Giá vé căn cứ vào khả năng sẵn sàng chi trả	VND 9,051	Phụ lục 1
Giá vé căn cứ vào tổng chi phí	VND 7,735 – 10,314	Phụ lục 2
Giá vé căn cứ vào việc so sánh với các phương tiện khác	VND 7,808 – 9,594	Phụ lục 3
Mức giá chuẩn	VND 6,534 – 12,112	Phụ lục 4

Từ kết quả ước tính, giá vé ban đầu đề xuất được minh họa trong bảng sau.

Bảng 4. 17 Kết quả ước tính

Năm	Công thức tính toán giá vé	Khoảng cách bình quân	Giá vé bình quân
2017	$6,000 + 600 \times (\text{khoảng cách [km]})$ [VND]	5.3 km	9,200 VND

4.2.11 Bảng giá vé đề xuất

Với công thức tính giá vé nêu trên và dự đoán ban đầu, giá vé ban đầu của Tuyến 2A được đề xuất theo bảng dưới đây.

- Làm tròn khoảng cách giữa các ga: làm tròn lên 1 chữ số thập phân
- Làm tròn giá vé : Làm tròn số hàng nghìn đồng gần nhất VNĐ

Bảng 4. 18 Bảng giá vé đề xuất cho Tuyến 2A (Thời gian bắt đầu đi vào vận hành 2017)

(Dưới cùng phía bên trái: khoảng cách [km], Phía trên bên phải: Giá vé [x VND1000])

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

11.4	10.7	9.8	8.7	7.5	6.4	5.0	3.9	2.6	1.4	Ga.11	8
12.5	11.8	10.9	9.8	8.6	7.5	6.1	5.0	3.7	2.5	1.1	Ga.12

Phụ lục 1 : Giá vé dự đoán từ khảo sát khả năng chi trả

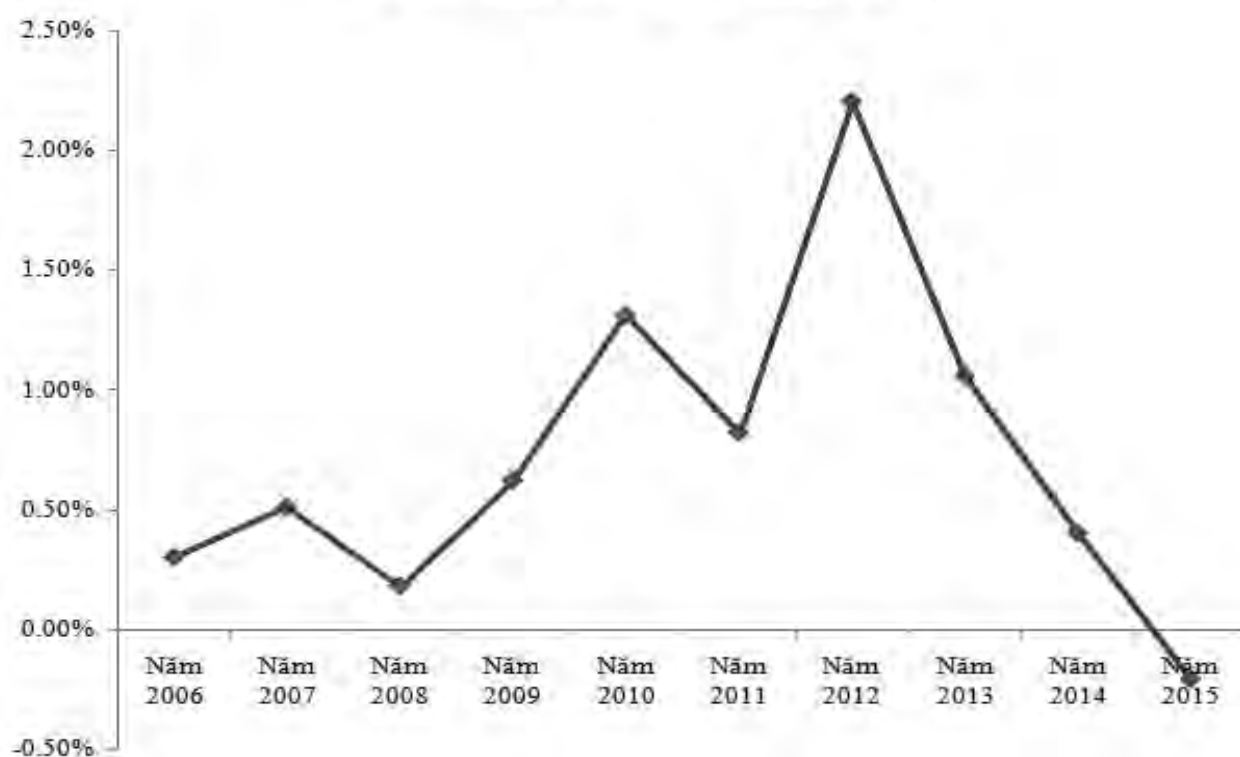
Để dự đoán về giá vé ĐSĐT Hà Nội từ khả năng chi trả, đã tiến hành thu thập và phân tích các tài liệu khảo sát liên quan. Khảo sát hướng tới người dân tại khu vực Tuyến 1 và Tuyến 2. Khoảng 30 % tổng số người được hỏi bày tỏ họ sẵn sàng sử dụng tàu điện với khoảng cách mong muốn trung bình là 5,7 km.

Nghiên cứu	Nghiên cứu khả thi bởi Institution of By-lateral Offset
Cơ quan tiến hành	Bộ Môi trường, Nhật Bản
Mục đích nghiên cứu	<ul style="list-style-type: none"> Nắm được lựa chọn phương tiện vận tải trước khi chuyển sang sử dụng tàu điện Nắm được hiệu quả về mặt năng lượng của việc tiếp cận và sử dụng tàu điện so với xe hai bánh và ô tô Nắm được lựa chọn đánh giá đi lại bằng tàu điện
Thời gian nghiên cứu	Tháng 10/2012
Mục tiêu	Dân tại khu vực Tuyến ĐSĐT số 1 và số 2 (5000 người)
Phương thức khảo sát	Khảo sát phỏng vấn trực tiếp <ol style="list-style-type: none"> Thông tin các chuyến đi trước ngày được khảo sát Khả năng sẵn sàng chi trả hoặc không sẵn sàng sử dụng tàu điện Liệu các chuyến đi có thể chuyển sang sử dụng tàu điện Phản mong muốn sử dụng ĐSĐT Vé sẵn sàng chi trả vé để sử dụng tàu điện theo khu vực
Hiệu quả phân phối #	5,000
Phản hồi hiệu quả	576 trong số 1500 người đáp sẵn sàng chi trả cho giá vé tàu điện

Công thức giá vé được đánh giá dựa trên tài liệu phân tích.	$Y=4966.4+410.53x(\text{khoảng cách})$ [VND] (mức giá vé 2012)
Giá vé trung bình (điều chỉnh là 5.3 km)	VND 7,162 (mức giá vé 2012)

Điều chỉnh mức giá vé 2016 theo thay đổi của CPI (6,7 % năm 2013, 7.0% năm sau đó).	VND 8,723 (mức giá vé 2016)
<i>Cập nhật tháng 9/2015; điều chỉnh giá 2017.</i> CPI 9/2013 6,83%; CPI 9/2014 4.61%; CPI 9/2015 0,64%; 6% các năm sau:	VND 9,051 (mức giá vé 2017)

CPI tháng 9 trong 10 năm gần đây



Phụ lục 2: Mức giá vé dựa trên tổng chi phí

Tổng chi phí của dịch vụ ĐSDT đã được dự toán trong nghiên cứu của SAPI và sửa đổi sơ bộ trong Dự án Hỗ trợ Kỹ thuật. Lưu ý giá vé dự toán từ tổng chi phí khác nếu sử dụng vé theo mùa hoặc giá định tất cả hành khách sử dụng vé đi một chiều. Thực tế, nghiên cứu ban đầu của SAPI (và dự án Hỗ trợ kỹ thuật) đánh giá 70% số hành khách sử dụng vé theo mùa và theo đó doanh thu vé thực tế sẽ phải thấp hơn (Điều này có nghĩa là giá vé tại điểm hòa vốn phải được đẩy cao lên để phù hợp với tổng chi phí. Mặt khác, khi giá vé tăng, lưu lượng hành khách sẽ giảm; tới một ngưỡng nhất định việc tăng giá vé sẽ không bù đắp được việc giảm lưu lượng hành khách.

Chi phí vận hành và bảo dưỡng

(Đơn vị: USD)	2016	2017	2018	2019	2020
Nhân sự	4.174.456	4.256.308	4.338.160	4.420.012	4.463.511
Năng lượng	2.232.420	2.402.886	2.579.187	2.761.319	2.949.285
Dụng cụ, phụ tùng	1.293.710	1.411.320	1.528.930	1.646.540	1.764.150
Khác	2.310.176	2.421.154	2.533.883	2.648.361	2.753.084
Tổng chi phí(1)	10.010.762	10.491.669	10.980.160	11.476.232	11.930.029
TA điều chỉnh	8.260.000	11.040.000	35.860.000	37.710.000	39.670.000
Cập nhật (9/2015)	3.239.254	12.745.751	17.740.633	33.509.886	38.024.518

Chi phí vận hành và bảo dưỡng + Chi phí khấu hao (cơ điện)

(Đơn vị: USD)	2016	2017	2018	2019	2020
Tổng chi phí (1)	10.010.762	10.491.669	10.980.160	11.476.232	11.930.029
Khấu hao E & M	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000
Tổng chi phí (2)	13.510.762	13.991.669	14.480.160	14.976.232	15.430.029
TA điều chỉnh	15.550.000	18.320.000	105.210.000	107.060.000	109.010.000
Cập nhật (9/2015)	3.239.254	19.777.128	24.772.010	61.849.268	66.608.177

Dự báo nhu cầu

	2016	2017	2018	2019	2020
Hành khách hàng năm	16,569,000	29,503,000	35,336,000	41,168,000	52,641,000
Trung bình hàng ngày	45,395	80,830	96,811	112,789	144,222
TA điều chỉnh	25,375,000	36,405,000	90,094,000	119,091,000	143,555,000
Cập nhật (9/2015)		22.605.000	26.297.000	50.833.000	68.257.000

Dự toán vé hòa vốn (i.e. doanh thu vé = giá vé x số người = tổng chi phí)

(Tổng chi phí (1) hoặc tổng chi phí (2)) / (Hành khách hàng năm)	2016 – 2018 (3 năm đầu tiên)	2016 – 2020 (5 năm đầu tiên)
SAPI : Giá vé trung bình để hòa vốn với chi phí vận hành bảo dưỡng	VND 7,735	VND 6,265
SAPI : Giá vé trung bình để hòa vốn chi phí vận hành bảo dưỡng + chi phí khấu hao E & M	VND 10,314	VND 8,263
TA sửa đổi: Giá vé trung bình để hòa vốn với chi phí vận hành bảo dưỡng	VND 10,252	VND 9,703
TA sửa đổi: Giá vé trung bình để hòa vốn chi phí vận hành bảo dưỡng + chi phí khấu hao E & M	VND 22,799	VND 23,614

** Tính toán do TA đề xuất đơn thuần dựa trên điều chỉnh về giá vé; chưa tính đến việc giảm nhu cầu khi giá vé tăng.*

Phụ lục 3: Giá vé dự báo dựa trên so sánh với các phương tiện khác

Mức độ giá vé ĐSĐT so với xe buýt và các phương tiện khác (xe buýt và taxi) và tại Hà Nội và một số thành phố Châu Á

- Tại khoảng cách trung bình 5,3 km, giá vé ĐSĐT phải cao hơn giá vé xe buýt (vì chi phí vận hành và bảo dưỡng cho mỗi km dịch vụ ĐSĐT nói chung là cao hơn so với xe buýt; nhưng chất lượng nhìn chung tốt hơn).

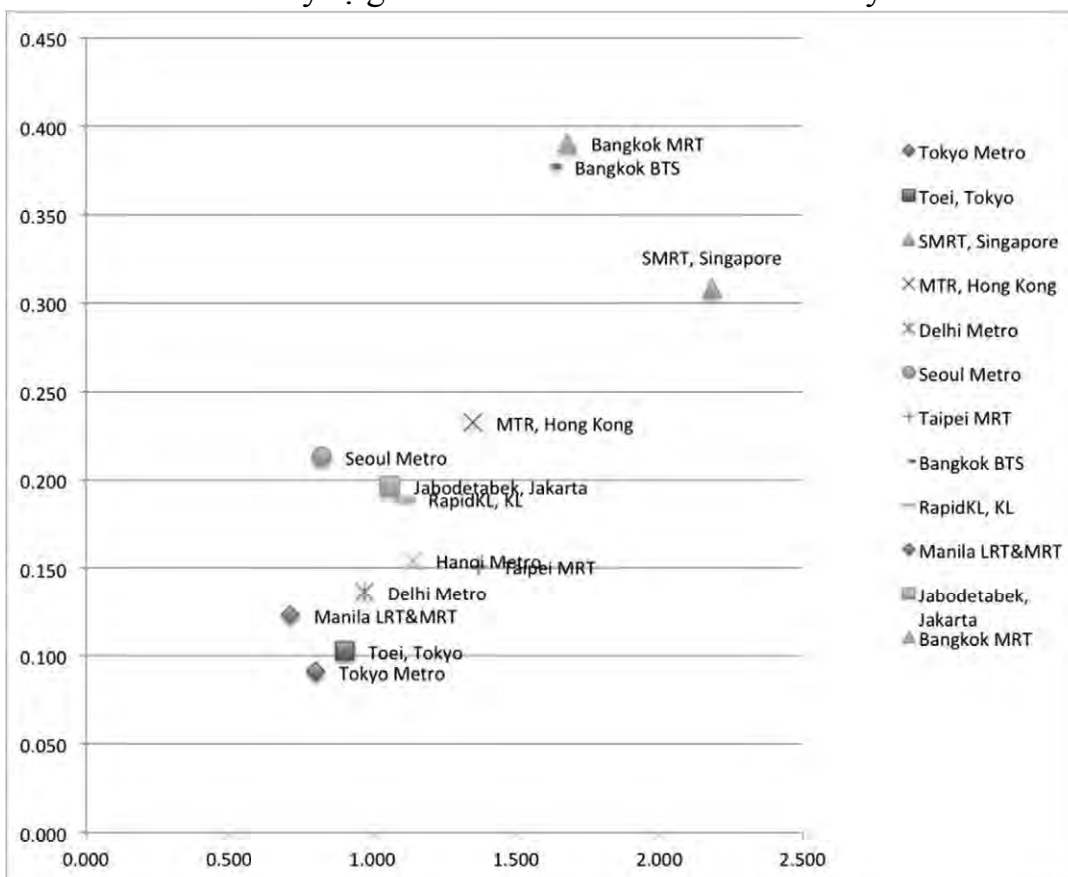
- Tại khoảng cách đi lại trung bình 5,3 km, giá vé ĐSĐT sẽ thấp hơn đáng kể so với giá vé taxi (để có hiệu quả thúc đẩy sự thay đổi phương tiện đi lại sang sử dụng ĐSĐT một cách hiệu quả).

Vì những lý do trên, các trường hợp của Đài Loan, Kuala Lumpur, Jakarta, và Hồng Kông đã được lựa chọn để xác định phạm vi thích hợp của mức giá vé giữa các phương tiện GTCC.

Giá vé GTCC tại Hà Nội	Xe buýt	Taxi
Năm 2017 (dự báo)	VND 7,000 (đồng hạng)	VND 12,000 + 12,000 x khoảng cách
Đi 5.3 km	VND 7,000	51,600

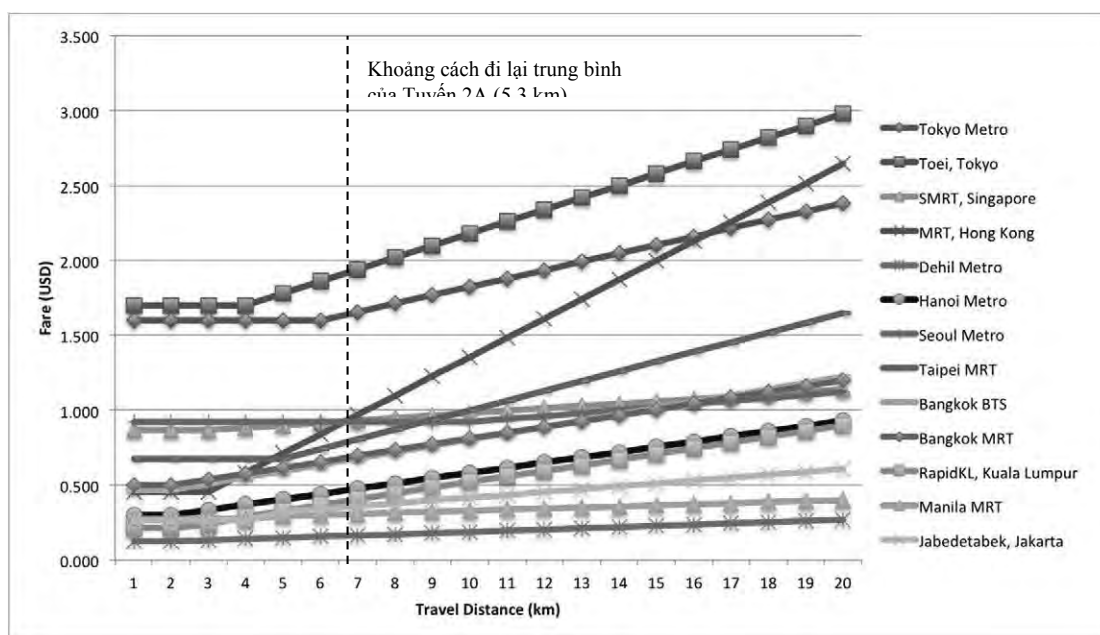
Tỷ lệ vé thích hợp	Giới hạn thấp hơn	Giới hạn cao hơn
Giá vé ĐSĐT so với vé xe buýt	1.061 (VND 7,425)	1.371 (VND 9,594)
Giá vé ĐSĐT so với taxi	0.151 (VND 7,808)	0.233 (VND 11,997)

Sơ đồ tỷ lệ giá vé ĐSĐT so với taxi và xe buýt



Phụ lục 4: Mức giá vé tại các thành phố Châu Á được lựa chọn

Giá vé ĐSĐT ở các thành phố châu Á đã được nghiên cứu và so sánh thống nhất trong cùng một loại tiền tệ (USD). Kết quả là, một loạt các giá vé (đi 5,3 km) giữa Jabodetabek đường sắt ở Jakarta và BTS ở Bangkok được gợi ý sẽ phù hợp với các giá vé ĐSĐT Hà Nội



Giá vé ĐSDT tại một số nước Châu Á (đi 5,3 km)

Tokyo		Singapore	Hong Kong	Delhi	Hanoi (đề xuất)
Tokyo Metro	Toei	SMRT	MTR	Delhi Metro	Hanoi Metro
1.600 USD (32,000 VND)	1.804 USD (36,080 VND)	0.9038 USD (18,076 VND)	0.7487 USD (14,974 VND)	0.1504 USD (3,008 VND)	0.460 USD (9,200 VND)
Seoul	Bangkok		Kuala Lumpur	Manila	Jakarta
Seoul Metro	BTS	MRT	RapidKL	MRT & LRT	Jabodetabek
0.921 USD (18,420VND)	0.6056 USD (12,112 VND)	0.6267 USD (12,534 VND)	0.3394 USD (6,788 VND)	0.2971 USD (5,942 VND)	0.3267 USD (6,534 VND)

4.3 ĐỀ XUẤT CẤU TRÚC VÉ

Các chiến lược giá vé được chia thành 2 nhóm cơ bản: đồng hạng và phân biệt.

- Với kiểu giá vé đồng hạng, hành khách phải trả mức giá vé giống nhau bất chấp hành trình dài hay ngắn, bất chấp thời gian trong ngày, hoặc tốc độ hoặc chất lượng dịch vụ.
- Với kiểu giá vé phân biệt, giá vé sẽ khác nhau tùy theo một hay nhiều chỉ số.

Các loại chiến lược khác nhau được tóm lược như sau:

4.3.1 Giá vé đồng hạng

Chiến lược giá vé đơn giản nhất và phổ biến nhất là dựa trên một mức giá vé đồng hạng.

Theo cấu trúc vé đồng hạng, hành khách sẽ trả cùng mức giá vé cho hành trình 1 chiều hay đi 1 lần bất chấp chiều dài của hành trình hay thời điểm hành khách đi. Kiểu cấu trúc vé này đã được áp dụng vì sự tiện lợi cho hành khách nhờ phương thức thanh toán dễ nắm bắt và dễ hiểu, và được áp dụng trên nhiều đường trên toàn hệ thống, bất chấp loại hình vận tải nào.

Tại Hà Nội, hiện tất cả các tuyến xe buýt, bao gồm cả các tuyến TRANSERCO vận hành đang sử dụng hệ thống giá vé đồng hạng.

4.3.2 Giá vé theo khoảng cách

Giá vé theo khoảng cách (thu phân phụ trội dựa trên khoảng cách nhất định) thường được xem xét về mặt lý thuyết, tại đó mọi hành khách sẽ phải trả nhiều hơn khi đi hành trình dài hơn. Khoảng cách di chuyển, yếu tố có thể được quyết định

bởi khoảng cách hành trình thực tế - sẽ được thu phí dựa trên số km thực tế hoặc theo các mức chung trong hành trình tính theo km.

Tại Hà Nội, mức giá vé theo khoảng cách đang được sử dụng cho các dịch vụ taxi.

4.3.3 Giá vé theo khu vực

Nhìn chung, giá vé theo khu vực vận dụng cùng một lý thuyết với giá vé theo khoảng cách. Theo phương thức này, công ty vận hành/Cơ quan quản lý xác định các khu vực dịch vụ (theo địa lý) và quyết định giá vé theo số lượng các khu vực mà hành trình đi qua.

4.3.4 Giá vé theo thời gian (ví dụ: giờ cao điểm / thấp điểm)

Phương thức thu phí theo thời gian thường được xem xét vì: i) thị trường thời kỳ cao điểm thường ít nhạy cảm hơn và hành khách có xu hướng dễ dàng chi trả hơn cho phần tăng cho vé; và ii) các chi phí cung cấp dịch vụ và tiện nghi cho các hành khách bổ sung sẽ cao hơn đáng kể vào giờ cao điểm so với giờ thấp điểm.

Nhưng việc định giá theo thời gian sẽ làm phức tạp hơn cấu trúc vé. Sự khác biệt giữa giờ cao điểm / thấp điểm có thể bao gồm toàn bộ các giờ thấp điểm hoặc đêm muộn, cuối tuần hoặc chiết khấu cho ngày Chủ Nhật.

4.3.5 Định giá dựa vào dịch vụ (ví dụ: xe buýt hoặc đường sắt)

Giá vé khác nhau theo phương thức vận tải (ví dụ: giá vé đi tàu cao hơn giá vé xe buýt) hoặc bởi “tốc độ” (ví dụ: phụ thu cho dịch vụ buýt nhanh) thường được tính như một cách phản ánh i) Cấp độ dịch vụ cao hơn được cung cấp trong hệ thống đường sắt, ii) hành khách đường sắt thường thực hiện các hành trình dài hơn, và iii) chi phí vận hành dịch vụ đường sắt cao hơn.

Ngoài ra, do các hành khách đi tàu thường không thay đổi nhu cầu nhiều cho dù giá vé tăng nên họ được coi là những hành khách tiềm năng đi tàu dù giá vé cao hơn, thay vì đi xe buýt. Quan điểm này thường được quy định cho đa số dịch vụ ĐSDT so với dịch vụ xe buýt.

4.3.6 Đánh giá

Việc phân chia trong các chiến lược giá vé đồng hạng hay giá vé phân biệt cơ bản (theo khoảng cách, theo thời gian, và theo dịch vụ) và ưu, khuyết điểm của các chiến lược này được trình bày bên dưới và trong **Bảng 4.6**

Giá vé đồng hạng so với Giá vé Phân biệt

Các ý kiến chính về sự phân biệt đều tập trung xem xét tính hiệu quả và công bằng, và có thể được tóm tắt như sau:

- Chi phí vận hành cao hơn đi kèm với việc phải phục vụ hành trình có chiều dài lớn hơn cần được phản ánh vào trong giá vé. Nếu không, những người sử dụng dịch vụ có hành trình dài sẽ được bù chéo bởi những hành khách đi theo dịch vụ có khoảng cách ngắn. Tuy nhiên, hành khách đi hành trình dài dường như có rổ thu nhập cao hơn so với hành khách đi hành trình ngắn, và do đó, giá vé đồng hạng sẽ tạo ra sự chuyển đổi đáng kể về thu nhập từ nhóm có thu nhập thấp sang nhóm có thu nhập cao hơn. Trong mối quan hệ này, giá vé phân biệt cần được đề xuất phù hợp với Mục đích số 5: Tối đa hóa công bằng xã hội.
- Hành khách sử dụng các dịch vụ có chi phí cao hơn (ví dụ đi theo hành trình dài) có xu hướng ít thay đổi nhu cầu hơn so với hành khách đi theo các dịch vụ có chi phí thấp hơn. Do vậy, các giá vé phân biệt có tiềm năng tạo doanh thu cao hơn so với giá vé đồng hạng. Điều này có thể phù hợp với Mục đích số 6: Đáp ứng Mục đích về bù đắp bằng giá vé.

Vì những lý do trên, cơ chế về giá vé phân biệt được lựa chọn áp dụng cho Công ty Đường sắt Hà Nội.

So sánh giá vé theo vùng / theo khoảng cách / theo thời gian

- Mục đích số 2: Tăng số lượng hành khách
 - Giá vé theo thời gian có thể làm giảm số lượng hành khách đi vào giờ cao điểm khi nhu cầu vào giờ cao điểm là không đáng kể.
- Mục đích số 4: Giảm tính phức tạp
 - Đầu tiên, ý kiến chính chống lại việc định giá phân biệt là độ dễ khi triển khai và khi quản lý. Trong hoàn cảnh này, cấu trúc theo vùng là loại dễ dàng nhất, cấu trúc theo khoảng cách có độ dễ ít hơn và loại cấu trúc theo thời gian là loại khó nhất để triển khai và quản lý. Tuy nhiên, công nghệ vé điện tử cho phép dễ dàng để áp dụng được tất cả các chiến lược này.
- Thứ 2, các cơ chế phân biệt bổ sung vào độ phức tạp chung của cấu trúc vé. Giá vé theo vùng là loại dễ nhất cho người dùng so với 3 phương án. Tuy nhiên, tính phức tạp của giá vé theo khoảng cách cũng trở nên ít hơn và dễ hiểu hơn nhờ vào việc áp dụng thẻ IC và các thiết bị AFC tiên tiến. Trong trường hợp giá vé theo thời gian, sẽ có những tiềm ẩn về xung đột giữa hành khách và Công ty vận hành về sự thay đổi/chuyển đổi giữa các khoảng thời gian cao điểm và thấp điểm (điều này có thể được xử lý bằng kỹ thuật, tuy nhiên khách hàng sẽ có nhiều phàn nàn hơn).
- Mục đích số 5: Tối đa hóa độ công bằng xã hội
 - Giá vé theo vùng ít công bằng hơn so với giá vé theo khoảng cách, đặc biệt đối với những hành khách đi theo hành trình ngắn và việc đi qua những vùng trong suốt hành trình ngắn mà họ trải qua. Ngoài ra, giá vé theo thời gian chỉ

công bằng khi số hành khách vào giờ cao điểm là đáng kể, chiến lược này không được khuyến nghị áp dụng ngay từ ngày đầu đưa vào vận hành thương mại, đây có thể là 1 phương án cho tương lai khi số lượng hành khách quá lớn. Do vậy, giá vé theo khoảng cách là loại cấu trúc công bằng nhất và thiết thực nhất trong số 3 loại.

- Mục đích số 6: Phù hợp với Mục đích về bù đắp bằng giá vé
 - Giá vé theo khoảng cách có thể tạo ra doanh thu lớn nhất so với các loại khác khi tính trên hành trình dài vì nó có sự co giãn về giá cao hơn, trong khi đó, doanh thu từ kiểu giá vé theo vùng sẽ thấp hơn. Tiềm năng áp dụng theo cách định giá phân biệt dựa trên yếu tố thời gian cũng chưa rõ ràng, tuy nhiên, kinh nghiệm chỉ ra rằng loại định giá theo thời gian không tạo ra được nhiều doanh thu như loại giá theo khoảng cách. Đặc biệt, phương án này có ít lợi thế trong những năm đầu đi vào vận hành,
- Mục đích 7: Tạo điều kiện cho Phí Gia tăng
 - Có sự khác biệt trong những nỗ lực cân để điều chỉnh giá vé giữa giá vé theo vùng và theo thời gian, nếu như mạng lưới ĐSDT không rộng và phức tạp.

Từ những phân tích trên, loại hình “Giá vé theo khoảng cách” được lựa chọn áp dụng cho Công ty Đường sắt Hà Nội.

Bảng 4. 19 Ưu điểm và Nhược điểm của Chiến lược vé khác nhau

	Các phương án cấu trúc vé			
	Giá vé đồng hạng	Giá vé khu vực	Giá vé theo khoảng cách	Giá vé theo thời gian
Ưu điểm	<ul style="list-style-type: none"> - Dễ hiểu nhất (đặc biệt khi hệ thống đường sắt đô thị đi vào hoạt động) - Đơn giản nhất và ít tốn kém nhất để áp dụng và quản lý (đặc biệt vào thời điểm điều chỉnh giá vé) 	<ul style="list-style-type: none"> - Dễ hiểu nhất (đặc biệt khi hệ thống đường sắt đô thị lớn đi vào hoạt động) - Phù hợp hơn giá vé đồng hạng - Có thể mang nhiều doanh thu hơn giá vé đồng hạng 	<ul style="list-style-type: none"> - Mang lại doanh thu lớn nhất vì hành trình càng dài thì tính linh hoạt giá vé càng cao - Tính cân bằng được cân nhắc; (đặc biệt đối với những hành khách có hành trình dài hơn) 	<ul style="list-style-type: none"> - Tăng số lượng hành khách - Cho phép quản lý sử dụng tàu thông qua chuyển đổi sang thời gian ngoài giờ cao điểm - Cân nhắc tính công bằng khi những người đi thường xuyên vào giờ cao điểm chi trả nhiều hơn
Nhược điểm	<ul style="list-style-type: none"> - Đặt ra gánh nặng không công bằng cho những người đi hành trình ngắn - Tăng giá vé sẽ gây ra tổn thất lớn nhất cho hành khách - Doanh thu ở mức thấp nhất 	<ul style="list-style-type: none"> - Ít công bằng hơn so với giá vé theo khoảng cách đối với những người đi hành trình ngắn (đặc biệt cho những người đi qua các khu vực) - Mang lại doanh thu thấp hơn Giá vé theo khoảng cách - Ít phổ biến hơn giữa những hành khách có hành trình dài so với giá vé đồng hạng 	<ul style="list-style-type: none"> - Khó thực hiện và quản lý mà không có thiết bị AFC hiện đại (đặc biệt tại thời điểm điều chỉnh giá vé cho mạng lưới đường sắt đô thị lớn) - Ít phổ biến giữa những hành khách có hành trình dài so sánh với Giá vé đồng hạng và giá vé Khu vực 	<ul style="list-style-type: none"> - Khó hiểu (trừ phi phần đông hành khách sử dụng thẻ thông minh IC) - Ít có ưu điểm trừ phi vượt quá lượng hành khách vào giờ cao điểm - Hệ thống phức tạp và đắt đỏ nhất để áp dụng và quản trị - Khả năng hành khách trở về sử dụng phương tiện giao thông cá nhân
Thành phố áp dụng	New York, MTA	Metro Châu Âu	Tokyo Metro, JR Toei, Singapore SMRT, Hong Kong MTR, Delhi Metro, Seoul Metro, Taipei MRT, Manila LRT & MRT, Jabodetabek Railways, European Metros	Tàu điện ngầm Luân Đôn Metro Seoul

4.4 GIÁ CHUYỂN TÀU VÀ GIẢM GIÁ

4.4.1 Giá trung chuyển

Chính sách vé trung chuyển là một yếu tố quan trọng trong đó hành khách chuyển giữa các tuyến hoặc các phương tiện diễn ra trong mạng lưới GTCC của thành phố Hà Nội. Như dịch vụ ĐSĐT Hà Nội được cấu trúc để khuyến khích mở rộng trung chuyển giữa các tuyến hoặc phương tiện, phải cân bằng sự thuận tiện của việc trung chuyển miễn phí và thiệt hại về doanh thu dưới một chính sách.

4.4.2 Loại giá vé trung chuyển

Để đáp ứng các yêu cầu để thúc đẩy mạng lưới GTCC tại Hà Nội, sắp xếp trung chuyển giữa các tuyến ĐSĐT và các phương thức giao thông khác đảm bảo thuận tiện là một vấn đề quan trọng. Để trung chuyển giữa ĐSĐT do thành phố Hà Nội quản lý, Tuyến 1 do Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam quản lý, BRT và xe buýt, có thể xem xét một trong 3 lựa chọn:

Trung chuyển miễn phí	Bất kể phương tiện trung chuyển, hành khách trả khoảng cách họ đi mà không phải trả cho mỗi lần trung chuyển.
Giảm giá trung chuyển	Mỗi lần trung chuyển, hành khách được giảm giá
Tính tiền vé trung chuyển	Hành khách trả vé mỗi khi trung chuyển (không làm gì)

Liên quan đến việc trung chuyển, xem xét các vấn đề sau:

- Thẻ IC và thẻ không IC: Trung chuyển miễn phí hoặc giảm giá trung chuyển nên áp dụng cho hành khách sử dụng thẻ IC. Thay vào đó, không áp dụng giảm giá cho hành khách không dùng thẻ -IC và tuyến đường không IC.
- Cấu trúc vé: Trung chuyển miễn phí nên được áp dụng cho các phương thức giao thông sử dụng cấu trúc vé phân biệt (ví dụ như theo khoảng cách hoặc theo khu vực), trong khi giảm giá (chiết khấu một số tiền nhất định, ví dụ 1000 VNĐ) có thể được áp dụng cho trung chuyển giữa phương thức giao thông áp dụng cấu trúc vé đồng hạng và phương thức áp dụng cấu trúc vé phân biệt và giữa các phương thức áp dụng cấu trúc vé đồng hạng.
- Nhà vận hành (Công ty vận hành): Bất kỳ giá vé trung chuyển (hoặc trung chuyển miễn phí, hoặc giảm giá trung chuyển hoặc tính tiền hoàn toàn) có thể được sử dụng cho việc trung chuyển giữa các tuyến của các nhà vận hành khác nhau (ví dụ như nhà vận hành chéo). Tuy nhiên, trường hợp trung chuyển miễn

phí hoặc giảm giá trung chuyển, cần xem xét cơ chế chia sẻ, có thể là: hoặc i) Việc giảm doanh thu do giảm giá được chia đều giữa các nhà vận hành, hoặc ii) không thực hiện điều chỉnh (không làm gì) bởi vì trung chuyển giữa một nhà vận hành với nhà vận hành khác và ngược lại sẽ gần như bằng nhau.

4.4.3 Lựa chọn giá trung chuyển và phương án giảm giá

Miễn là) Công ty Đường sắt Hà Nội là một công ty khác với TRANSERCO, ii) cơ quan vận hành BRT và xe buýt công cộng là một (tức là TRANSERCO), và iii) cấu trúc vé của BRT là dựa trên khoảng cách, giá vé trung chuyển và hệ thống chiết khấu được đề xuất như sau (lưu ý hai bảng, tức là lựa chọn thẻ IC và lựa chọn không IC cho xe buýt công cộng, được chuẩn bị vì xe buýt công cộng hiện tại dự kiến sẽ giới thiệu hệ thống thẻ IC tại một số tuyến đường ưu tiên).

Bảng 4. 20 Chọn giá vé trung chuyển và hệ thống chiết khấu (Phương án thẻ-không IC cho dịch vụ xe buýt)

Trước và sau khi trung chuyển	Cty Đường sắt Hà Nội	Tuyến 1	BRT	Xe buýt (TRANSERCO)
Cty Đường sắt Hà Nội	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Cùng một nhà vận hành 	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC – IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC – IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC- không IC Khoảng cách-đồng hạng Các nhà vận hành khách nhau
Tuyến 1- Tổng Cty Đường sắt VN	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	Không có cơ hội chuyển tàu	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Giảm giá trung chuyển</u> <ul style="list-style-type: none"> IC – không IC Khoảng cách – Đồng hạng Các nhà vận hành khách nhau
BRT	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	Không có cơ hội trung chuyển	<u>Giảm giá trung chuyển</u> <ul style="list-style-type: none"> IC – không IC Khoảng cách – đồng hạng Một nhà vận hành
Xe buýt (TRANSERCO)	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> Không IC - IC Đồng hạng – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Giảm giá trung chuyển</u> <ul style="list-style-type: none"> Không IC - IC Đồng hạng – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Giảm giá trung chuyển</u> <ul style="list-style-type: none"> Không IC - IC Đồng hạng – khoảng cách Một nhà vận hành 	<u>Giảm giá trung chuyển</u> (hệ thống hiện tại)

Bảng 4. 21 Chọn giá vé trung chuyển và hệ thống chiết khấu (thẻ IC cho dịch vụ xe buýt)

Trước và sau khi trung chuyển	Cty Đường sắt Hà Nội	Tuyến 1 (Tổng Cty ĐS VN)	BRT	Xe buýt (TRANSERCO)
Cty Đường sắt Hà Nội	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Cùng một nhà vận hành 	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC – IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC – IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC-IC Khoảng cách – đồng hạng Các nhà vận hành khách nhau
Tuyến 1 (Tổng Cty ĐS VN)	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	Không trung chuyển	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Giảm giá trung chuyển</u> <ul style="list-style-type: none"> IC – IC Khoảng cách – Đồng hạng Các nhà vận hành khách nhau
BRT	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Khoảng cách – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	Không có cơ hội trung chuyển	<u>Giảm giá trung chuyển</u> <ul style="list-style-type: none"> IC – IC Khoảng cách – đồng hạng Một nhà vận hành
Xe buýt (TRANSERCO)	<u>Trung chuyển miễn phí</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Đồng hạng – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Giảm giá trung chuyển</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Đồng hạng – khoảng cách Các nhà vận hành khách nhau 	<u>Giảm giá trung chuyển</u> <ul style="list-style-type: none"> IC - IC Đồng hạng – khoảng cách Một nhà vận hành 	<u>Giảm giá trung chuyển</u>

4.4.4 Đề xuất giá vé chuyển tàu và hệ thống giảm giá

Có tính đến số lượng trung chuyển, cơ chế tính tiền, và chia sẻ giảm giá giữa các nhà vận hành vận tải công cộng, giá vé giảm giá và vé trung chuyển và hệ thống giảm giá được đề xuất.

Bảng 4. 22 Giá vé trung chuyển đề xuất và hệ thống giảm giá

Mục	Mô tả
Mô tả	Hành khách sử dụng thẻ IC

Khu vực thành phố Hà Nội	Hệ thống vé trung chuyển ⁴	<ul style="list-style-type: none"> Giữa các tuyến ĐSĐT Hà Nội – Trung chuyển miễn phí Giữa ĐSĐT Hà Nội và VNR Tuyến 1 – Trung chuyển miễn phí Giữa ĐSĐT Hà Nội and BRT – Trung chuyển miễn phí Giữa ĐSĐT Hà Nội và xe buýt TRANSERCO –Tính tiền trung chuyển (không dùng IC), - Giảm giá trung chuyển 1000VND(IC)
	Thời gian trung chuyển	Chuyển miễn phí và trung chuyển được giảm giá cho hành khách hoàn thành việc trung chuyển trong vòng 30 phút
	Số lượt trung chuyển	Trung chuyển miễn phí và trung chuyển được giảm giá cho số lượt trung chuyển không giới hạn.
	Cơ chế tính tiền	gián đoạn và điều chỉnh khoảng cách tại mỗi ga trung chuyển (tách phương thức thu soát vé)
	Chia sẻ giảm giá giữa các nhà vận hành	<ul style="list-style-type: none"> Giữa các tuyến ĐSĐT Hà Nội – giữa Công ty Đường sắt Hà Nội (và không phân phối cho mỗi tuyến) Giữa ĐSĐT Hà Nội và VNR Tuyến 1 - Hủy bỏ ra giữa các nhà khai thác (và không được điều chỉnh / phân phối cho mỗi nhà vận hành theo từng kilometer hành khách đi, vv) Giữa ĐSĐT Hà Nội và BRT - Hủy bỏ ra giữa các nhà vận hành (và không được điều chỉnh / phân phối cho mỗi nhà vận hành số kilomet ủa cây số hành khách đi, vv) Giữa Hà Nội UR và xe buýt TRANSERCO - Hủy bỏ giữa các nhà vận hành (và không được điều chỉnh / phân phối cho mỗi nhà vận hành mỗi cây số hành khách đi, vv)

⁴ "Miễn phí trung chuyển" sẽ làm giảm giá vé cơ bản kết nối tuyến/phương tiện. Nghiên cứu này không thể nêu ra mức giảm giá vé chính xác có liên quan đến "Miễn phí trung chuyển" vì tại thời điểm này chưa xác định được giá vé cơ bản của các tuyến/phương tiện khác.

4.5 ĐỀ XUẤT LOẠI VÉ

4.5.1 Khái quát

Nghiên cứu về loại vé cho thấy hầu hết các hệ thống đường sắt đô thị ở nước ngoài có nhiều chủng loại đa dạng. Lý do chính cho sự đa dạng chủng loại vé là cung cấp các phương án mua khác nhau. Điều này cũng thỏa mãn Mục đích chính sách vé 3: Tăng các phương án vé.

Trong số nhiều loại vé hiện có, có sáu loại phương pháp mua cơ bản, tức là Vé một hành trình, Vé nhiều lượt, Vé không giới hạn lượt đi, Vé theo nhóm, Vé đa phương thức, và Vé ưu tiên. Với kết quả nghiên cứu, Công ty Đường sắt Hà Nội nên chọn các loại vé cân bằng được Mục đích 3: Tăng Tùy chọn giá vé và Mục đích 4: Giảm độ phức tạp.

4.5.2 Vé một hành trình

Theo loại này, một vé đơn lẻ được bán mỗi khi hành khách bắt đầu chuyến đi. Nhìn chung mỗi hành trình, hành khách thanh toán vé hoặc khấu trừ từ thẻ thông minh không tiếp xúc hoặc thẻ lưu trữ giá trị. Loại vé này là cốt yếu cho bất kỳ dịch vụ vận tải nào.

4.5.3 Vé nhiều lượt

Loại vé này được bán cho một số chuyến đi nhất định, điển hình trên 10 chuyến. Thông thường khách hàng được giảm giá khi mua vé hoặc thẻ với số lượng lớn, tiết kiệm được tiền so với thanh toán cho các vé một hành trình.

Việc áp dụng loại vé này cho Đường sắt Hà Nội phụ thuộc vào ưu tiên của Mục đích 3: Tăng tùy chọn giá vé và Mục đích 4: Giảm sự phức tạp. Có lẽ vé không giới hạn số chặng được diễn giải dưới đây đáp ứng tốt hơn Mục đích 2: Tăng số lượng hành khách. Ban đầu đề xuất thử nghiệm áp dụng loại vé đi mười lượt.

4.5.4 Vé không giới hạn lượt đi

Loại vé này cho phép hành khách đi lại không giới hạn trong khoảng thời gian nhất định, điển hình là một tuần hoặc một tháng. Loại vé này được định giá nhằm đưa ra mức chiết khấu cho những hành khách đi lại thường xuyên, nếu họ chọn mua vé này thay vì mua vé từng hành trình.

Vé đi trong ngày có giá trị sử dụng không giới hạn các chuyến đi cho đến khi kết thúc thời gian làm việc của một ngày. Vé chỉ có hiệu lực cho một hành khách mỗi lần mua. Giá vé đi trong ngày thông thường không có số dư có thể hoàn trả lại và không thể tăng thêm giá trị.

Theo Mục đích 3: Tăng lựa chọn vé và nếu thành phố Hà Nội chủ trương thúc đẩy du lịch thì nên đặt ra vé một ngày, vé 3 ngày cho Đường sắt Hà Nội. Tuy nhiên, có

thẻ hành khách không cần vé tháng hoặc vé không giới hạn so với vé ngày vì không có nhiều người muốn trả trước tiền vé tháng hoặc vé không giới hạn cho đến khi họ hiểu được những lợi ích khi sử dụng hình thức dịch vụ này.

4.5.5 Vé theo nhóm

Đây là loại vé giảm giá cho một nhóm người mua vé, điển hình áp dụng cho nhóm 10 người trở lên. Một khi vé đã được phát hành thì người mua không được hoàn tiền. Loại vé này hữu dụng cho học sinh, du khách ngoại quốc và các sự kiện mang tính cộng đồng khác.

Theo Mục đích 3: Tăng lựa chọn vé và nêu thành phố Hà Nội chủ trương thúc đẩy du lịch thì Hà Nội thì nên đặt ra loại vé theo nhóm này cho Đường sắt Hà Nội.

4.5.6 Vé đa phương thức

Loại vé này thông thường được kết hợp với vé không giới hạn lượt đi. Hành khách có thể sử dụng dịch vụ của nhiều tuyến đường sắt hoặc nhiều phương tiện (ví dụ như đường sắt, xe buýt và đôi khi là phà). Trong một số trường hợp, hành khách có thể được hưởng chiết khấu chuyển phương tiện đường sắt-đường sắt hoặc đường sắt – xe buýt (hoặc ngược lại) trong khoảng thời gian giới hạn.

Loại vé này thúc đẩy việc sử dụng phương tiện GTCC và giải quyết được Mục đích 2: Tăng số lượng hành khách và Mục đích 6: Đảm bảo Mục đích bù đắp từ giá vé. Tuy nhiên, sẽ cần có thời gian để giới thiệu vé đa phương thức vì i) đường sắt đô thị thứ hai sẽ bắt đầu đi vào hoạt động thương mại vài năm sau đó ii) khó khăn khi tích hợp giá vé vì vé xe buýt hiện tại vẫn chưa áp dụng công nghệ vé điện tử. Có thể cung cấp vé giấy cho hành khách mua vé đa phương thức hoặc vé không giới hạn lượt đi (cách này đang được áp dụng ở Bangkok).

4.5.7 Vé ưu tiên

Các căn cứ áp dụng chính:

- Luật Người khuyết tật số 51/2010/QH12 của Quốc hội ngày 17/6/2010;
- Luật Người cao tuổi số 39/2009/QH12 ngày 23/11/2009 ;
- Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 24/9/2012 của Chính phủ Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Người khuyết tật ;
- Nghị định số 06/2011/NĐ-CP ngày 14/01/2011 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Người cao tuổi;
- Nghị định số 14/2015/NĐ-CP ngày 13/2/2015 của Chính phủ về Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt

Theo các quy định trên, tổ chức cá nhân quản lý, kinh doanh doanh nghiệp Đường sắt ngoài việc cung cấp các dịch vụ ưu tiên, còn có trách nhiệm quy định mức ưu tiên, nhưng không thấp hơn mức quy định.

Có nhiều loại vé ưu tiên khác nhau được áp dụng với Mục đích dành ưu tiên cho một số đối tượng hành khách nhằm hỗ trợ cho các Mục đích lớn hơn của GTCC. Những đối tượng hành khách này bao gồm người khuyết tật, trẻ nhỏ, người già, sinh viên, khách du lịch, quân nhân (cựu chiến binh) và các đối tượng khác. Những đối tượng này cần xuất trình chứng minh thuộc diện tối tượng.

Đường sắt Hà Nội nên đưa ra vé ưu tiên vì loại vé này hỗ trợ Mục đích 1: Đảm bảo giá vé hợp lý và Mục đích 5: Tối đa hóa công bằng xã hội.

4.5.8 Loại vé đề xuất

Loại vé (vé và thẻ vé) cho ĐSĐT Hà Nội như sau. Chi tiết của từng loại giá vé được mô tả trong Bảng X.

- Vé một hành trình
- Vé lưu giá trị 100.000, 200.000, 500.000 (VNĐ)
- Vé 1 ngày, Vé 3 ngày, vé tháng
- Thẻ vé cho mạng lưới GTCC tại Hà Nội
- Vé theo nhóm
- Vé ưu tiên một chặng (trẻ nhỏ, người cao tuổi, sinh viên, quân nhân, người khuyết tật v.v.)
- Thẻ vé ưu tiên (trẻ nhỏ, học sinh, sinh viên, quân nhân, người khuyết tật, người sử dụng xe máy, vv.)

Bảng 4. 23 Danh sách các loại vé ở các thành phố Châu Á

	Tokyo		Singapore	Hong Kong	Delhi	Seoul	Taipei	Bangkok		Kuala Lumpur	Manila	Jakarta	Hanoi (Proposed)
	Tokyo Metro	Toei	SMRT	MTR	Delhi Metro	Seoul Metro	Taipei MRT	BTS	MRT	RapidKL	LRT & MRT	Jabodetabek	Hanoi Metro
Vé một hành trình													
Vé một chặng	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vé khứ hồi ⁵													
Vé lưu trữ giá trị ⁶			✓					✓			✓		
Thẻ vé thông minh	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Vé đi nhiều lượt													
10 lượt	✓ ⁷	✓ ⁸											✓
15 lượt								✓ ⁹					
25 lượt								✓					
40 lượt								✓					
50 lượt								✓					
60 lượt									✓ ¹⁰				
Vé không giới hạn lượt đi													
1 ngày	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓
2 ngày			✓			✓	✓						
3 ngày			✓		✓	✓	✓		✓	✓			✓
5 ngày						✓	✓						
7 ngày						✓				✓			
15 ngày									✓	✓			
1 ngày – đa phương tiện	✓	✓								✓			△
tháng	✓	✓							✓			✓	△
3 tháng	✓	✓											

⁵ Một số công ty đường sắt Nhật Bản (e.g. Đường sắt Tokyu) bán loại vé này.

⁶ Loại này giới hạn loại thẻ vé từ

⁷ Tặng thêm lượt

⁸ Tặng thêm lượt

⁹ Tặng chiết khấu

¹⁰ Tặng chiết khấu

	Tokyo		Singapore	Hong Kong	Delhi	Seoul	Taipei	Bangkok		Kuala Lumpur	Manila	Jakarta	Hanoi (Proposed)
	Tokyo Metro	Toei	SMRT	MTR	Delhi Metro	Seoul Metro	Taipei MRT	BTS	MRT	RapidKL	LRT & MRT	Jabodetabek	Hanoi Metro
6 tháng	✓	✓											
<i>Vé theo nhóm/khối lượng lớn</i>													
Khối lượng lớn						✓	✓	✓	✓				
Nhóm (Thông thường)	✓	✓					✓						✓
Nhóm (Sinh viên)	✓	✓											
Nhóm (Trẻ nhỏ/Người già)													
<i>Vé đa phương tiện</i>													
Đường sắt-Đường sắt	✓	✓	✓	✓		✓				✓			△
Đường sắt-Xe buýt			✓	✓		✓				✓			△
<i>Vé ưu tiên</i>													
Người khuyết tật	✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓			✓
Người già/trẻ nhỏ			✓	✓		✓	✓		✓				✓
Sinh viên			✓	✓		✓	✓		✓	✓			✓
Công nhân									✓				
Liên kết							✓		✓				
Thiện nguyện							✓						
Cuối tuần	✓												
Khách du lịch			✓	✓									✓
Du lịch công vụ									✓				
Lưu học sinh										✓			
Người đi xe đạp							✓						
Người đi xe máy													△
Quân nhân			✓										△
Cựu chiến binh													✓

Các trường hợp nước ngoài: ✓: Các loại vé đang được áp dụng

Hanoi Metro: ✓: Đề xuất loại vé áp dụng từ ngày đầu tiên

△ : Loại vé có thể áp dụng trong giai đoạn tiếp theo (khi phù hợp)

Bảng 4. 24 Loại vé đề xuất cho Công ty Đường sắt Hà Nội

Giá vé và tỷ lệ chiết khấu là đề xuất ban đầu và chỉ để tham khảo.

Loại vé	Mô tả
Vé đơn chuyến (một chiều)	<ul style="list-style-type: none"> Đối tượng : khách hàng thông thường Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động Giá vé : Như trong bảng giá vé Hiệu lực : vào ngày phát hành Thu soát vé: khi ra tại cửa AFC Phương pháp xác nhận vé hợp lệ : Loại xác định mức giá trị vé Bổ sung giá trị : Không Loại vé : Thẻ vé IC (hoặc thẻ IC)
Vé lưu giá trị 100 (100,000 VND)	<ul style="list-style-type: none"> Đối tượng : khách hàng thông thường Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động Giá vé : 100,000 VND + Số dư 20.000 VND (Tổng giá trị sử dụng 105.000 VND) Hiệu lực : không giới hạn Thu soát vé : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động (có hoàn trả số dư) Chuyển miễn phí : Giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội, Đường sắt đô thị - Tuyến 1 và BRT Chuyển có chiết khấu: Chiết khấu 1000 VND mỗi lần chuyển tuyến giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội và xe buýt của TRANCERCO trong vòng 30 phút (chỉ áp dụng với thẻ IC) Loại vé : Thẻ IC
Vé lưu giá trị 200 (200,000 VND)	<ul style="list-style-type: none"> Đối tượng : khách hàng thông thường Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động Giá vé : VND 200.000 + Số dư 20.000 VND (Tổng giá trị sử dụng 215,000 VND) Hiệu lực : Không giới hạn Thu soát vé : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động (có hoàn trả số dư) Chuyển miễn phí : Giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội, Đường sắt đô thị - Tuyến 1 và BRT Chuyển có chiết khấu: Chiết khấu 1000 VND mỗi lần chuyển tuyến giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội và xe buýt của TRANCERCO trong vòng 30 phút (chỉ áp dụng với thẻ IC) Loại vé : Thẻ IC
Vé lưu giá trị 500 (500,000 VND)	<ul style="list-style-type: none"> Đối tượng : khách hàng thông thường Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động Giá vé : VND 500.000 + Số dư 20.000 VND (Tổng giá trị sử dụng 550.000VND) Hiệu lực : không giới hạn Thu soát vé : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động (có hoàn trả số dư) Chuyển miễn phí : Giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội, Đường sắt đô thị - Tuyến 1 và BRT Chuyển có chiết khấu: Chiết khấu 1000 VND mỗi lần chuyển tuyến giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội và xe buýt của TRANCERCO trong vòng 30 phút (chỉ áp dụng với thẻ IC) Loại vé : Thẻ IC
Vé 1 ngày	<ul style="list-style-type: none"> Đối tượng: khách hàng thông thường (Chỉ có giá trị cho một hành khách mỗi lần mua) Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động Giá vé : (Khi bắt đầu mở tuyến đầu tiên) 30.000 VND + Số dư 20.000VND Hiệu lực : từ khi bắt đầu sử dụng cho đến kết thúc dịch vụ của một ngày (không giới hạn sử dụng các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội trong thời gian còn hiệu lực) Thu soát vé : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động (có hoàn trả số dư) Bổ sung giá trị : không Chuyển miễn phí : không áp dụng

Loại vé	Mô tả
	<ul style="list-style-type: none"> • Chuyển có chiết khấu : không áp dụng • Loại vé : Thẻ IC
Vé 3 ngày	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : khách hàng thông thường (chỉ có hiệu lực với một khách hàng tại một thời điểm) • Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động • Giá vé : (Khi bắt đầu mở tuyến đầu tiên) 90.000 VND + Số dư 20.000 VND • Hiệu lực : từ khi bắt đầu sử dụng cho đến ngày hết hạn (không giới hạn sử dụng các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội trong thời gian còn hiệu lực) • Thu soát vé : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động (có hoàn trả số dư) • Bỏ sung giá trị : Không • Chuyển miễn phí : Không áp dụng • Chuyển có chiết khấu : Không áp dụng • Loại vé : Thẻ IC
Vé tháng	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : khách hàng thông thường (chỉ có hiệu lực với một khách hàng tại một thời điểm) • Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động • Giá vé : (Khi bắt đầu mở tuyến đầu tiên) 130.000 VND + Số dư 20.000 VND • Hiệu lực : từ khi bắt đầu sử dụng cho đến ngày hết hạn (không giới hạn sử dụng các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội trong thời gian còn hiệu lực) • Thu soát vé : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động (có hoàn trả số dư) • Bỏ sung giá trị : không • Chuyển miễn phí : không áp dụng • Chuyển có chiết khấu : không áp dụng • Loại vé : Thẻ vé IC
Vé Hà Nội (1 ngày, 3 ngày, và vé tháng)	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : khách hàng thông thường (chỉ có hiệu lực với một khách hàng tại một thời điểm) • Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động • Giá vé : <ul style="list-style-type: none"> • 1 ngày: 60.000 VND + Số dư 20.000VND • 3 ngày : 180.000 VND + Số dư 20.000VND • Tháng : 600.000 VND + Số dư 20.000VND • Hiệu lực : từ khi bắt đầu sử dụng cho đến ngày hết hạn (không giới hạn sử dụng các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội trong thời gian còn hiệu lực) • Thu soát vé : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động (có hoàn trả số dư) • Bỏ sung giá trị : không • Loại vé : Thẻ vé IC
Vé theo nhóm (Vé đơn chặng, một chiều)	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : Nhóm hành khách • Nơi bán : tại quầy bán vé hoặc máy bán vé tự động • Giá vé : <ul style="list-style-type: none"> • Nhóm trên 10 hành khách – chiết khấu 10 % từ giá vé tiêu chuẩn • Nhóm trên 40 hành khách – chiết khấu 20 % từ giá vé tiêu chuẩn • Hiệu lực : Vào ngày phát hành (không hoàn lại) • Thu soát vé : Tại cửa soát vé AFC • Phương pháp xác nhận vé hợp lệ : Loại điều chỉnh giá trị vé • Bỏ sung giá trị : không • Loại vé : Thẻ vé IC (hoặc Thẻ IC)
Vé ưu tiên cho sinh viên (...) đi đơn chặng	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : sinh viên, cảnh sát, và quân nhân • Nơi bán : tại quầy bán vé và phải xuất trình thẻ chứng minh có hiệu lực • Giá vé: 30% chiết khấu % từ giá vé tiêu chuẩn • Thu soát vé : Tại cửa soát vé AFC • Phương pháp xác nhận vé hợp lệ : Loại điều chỉnh giá trị vé

Loại vé	Mô tả
	<ul style="list-style-type: none"> • Chuyển miễn phí : Giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội, Đường sắt đô thị - Tuyến 1 và BRT • Chuyển có chiết khấu : Chiết khấu 1000 VND mỗi lần chuyển tuyến giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội và xe buýt của TRANCERCO trong vòng 30 phút (chỉ áp dụng với thẻ vé IC) • Loại vé : Thẻ vé IC (hay Thẻ IC)
Vé ưu tiên cho người khuyết tật (...) đi đơn chặng	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : Người khuyết tật, cựu chiến binh • Nơi bán : tại quầy bán vé và phải xuất trình thẻ chứng minh có hiệu lực • Giá vé : chiết khấu 70 % từ giá vé tiêu chuẩn • Thu soát vé : Tại cửa soát vé AFC • Phương pháp xác nhận vé hợp lệ : Loại điều chỉnh giá trị vé • Chuyển miễn phí : Giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội, Đường sắt đô thị - Tuyến 1 và BRT • Chuyển có chiết khấu : Chiết khấu 1000 VND mỗi lần chuyển tuyến giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội và xe buýt của TRANCERCO trong vòng 30 phút (chỉ áp dụng với thẻ vé IC) • Loại vé : Thẻ vé IC (hay Thẻ IC)
Vé ưu tiên cho người già và trẻ nhỏ đi đơn chặng	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : trẻ em từ 12 trở xuống và người già từ 60 trở lên • Nơi bán : tại quầy bán vé và phải xuất trình thẻ chứng minh có hiệu lực • Giá vé : chiết khấu 50 % từ giá vé tiêu chuẩn • Thu soát vé : Tại cửa soát vé AFC • Phương pháp xác nhận vé hợp lệ : Loại điều chỉnh giá trị vé • Chuyển miễn phí : Giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội, Đường sắt đô thị - Tuyến 1 và BRT • Chuyển có chiết khấu : Chiết khấu 1000 VND mỗi lần chuyển tuyến giữa các tuyến của Công ty Đường sắt Hà Nội và xe buýt của TRANCERCO trong vòng 30 phút (chỉ áp dụng với thẻ vé IC) • Loại vé : Thẻ vé IC (hay Thẻ IC)
Vé ưu tiên cho sinh viên (...) (Vé tháng)	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : Sinh viên, quân nhân • Nơi bán : tại quầy bán vé và phải xuất trình thẻ chứng minh có hiệu lực • Giá vé : chiết khấu 30 % từ giá vé Tháng hoặc Vé Hà Nội tiêu chuẩn (tháng) • Loại vé : Thẻ vé IC (có ảnh của hành khách trên thẻ) • Khác : tương tự với điều kiện của Vé tháng và Vé Hà Nội (vé tháng)
Vé ưu tiên cho người khuyết tật (...) (Vé tháng)	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : người khuyết tật, quân nhân • Nơi bán : tại quầy bán vé và phải xuất trình thẻ chứng minh có hiệu lực • Giá vé : chiết khấu 70% từ giá vé Tháng hoặc Vé Hà Nội tiêu chuẩn (tháng) • Loại vé : Thẻ vé IC (có ảnh của hành khách trên thẻ) • Khác: tương tự với điều kiện của Vé tháng và Vé Hà Nội (vé tháng)
Vé ưu tiên cho người già và trẻ nhỏ (Vé tháng)	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : trẻ em từ 12 trở xuống và người già từ 60 trở lên • Nơi bán : tại quầy bán vé và phải xuất trình thẻ chứng minh có hiệu lực • Giá vé : chiết khấu 50% từ giá vé Tháng hoặc Vé Hà Nội tiêu chuẩn (tháng) • Loại vé : Thẻ vé IC (có ảnh của hành khách trên thẻ) • Khác : tương tự với điều kiện của Vé tháng và Vé Hà Nội (vé tháng)
Vé ưu tiên cho người đi xe máy (Vé tháng)	<ul style="list-style-type: none"> • Đối tượng : Người đi xe máy (người sử dụng Dừng & đón tiền) • Nơi bán: tại quầy bán vé; phải xuất trình CMND và giấy phép lái xe có hiệu lực • Giá vé : Bằng với giá vé tiêu chuẩn của loại Vé tháng hoặc Vé Hà Nội. Người có vé này có thể dừng đỗ xe miễn phí (tại công trình đỗ & tiền) do Công ty Đường sắt Hà Nội quản lý. • Loại vé : Thẻ vé IC (có ảnh của hành khách trên thẻ) • Khác : tương tự với điều kiện của Vé tháng và Vé Hà Nội (vé tháng)

4.6 KẾT LUẬN

Nghiên cứu đã tổng hợp kinh nghiệm của một số nước trên thế giới; căn cứ các chiến lược, chính sách và quy định liên quan của Việt Nam, bao gồm Chiến lược về phát triển dịch vụ vận tải, các chính sách xã hội, quy định về định giá đối với hàng hóa dịch vụ, để đề xuất chiến lược vé, các loại vé, giá vé phù hợp cho điều kiện bắt đầu phát triển dịch vụ vận tải ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội. Các đề xuất cụ thể trình bày như dưới đây:

4.6.1 Chiến lược vé

- Bảng phân tích được lập so sánh giữa i) giá vé đồng hạng, ii) giá vé theo khu vực, iii) giá vé theo khoảng cách, và iv) giá vé theo thời gian. Nghiên cứu kết luận: nên lựa chọn giá vé theo khoảng cách bởi giá vé này có thể tối đa hóa tính công bằng xã hội và doanh thu từ vé.

4.6.2 Đề xuất giá vé năm 2017

- Từ kết quả ước tính, giá vé ban đầu đề xuất được minh họa trong bảng sau.

Năm	Công thức tính giá vé	Khoảng cách bình quân	Giá vé bình quân
2017	$6,000 + 600 \times (\text{distance [km]})$ [VND]	5.3 km	9,200 VND

(Dưới cùng phía bên trái: khoảng cách [km], Phía trên bên phải: Giá vé [x VND1000])

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

4.6.3 Áp dụng trung chuyển

- Giá vé trung chuyển và hệ thống chiết khấu cho việc đi lại trong mạng lưới GTCC trong khu vực Thành phố Hà Nội được đề xuất như sau.

Mục	Mô tả
Đối tượng	Hành khách sử dụng thẻ IC
Hệ thống vé trung chuyển	<ul style="list-style-type: none"> Giữa các tuyến ĐSĐT Hà Nội – Trung chuyển miễn phí Giữa ĐSĐT Hà Nội và Tuyến 1 – Trung chuyển miễn phí Giữa ĐSĐT Đường sắt Hà Nội và BRT – Trung chuyển miễn phí Giữa ĐSĐT Hà Nội và xe buýt TRANSERCO <ul style="list-style-type: none"> -Tính tiền trung chuyển (không dùng IC), - Giảm giá trung chuyển 1000VND(IC)
Thời gian trung chuyển	Miễn phí và trung chuyển được giảm giá cho hành khách hoàn thành việc trung chuyển trong vòng 30 phút
Số lượt trung chuyển	Trung chuyển miễn phí và trung chuyển được giảm giá cho số lượt trung chuyển không giới hạn.
Cơ chế tính tiền	Phân đoạn và tính lại khoảng cách tại mỗi ga trung chuyển (tách phương thức thu soát vé)
Chia sẻ giảm giá trung chuyển giữa các nhà vận hành	<ul style="list-style-type: none"> Giữa các tuyến ĐSĐT Hà Nội – giữa Công ty Đường sắt Hà Nội (và không phân phối cho mỗi tuyến) Giữa Đường sắt Hà Nội và VNR Tuyến 1 – Cân bằng giữa các nhà khai thác (và không được điều chỉnh / phân phối cho mỗi nhà vận hành theo số km hành khách đi, vv) Giữa Đường sắt Hà Nội và BRT – Cân bằng giữa các nhà vận hành (và không được điều chỉnh / phân phối cho mỗi nhà vận hành số km hành khách đi, vv) Giữa Đường sắt Hà Nội và xe buýt TRANSERCO – Cân bằng giữa các nhà vận hành (và không được điều chỉnh / phân phối cho mỗi nhà vận hành số km hành khách đi, vv)

4.6.4 Đề xuất các loại vé (Fare types)

- Loại vé (vé và thẻ vé) cho ĐSĐT Hà Nội như sau. Chi tiết của từng loại giá vé được mô tả trong mục 4.5.8 của báo cáo chính sách vé này.
 - Vé một hành trình
 - Vé lưu giá trị 100, 200, 500 nghìn VNĐ
 - Vé 1 ngày, vé 3 ngày, vé tháng
 - Thẻ vé Hà Nội
 - Vé theo nhóm
 - Vé ưu tiên một hành trình (trẻ nhỏ, người cao tuổi, sinh viên, quân nhân, người khuyết tật v.v.)

Tài liệu tham khảo:

Siemens 2014, The Mobility Opportunity (Cơ hội lưu thông);
baodatviet.vn 20/5/2015, [http://baodatviet.vn/kinh-te/thi-truong/gia-xang-tiep-tuc-tang-1200-dong-3269110/#slideshow](http://baodatviet.vn/kinh-te/thi-truong/gia-xang-tiep-tuc-tang-1200-dong-3269110/#slideshow;);

CHƯƠNG 5 KHUNG ĐIỀU TIẾT VÉ

5.1 KHÁI QUÁT

Mục đích của Chương này là nhằm hỗ trợ sự phát triển của các cơ chế quy định về vé có tính phổ biến, hệ thống và đầy đủ, nhằm giúp tạo ra sự ổn định trong cung cấp các dịch vụ ĐSDT cũng như nâng cao chất lượng, trong khi vẫn đảm bảo các dịch vụ này có giá cả hợp lý.

Công ty Đường sắt Hà Nội sẽ phải đối mặt với những vấn đề về đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng, những kỳ vọng về chất lượng tốt của hành khách, cũng như các chi phí gia tăng của các nhân tố sản xuất, đặc biệt về lao động và năng lượng. Những sáng kiến cần thiết để nâng cao chất lượng và tác động tới môi trường cũng đòi hỏi chi phí cao.

Do đó, Quy định về vé sẽ đáp ứng và cân bằng mọi yêu cầu này nhằm đảm bảo phát triển bền vững ĐSDT.

5.2 CÁC NGUYÊN TẮC TRONG QUY ĐỊNH VỀ VÉ

Các nguyên tắc trong quy định về vé bao gồm:

Phù hợp với Mục đích 1: Đảm bảo giá vé hợp lý

- ĐSDT Hà Nội cần bảo đảm lợi ích chung trên mọi mặt của vé từ phí thu bởi Công ty Vận hành, để đảm bảo những người có nhu cầu sử dụng các dịch vụ này không bị ảnh hưởng bất lợi bởi những điều chỉnh từ giá vé.
- Thông qua các mức giá được điều tiết, Quy định vé cần có tính toán để hạn chế mức độ lạm dụng tính độc quyền của một tuyến ĐSDT cụ thể, và nhờ vậy ngăn chặn việc tăng giá bất hợp lý.

Phù hợp với Mục đích 6: Đáp ứng Mục đích về Bù đắp bằng giá vé

- Quy định về vé cần tính tới công tác vận hành để đáp ứng Mục đích bù đắp bằng giá vé.
- Quy định về vé phải giúp tạo ra những giá trị cần thiết nhằm thúc đẩy sự cải tiến và đầu tư để đáp ứng nhu cầu trong tương lai, đặc biệt bằng việc cung cấp những dịch vụ có chất lượng cao và đạt được những cải tiến về năng suất.

Phù hợp với Mục đích 7: Cho phép Chi phí Gia tăng

- Nếu những kỳ vọng của hành khách sẽ được đáp ứng ở mức thấp hay giá vé giảm và cơ chế về nguồn hỗ trợ không đảm bảo, dẫn tới giảm chất lượng dịch vụ trong thời gian dài, Công ty vận hành cần được cho phép để tăng giá vé với tỷ lệ cao hơn tỷ lệ lạm phát.
- Công ty vận hành cần có sự tự do trong thiết lập giá vé theo quy định của chính sách vé. Cơ quan điều tiết cũng cần có tự do về thương mại nhất định nhằm thúc đẩy cải thiện chất lượng và có những hoạt động khuyến khích đổi mới.

Phù hợp với Mục đích 8: Tối đa hóa mức độ chấp nhận về chính trị

- Các áp lực xã hội và chính trị để giữ cho giá vé thấp thường liên quan tới những can thiệp vào giá. Thông qua khung quy định vé, Công ty Đường sắt Hà Nội nên tìm kiếm sự chấp nhận về mặt xã hội / chính trị và tham khảo thông tin từ cộng đồng.
- Đối với Mục đích này, các nguyên tắc về giá phải được hiện thực hóa bằng các quy tắc cụ thể.

5.3 CÁC GIẢ THIẾT

Những giả thuyết dưới đây được đưa ra để thiết kế khung quy định về vé.

1) Thành lập Công ty Vận hành & Bảo dưỡng (O&M): Công ty Đường sắt Hà Nội được thành lập tháng 11/2014, chính thức hoạt động từ tháng 7/2015.

2) PTA hoạt động với đầy đủ chức năng

Theo các cuộc thảo luận liên quan đến dự án PTA thuộc khuôn khổ dự án Ngân hàng Thế giới, PTA sẽ đi vào hoạt động vào khoảng năm 2022.

3) Mô hình Công ty

Công ty O&M sẽ bắt đầu hoạt động dưới dạng công ty cung cấp dịch vụ công ích theo cơ chế giao kế hoạch, và sau này có thể áp dụng cơ chế đặt hàng.

- Từ năm 2017 đến năm 2021 Áp dụng phương thức Giao kế hoạch
- Từ năm 2022 trở đi Áp dụng phương thức Đặt hàng (chỉ định thầu, đấu thầu khi phù hợp)

4) Các tuyến bắt đầu vận hành

Mỗi tuyến sẽ có thể vận hành theo kế hoạch như sau.

- Tuyến 2A năm 2017
- Tuyến 3 năm 2019
- Tuyến 2 năm 2021

5.4 KHUNG PHÁP LÝ HIỆN TẠI

GTCC nói chung được quy định bởi các chính quyền địa phương tại Việt Nam. Phần này sẽ mô tả khung quy định hiện tại của dịch vụ vận tải công cộng Hà Nội.

5.4.1 Xe buýt

- Tại Hà Nội, các quy định về vé dịch vụ xe buýt đã được ban hành dựa trên cơ sở các văn bản chính thức bao gồm các Luật, Nghị định, Thông tư, Quyết định của chính quyền trung ương và các quyết định của Chính quyền địa phương.
- Hiện tại, Quyết định mới về giá vé xe buýt đi 1 chặng là 7000, 8000 và 9000 đồng Việt Nam tùy theo khoảng cách gần xa, trong khi tại văn bản này giá vé tháng cũng được đưa ra ở mức 100.000 đồng Việt Nam/vé/tháng đối với vé đi 1 tuyến và mức 200.000 đồng VN/vé/tháng cho vé liên tuyến. Mức giá vé được đặt ở mức thấp vì áp lực về mặt chính trị-xã hội. Những quy định chặt chẽ về vé đã không khuyến khích đầu tư tư nhân, từ đó khiến các dịch vụ xe buýt không thể phát triển kịp theo yêu cầu.
- Quy định về vé hiện tại của Hà Nội được đánh giá là có quy trình không rõ ràng và phức tạp: Các đề xuất điều chỉnh giá vé được đánh giá bởi các cơ quan liên quan, bao gồm Sở Giao thông, Sở Tài chính, Sở KH&ĐT, UBND Tp Hà Nội và TRAMOC, nhưng trong các quy định các tiêu chí không được xác định rõ.

5.4.2 Đường sắt quốc gia Việt Nam

- Quyết định số 34/2003/QĐ-TTg (Tháng 3/2003) của Thủ tướng Chính phủ thành lập Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (VNR) để vận hành hệ thống Đường sắt quốc gia. Nghị định số 34/2003/NĐ-CP (tháng 4/2003) và Quyết định số 1891/2003/QĐ-BGTVT ngày 01/7/2003 của Bộ GTVT giao Cục Đường sắt Việt Nam (VNRA) thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường sắt trong phạm vi cả nước. VNRA chịu trách nhiệm tham mưu phát triển ngành đường sắt và giúp quản lý hoạt động của VNR. Bất cứ khi nào chi phí bị tăng lên, VNR phải xin phê duyệt của Chính phủ để điều chỉnh giá vé để đảm bảo bù đắp cho chi phí. Giá vé được rà soát bởi (Cục ĐSVN,) Bộ GTVT, Bộ Tài chính và các cơ quan Bộ ngành thẩm quyền khác của Chính phủ. Nội dung này tạo điều kiện cho tư tưởng rằng chỉ cần đưa ra những quyết định dễ được Chính phủ chấp thuận hơn, cũng như trong các quy định chưa có nội dung rõ ràng về ai thẩm định, thẩm định gì, theo tiêu chí nào.
- Theo Nghị định 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định CNNV, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT, Nghị định số 175/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 của Chính phủ về Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Nghị định 130/2013/NĐ-CP của Chính phủ về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích; việc quyết định giá bán sản phẩm, dịch vụ của Đường sắt Việt Nam do Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam quy định.

5.5 ĐIỀU TIẾT VÉ

5.5.1 Khái quát

Trên thực tế, những lựa chọn phổ biến nhất (trên thế giới) để kiểm soát giá vé ĐSDT là quy định về Tỷ suất thu hồi và cơ chế về giá trần. Về cơ bản, cơ chế kiểm soát của các loại điều tiết này là hoàn toàn khác nhau.

5.5.2 Quy định về Tỷ suất thu hồi

Yêu cầu về doanh thu = Tổng chi phí = (Chi phí biến động) + (Mức tỷ lệ) x (Tỷ lệ cơ sở)

Trong đó:

Mức tỷ lệ: mối quan hệ của tổng doanh thu với chi phí

Tỷ lệ cơ sở: những hoạt động đầu tư được cho phép để đảm bảo một Tỷ suất thu hồi nhất định

Nguyên tắc

- Nguyên tắc ở đây là kiểm soát giá để các nhà vận hành được điều tiết sẽ chỉ có thể tạo ra một Tỷ suất thu hồi hợp lý theo mức vốn đầu tư.

Phương thức

- Cơ quan quản lý quyết định về yêu cầu doanh thu dựa trên chi phí tổng của Công ty vận hành trong vòng năm đầu chạy thử, theo tổng chi phí này, được tính bằng một mức tỷ lệ hợp lý nhân với một mức tỷ lệ cơ sở. Quy trình thực tế sẽ bao gồm,
 - Rà soát các chi phí của Công ty vận hành, và cắt giảm những chi phí không cần thiết,

- ii) Một Tỷ suất thu hồi hợp lý công bằng dành cho Công ty vận hành được xác định, đồng thời
- iii) Giá vé và cấu trúc của giá vé được đặt ở mức sao cho tạo ra được đủ doanh thu để bù đắp cho chi phí và cung cấp được một Tỷ suất thu hồi hợp lý.

Đặc điểm

- Số lượng hành khách sẽ không tác động được lên mức thu của Công ty vận hành do Công ty vận hành được phép điều chỉnh giá vé nhằm đạt được Tỷ suất thu hồi đã được duyệt. Do đó, quy định về Tỷ suất thu hồi có thể đem tới cho Công ty vận hành một sự bảo đảm toàn diện trước những thay đổi về nhu cầu hay về thu nhập từ 1 giai đoạn đến giai đoạn tiếp theo.
- Đối với những chi phí ngoài tầm kiểm soát của Công ty vận hành, Cơ quan quản lý sẽ cần cho phép đưa ra điều chỉnh đối với doanh thu trong tương lai để bù lại những biến động tăng về chi phí, trong khi đó, những chi phí có thể kiểm soát cần được quản lý bởi Công ty vận hành. Do đó, Cơ quan quản lý cần có nhận định rõ ràng về vấn đề chi phí. Quy định được đưa ra sẽ cần đảm bảo theo dõi được sát sao lợi nhuận của Công ty vận hành.
- Cơ quan quản lý phải quyết định các yêu cầu về tổng doanh thu của Công ty vận hành. Với những giả thiết về nhu cầu, cơ quan quản lý sẽ phê duyệt cho giá vé theo quy định dựa trên cơ sở đề nghị của bên vận hành. Trong quá trình này, cần thiết có những quyết định về cách phân bổ các chi phí cho dịch vụ.
- Giá vé sẽ giữ cố định cho tới lần rà soát kế tiếp theo quy định. Tuy nhiên, Công ty vận hành, hành khách hoặc cơ quan quản lý cần đề nghị rà soát khi thấy rằng giá vé là không đủ để bù cho các chi phí, hoặc nếu Tỷ suất thu hồi thực tế có vẻ vượt mức tỷ suất quy định.

5.5.3 Quy định về giá trần

$$CPI - X + K \text{ (hoặc } RPI - X + K)$$

Trong đó;

CPI: Chỉ số Giá tiêu dùng (RPI: Chỉ số giá bán lẻ)

X: Các tác nhân liên quan tới phần tiết kiệm hữu hiệu kỳ vọng

K: Các tác nhân liên quan tới yêu cầu về đầu tư vốn

Nguyên tắc

- Trong kiểu điều tiết này, Cơ quan quản lý phải áp một giới hạn về giá, hoặc một mức trần, và Công ty vận hành được toàn quyền thay đổi giá ở mức bằng hoặc thấp hơn mức trần này. Có thể có nhiều dịch vụ áp dụng hình thức giá trần, và cũng có sự tác động của mức trung bình các loại giá lên mức giá trần.

Phương pháp

- Giá trần được tính dựa trên dòng tiền tương lai kỳ vọng và nhu cầu, có tham khảo tối thiểu tới chi phí từ trong quá khứ. Một khi đã đặt ra mức giá trần, tỷ suất tăng giá (trung bình) được quyết định bởi 2 nhân tố, bao gồm chỉ số dựa trên tỷ lệ lạm phát (cụ thể là nhân tố CPI) và Năng suất yếu tố tổng (TFP) (cụ thể đây là nhân tố X).

Đặc điểm

- Dưới một mức giá trần, các mức giá đầu ra của Công ty vận hành là thành phần duy nhất trong lợi nhuận của Công ty vận hành mà phải chịu kiểm soát trong quy định.
- Ngoài yếu tố về lợi nhuận, có một vấn đề nằm trong giá vé quy định là việc đặt mức giá trần cần phải tạo ra động cơ cho Công ty vận hành cải tiến trong quá trình hoạt động của mình bằng cách thực hiện những biện pháp hợp lý hóa chi phí, đồng thời khuyến khích sự phát triển cải thiện Công ty do nó thường phải duy trì mức giảm chi phí cho đến kỳ rà soát tiếp theo.
- Mục đích của kiểu điều tiết này ngược với Mục đích của kiểu điều tiết về Tỷ suất thu hồi, theo đó Cơ quan quản lý phải hoàn trả cho Công ty vận hành dựa trên những chi phí thực tế của nó.
- Để đảm bảo được chất lượng, quy định về vé có thể phải đi kèm với những yêu cầu nghiêm ngặt về giấy phép/việc cấp phép để tạo ra những kiểu dịch vụ hoàn hảo mà Công ty vận hành phải đáp ứng tiêu chuẩn đưa ra. Cơ quan quản lý cũng cần đưa ra một quy trình nhằm giám sát chất lượng các dịch vụ thường xuyên, đồng thời, có báo cáo về các Mục tiêu hiệu suất mà Công ty đã đưa ra và sự đáp ứng đối với những Mục tiêu đó.
- Kết quả là sẽ có khoảng trống để Công ty vận hành tăng hoặc giảm giá vé của mình cũng như đáp ứng được ràng buộc về giá trung bình. Giá trung bình trọng số thay đổi theo giai đoạn, với trọng số trên giá vé đưa ra theo khối lượng có được từ năm trước.
- Theo quy định về mức giá trần, Công ty vận hành có xu hướng chuyển một số chi phí nhất định sang phía khách hàng. Đặc biệt, các chi phí mà cơ quan quản lý coi là “không thể kiểm soát” bởi Công ty vận hành sẽ tự động chuyển sang khách hàng, tại đó điều chỉnh giá sẽ ngay lập tức được phản ánh lên chi phí điều chỉnh.

5.5.4 Các nhân tố bị kiểm soát bởi các hình thức Quy định này

- Bảng 5.1 liệt kê 2 kiểu quy định và các yếu tố thuộc lợi nhuận do Cơ quan quản lý kiểm soát, tại đây P là mức giá theo quy định, Q là số lượng, C là chi phí có thể kiểm soát được và C' là chi phí không thể kiểm soát. Như trình bày trong bảng, theo kiểu quy định về Tỷ suất thu hồi, Cơ quan quản lý sẽ có thể đánh giá toàn bộ các nhân tố thuộc các thành phần lợi nhuận, do đó, Cơ quan quản lý phải có năng lực cao để triển khai và quản lý được theo quy định.
- Trong khi đó, theo Quy định về mức giá trần, Cơ quan quản lý chỉ kiểm soát về giá. Do vậy, có thể năng lực của Cơ quan quản lý nếu theo mô hình này sẽ không cần quá cao, tuy nhiên, để có thể đảm bảo chất lượng thì quy định về vé theo hình thức này cần đi kèm với những yêu cầu khắt khe về giấy phép/cấp phép liên quan tới chất lượng/cấp độ dịch vụ mà Công ty vận hành phải đảm bảo. Cơ quan quản lý cần đưa ra quy trình để kiểm soát thường xuyên chất lượng dịch vụ, đồng thời yêu cầu có báo cáo về các chỉ tiêu công việc của Công ty vận hành, cũng như việc đáp ứng các chỉ tiêu này.

Bảng 5.1 Các nhân tố được kiểm soát bởi từng kiểu điều tiết

Kiểu điều tiết	Các nhân tố được điều tiết	Các nhân tố không được điều tiết
Tỷ suất thu hồi	P, Q, C, C'	
Giá trần	P	Q, C, C'

5.5.5 Độ trễ điều tiết và Khung thời gian rà soát theo từng loại Điều tiết/Quy định

- “Độ trễ điều tiết” là độ dài về thời gian giữa sự thay đổi đáng kể về kinh tế trong thị trường được điều tiết với việc thiết lập lại các yếu tố trong quy định của Cơ quan quản lý để đáp ứng với thay đổi đó.
- Với quy định về Tỷ suất thu hồi, đó là thời gian giữa một thay đổi trong chi phí của Công ty vận hành và thay đổi về giá của Cơ quan quản lý để đáp ứng với sự thay đổi trong chi phí. Trong quy định về giá vé trần, đó là thời gian để thiết lập lại mức giá trần (cụ thể là thời gian giữa các đợt rà soát chính thức).
- Trong cả 2 trường hợp trên, độ trễ điều tiết tỷ lệ thuận với mức độ rủi ro phát sinh đối với Công ty Vận hành. Thời gian chính xác giữa những lần rà soát càng ngắn thì rủi ro có thể phát sinh tới Công ty vận hành càng ít.
- Theo quy định về Tỷ suất thu hồi, thời gian để rà soát có thể được quyết định bởi cả Công ty vận hành hay hành khách, Công ty vận hành có quyền rà soát giá vé trước khi đến kỳ rà soát kế tiếp trong trường hợp có những biến động về chi phí không thuận lợi cho mình. Trong khi đó, nếu theo quy định kiểu mức giá trần, việc rà soát chỉ có thể được đề nghị bởi Công ty vận hành và cần được tiến hành trước.
- Do vậy, khi kiểu quy định về mức giá trần được áp dụng, Cơ quan quản lý sẽ phải cân trọng khi thiết lập thời gian cho việc rà soát trước khi bắt đầu thực hiện quy định do điều này sẽ có quyết định tới những rủi ro phát sinh mà Công ty vận hành phải đối mặt.

5.5.6 Đánh giá

- Mặc dù một trong hai hình thức trên đang được áp dụng phổ biến cho ĐSĐT trên thế giới; chúng vẫn chưa thể áp dụng trực tiếp vào hệ thống ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội.
- Lý do chính là trước mắt các tuyến ĐSĐT Hà Nội vẫn do Nhà nước đầu tư hoàn toàn; giống như xe buýt và phần lớn các thành phố khác (Xem Phụ lục 5.2), vận hành Đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội sẽ cần một khoản trợ giá đáng kể trong khi Nhà nước (UBND Thành phố) tiếp tục quy định về giá vé.
- Về lâu dài, trong hai hình thức điều tiết này, loại điều tiết “Mức giá trần” có thể xem xét áp dụng hiệu quả cho hệ thống ĐSĐT Hà Nội tương ứng với Cơ chế đặt hàng (hoặc về sau là chỉ định thầu, đấu thầu) đang được áp dụng.
- Loại điều tiết “Suất thu hồi” có thể xem xét áp dụng trước mắt tương ứng với Cơ chế giao kế hoạch đang được áp dụng tại Việt Nam – Nghị định 130/2013/ND-CP.
- Cho dù áp dụng loại điều tiết “Mức giá trần” hay “Suất thu hồi”, thì các điều khoản bổ sung cần được đưa vào hợp đồng để phù hợp với khung hành chính của Việt Nam và điều kiện thực tế tại thành phố Hà Nội.
- Đặc biệt, khi áp dụng phương thức đầu tư PPP cho các tuyến ĐSĐT, các điều khoản bổ sung cụ thể cần được áp dụng linh hoạt tùy theo đặc điểm của từng tuyến và kế hoạch khai thác các tuyến đó (trình bày trong Báo cáo NCKT).

Bảng 5.2 So sánh các Hệ thống Quy định – Quy định Tỷ suất thu hồi và Quy định Giá vé trần

	Quy định Tỷ suất thu hồi	Quy định Giá vé trần
Ưu điểm	<ul style="list-style-type: none"> Tương đối đơn giản và dễ hiểu cho cả Cơ quan quản lý và Công ty vận hành Có thể duy trì khả năng sinh lời của Công ty vận hành nhờ vào quá trình xem xét về chi phí trên cơ sở hàng năm và phê duyệt cho những phần tăng trong chi phí sau khi được xem xét đánh giá Chắc chắn hơn về lợi nhuận của Công ty vận hành 	<ul style="list-style-type: none"> Có nhiều động lực để Công ty Vận hành cắt giảm chi phí vì bất kỳ phần chi phí giảm nào cũng cho phép các công ty này nhận được lợi nhuận cao hơn. Cho phép Cơ quan quản lý thiết lập giá vé phản ánh được thực tế tốt nhất tại Việt Nam hoặc chuẩn quốc tế. Ít chi phí theo quy định hơn do các hạng mục kiểm soát không có nhiều và tương đối dễ dàng hơn để triển khai và quản lý
Nhược điểm	<ul style="list-style-type: none"> Ít động lực cho Công ty vận hành để giảm chi phí hay cải thiện dịch vụ bởi họ được đảm bảo bởi doanh thu cộng một phần lợi nhuận nhất định. Khó để quyết định được một Tỷ suất thu hồi “hợp lý” (khó để đạt được đồng thuận giữa Cơ quan quản lý và Công ty vận hành) Có nhiều động lực để Công ty báo cáo quá về chi phí và cơ sở tài sản của mình. Nhiều khả năng khuyến khích những đầu tư bổ sung không cần thiết nếu có những chi phí có thể được chuyển qua gánh nặng của hành khách. Mức chi phí theo quy định cao hơn do bị nhiều yếu tố kiểm soát. Có ít động lực để công ty vận hành cắt giảm chi phí. 	<ul style="list-style-type: none"> Có thể không kiểm soát giá được chắc chắn. Nếu như mức giá trần được đặt quá cao, thì hành khách sẽ chỉ được hưởng rất ít lợi ích quy định này. Có khả năng kiểm soát giá quá chặt. Nếu đặt mức giá trần quá thấp, Công ty vận hành sẽ không thể đảm bảo hòa vốn. Có thể dẫn tới giảm chất lượng dịch vụ. Cần tạo ra cách đánh giá chất lượng để đảm bảo được chất lượng dịch vụ.
Các quốc gia áp dụng	Nhật, Canada, Mỹ	Singapore, Hong Kong, Anh
Đánh giá	<ul style="list-style-type: none"> Có thể phù hợp đối với những quốc gia/thành phố có kinh nghiệm lâu năm về kiểm soát giá, chi phí và chất lượng Khó tạo ra động lực cho Công ty vận hành nếu không có hệ thống khuyến khích đặc biệt ví dụ như Quy định về tiêu chuẩn so sánh (Yardstick) với sự phân chia theo chiều ngang mà Nhật Bản đang áp dụng. 	<ul style="list-style-type: none"> Tương đối dễ dàng hơn để triển khai và quản lý cho dù năng lực của Cơ quan quản lý còn hạn chế Để đảm bảo chất lượng, quy định về vé có thể cần đi kèm với những yêu cầu nghiêm ngặt về giấy phép/cấp phép. Cần có một quy trình trong đó việc kiểm soát thực hiện quy định được tiến hành thường xuyên.

5.6 THỰC HIỆN RÀ SOÁT VỀ GIÁ VÉ

5.6.1 Các kiểu điều chỉnh giá vé

- Việc điều chỉnh giá vé bao gồm việc tăng hay giảm giá vé thu trên 1 hành khách/loại vé. Mặc dù khái niệm này nghe đơn giản, nhưng việc thực hiện lại phức tạp do đa số các hệ thống ĐSDT có nhiều nhóm giá vé.
- Các loại điều chỉnh giá vé cơ bản (mức giá, cấu trúc và loại giá vé) được tóm tắt trong Bảng 5.3. Công ty Đường sắt Hà Nội nên áp dụng một cách chiến lược các cơ chế điều chỉnh giá vé và làm sao để đáp ứng với những Mục đích Chính sách vé (cụ thể, Mục đích 1: Đảm bảo giá vé hợp lý, Mục đích 2: Tăng lượng hành khách, Mục đích 3: Tăng các lựa chọn về giá vé, Mục đích 4: Giảm độ phức tạp, Mục đích 5: Tối đa hóa công bằng xã hội, Mục đích 6: Đáp ứng Mục đích về tỷ lệ bù đắp từ giá vé, Mục đích 7: Cho phép Chi phí Gia tăng, và Mục đích 8: Tối đa hóa sự chấp nhận về mặt chính trị).

Bảng 5.3 Các kiểu điều chỉnh giá vé

Những thay đổi về Mức giá vé cơ bản	<ul style="list-style-type: none"> • Kiểu thay đổi này bao gồm việc tăng hoặc giảm trong giá vé dành cho người lớn có đi kèm những thay đổi tương ứng tới các nhóm giá vé khác. • Số tỷ lệ phần trăm thay đổi về mức giá vé trên các nhóm giá vé khác nhau được giữ nguyên, ngoại trừ những khác biệt có thể xảy ra bởi việc làm tròn giá vé.
Những thay đổi trong các Mối quan hệ trong việc định giá	<ul style="list-style-type: none"> • Chiến lược này bao gồm việc lựa chọn các mối quan hệ về thiết lập mức giá giữa các nhóm giá vé hiện hữu. Nói một cách khác, cách này không cần giữ tỷ lệ phần trăm thay đổi của mức giá trên các nhóm giá vé không đổi, mà thay vào đó, phải thay đổi chúng. • Một ví dụ là phương án “Giá vé chiết khấu cao”, tại đây, mức chiết khấu cho các vé đi nhiều lần được tăng lên từ mức thấp cho đến 20-30% của mức giá vé lượt. • Cũng nằm trong nhóm này là sự thay đổi trong nhiều mức giá khác nhau trong nhiều giờ trong ngày và trong nhiều ngày trong tuần, và có chiết khấu đối với người cao tuổi.
Những thay đổi về Nhóm giá vé	<ul style="list-style-type: none"> • Một hình thức thông thường cho kiểu điều chỉnh này là việc bổ sung hoặc bỏ đi một phương thức mua vé nhất định. Các phương thức thanh toán điển hình bao gồm thanh toán cá nhân, vé đi nhiều lần, và vé không giới hạn lượt đi. • Một cách khác, sự thay đổi trong nhóm giá vé có thể được xác định theo đặc điểm hành khách, ví dụ giá vé cho học sinh, hoặc theo đặc điểm hành trình, ví dụ giá vé dịch vụ buýt nhanh.
Thay đổi trong Cơ sở cấu trúc giá vé	<ul style="list-style-type: none"> • Loại thay đổi cấu trúc giá vé này được xem xét dựa trên cơ sở phương thức tính toán giá vé. (như giá vé đồng hạng, theo vùng và theo khoảng cách).
Trung chuyển miễn phí	<ul style="list-style-type: none"> • Loại thay đổi này sẽ xóa bỏ việc thu phí đối với những hành khách trung chuyển. Chiến lược này đã từng được áp dụng cho các khu vực cụ thể, các dịch vụ được chọn hoặc toàn bộ dịch vụ trong quá trình hoạt động.

5.6.2 Quy trình ra quyết định

- Việc tăng giá vé đường sắt luôn thường là việc làm không phổ biến. Theo kinh nghiệm tại các siêu đô thị của châu Á, có 5 cơ chế điển hình để ra quyết định, bao gồm i) Cho phép các cơ quan nửa Chính phủ quyền quyết định độc lập, ii) Xin ý kiến của hội đồng lập pháp, iii) Trưng cầu ý kiến công chúng, iv) Bên thứ 3 thẩm định, và v) Chính phủ trực tiếp quy định.
- Quy trình điều chỉnh giá vé có sự khác nhau đáng kể tùy theo môi trường quy định. Quyết định được đưa ra có thể hoàn toàn nằm trong tay Chính phủ. Nó cũng có thể nằm trong quyền hạn của ủy ban/hội đồng pháp lý, hoặc thuộc thẩm quyền độc lập ra quyết định, hoặc chỉ xin ý kiến / thông báo.
- Có nhiều cách tiếp cận khác nhau, nhưng đa số các thành phố sử dụng hệ thống trong đó có sự tham gia ý kiến của nhiều bên liên quan trong quá trình ra quyết định để đảm bảo phù hợp với Mục đích thúc đẩy phát triển đô thị.
- Từ những kinh nghiệm này, Công ty Đường sắt Hà Nội nên thúc đẩy sự hợp tác giữa nhiều bên liên quan trong quá trình thiết lập và điều chỉnh mức giá vé. Điều này đóng vai trò chính cho phép các mạng lưới GTCC thực hiện rà soát giá vé được tốt vì lợi ích của hành khách, Công ty vận hành và Cơ quan quản lý (đề xuất thực tế về mặt tổ chức được trình bày trong Chương 6).

Bảng 5. 4 Quy trình điều chỉnh giá vé tại các Siêu đô thị châu Á được chọn

Quy trình ra quyết định có liên quan tới	Áp dụng
Cho phép các cơ quan nửa Chính phủ quyền quyết định độc lập	<ul style="list-style-type: none"> • Hội đồng GTCC (có đại diện là nhân dân), Singapore • Ủy ban Quyết định Giá vé, Ấn Độ
Xin ý kiến của hội đồng lập pháp	<ul style="list-style-type: none"> • Hội đồng lập pháp cho Hệ thống Giao thông, Nhật Bản • Ban Giao thông, Hội đồng lập pháp, Hong Kong
Trưng cầu ý kiến công chúng	<ul style="list-style-type: none"> • Xin ý kiến công chúng, Nhật Bản • Xin ý kiến công chúng, Hong Kong • Ý kiến công chúng, Mỹ
Bên thứ 3 thẩm định	<ul style="list-style-type: none"> • Bên thứ 3 thẩm định độc lập, Hong Kong
Chính phủ trực tiếp quy định	<ul style="list-style-type: none"> • Sở Giao thông, Chính quyền Thành phố Đài Bắc, Đài Loan • Cục quản lý Giao thông (TB) của Chính quyền thành phố Seoul, Hàn Quốc

5.6.3 Tiêu chí điều chỉnh giá vé

- Cộng đồng Metros (CoMET)¹¹ đã có bài trình bày trong UITP Hội nghị Quản lý Giá vé năm 2013 về thực hiện các tiêu chí điều chỉnh giá vé và sắp xếp theo thứ tự như minh họa trong Bảng 5.5.

¹¹ CoMET là một chương trình tiêu chuẩn đường sắt quốc tế, hình thành từ liên danh các hệ thống tàu điện ngầm lớn từ khắp nơi trên thế giới nhằm xây dựng các biện pháp thiết lập thông lệ về tàu điện ngầm tốt nhất (<http://www.comet-metros.org/>)

- Thiết lập và sử dụng một công thức điều chỉnh giá được áp dụng phổ biến, làm tăng tính minh bạch và giảm tình trạng không ổn định. Mặt khác, hoàn cảnh không lường trước được trong công thức có thể phát sinh và có thể ảnh hưởng tiêu cực đến bất kỳ bên liên quan.
- Do đó, sử dụng thành công một công thức điều chỉnh giá vé trong GTCC phụ thuộc vào cân bằng giữa tính minh bạch và tính linh hoạt. Nếu không, việc ủy quyền cho Cơ quan quản lý độc lập để thiết lập ra giá hiệu quả, có sự tham gia của thành viên cộng đồng, có thể là một lựa chọn tốt cho ĐSDT Hà Nội.
- Về các công thức thực tế sẽ được sử dụng để điều chỉnh giá vé, CoMET giới thiệu một công thức đang được sử dụng tại Hồng Kông (xem Phụ lục), trong đó tỷ lệ điều chỉnh giá vé tổng thể có liên quan đến chỉ số giá tiêu dùng (CPI), chỉ số tiền lương, và yếu tố năng suất. Công thức này có thể được đề xuất cho Công ty Đường sắt Hà Nội.

Bảng 5. 5 Các phương án về Tiêu chí điều chỉnh giá

	Tiêu chí điều chỉnh giá vé	Đặc điểm
Điều chỉnh tốt hơn	Công thức giá vé áp dụng	<ul style="list-style-type: none"> • Thiết lập và sử dụng công thức điều chỉnh giá vé làm tăng tính minh bạch và giảm tình trạng không ổn định trong điều chỉnh giá vé.
	Cơ quan quản lý độc lập thiết lập giá vé hiệu quả	<ul style="list-style-type: none"> • Vé được thiết lập bởi Cơ quan quản lý độc lập với sự tham gia của các thành viên cộng đồng có thể cân đối tính hiệu quả, tính minh bạch và tính linh hoạt.
	Điều chỉnh lạm phát + X (trên tỷ lệ lạm phát)	<ul style="list-style-type: none"> • Giá vé tăng ở tỷ lệ cao hơn không đáng kể so với tỷ lệ lạm phát làm giảm rủi ro cho Cơ quan vận hành một cách hiệu quả trong khi đó duy trì khả năng chi trả chung của khách hàng.
	Điều chỉnh lạm phát - X (dưới tỷ lệ lạm phát)	<ul style="list-style-type: none"> • Tăng giá hàng năm ở mức thấp hơn tỷ lệ lạm phát đảm bảo hành khách được hưởng lợi và do đó ít đối mặt với áp lực công chúng hơn.
	Theo nguyên tắc chung (theo tỷ lệ lạm phát)	<ul style="list-style-type: none"> • Giá vé tăng cơ bản theo tỷ lệ lạm phát đạt mức tăng chi phí không kiểm soát, trong khi đó duy trì tính linh hoạt vì rủi ro không lường trước có thể phát sinh
	Công thức tính vé nhưng KHÔNG áp dụng cứng nhắc	<ul style="list-style-type: none"> • Công thức giá vé được áp dụng trong khi đó duy trì tính linh hoạt vì rủi ro không lường trước có thể phát sinh. Điều này có thể làm cho việc điều chỉnh giá vé không thực tế.
	Mục đích bù đắp chi phí hoạt động từ giá vé	<ul style="list-style-type: none"> • Mức giá vé ban đầu nên được lập để đạt mục tiêu bù đắp chi phí hoạt động từ giá vé. Điều chỉnh giá vé để bù đắp chi phí có nghĩa là chi phí chuyển vị qua khách hàng.
	Thâm hụt vốn / Điều chỉnh chi phí đặc biệt (ad hoc)	<ul style="list-style-type: none"> • Điều này có thể gây ra áp lực rất lớn đối với ngân sách của Chính phủ và thiếu tính minh bạch cho khách hàng.
	Không có nguyên tắc rõ ràng	<ul style="list-style-type: none"> • Không có nguyên tắc rõ ràng về điều chỉnh giá có nghĩa không có quy định điều tiết áp dụng cho Cơ quan vận hành.

5.6.4 Thời gian rà soát

- CoMET đề xuất việc rà soát giá vé nên được thực hiện thường xuyên và không ngừng (tốt nhất là hàng năm) nhằm đảm bảo ĐSDT và dịch vụ phát triển bền vững. Trong trường hợp giá vé đột ngột tăng vọt, số lượng hành khách đi tàu có thể giảm đáng kể. Từ quan điểm chấp nhận của công chúng, sự thay đổi nhỏ thường xuyên rõ ràng là tạo ra phản ứng ít hơn việc tăng mạnh.
- Do đó, ĐSDT Hà Nội nên dự tính giai đoạn rà soát tương đối ngắn vì tỷ lệ lạm phát hiện nay của Việt Nam ở mức cao. Để tránh tăng giá vé, đề xuất nên thực hiện khoảng 2 hoặc 3 năm một lần.
- Với hiện trạng giao thông công cộng của Hà Nội hiện nay, định hướng chiến lược phát triển chung, bao gồm quyết tâm phát triển hệ thống GTCC, Nghiên cứu khuyến nghị kết hợp điều chỉnh giá vé và/tương ứng với các thay đổi khác trong hệ thống giao thông đô thị, chẳng hạn như: Sự cải thiện về quy mô, năng lực, phạm vi của hệ thống GTCC; cải thiện về chất lượng dịch vụ GTCC: tăng tần suất, tăng tiện nghi; áp dụng các chính sách hỗ trợ khác như: tăng phí đỗ xe, v.v, nên được thực hiện để duy trì sự phát triển hành khách GTCC, tránh sụt giảm số lượng hành khách.

5.6.5 Nghiên cứu lý luận

- Vì quyết định điều chỉnh giá vé đôi khi có thể dựa trên nhận thức sai, do đó nghiên cứu lý luận về độ co giãn về cầu GTCC nên được tiến hành trên cơ sở từng phương tiện và kết quả được chuyển đến người ra quyết định.

5.6.6 Công chúng

- Nhằm nâng cao tính minh bạch và đảm bảo công bằng xã hội trong điều chỉnh giá vé, hệ thống ĐSDT Hà Nội nên để công chúng tham gia vào quá trình rà soát, ví dụ, i) đặt ra thời gian thăm dò ý kiến công chúng về điều chỉnh giá vé đề xuất, ii) mời đại diện của các thành viên cộng đồng của Hội đồng/Ban chịu trách nhiệm về điều chỉnh giá vé, hoặc các cách khác phù hợp.
- Cần nâng cao nhận thức của công chúng về các chi phí thực tế của ĐSDT và nêu lên: i) hành khách chỉ trả tiền cho một phần nhỏ trong chi phí thực tế cho chuyến đi của họ và phần còn lại được hỗ trợ bởi cộng đồng (tức là đối tượng nộp thuế), ii) người sử dụng phương tiện cá nhân thường đánh giá thấp các chi phí thực tế cho việc sử dụng phương tiện của mình, và iii) các nhân tố bên ngoài khác tác động đến dịch vụ ĐSDT cũng sử dụng kinh phí từ đối tượng nộp thuế.

Bảng 5. 6 Thủ tục Hành chính và Khung thể chế về Điều tiết giá vé đường sắt ở một số nước Châu Á

Quốc gia	Thủ tục hành chính	Khung thể chế
Nhật Bản	<ul style="list-style-type: none"> Cục Đường sắt thuộc Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch (MLIT) điều chỉnh giá vé ở mức trần theo công thức tính chi phí. 	<ul style="list-style-type: none"> Cơ quan quản lý, Cục Đường sắt của MLIT, không độc lập với bộ nhưng là một cơ quan thuộc chính phủ được ủy quyền hoạch định chính sách, quy định và đưa ra trợ giá. (Luật Kinh doanh Đường sắt)
Singapore	<ul style="list-style-type: none"> Đề xuất của SMRT đối tượng phê duyệt bởi Hội đồng giao thông công cộng (PTC), một tổ chức có tư cách pháp nhân thuộc Cơ quan đất Đai và Giao thông (LTA) của Bộ GTVT 	<ul style="list-style-type: none"> Ủy quyền cho PTC, với tư cách là cơ quan công đồng có quyền ra quyết định độc lập, gồm cách thành phần trong xã hội như chuyên gia, doanh nhân, học giả, các nhà lãnh đạo công đoàn, Tổ chức phi chính phủ và các thành viên cộng đồng cử cấp cơ sở (Đạo luật PTC)
Hong Kong	<ul style="list-style-type: none"> KCRC và MTRC có quyền tự chủ về giá vé (MTRC được đề nghị tham khảo ý kiến của LeGco) Cơ quan Thanh tra Đường sắt thuộc Cục Môi trường, Giao thông vận tải và Công trình giao cho Phòng Giao thông và An Toàn giám sát phục vụ hành khách 	<ul style="list-style-type: none"> Cơ chế về điều chỉnh giá vé (FAM) Thỏa thuận vận hành (OA) giữa Cơ quan quản lý và Công ty vận hành
Ấn Độ	<ul style="list-style-type: none"> Chính quyền Trung ương thành lập Ủy ban định giá nhằm khuyến nghị rà soát giá vé. Ủy ban định giá báo cáo lên Chính phủ và xin phê duyệt từ Ban nội các về việc điều chỉnh giá. 	<ul style="list-style-type: none"> FFC bao gồm Chủ tịch (Thẩm phán của Tòa án Tối cao) và hai thành viên khác (do Chính quyền Trung ương và Chính quyền địa phương bổ nhiệm) với sự tham gia của Thẩm phán của Tòa án Tối cao (Đạo luật của Delhi Metro O&M)
Đài Loan	<ul style="list-style-type: none"> Chính quyền thành phố Đài Bắc kiểm soát giá vé. Sở Giao thông vận tải phối hợp giá vé với các phương tiện giao thông khác. 	<ul style="list-style-type: none"> Cơ quan quản lý, Chính quyền thành phố Đài Bắc không độc lập với Chính quyền địa phương nhưng là một chủ thể thuộc chính phủ.
Hàn Quốc	<ul style="list-style-type: none"> Sở Giao thông vận tải thành phố Seoul thuộc Chính quyền Thành phố Seoul kiểm soát giá vé. 	<ul style="list-style-type: none"> Cơ quan quản lý, Sở Giao thông vận tải thành phố Seoul thuộc Chính quyền Thành phố Seoul, không độc lập với Chính quyền địa phương nhưng là một chủ thể thuộc chính phủ.

5.6.7 Đề xuất về cách xác định và điều chỉnh giá vé theo từng giai đoạn

Xem xét đến cơ chế pháp lý hiện tại và các thông lệ phù hợp ở Châu Á cũng như phạm vi đã trình bày ở mục 5.3, đề xuất cho Công ty Đường sắt Hà Nội như sau:

Bảng 5.7 Cơ chế ấn định và điều chỉnh giá vé đề xuất

Giai đoạn	2017 - 2021	2022 trở đi
Mô hình công ty	Công ty cung cấp dịch vụ công ích	Công ty cung cấp dịch vụ công ích
Hình thức cung cấp dịch vụ vận tải hành khách bằng ĐSDT	Giao kế hoạch	Đặt hàng (tiếp theo, tùy tình hình có thể áp dụng cơ chế chỉ định thầu, đấu thầu)
Phương pháp xác định và điều chỉnh giá vé	Phương pháp Chi phí dịch vụ (*) (Chi phí hợp lý)	Phương pháp giá trần (Phê duyệt giới hạn trên)
Cơ chế xác định và điều chỉnh giá vé	Sẵn sàng chi trả (WTP), tổng chi phí, so sánh và chuẩn so sánh	Liên đới đến Chỉ số giá tiêu dùng, Chỉ số tiền lương, Chỉ số chi phí năng lượng, v.v.
Đánh giá/rà soát giá vé	Mỗi năm một lần	Mỗi năm một lần
Khoảng giãn cách điều chỉnh giá vé (tiêu chuẩn)	Ba năm một lần	Ba năm một lần (Có thể rút ngắn tương ứng với kết quả rà soát; nhưng không quá 1 lần/năm)

Ghi chú: WTP – Mức sẵn sàng chi trả, CPI – Chỉ số giá tiêu dùng, WI – Chỉ số lương

* Phương pháp Chi phí dịch vụ là một dạng cụ thể của Loại điều tiết “Suất thu hồi”; có thể áp dụng phù hợp với Phương thức giao Kế hoạch quy định bởi Nghị định 130/2013/NĐ-CP (có một số điều chỉnh nhỏ khi áp dụng một số chính sách, cơ chế cụ thể áp dụng cho Công ty Đường sắt Hà Nội và chiến lược phát triển hệ thống ĐSDT trong từng giai đoạn cụ thể)

5.6.8 Đề xuất về Công thức điều chỉnh giá vé

Học hỏi các thông lệ phù hợp ở một số nước châu Á, công thức điều chỉnh giá vé được đề xuất như sau. Công thức này chỉ dùng để tham khảo trong thời gian áp dụng Quy định Chi phí dịch vụ nhưng sẽ được áp dụng chặt chẽ một khi áp dụng Quy định Giá trần

$$\text{(Tỷ lệ điều chỉnh giá vé)} = \alpha(\Delta\text{CPI}) + \beta(\Delta\text{WI})$$

Trong đó,

ΔCPI : thay đổi Chỉ số giá tiêu dùng so với năm trước

ΔWI : thay đổi Chỉ số tiền lương xác định theo thu nhập tháng bình quân quốc gia (hoặc lĩnh vực giao thông)

$\alpha + \beta = 1$ (α là phần chi phí không phải là chi phí nhân công trên Chi phí vận hành và bảo dưỡng, β là phần chi phí nhân công trên chi phí vận hành và bảo dưỡng của năm tương ứng. Những số liệu này phải được tính ra từ kết quả định mức vận hành trong giai đoạn từ 2017 đến 2021.)

Mặt khác, chi phí dịch vụ công ích (chi phí năng lượng) có thể được đánh giá riêng với công thức sau.

$$\text{(Tỷ lệ điều chỉnh giá vé)} = \alpha (\Delta \text{CPI}) + \beta (\Delta \text{WI}) + \gamma (\Delta \text{EPI})$$

Trong đó:

ΔEPI : là thay đổi Tỷ giá giá năng lượng (nghĩa là chi phí điện) so với năm trước

$\alpha + \beta + \gamma = 1$ (α là phần chi phí không phải chi phí nhân công không phải chi phí năng lượng trên chi phí Vận hành và Bảo dưỡng, β là phần chi phí nhân công trên chi phí Vận hành và Bảo dưỡng, và γ là phần chi phí năng lượng của năm tương ứng. Những số liệu này cần được tính toán từ kết quả định mức vận hành trong giai đoạn 2017 –2021).

** Ngoài ra, một hệ số liên quan tới sự phát triển tương ứng hệ thống GTCC của Thành phố Hà Nội đề xuất đưa vào giá vé trong giai đoạn hệ thống GTCC của Hà Nội trong khoảng 30 năm tới sẽ có nhiều phát triển đáng kể; từng bước đáp ứng nhu cầu và tiêu chuẩn đi lại trong thành phố và vùng phụ cận.*

5.7 HỆ THỐNG TRỢ GIÁ

5.7.1 Khung trợ giá do nghiên cứu SAPI đề xuất

- Tiêu chuẩn giá vé tính toán từ việc cộng dồn các chi phí được so sánh với tiêu chuẩn giá vé xuất phát từ khả năng chi trả của hành khách. Nếu tiêu chuẩn giá vé bắt nguồn từ khả năng chi trả hành khách cao hơn tiêu chuẩn giá vé tính từ chi phí, thì giá vé được thiết lập theo tiêu chuẩn giá vé bắt nguồn từ khả năng chi trả hành khách và sự chênh lệch của hai giá sẽ được giữ lại dưới dạng quỹ đầu tư tương lai.
- Khi tiêu chuẩn giá vé xuất phát từ khả năng chi trả của hành khách thấp hơn tiêu chuẩn giá vé tính toán từ chi phí, thì giá vé được thiết lập thấp hơn và Thành phố Hà Nội sẽ chi khoản trợ giá phù hợp cho công ty như là khoản trợ giá hoạt động.

5.7.2 Khung trợ giá do Dự án TA đề xuất

(1) Đề xuất về Hệ thống trợ giá

Thiết lập giá vé phụ thuộc nhiều và khung trợ giá sẽ được UBND TP Hà Nội thiết lập. Nghị định 130/2013/ND-CP quy định điều kiện và điều khoản kế hoạch trợ giá theo mô hình kinh doanh. Căn cứ theo luật và các giá định ở Mục 5.3, kế hoạch trợ giá cho Công ty Đường sắt Hà Nội được đề xuất như sau:

Bảng 5. 8 Hệ thống trợ giá đề xuất

Giai đoạn	2017 - 2021	2022- về sau
Kế hoạch trợ giá	Lấp đầy khoảng cách giữa tổng chi phí vận hành và doanh thu từ vé: Thanh toán theo Chi phí hợp lý; Điều 26, 27 Nghị định 30/2013/NĐ-CP.	Lấp đầy khoảng cách giữa tổng chi phí phải trả cho Công ty và doanh thu từ vé: Thanh toán theo khối lượng, chất lượng dịch vụ công ích; đơn giá được xác định trước. Xem xét bổ sung điều khoản thưởng/phạt liên quan tới quy mô hành khách thực tế sử dụng dịch vụ (so với dự tính)

(2) Khoản trợ giá ước tính

Khoản trợ giá cho 6 năm đầu hoạt động được đề cập trong bảng sau.

Bảng 5. 9: Khái toán nhu cầu trợ giá

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nhân sự	2,273,803	6,505,487	8,969,394	12,435,546	15,007,565	18,586,337
Điện	0	1,727,522	2,559,291	5,374,512	5,758,406	8,701,591
Vật liệu, phụ tùng	332,565	1,766,898	2,449,016	8,668,336	9,064,866	19,452,431
Chi khác	632,886	2,745,844	3,762,931	7,031,492	8,193,681	12,821,553
C.phí không KH	3,239,254	12,745,751	17,740,633	33,509,886	38,024,518	59,561,911
Khấu hao	0	7,031,377	7,031,377	28,339,383	28,583,659	32,893,028
Tổng C.phí có KH	3,239,254	19,777,128	24,772,010	61,849,268	66,608,177	92,454,939
Doanh thu vé	0	6,714,264	8,261,873	17,359,718	23,011,429	38,938,164
Trợ giá (USD)	3,401,216	14,051,721	17,748,737	47,582,014	46,927,157	58,139,522

Ghi chú: Tính toán trên đã cập nhật tiến độ dự kiến mở cửa Tuyến 2A, 3 và 2 lần lượt các năm 2017, 2019 và 2021. Tuy nhiên, vẫn chưa cập nhật nhiều thông tin khác, ví dụ Tổng mức đầu tư và cơ cấu vốn của các tuyến, v.v. các khoản đầu tư và đào tạo bổ sung lớn khác không đưa trực tiếp vào chi phí.

5.8 KẾT LUẬN

- Trên cơ sở xem xét cơ chế quy định hiện hữu và những ví dụ thực tế tại châu Á cũng như những giả thiết đã được đưa ra, các cơ chế dưới đây được đề xuất áp dụng cho hệ thống ĐSDT tại Hà Nội.

Giai đoạn	2017 - 2021	2022 trở đi
Mô hình công ty	Công ty cung cấp dịch vụ công ích	Công ty cung cấp dịch vụ công ích
Hình thức cung cấp dịch vụ vận tải hành khách bằng ĐSDT	Giao kế hoạch	Đặt hàng (tiếp theo, tùy tình hình có thể áp dụng cơ chế chỉ định thầu, đấu thầu)
Phương pháp xác định và điều chỉnh giá vé	Phương pháp Chi phí dịch vụ (Chi phí hợp lý) (*)	Dẫn hướng tới Phương pháp giá trần (Phê duyệt giới hạn trên)
Cơ chế xác định và điều chỉnh giá vé	Sẵn sàng chi trả (WTP), tổng chi phí, so sánh và chuẩn so sánh	Liên đới đến Chỉ số giá tiêu dùng, Chỉ số tiền lương, Chỉ số chi phí năng lượng, v.v.
Đánh giá/rà soát giá vé	Mỗi năm một lần	Mỗi năm một lần
Khoảng giãn cách điều chỉnh giá vé (tiêu chuẩn)	Ba năm một lần	Ba năm một lần

Ghi chú: Trên cơ sở kết quả rà soát giá vé, tần suất điều chỉnh giá vé có thể được quyết định ngắn hơn bởi cơ quan thẩm quyền, nhưng không quá 1 lần/năm.

* Phương pháp Chi phí dịch vụ là một dạng cụ thể của Loại điều tiết “Suất thu hồi”; có thể áp dụng phù hợp với Phương thức giao Kế hoạch quy định bởi Nghị định 130/2013/NĐ-CP (có một số điều chỉnh nhỏ khi áp dụng một số chính sách, cơ chế cụ thể áp dụng cho Công ty Đường sắt Hà Nội và chiến lược phát triển hệ thống ĐSDT trong từng giai đoạn cụ thể)

- Học hỏi các thông lệ phù hợp ở một số nước châu Á, công thức điều chỉnh giá vé được đề xuất như sau. Công thức này chỉ dùng để tham khảo như là cơ sở quan trọng trong thời gian áp dụng Quy định Chi phí dịch vụ nhưng sẽ được áp dụng chặt chẽ một khi áp dụng Quy định Giá trần

$$\text{(Tỷ lệ điều chỉnh giá vé)} = \alpha (\Delta\text{CPI}) + \beta (\Delta\text{WI})$$

Trong đó,

ΔCPI : thay đổi Chỉ số giá tiêu dùng so với năm trước

ΔWI : thay đổi Chỉ số tiền lương xác định theo thu nhập tháng bình quân quốc gia (hoặc lĩnh vực giao thông)

$\alpha + \beta = 1$ (α là phần chi phí không phải là chi phí nhân công trên Chi phí vận hành và bảo dưỡng, β là phần chi phí nhân công trên chi phí vận hành và bảo dưỡng của năm tương ứng. Những số liệu này phải được tính ra từ kết quả định mức vận hành trong giai đoạn từ 2016 đến 2021.)

- Xin lưu ý rằng, đối với một vài tuyến ĐSĐT đầu tiên, mức giá vé ĐSĐT có thể được định giá thấp do chất lượng vận tải ĐSĐT chưa được thiết lập đầy đủ (Chất lượng vận hành chưa tốt; kết nối với các phương thức giao thông khác chưa tốt; hệ thống GTCC chưa đầy đủ, các hệ thống phụ trợ cho GTCC chưa được chú trọng phát triển). Từng bước, khi hệ thống GTCC đã phát triển tương đối hoàn chỉnh, không nhất thiết phải sử dụng các phương tiện giao thông cá nhân nữa, mức giá vé có thể định giá cao hơn (vượt hơn sự điều chỉnh về CPI và WI). Do vậy, *một hệ số liên quan tới sự phát triển tương ứng hệ thống GTCC của Thành phố Hà Nội đề xuất đưa vào giá vé trong giai đoạn hệ thống GTCC của Hà Nội trong khoảng 30 năm tới sẽ có nhiều phát triển đáng kể; từng bước đáp ứng nhu cầu và tiêu chuẩn đi lại trong thành phố và vùng phụ cận.*
- Mặt khác, chi phí dịch vụ công ích (chi phí năng lượng) có thể được đánh giá riêng với công thức sau.

$$\text{(Tỷ lệ điều chỉnh giá vé)} = \alpha (\Delta \text{CPI}) + \beta (\Delta \text{WI}) + \gamma (\Delta \text{EPI})$$

Trong đó:

ΔEPI : là thay đổi Tỷ giá giá năng lượng (nghĩa là chi phí điện) so với năm trước

$\alpha + \beta + \gamma = 1$ (α là phần chi phí không phải chi phí nhân công không phải chi phí năng lượng trên chi phí Vận hành và Bảo dưỡng, β là phần chi phí nhân công trên chi phí Vận hành và Bảo dưỡng, và γ là phần chi phí năng lượng của năm tương ứng. Những số liệu này cần được tính toán từ kết quả định mức vận hành trong giai đoạn 2016 - 2021)

- Thiết lập giá vé phụ thuộc nhiều và khung trợ giá sẽ được UBND TP Hà Nội thiết lập. Nghị định 130/2013/NĐ-CP quy định điều kiện và điều khoản kế hoạch trợ giá theo mô hình kinh doanh. Căn cứ theo luật và các giả định ở Mục 5.3, kế hoạch trợ giá cho Công ty Đường sắt Hà Nội được đề xuất như sau:

Giai đoạn	2017 - 2021	2022- về sau
Kế hoạch trợ giá và xây dựng Công ty.	Lấp đầy khoảng cách giữa tổng chi phí vận hành và doanh thu từ vé: Thanh toán theo Chi phí hợp lý; Điều 26, 27 Nghị định 30/2013/NĐ-CP. Chủ sở hữu- UBND Thành phố cung cấp các khoản tài chính để đầu tư bổ sung, phát triển nguồn nhân lực, tiếp quản công nghệ vận hành (thuê thêm các tư vấn vận hành), v.v.	- Lấp đầy khoảng cách giữa tổng chi phí phải trả cho Công ty và doanh thu từ vé: Thanh toán theo khối lượng, chất lượng dịch vụ công ích; đơn giá được xác định trước. - Xem xét bổ sung điều khoản thưởng/phạt liên quan tới quy mô hành khách thực tế sử dụng dịch vụ (so với dự tính) Cho phép Công ty được tiếp cận các khoản vay ưu đãi để lấp đầy các thiếu hụt tài chính tạm thời, kể cả các đầu tư phát triển.

Phụ lục 5. 1

NGHIÊN CỨU VÍ DỤ VỀ QUY ĐỊNH VÉ

Thành phố	Hong Kong
Cải cách gần đây	2000: MTRC được tổ chức lại để chuyển đổi từ một tổng công ty sở hữu nhà nước thành công ty cổ phần trong đó nhà nước chiếm 75%. Vào tháng 2/2004: HKSARG đã đề nghị 2 Công ty vận hành đàm phán để sáp nhập
Mô hình tổng thể	Liên kết dọc, phân chia theo chiều ngang
Quyền sở hữu hạ tầng	MTRC: Công ty Nhà nước, KCRC: tổng công ty nhà nước sở hữu hoàn toàn
Tài chính cho phần hạ tầng	Kết hợp: tài sản chính phủ, vay từ thị trường, dự trữ nội bộ, tài sản của MTRC / KCRC
Vận hành (RST O&M)	MTRC (MTR, AR, v.v...) KCRC (ER, WR, LR, v.v...)
Quy định	Giá vé do KCRC và MTRC (MTRC phải xin ý kiến của LegCo) tự chủ, Thanh tra đường sắt thuộc Cục quản lý môi trường, giao thông và lao động quy định về an toàn, Sở giao thông quản lý về dịch vụ hành khách
Khung pháp lý	Cơ chế điều chỉnh giá vé (FAM) Hợp đồng vận hành (OA)
Quy trình điều chỉnh giá vé	<ul style="list-style-type: none"> MTRCL tự chủ trong thiết lập giá vé theo các nguyên tắc về thương mại, có tính tới các điều kiện kinh tế, sự cạnh tranh từ các phương tiện GTCC khác và xem xét liệu dịch vụ này có giá trị hay không. Theo Hợp đồng vận hành (OA) giữa Chính phủ với MTRCL, thì MTRCL cần cung cấp cho Chính phủ 2 chứng nhận do bên thứ 3 độc lập thẩm định phát hành để xác nhận rằng những điều chỉnh này phù hợp với FAM. MTRCL cũng cần thông báo chính thức tới Ban Vận tải của LegCo và Ủy ban Tư vấn GTVT trong vòng 3 tuần trước khi triển khai mức giá vé mới vào tháng 6 hàng năm.
Thời điểm rà soát giá vé	Thực hiện hàng năm
Các tiêu chí để điều chỉnh giá vé	$\Delta \text{Điều chỉnh giá hàng năm} = \Delta[\text{Chỉ số chi phí}] - P$ <p>Tỷ lệ điều chỉnh giá vé tổng thể = $0.5 \times \Delta\text{CCPI} + 0.5 \times \Delta\text{WI} - \text{Nhân tố về năng suất}$</p> <ul style="list-style-type: none"> Chỉ số chi phí là chức năng chính trong giá đơn vị của lương trả cho lao động và năng lượng P = Nhân tố năng suất: nhận định sự cần thiết/khả năng giảm các đầu vào theo thời gian thông qua các biện pháp về công nghệ hay các phương pháp khác Tỷ lệ điều chỉnh giá vé cho năm hiện tại được quyết định theo công thức có kết nối với những thay đổi phần trăm trong cả Chỉ số giá tiêu dùng hợp nhất ("CCPI") và Chỉ số lương danh định (ngành giao thông) ("Chỉ số lương") vào tháng 12 của năm trước, và kết hợp với một nhân tố năng suất. Cơ quan Thống kê, điều tra dân số đã công bố các chỉ số CCPI và Chỉ số lương. Khi tham khảo tới những chỉ số này, các kết quả từ máy tính của FAM sẽ cho ra một tỷ lệ điều chỉnh cho năm sau.
Sự tham gia của công chúng	<ul style="list-style-type: none"> Cục giao thông và nhà cửa trung cầu ý kiến từ công chúng về việc rà soát giá vé. Bất kỳ ý kiến nào cũng được đưa ra bằng dạng văn bản gửi tới Sở Giao thông.

Thành phố	Singapore
Cải cách gần đây	1995: Công ty MRT trước đây (MRTC) và các cơ quan khác được tái cấu trúc vào Cục Quản lý Giao thông đường bộ (LTA) năm 2000: Singapore MRT Ltd (SMRT, công ty nhà nước) được cổ phần hóa, cổ phần của nhà nước giảm còn 62%
Mô hình tổng thể	Phân chia theo chiều dọc, chủ yếu liên kết theo chiều ngang (mức độ phân chia theo chiều ngang hạn chế)
Quyền sở hữu hạ tầng	LTA (MRTC trước đây): ban quản lý do Bộ GT lựa chọn
Tài chính cho phần hạ tầng	Chủ yếu là chính phủ (thông qua LTC hoặc MRTC trước đây)
Vận hành (RST O&M)	– SMRT và các đơn vị thành viên vận hành phần lớn hệ thống MRT và LRT tại Singapore, — SBS Transit (công ty tư nhân) vận hành Tuyến MRT NE và tuyến gom LRT
Quy định	Đề xuất của SMRT sẽ phải được Hội đồng GTCC (PTC) phê duyệt, một cơ quan thuộc MOT LTA chịu trách nhiệm về các tiêu chuẩn an toàn và tiêu chuẩn vận hành
Khung pháp lý	Bộ Luật của Hội đồng GTCC (Cap 259B)
Quy trình điều chỉnh giá vé	<ul style="list-style-type: none"> Hội đồng GTCC (PTC) đã đưa ra một khung kiểm soát mọi hoạt động tăng giá vé bằng nhiều bước nhỏ và thường xuyên. Việc điều chỉnh giá vé hàng năm được thực hiện dựa trên công thức do Ủy ban Cơ chế Vé của Chính phủ cử ra (FRMC) năm 2005 lập nên. Vì sự hợp lý về giá vé là một trong những nhân tố chính mà PTC cần xem xét khi cân nhắc về đề nghị tăng giá vé của các công ty vận hành, nên cần có một chỉ số lành mạnh để có thể theo dõi được mức độ hợp lý của giá. Cho đến lần rà soát năm 2005, sự hợp lý về giá vé đã được kiểm soát thông qua bản Khảo sát Chi phí Hộ gia đình (HES) cho mỗi 5 năm do Cục thống kê (DOS) thực hiện.
Thời điểm rà soát giá vé	Hàng năm
Các tiêu chí để điều chỉnh giá vé	$Chỉ số giá = 0.5(\Delta CPI) + 0.5(\Delta WI)$ Giá trần = Chỉ số giá – Nhân tố năng suất
Sự tham gia của công chúng	PTC được giao thẩm quyền là một cơ quan công cộng có thể tự độc lập ra quyết định. Tại đây có nhiều thành viên đến từ những bộ phận tiêu biểu trong xã hội: các đại diện của các hiệp hội, học viện, các lãnh đạo tạo cơ sở, và các chuyên gia đến từ các bộ phận tư nhân và nhà nước. Điều này tạo ra quan điểm chung là các quyết định do PTC đưa ra thường dễ được công chúng chấp nhận.

Thành phố	Nhật Bản
Cải cách gần đây	Vào năm 2004, Tokyo Metro (Công ty tư nhân có sự tham gia góp vốn của Chính phủ Nhật Bản và Chính quyền thành phố Tokyo) ra đời thay thế Cơ quan Vận tải nhanh Teito, thường được biết đến là Eidan hoặc TRTA (do MLIT quản lý và do cả Chính phủ cũng như Chính quyền địa phương đầu tư góp vốn). Một công ty vận hành tàu điện ngầm lớn khác là Cục vận tải khu vực Tokyo (TOEI) do Chính quyền Tokyo sở hữu hoàn toàn.
Mô hình tổng thể	Liên kết dọc, phân chia theo chiều ngang
Quyền sở hữu hạ tầng	Tokyo Metro: Công ty TNHH Tokyo Metro / Toei: Cục vận tải khu vực Tokyo
Tài chính cho phần hạ tầng	Đầu tư hỗn hợp Chính phủ - tư nhân: chủ yếu bởi các công ty vận hành, chính phủ hỗ trợ cho các tuyến tàu điện ngầm trong khu vực
Vận hành (RST O&M)	Theo nhóm (Tokyo Metro và Toei)
Quy định (Vé)	Cục Đường sắt, Bộ Đất đai, cơ sở hạ tầng, giao thông và du lịch Nhật Bản – Giá vé trần theo công thức liên quan đến chi phí
Khung pháp lý	Luật Kinh doanh đường sắt
Quy trình điều chỉnh giá vé	<ul style="list-style-type: none"> Các công ty đường sắt phải được Bộ MLIT phê duyệt trước khi thiết lập hay điều chỉnh mức trần của giá vé cơ sở. Chỉ yêu cầu có thông báo trước tới Bộ trưởng Bộ MLIT khi thiết lập hoặc điều chỉnh giá vé cơ sở, các dịch vụ tàu nhanh khác hoặc các dịch vụ về tàu khác khi giá vé hoặc phí sau khi thiết lập hoặc điều chỉnh nằm dưới mức trần. <p>Trước khi phê duyệt thiết lập hay điều chỉnh mức trần cho giá vé cơ sở, Bộ trưởng Bộ MLIT sẽ phải xác nhận rằng mức trần mới không vượt quá “tổng chi phí” - là tổng của các chi phí vận hành hợp lý phát sinh tại các công ty đường sắt liên quan nếu chúng được dùng để quản lý hiệu quả và có được lợi nhuận hợp lý theo những phương pháp cụ thể.</p>
Thời điểm rà soát giá vé	Khi thích hợp
Các tiêu chí để điều chỉnh giá vé	Cơ chế tổng chi phí với phương pháp so sánh (yardstick)
Công thức điều chỉnh giá vé	<p>Yêu cầu về Doanh thu = Tổng Chi phí = (chi phí biến động)+ (Mức tỷ lệ) x (Tỷ lệ cơ sở)</p> <p>Tổng chi phí = chi phí vận hành, v.v... + bù đắp cho vận hành (Operational return)</p> <ul style="list-style-type: none"> Chi phí vận hành, v.v... = Chi phí tối ưu được tính theo “công thức so sánh Yardstick” + Thuế, khấu hao, v.v... <p>Bù đắp cho vận hành (Operational return) = Tài sản sử dụng trong hoạt động kinh doanh ĐS (tỷ lệ cơ sở) × tỷ lệ bù đắp vận hành</p>
Sự tham gia của công chúng	Tư vấn ý kiến của ủy ban lập pháp về giao thông Trung cầu ý kiến cộng đồng khi cần

Thành phố	Án Độ
Cải cách gần đây	Không có
Mô hình tổng thể	Phối hợp theo chiều dọc
Quyền sở hữu hạ tầng	Chính phủ
Tài chính cho phần hạ tầng	Chính quyền trung ương: 50%, Chính quyền địa phương 50%
Vận hành (RST O&M)	DMRC
Quy định (Vé)	Thông qua Ủy ban định giá vé, bao gồm một Chủ tịch (là Chánh án Tòa án tối cao) và 2 thành viên khác (do Chính phủ và Chính quyền địa phương cử) với vị trí thường trực là Chánh án Tòa án tối cao
Khung pháp lý	Luật về vận hành bảo dưỡng của Delhi Metro
Quy trình điều chỉnh giá vé	Chính quyền Trung ương giao nhiệm vụ cho Ủy ban định giá vé đưa ra khuyến nghị về việc rà soát giá vé. Ủy ban này sẽ báo cáo lên Chính phủ và xin phê duyệt từ Ủy ban Nội các khi điều chỉnh giá vé.
Thời điểm rà soát giá vé	Khi thích hợp
Các tiêu chí để điều chỉnh giá vé	Không rõ
Công thức điều chỉnh giá vé	Không rõ
Sự tham gia của công chúng	Không có
Điều chỉnh giá vé mới nhất	Không có

Phụ lục 5. 2 KINH NGHIỆM TRỢ GIÁ GTCC TRÊN THẾ GIỚI

GTCC tại các nước phát triển như Mỹ, Nhật, Châu Âu có lịch sử phát triển rất dài; nhiều mô hình thể chế và chính sách đã được thực thi, điều chỉnh.

Nhìn chung, để phát triển các thành phố lớn, việc đầu tư và vận hành các hệ thống GTCC đều được Nhà nước giữ vai trò chủ đạo, bao gồm việc trợ giá. Trong đó, do đặc thù xã hội và sự phát triển đô thị, quy mô trợ giá tại Mỹ và Châu Âu là tương đối lớn; trong khi đó, GTCC tại các thành phố Châu Á như Tokyo, Hong Kong, Singapore, Đài Bắc lại có thể từng bước bù đắp được chi phí vận hành.

Bảng 5. 10 Tỷ lệ bù đắp chi phí vận hành GTCC (%)

Hệ thống GTCC	Tỷ lệ	Hệ thống vé	Fare rate	Year
<u>Hong Kong (MTR)</u>	186%	Theo khoảng cách	HKD 3.50+ (tiền mặt) HKD 3.50+ (thẻ <u>Octopus</u>)	2012
<u>Taipei (MRT)</u>	119%	Theo khoảng cách	TWD 20+ (tiền mặt) TWD 16+ (Thẻ <u>EasyCard</u>)	2012
<u>Singapore (SMRT)</u>	125%	Theo khoảng cách	SGD 1.10+ (tiền mặt) SGD 0.73+ (Thẻ <u>EZ-Link</u>)	2008
<u>Beijing Subway</u>	59.5%	Theo khoảng cách	CNY 3.00+	2012
<u>Amsterdam</u>	73.6%	Theo khoảng cách		2014
<u>Berlin</u>	70.3%	Theo vùng	EUR 2.60+	2010
<u>London Underground</u>	90%	Theo vùng		2014
<u>Prague (DPP)</u>	53.2%	Đồng hạng	CZK 24+	2013
<u>Paris (STIF)</u>	30.4%	Theo vùng đối với thẻ; theo khoảng cách đối với vé		2013
<u>Stockholm</u>	37%	Theo vùng	SEK 44–88 (bán vé) SEK 25–50 (Thẻ <u>SL Access</u>)	2007
<u>Helsinki</u>	49% ^[20]	Theo vùng; mỗi thành phố/khu trong một vùng.	EUR 2.80– 7.00 (tiền mặt) EUR 1.90–	2011

Hệ thống GTCC	Tỷ lệ	Hệ thống vé	Fare rate	Year
			5.60 (thẻ travel)	
<u>Atlanta (MARTA)</u>	31.8%	Đồng hạng	USD 2.50	2012
<u>Boston (MBTA)</u>	43.7%	Đồng hạng	USD 2.65 (tiền mặt) / USD 2.10 (thẻ CharlieCard)	2014
<u>Chicago (CTA)</u>	43.0%	Đồng hạng	USD 2.25 (tiền mặt) / USD 2.00 (thẻ ChicagoCard)	2012
<u>Los Angeles (LACMTA)</u>	25.5%	Đồng hạng	USD 1.75,	2015
<u>New York City (MTA)</u>	51.2%	Đồng hạng	USD 2.25	2013
<u>Philadelphia (SEPTA)</u>	40.7%	Đồng hạng	USD 2.00 (tiền mặt) / USD 1.55 (vé cứng) /	2013
<u>Quebec City (RTC)</u>	39%	Đồng hạng	CAD 3.00	2011
<u>San Francisco Bay Area (Caltrain)</u>	51.3%	Theo vùng	USD 2.75+	2011
<u>Toronto (TTC)</u>	73%	Đồng hạng	CAD 3.00	2013
<u>Vancouver (TransLink)</u>	51.9%	Theo vùng	CAD 2.50+	2010
<u>Washington, DC (WMATA)</u>	62.1%	Theo khoảng cách	USD 1.95+	2010
<u>Canberra</u>	21%	Đồng hạng	AUD 4.20	2007
<u>Sydney</u>	20%	Theo khoảng cách	AUD 0.15 / km	2014
<u>Melbourne</u>	~30%	Theo vùng và thời gian	Từ 3.76 AUD / giờ / vùng	2014

Nguồn: Wikipedia

CHƯƠNG 6 CƠ CHẾ THỰC HIỆN

6.1 KHÁI QUÁT

Như mô tả trong Chương 1, mạng lưới ĐSĐT tại Hà Nội đang được phát triển theo từng giai đoạn, tuyến đầu tiên (Tuyến 2A) đi vào hoạt động năm 2017 và các tuyến tiếp (Tuyến 3-1, 2-1) theo tương ứng vào các năm 2019 và 2021.

Hiện nay, thành phố Hà Nội đang áp dụng mô hình thể chế trong đó có một Sở GTVT phụ trách về quản lý GTVT tại thành phố Hà Nội, chủ yếu là đường bộ và đường thủy. Cơ quan này không thực sự có đủ thẩm quyền để đưa ra các quyết sách về quy hoạch, tổ chức, tài chính và phát triển GTVT; ngoài ra, Cơ quan này cũng chưa có kinh nghiệm để vận hành một hệ thống GTCC quy mô lớn. Với sự giúp đỡ của Ngân hàng thế giới trong việc phát triển hệ thống BRT, Hà Nội đang nghiên cứu mô hình tổ chức thể chế giao thông mới, trong đó định hướng hình thành Cơ quan quản lý GTCC - PTA. Do đó, việc chuẩn bị bố trí tổ chức thể chế phù hợp nên được tập trung từ lúc mở tuyến ĐSĐT đầu tiên cho đến khi Cơ quan quản lý GTCC (PTA) thực hiện đầy đủ chức năng, cơ quan này rất cuộc sẽ thực thi quyền kiểm soát toàn bộ hệ thống GTCC trên địa bàn thành phố Hà Nội.

Khi xây dựng một khung pháp lý như vậy, các mục tiêu chính sách về quy định tại Chương 3 được xem là cơ sở cho các kịch bản phát triển. Chương 4 và Chương 5 trình bày các ví dụ về việc thực hiện tốt các chiến lược giá vé tại các thành phố lớn châu Á được chọn và đưa ra các khuyến nghị về mô hình tổ chức thực tế cho hệ thống ĐSĐT Hà Nội.

Căn cứ kết luận của các Chương trước, Chương này nhằm mục đích phát triển một lộ trình cho cơ chế thực hiện để phát triển cụ thể điều tiết vé đúng hướng và hiệu quả. Việc này làm rõ cách hệ thống quy định giá vé hiện hành đối với vận tải xe buýt công cộng của Hà Nội sẽ được tăng cường như thế nào để trở thành cơ chế được công chúng chấp nhận và mang tính công bằng xã hội hơn.

Đặc biệt, chương này đề cập đến những câu hỏi sau:

- Khung thể chế nào được gợi ý để điều tiết vé ĐSĐT?
- Tại sao các hệ thống hiện có cần phải được cải thiện?
- Cần thu xếp gì để điều tiết tốt hơn về giá vé?
- Thời điểm thích hợp cho những thu xếp đó?
- Điều tiết vé ĐSĐT nên có quan hệ thế nào với điều tiết vé xe buýt?

6.2 KỊCH BẢN PHÁT TRIỂN

Căn cứ thực tế xây dựng ĐSĐT và xây dựng thể chế tại Hà Nội, có bốn giai đoạn sau đây được xác định. Lưu ý rằng Giai đoạn 2 và Giai đoạn 3 có thể thực hiện đồng thời căn cứ vào thời điểm của từng sự kiện.

(1) Giai đoạn chuẩn bị	Hiện tại (2013) cho đến khi kết thúc nghiên cứu HTKT (2015)
(2) Bố trí ban đầu (Giai đoạn 1)	Những năm đầu Tuyến 2A đi vào vận hành (2016 – 2018)
(3) Quản lý tích hợp (Giai đoạn 2)	Quản lý tích hợp nhiều tuyến (2019 – 2021)

(4) Thẻ chế điều tiết mới (Giai đoạn 3) Đầy đủ chức năng của Cơ quan quản lý GTCC (2022-)

Tổng hợp kịch bản phát triển được thể hiện trên Bảng 6.1. sau đây. Theo đó ĐSĐT Hà Nội nên thiết lập trên sự phối hợp và giải quyết các vấn đề quan trọng nhất cân bằng giữa khả năng tài chính của các Cơ quan vận hành và khả năng chi trả của giá vé ĐSĐT, hỗ trợ việc thực hiện đầy đủ các mục tiêu chính sách vé, dự kiến cho tổ chức đầy đủ các quy định vé trên các hệ thống GTCC trong Thành phố.

Bảng 6.1 Kịch bản xây dựng thể chế

Giai đoạn	Hiện tại (2013) cho đến khi kết thúc Nghiên cứu HTKT (2015)	Những năm đầu Tuyển 2A đi vào vận hành (2016 – 2018)	Quản lý tích hợp nhiều tuyến (2019 – 2021)	Đầy đủ chức năng của Cơ quan quản lý GTCC (2022-)
Giai đoạn	Giai đoạn chuẩn bị	Bổ trí ban đầu (Giai đoạn 1)	Quản lý tập trung (Giai đoạn 2)	Các thể chế quản lý mới (Giai đoạn 3)
Phương pháp triển khai	Đề xuất Chính sách vé và giá vé ban đầu	<ul style="list-style-type: none"> - Thực tế áp dụng giá vé ban đầu - Thanh toán Chi phí dịch vụ (Thành phố chi trả toàn bộ chi phí hợp lý) 	<ul style="list-style-type: none"> - Xác định lại giá vé, chính sách vé cho phù hợp thực tế. - Thanh toán Chi phí dịch vụ (Thành phố chi trả toàn bộ chi phí hợp lý) 	<ul style="list-style-type: none"> - Đặt hàng (tiếp theo, tùy tình hình có thể áp dụng cơ chế chỉ định thầu, đấu thầu) - Quy định về giá trần của của PTA kết hợp một số điều khoản trong Hợp liên quan trong Hợp đồng
Các hoạt động chính và mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> - Khảo sát sẵn sàng chi trả (WTP) - Nghiên cứu so sánh giá vé (chất lượng dịch vụ, các phương tiện khác, chi sẻ phương tiện) - Nghiên cứu về kinh tế (tăng trưởng kinh tế, sức mua) - Nghiên cứu tài chính (doanh thu, chi phí xây dựng cơ bản, chi phí hoạt động) 	<ul style="list-style-type: none"> - HMC nhận được giải ngân toàn bộ từ UBND thành phố Hà Nội (Chi phí dịch vụ) - Kiểm tra so sánh tổng chi phí - Kiểm tra so sánh chất lượng dịch vụ /Mức độ dịch vụ (LOS) - Kiểm tra sự phù hợp của Chính sách vé và giá vé ban đầu; - Thiết lập mục tiêu bù đắp chi phí hoạt động từ giá vé - Xác định khoản trợ giá - Triển khai xây dựng định mức kinh tế kỹ thuật cho vận hành Tuyển 2A. 	<ul style="list-style-type: none"> - HMC tiếp nhận toàn bộ phần chi trả của UBND TP HÀ NỘI (Chi phí dịch vụ) - Thiết lập mục tiêu tỷ suất bù đắp chi phí từ hoạt động giá vé - Quyết định về khối lượng trợ giá - Chuẩn bị đưa ra duy định giá trần - Công chúng tham gia thông qua giai đoạn lấy ý kiến của công chúng - Tích hợp vé liên thông cho các tuyến ĐSĐT (tự do trung chuyển) - Hoàn thiện định mức kinh tế kỹ thuật cho vận hành, bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT đã hoạt động 	<ul style="list-style-type: none"> - Áp dụng theo quy định giá trần - Ủy nhiệm PTA với quyền hạn độc lập để thiết lập giá vé GTCC - Có sự tham gia của công chúng thông qua thời gian lấy ý kiến cộng đồng - Tích hợp giá vé hợp lý của hệ thống GTCC nói chung qua các tuyến ĐSĐT và xe buýt nhanh và xe buýt (trung chuyển miễn phí); đáp ứng mục tiêu về tỷ lệ vận tải hành khách công cộng trên địa bàn TP Hà Nội
Quá trình ra quyết định - vé ĐSĐT	Dự án HTKT đề xuất Sở GTVT, Sở Tài chính (thẩm định) UBND TP Hà Nội (Quyết định)	HMC (đề xuất) Sở GTVT, Sở Tài chính (thẩm định) UBND TP Hà Nội (Quyết định)	HMC (đề xuất) Sở GTVT, Sở Tài chính (thẩm định) UBND TP Hà Nội (Quyết định)	HMC thông báo/đề xuất PTA tổ chức đánh giá; biết/đồng thuận/phê duyệt.
Quá trình ra quyết định -vé buýt/BRT	TRAMOC/TRANSERCO (đề xuất) Sở GTVT, Tài chính (thẩm định) UBND TP HÀ NỘI (quyết định)	TRAMOC/TRANSERCO (đề xuất) Sở GTVT, Sở Tài chính (thẩm định) UBND TP HÀ NỘI (quyết định)	TRAMOC/TRANSERCO (đề xuất) Sở GTVT, Sở Tài chính (thẩm định) UBND TP HÀ NỘI (quyết định)	TRANSERCO (thông báo/đề xuất) PTA tổ chức đánh giá; biết/đồng thuận/phê duyệt.

6.3 GIAI ĐOẠN CHUẨN BỊ

6.3.1 Thiết lập giá vé ban đầu

Trong khuôn khổ Dự án HTKT, nghiên cứu và đề xuất ban đầu về khung chính sách vé ĐSDT được thực hiện và xin được chấp thuận của UBND Tp Hà Nội – Cơ quan cao nhất quyết định về giá vé ĐSDT. Dựa trên nhiều ý kiến nghiên cứu, rà soát và phân tích, giá vé ban đầu được cơ bản đề xuất như phần 4.2 trong báo cáo này.

6.3.2 Nghiên cứu lý thuyết

Trong phạm vi Dự án HTKT, một số nghiên cứu quan trọng chủ yếu được kế thừa từ các nghiên cứu trước. Tuy nhiên, điều kiện tại thành phố Hà Nội nói riêng, tại Việt Nam nói chung đã, đang và sẽ có những biến đổi mau chóng với các thực tế ngày càng rõ ràng hơn. Trong tương lai, để có thể xây dựng và áp dụng hiệu quả hơn Chính sách vé, một loạt các mô hình lý thuyết nên được tổ chức thực hiện, bao gồm cạnh tranh/chuyển đổi/hỗ trợ giữa dịch vụ xe buýt và ĐSDT. Các mô hình này xem xét đến một số yếu tố, bao gồm: i) mức độ dịch vụ được cung cấp bởi nhà khai thác, ii) chất lượng dịch vụ và iii) mức giá vé. Các nghiên cứu cụ thể có thể bao gồm:

- Khảo sát tính Sẵn sàng chi trả.
- Nghiên cứu khả năng cạnh tranh/tương hợp/phôi hợp giá vé (chất lượng dịch vụ, các chế độ khác, chia sẻ phương thức) để đạt được các mục tiêu phát triển GTCC của Thành phố.
- Nghiên cứu kinh tế (tăng trưởng kinh tế, lạm phát, sức mua)
- Nghiên cứu tài chính (doanh thu, chi phí vốn, chi phí hoạt động)

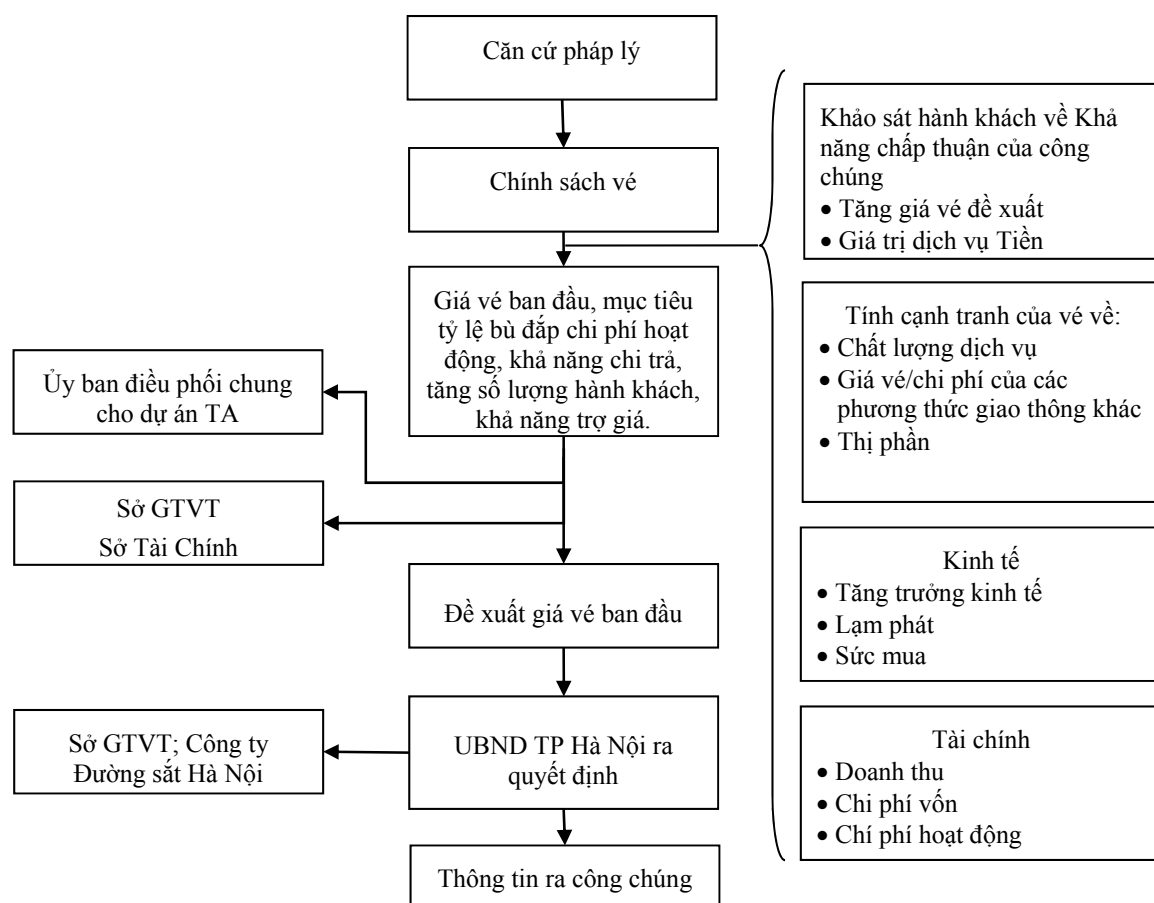
6.3.3 Quá trình ra quyết định

Quá trình ra quyết định về vé GTCC vốn phụ thuộc vào khung tổ chức GTCC. Về giai đoạn chuẩn bị này, quá trình ra quyết định nên căn cứ theo khung quy định vé hiện hành được bốn bên liên quan tham gia trực tiếp để xác định vé ban đầu cho tuyến ĐSDT đầu tiên.

Quyền hạn	Cơ quan phụ trách
Cơ quan có quyền ra quyết định cao nhất (về chính sách, cơ chế)	Hội đồng Nhân dân, Ủy ban Nhân dân Thành phố (*)
Thực hiện nghị quyết của Hội đồng nhân dân về quyết định chính sách vé, cấu trúc vé và thiết lập giá vé	UBND TP Hà Nội
Trình các phương án giá vé	Sở GTVT, Sở Tài chính
Xây dựng và đề xuất giá vé	TRAMOC, HMC, TRANSERCO

Ghi chú: (*) – Tùy trường hợp, cần có Chỉ đạo/chấp thuận của Thành ủy Hà Nội.

Hình 6. 1 Quy trình đề xuất, chấp thuận vé ĐSDT (Giai đoạn chuẩn bị)



6.3.4 Thời điểm quyết định chính sách vé, cấu trúc vé và giá vé ban đầu

Chính sách vé, cấu trúc vé và giá vé ban đầu nên được quyết định khoảng một năm trước khi thông tuyến. Tuyến đầu tiên, Tuyến 2A dự kiến đi vào hoạt động vào đầu năm 2017, và theo đó chính sách vé nói chung, cấu trúc vé và giá vé nên được quyết định vào khoảng đầu năm 2016. Công tác chuẩn bị nên được xúc tiến ít trước trước khi ra quyết định có tính đến thời gian cần thiết cho thủ tục phê duyệt.

6.4 BỐ TRÍ BAN ĐẦU (GIAI ĐOẠN 1 : 2016-2018)

6.4.1 Chi phí dịch vụ

Trong giai đoạn này, số lượng hành khách vẫn là yếu tố thị trường chưa chắc chắn, do vậy dự kiến Cơ quan vận hành phải đối mặt với những khó khăn về tài chính trong những năm đầu đi vào hoạt động.

Những năm đầu vận hành thương mại, UBND TP Hà Nội nên bố trí bù đất cho toàn bộ chi phí vận hành cho Công ty Đường sắt. Cơ chế chi phí dịch vụ này (trên cơ sở không lỗ không lãi) được giới thiệu cho các lĩnh vực dịch vụ công cộng.

6.4.2 Chuẩn đối sách Tổng chi phí và Chất lượng dịch vụ/Mức độ dịch vụ

Giai đoạn này được xem là cơ hội triển khai thực hiện xác định chuẩn chi phí vận hành và bảo dưỡng tổng thể cũng như mức độ dịch vụ đưa ra ở tổng chi phí. Với tính toán các yếu tố này bởi Cơ quan vận hành và được Cơ quan quản lý đánh giá kỹ lưỡng, Hệ thống ĐSĐT Hà Nội nên lập ra một mô hình/lộ trình chi phí - doanh thu phù hợp được ghi chép sổ sách đầy đủ để duy trì dịch vụ thuận tiện, an toàn và ổn định tài chính. Mô hình này có thể được thiết lập theo hình thức Chi số thực hiện chính.

Lưu ý rằng: Chi phí cho vận hành bảo dưỡng phụ thuộc nhiều vào công nghệ, thiết kế và đặc điểm của từng tuyến; đặc biệt hơn, còn phụ thuộc và chiến lược, phương pháp vận hành/bảo dưỡng được đặt ra. Do các tuyến ĐSĐT trong giai đoạn đầu đều do Nhà nước đầu tư, và chất lượng quản lý của các doanh nghiệp Nhà nước thường không cao và không chắc chắn; vì thế, UBND Thành phố Hà Nội, với cương vị là đại diện Chủ sở hữu, một mặt đảm bảo sự minh bạch và trách nhiệm giải trình của toàn bộ hoạt động/chi phí của Công ty Đường sắt Hà Nội; mặt khác cần cho xây dựng và thực thi chiến lược vận hành/bảo dưỡng ĐSĐT một cách bền vững; đảm bảo hiệu quả đầu tư dài hạn và bền vững (giảm nguy cơ xuống cấp nhanh chóng của thiết bị và chi phí vận hành ngày càng cao).

Trên cơ sở từng bước xác định được chi phí, đơn giá vận hành bảo dưỡng nói chung, các phương pháp điều tiết cụ thể có thể tiếp tục được làm rõ, triển khai thực hiện để đáp ứng được nhiều hơn các mục tiêu của Chính sách vé; thúc đẩy phát triển GTCC và tăng cường hiệu quả đầu tư mạng lưới ĐSĐT.

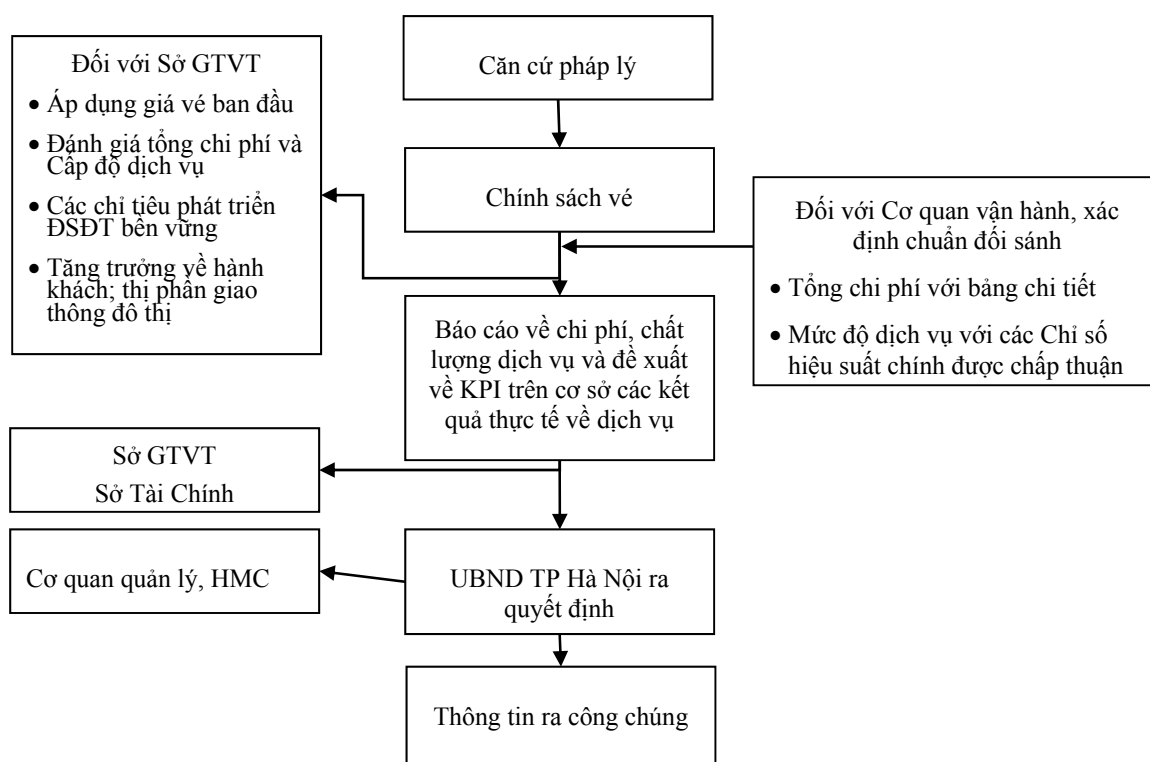
6.4.3 Quá trình ra quyết định

Quá trình ra quyết định trong giai đoạn này tương tự như giai đoạn chuẩn bị. UBND TP Hà Nội, Sở GTVT, Sở Tài chính và Công ty Đường sắt Hà Nội sẽ tiếp tục nỗ lực để chung tay giải quyết nhiệm vụ về vé ĐSĐT, mục tiêu tỷ lệ bù đắp chi phí hoạt động, tăng số lượng hành khách, và khả năng trợ giá nhằm đảm bảo ổn định tài chính của Cơ quan vận hành và khả năng chi trả giá vé của hành khách.

Quyền hạn	Cơ quan phụ trách
Cơ quan có quyền ra quyết định cao nhất (vé chính sách, cơ chế)	Hội đồng Nhân dân, Ủy ban Nhân dân Thành phố (*)
Thực hiện nghị quyết của Hội đồng nhân dân về điều chỉnh giá vé	UBND TP Hà Nội
Trình các phương án giá vé	Sở GTVT, Sở Tài chính
Xây dựng và đề xuất giá vé	TRAMOC, HMC, TRANSERCO

Ghi chú: (*) – Tùy trường hợp, cần có Chỉ đạo/chấp thuận của Thành ủy Hà Nội.

Hình 6. 2 Quy trình ra quyết định (Giai đoạn 1: Bố trí ban đầu)



6.4.4 Thời điểm kết luận về mục tiêu Chỉ số hiệu suất chính và Tổng chi phí

Mục tiêu Chỉ số hiệu suất chính -KPI và tổng chi phí nên được xây dựng 1 năm trước khi mở cửa tuyến thứ 2. Tuyến thứ 2, Tuyến 3, trên kế hoạch sẽ đi vào vận hành từ năm 2019 và năm 2021, theo đó mục tiêu KPI và tổng chi phí nên được triển khai vào năm 2018. Quá trình triển khai, thực hiện nên tuân theo các nguyên tắc về quản lý chất lượng – ISO 9000; trong đó, việc theo dõi, đánh giá được tiến hành liên tục, đồng thời với việc cải tiến chất lượng là việc điều chỉnh các quy định, chính sách và mục tiêu chiến lược phù hợp, từng bước áp dụng hiệu quả hơn trong quản lý vận hành, bảo dưỡng ĐSDT, cụ thể là Hợp đồng giữa Cơ quan quản lý và Công ty vận hành.

6.5 QUẢN LÝ TÍCH HỢP (GIAI ĐOẠN 2)

6.5.1 Tiếp tục Mô hình Chi phí dịch vụ

Trong giai đoạn này, Công ty Đường sắt Hà Nội sẽ tiếp tục mô hình chi phí dịch vụ trong đó sẽ rà soát cẩn thận các lợi ích đối với hành khách cũng như sự công bằng xã hội và tốc độ/xu hướng tăng trưởng hành khách thông qua nhiều khảo sát / nghiên cứu có tính định kỳ và hệ thống. Có thể những khảo sát này sẽ được Công ty vận hành thuê một bên thứ 3 thực hiện. Những quyền hạn này nên do MRB-cơ quan quản lý kiểm soát.

6.5.2 Thiết lập Mục tiêu về Tỷ suất bù đắp chi phí

Một khi chỉ số mục tiêu KPI và tổng chi phí được thiết lập, sẽ có thể thiết kế ra mục tiêu về Tỷ suất bù đắp chi phí, có nghĩa là bao nhiêu phần trăm trong chi phí vận hành nên được bù đắp từ doanh thu vé. Đây được coi là điểm hòa vốn đối với Công ty vận hành.

6.5.3 Quyết định về khối lượng trợ giá

Những chi phí còn lại mà doanh thu vé không đủ bù đắp sẽ được UBND TP Hà Nội hỗ trợ thông qua trợ giá vận hành. Sẽ rất lý tưởng nếu con số này bằng 0, do vậy, UBND TP Hà Nội nên áp dụng hệ thống các chính sách để thúc đẩy số lượng hành khách đi tàu, tạo nguồn thu gián tiếp liên quan tới GTCC và chuyển đổi GTCC nhằm giúp làm giảm khối lượng trợ giá.

6.5.4 Liên kết vé giữa nhiều tuyến ĐSDT

Trong giai đoạn này, Cơ quan quản lý, Công ty Đường sắt Hà Nội nên có một kế hoạch rõ ràng cho việc liên kết vé giá vé giữa nhiều tuyến khác nhau, cụ thể là Tuyến 2, Tuyến 2A và Tuyến 3, khi đó hành khách sẽ không bị ảnh hưởng khi trung chuyển và vé cơ sở sẽ chỉ được thu một lần cho bất kỳ một hành trình nào. Để thực hiện điều này, hệ thống về tính vé trung chuyển và chiết khấu đã được đề xuất tại phần 4.4 của Báo cáo.

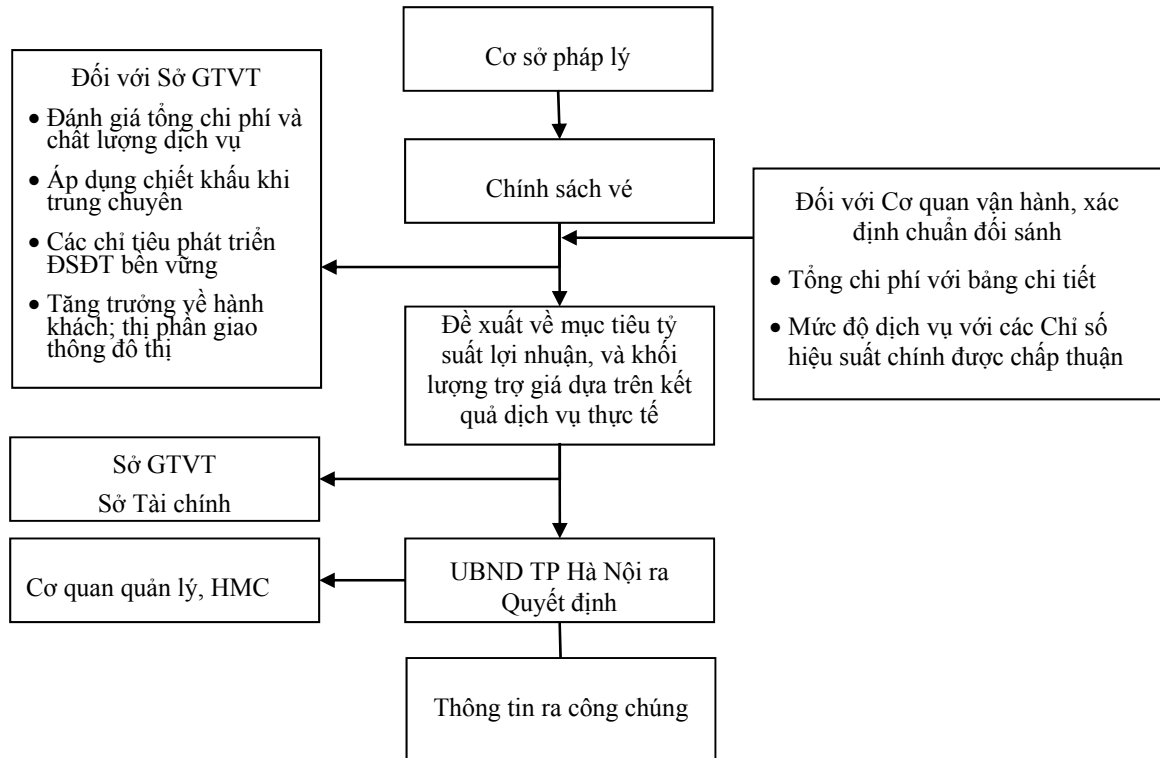
6.5.5 Quá trình ra quyết định

Quá trình ra quyết định trong giai đoạn này vẫn duy trì như trong giai đoạn trước. Các cơ quan UBND TP Hà Nội, MRB, Sở GTVT và Sở Tài chính sẽ cùng công bố giá vé, mục tiêu Tỷ suất bù đắp chi phí và khối lượng trợ giá để có thể đảm bảo sự bền vững tài chính của Công ty vận hành, cũng như khả năng chi trả tiền vé của hành khách.

Quyền hạn	Cơ quan phụ trách
Cơ quan có quyền ra quyết định cao nhất (về chính sách, cơ chế)	Hội đồng Nhân dân, Ủy ban Nhân dân Thành phố
Thực hiện nghị quyết của Hội đồng nhân dân về Chính sách vé	UBND TP Hà Nội
Trình các phương án giá vé	Sở GTVT, Sở Tài chính
Xây dựng và đề xuất giá vé	TRAMOC, HMC, TRANSERCO

Hình 6.3

Quy trình ra quyết định (Giai đoạn 2: Quản lý tích hợp)



6.5.6 Thời điểm đưa ra kết luận về Mục tiêu Tỷ suất bù đắp chi phí và Khối lượng trợ giá

Mục tiêu Tỷ suất bù đắp chi phí và khối lượng trợ giá nên tiếp tục được rà soát, điều chỉnh đảm bảo mức độ hiệu quả và khả thi cao hơn; các mục tiêu này sẽ chính xác hơn cho các tuyến đã hoạt động là Tuyến 2A, được thiết lập ban đầu cho Tuyến 3-1 và chuẩn bị cho Tuyến 2-1. Các mục tiêu sẽ được thiết lập cho từng kỳ giao kế hoạch/đặt hàng với Công ty vận hành.

6.6 THẺ CHẾ ĐIỀU TIẾT MỚI (GIAI ĐOẠN 3)

6.6.1 Giới thiệu quy định Giá trần

Trong giai đoạn này, Cơ quan quản lý và Công ty Đường sắt Hà Nội nên áp dụng mô hình giá trần cho quy định về giá vé ĐSDT, trong đó có đưa ra giả thuyết về một mục tiêu Tỷ suất bù đắp chi phí định trước cho các dịch vụ vận tải. Tùy theo kết quả của Công ty vận hành, Cơ quan quản lý nên quyết định mức giá trần. Công thức điều chỉnh giá vé nên được căn cứ theo mô hình “CPI - X + K” như đề xuất trong Chương 5.

Mô hình giá trần không có nghĩa cho phép điều chỉnh giá vé tự động; thực tế, giới hạn trên sẽ được UBND Thành phố quyết định. Do vậy, điều chỉnh giá vé (trong phạm vi giá trần) sẽ do Cơ quan

vận hành quyết định. Rà soát về giá vé sẽ được nên được thực hiện hàng năm tuy nhiên việc điều chỉnh giá trần nên được thực hiện theo tần suất dài hơn, tùy thuộc vào kết quả rà soát giá vé, không không quá 1 lần/năm.

Với mô hình điều tiết giá vé trần, Công ty được quyền thực thi các chính sách bán hàng để có thể cung cấp nhiều lựa chọn/dịch vụ mới, làm tăng sự hài lòng của hành khách, theo đó tăng hiệu quả hoạt động của Công ty, đáp ứng được các mục tiêu Chính sách vé đã đề ra.

6.6.2 Cơ quan quản lý GTCC (PTA)

Trong khuôn khổ Dự án Phát triển GT đô thị Hà Nội (HUTDP), có nội dung về “Nâng cao năng lực thể chế cho TRAMOC và Hình thành PTA” với mục tiêu cuối cùng là tạo ra một cơ quan có đủ thẩm quyền, có khả năng tự bảo đảm về tài chính và độc lập, có đội ngũ nhân sự năng lực cao, nhằm phối hợp và quản lý toàn bộ hoạt động quy hoạch và vận hành hệ thống GTCC thành phố Hà Nội.

Do PTA được kỳ vọng sẽ hoạt động vào năm 2022, cơ chế triển khai cho hệ thống điều tiết đầy đủ về vé trong hệ thống GTCC Hà Nội sẽ được điều chỉnh để phù hợp với những mục tiêu và yêu cầu của PTA

6.6.3 Cho phép PTA có quyền ra quyết định độc lập

Học tập kinh nghiệm từ những quy định cho hệ thống đường sắt của nhiều quốc gia khác, hệ thống ĐSDT Hà Nội ngay từ giai đoạn này nên xem xét về độ độc lập của cơ quan quản lý khi thiết kế khung thể chế. Sự độc lập này có nghĩa rằng cơ quan quản lý không phải xin phê duyệt từ bất kỳ cơ quan chính trị nào cho hoạt động này. Do nội dung này là một nội dung khá mới với Việt Nam, PTA, với tư cách là Cơ quan quản lý, nên công bố rộng rãi những mục tiêu của mình, để các bên liên quan trong ngành đường sắt nhận thức được thẩm quyền và hạn chế của cơ quan này.

6.6.4 Đề xuất Điều chỉnh giá vé

Như mô tả trong Chương 5, loại điều chỉnh giá vé bao gồm: i) thay đổi trong mức giá vé chung, ii) thay đổi trong mối tương quan định giá, iii) thay đổi loại vé, iv) thay đổi cơ sở cơ cấu trúc vé. Dù điều thực hiện điều chỉnh như thế nào, bình quân gia quyền của giá vé sẽ phải tuân theo giá trần.

Những phân tích sau cần được Cơ quan vận hành thực hiện trước khi quyết định (trong phạm vi giá trần) hoặc đề xuất (trên giá trần) đến Cơ quan quản lý. Phân tích này và việc kết quả phân tích được xem xét xác nhận (trong phạm vi giá trần) hoặc đồng thuận (trên giá trần) bởi Cơ quan quản lý và phê duyệt sau cùng bởi Cơ quan quản lý GTCC -PTA (trên giá trần), phải được lập thành tài liệu và lưu trữ trong ba năm.

Trường hợp 1 – Điều chỉnh giá không Tái đầu tư i) chức năng và hoạt động, ii) sổ sách KPI, iii) yêu cầu về nhân lực cho từng hoạt động, và iv) doanh thu và chi phí ngoài lương.

Trường hợp 2 – Điều chỉnh vé có Tái đầu tư phần đầu phân tích trên, v) tính toán chi phí tái đầu tư và vi) thời gian cần thiết thực hiện tái đầu tư.

6.6.5 Thời hạn tham vấn ý kiến cộng đồng cho Điều chỉnh vé đề xuất

Trong giai đoạn này, ĐSĐT Hà Nội cần có thủ tục để xin tham vấn cộng đồng trước khi điều chỉnh giá (không kể đến trong phạm vi hay trên giá trần), những thủ tục này phải được Cơ quan quản lý phê duyệt. Trước khi ban hành thông báo (trong phạm vi giá trần) và nhất trí (trên giá trần), Cơ quan quản lý cần phải tạo ra cơ hội cho cộng đồng xem xét về điều chỉnh vé, và bất kỳ ý kiến nào cũng phải được trú trọng trước khi hoàn thiện đề xuất.

6.6.6 Thông báo công khai về điều chỉnh giá vé sắp tới

Ngoài thời gian tham vấn cộng đồng, cần có quá trình thông cáo ra công chúng về việc điều chỉnh vé. Nên chuẩn bị các yêu cầu và hướng dẫn về thông báo công khai vì mục đích này. Điều chỉnh giá vé nên để thời hạn bắt đầu có hiệu lực 30 ngày kể từ ngày ra thông báo. Thông báo điều chỉnh phải được Cơ quan vận hành dán ở tất cả các công trình dành cho hành khách có liên quan, và công bố trên các phương tiện truyền thông thích hợp khác.

6.6.7 Tích hợp vé giữa ĐSĐT với xe buýt/buýt nhanh (BRT)

Quy định về vé cho nhiều loại hình vận tải sẽ tăng cường tính ổn định trong các quyết định đối với những phương tiện vận tải công cộng khác nhau, và giảm thiểu những rủi ro về biến động trong nền kinh tế, đồng thời cho phép việc xử lý dựa trên các hạn mức.

Do toàn bộ mạng lưới GTCC của Hà Nội theo kế hoạch sẽ được lắp đặt hệ thống thu soát vé tự động trong giai đoạn này, nên triển khai hệ thống vé chung cho toàn bộ các phương tiện GTCC trên toàn bộ địa bàn đô thị, nhờ vậy sẽ có thể đảm bảo mức tăng đáng kể trong lượng hành khách nhờ vào việc liên thông về vé.

Khi xem xét về cơ chế vé chung, những mức giá vé khác nhau hiện tại giữa ĐSĐT và xe buýt có thể là một thách thức. Do đó, PTA cần có phương thức chia sẻ doanh thu từ cơ chế vé chung đề xuất tại phần 4.4 trong báo cáo này.

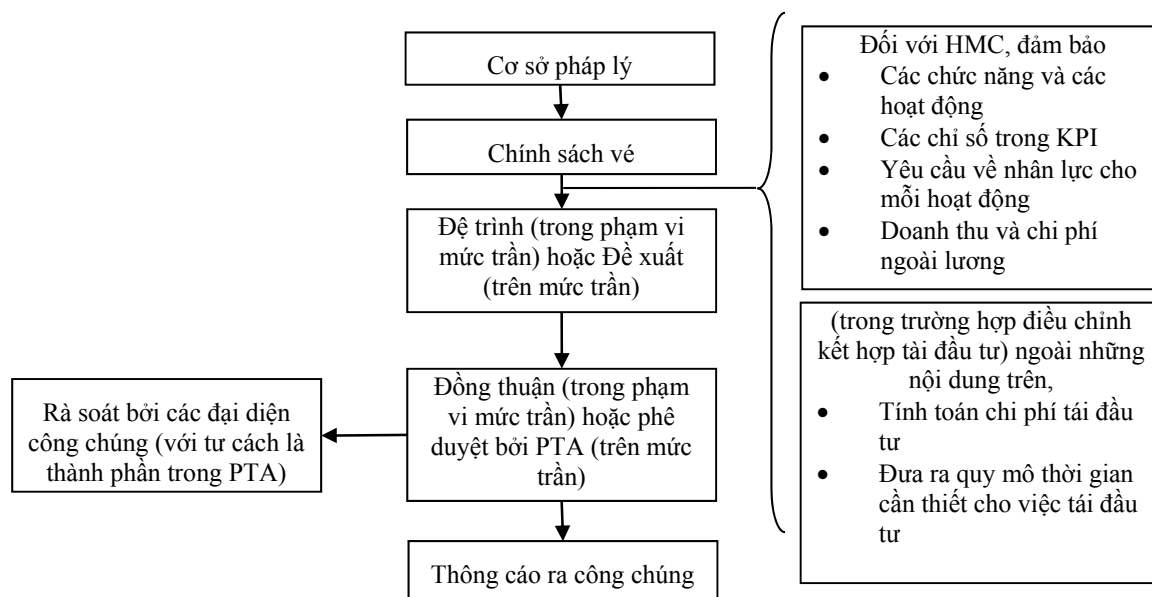
Xin lưu ý rằng, vì lợi ích tổng thể cho Thành phố Hà Nội; các phương thức GTCC khác nhau sẽ hợp nhất/phối hợp với nhau trong việc cung cấp dịch vụ vận tải để đem lại lợi ích tối đa cho hành khách, đồng thời giảm thiểu các nguy cơ cạnh tranh/triệt tiêu lẫn nhau. Cơ quan quản lý, như được xem xét cụ thể hơn ở nghiên cứu khác của Dự án HTKT, giữ vai trò điều tiết và phối hợp quan trọng trong nhiều mặt, bao gồm huy động và phân phối nguồn lực tài chính, quy hoạch mạng lưới GTCC, tham mưu các chính sách khuyến khích sử dụng GTCC, các chính sách hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cơ giới cá nhân, v.v.

6.6.8 Quá trình ra quyết định

Trong thời gian này, PTA – cơ quan quản lý cho toàn bộ hệ thống GTCC– sẽ là cơ quan duy nhất đồng thuận (theo mức trần) đối với báo cáo của Công ty vận hành.

PTA	<ul style="list-style-type: none"> - Yêu cầu tuân thủ quy định về mức giá trần - Xem xét việc điều chỉnh giá vé (trong giới hạn mức trần) do bên Công ty vận hành đề xuất hoặc phê duyệt, nếu nhận định là hợp lý, để cho phép điều chỉnh giá (trên mức giá trần) theo đề xuất của Công ty vận hành
-----	---

Hình 6.4 Quy trình ra quyết định (Giai đoạn 3: Hợp nhất vào PTA)



6.6.9 Thời điểm rà soát giá vé

Việc rà soát về giá vé cần được tiến hành định kỳ và có tính phát triển (lý tưởng là thực hiện hàng năm) để đảm bảo sự phát triển ĐSDT và các dịch vụ được bền vững. Trong trường hợp giá vé tăng đột biến, số hành khách sẽ giảm đáng kể. Từ quan điểm chấp nhận của công chúng, những sự thay đổi định kỳ nhỏ rõ ràng tạo ra ít phản ứng trong khi đem lại tiền lãi lớn.

Do vậy, Hà Nội Metro cần xem xét thực hiện việc rà soát theo chu kỳ ngắn tương đối do tỷ lệ lạm phát tại Việt Nam cao. Nhằm tránh tăng giá vé quá thường xuyên, đề xuất thực hiện điều chỉnh giá vé 2 đến 3 năm một lần; tùy trường hợp kết quả rà soát, tần suất điều chỉnh giá vé có thể ngắn hơn nhưng không quá 1 lần/năm.

6.7 KẾT LUẬN

- Trên thực tế tình hình xây dựng và phát triển thể chế quản lý đối với ĐSĐT tại Hà Nội, 4 giai đoạn (lộ trình phát triển) như được xác định, gồm i) giai đoạn chuẩn bị, ii) quản lý ban đầu (giai đoạn 1), iii) quản lý tích hợp (giai đoạn 2), và iv) các thể chế điều tiết mới (giai đoạn 3).
- Quá trình ra quyết định về vé GTCC vốn phụ thuộc vào khung tổ chức GTCC. Tại giai đoạn chuẩn bị, quá trình ra quyết định nên căn cứ theo khung quy định về vé hiện hành được bốn bên liên quan tham gia trực tiếp để xác định giá vé ban đầu cho tuyến đầu tiên.

Quyền hạn	Cơ quan phụ trách
Cơ quan có quyền ra quyết định cao nhất (về chính sách, cơ chế)	Hội đồng, Ủy ban
Thực hiện nghị quyết của Hội đồng nhân dân về Chính sách vé	UBND TP Hà Nội
Trình các phương án giá vé	Sở GTVT, Sở Tài chính
Xây dựng và đề xuất giá vé	TRAMOC, HMC, TRANSERCO

- Một khi PTA ra đời – cơ quan quản lý cho toàn bộ hệ thống GTCC trong tương lai– nên là cơ quan duy nhất đưa ra đồng thuận (trong phạm vi mức giá vé trần) đối với báo cáo của Công ty vận hành.

PTA	<ul style="list-style-type: none"> - Đảm bảo tuân thủ quy định về mức giá trần - Xem xét việc điều chỉnh giá vé (trong giới hạn mức trần) do bên Công ty vận hành đề xuất hoặc phê duyệt, nếu nhận định là hợp lý, để cho phép điều chỉnh giá (trên mức giá trần) theo đề xuất của Công ty vận hành
-----	---

Công tác rà soát vé cần được thực hiện định kỳ và tăng dần (tốt nhất là làm hàng năm) để đảm bảo sự phát triển bền vững của ĐSĐT cũng như các dịch vụ, đồng thời điều chỉnh các dịch vụ vé ĐSĐT theo điều kiện thị trường. Trong trường hợp giá vé tăng đột biến (thường xảy ra khi khoảng thời gian giữa hai lần điều chỉnh giá vé khá lớn trong khi thị trường có nhiều biến động trong khoảng thời gian đó) và/hoặc bất hợp lý, chắc chắn số lượng hành khách sẽ bị giảm đáng kể (đặc biệt là trong giai đoạn đầu, khi việc chuyển đổi từ sử dụng phương tiện giao thông cá nhân sang GTCC còn chưa được thực hiện hoàn toàn). Từ quan điểm tìm kiếm sự đồng thuận của công chúng, nhiều sự điều chỉnh nhỏ mang tính định kỳ sẽ rõ ràng tạo ra ít phản ứng hơn là những điều chỉnh tăng lớn. Do vậy, Hệ thống ĐSĐT Hà Nội cần áp dụng theo kỳ rà soát tương đối ngắn do tỷ lệ lạm phát hiện nay tại Việt Nam là rất cao. Để tránh tăng giá vé thường xuyên, nên đề xuất rà soát giá vé hàng năm theo quyết định của các công ty vận hành. Điều chỉnh về vé là nhân tố chính trong công cụ điều tiết của Nhà nước trong đó thời gian quy định cần được cân đối để đảm bảo hiệu quả điều tiết tổng thể. Kỳ điều chỉnh vé trung bình (kỳ quy định) theo thông lệ quốc tế là

khoảng 5 năm/lần. Nghiên cứu này đề xuất kỳ điều chỉnh 3 năm/lần trong giai đoạn bắt đầu. Dần dần, kỳ quy định có thể được rút ngắn hơn nhưng không nên dưới 1 năm/lần.

Sau cùng, Chính sách vé cần gắn với mục tiêu tổng thể là phát triển đồng bộ hệ thống giao thông đô thị Hà Nội một cách hiện đại, đảm bảo hiệu quả đầu tư của các dự án (ĐSDT) lớn đã và đang thực hiện, đồng thời đảm bảo tính khả thi của quy hoạch phát triển giao thông cho thành phố Hà Nội. Vì thế, trong giai đoạn đầu, các bước triển khai Chính sách vé cần được tiến hành cẩn trọng, được kiểm nghiệm và đánh giá, điều chỉnh kịp thời; cần cân bằng giữa mục đích về kiểm soát chi phí với mục đích phát triển bền vững, bao gồm phát triển nguồn nhân lực ĐSDT, tiếp nhận công nghệ, làm chủ công nghệ vận hành/bảo dưỡng, thúc đẩy hiệu quả quản lý vận hành/bảo dưỡng ĐSDT, v.v. Cụ thể, trước khi vận hành, chưa thể biết được thực tế các tiêu hao về nhiên liệu, phụ tùng và thậm chí là chi phí nhân lực; vì thế, áp dụng phương thức Chi phí dịch vụ - một kiểu Giao kế hoạch – trong 2-3 năm đầu vận hành, thông qua các ghi chép và phân tích sẽ có thể cơ bản xác định được định mức tiêu hao của tuyến ĐSDT tương ứng. Chi phí vận hành, bao gồm chi phí nhân lực và chi phí bảo dưỡng (và các chi phí khác), cần gắn liền với chiến lược phát triển, bao gồm phát triển nguồn nhân lực, phát triển bảo dưỡng, đảm bảo an toàn, ... các chiến lược đó, nếu cần thiết, cần được một tổ chức/tư vấn nước ngoài có kinh nghiệm hỗ trợ xây dựng/đánh giá. Ngoài ra, việc lập kế hoạch tài chính cần gắn với chiến lược phát triển; đối với ĐSDT, nên xây dựng nhiều kế hoạch tài chính với các khoảng thời gian khác nhau, trong đó gắn mật thiết với chu kỳ bảo dưỡng/hoàn đổi/thay thế của các phương tiện/thiết bị chính.

**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**

ĐỀ CƯƠNG HỢP ĐỒNG THAM KHẢO**HỢP ĐỒNG DỊCH VỤ CÔNG ÍCH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG
BẰNG ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HÀ NỘI****I. Cơ sở pháp lý:**

- Bộ luật dân sự và Nghị quyết số 45/2005/QH11 ngày 14/6/2005 của Quốc Hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về việc thi hành Bộ luật dân sự.
- Luật Đường sắt
- Luật Thủ đô
- Luật Ngân sách
- Nghị định 130/2013/ND-CP ngày 16/10/2013 của Chính phủ về sản xuất và cung ứng Dịch vụ công ích.
- Thông tư 161/2012/TT-BTC ngày 2/10/2012 quy định chế độ kiểm soát, thanh toán các khoản chi ngân sách nhà nước qua Kho bạc Nhà nước.
- Quyết định số 17/2008/QĐ-UBND ngày 29/9/2008 của UBND TP Hà Nội về việc Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Sở GTVT Hà Nội.
- Quyết định số 6266/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân Thành phố HN về việc thành lập Công ty TNHH nhà nước MTV Đường sắt Hà Nội.
- Quyết định 77/2014/QĐ-UBND ngày 10/10/2014 của UBND Thành phố Hà Nội ban hành quy chế lựa chọn nhà thầu sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

II. Đối tượng tham gia hợp đồng

Ngày tháng năm , tại địa điểm:

1. Bên đặt hàng (Bên A)

Tên giao dịch: Sở Giao thông vận tải Hà Nội Địa chỉ

Mã số thuế:

Điện thoại:

Fax:

Tài khoản ngân hàng:

Đại diện:

Chức vụ:

2. Đơn vị quản lý vận hành ĐSDT (Bên B)

Tên giao dịch: Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội (Sau gọi tắt là Công ty Đường sắt Hà Nội)

Địa chỉ:

Mã số thuế:

Điện thoại:

Fax:

Tài khoản ngân hàng:

Đại diện:

Chức vụ:

Hai bên thỏa thuận thống nhất ký kết hợp đồng đặt hàng về việc cung ứng Dịch vụ vận tải Hành khách công cộng ĐSDT năm xx tuyến ĐSDT Cát Linh – Hà Đông giao Công ty TNHH MTV Đường sắt HN. Theo điều khoản như sau:

Điều 1: Điều khoản chung:

1. Hợp đồng này thể hiện quyền hạn và trách nhiệm giữa các bên trong việc cung ứng dịch vụ VTHKCC ĐSDT trên tuyến Cát Linh – Hà Đông.
2. Loại hợp đồng: Hợp đồng đặt hàng theo đơn giá điều chỉnh.
3. Định nghĩa: Trừ khi có yêu cầu khác hoặc các bên có thỏa thuận khác, các từ và cụm từ sẽ có ý nghĩa phù hợp tương ứng như sau:

Bên đặt hàng (Bên A) là Sở GTVT Hà Nội như đã nói đến trong phần các bên tham gia hợp đồng và những người có quyền kế thừa hợp pháp của bên đặt hàng .

Bên nhận đặt hàng (Bên B) là tổ chức, doanh nghiệp nhận đặt hàng được nêu ở phần các bên tham gia hợp đồng và những người kế thừa hợp pháp của Bên nhận đặt hàng.

“**Hợp đồng**” là một văn bản bao gồm các căn cứ, các điều khoản và các hồ sơ, tài liệu có liên quan mà các bên tham gia ký kết.

Thời gian thực hiện hợp đồng là thời gian để hoàn thành các sản phẩm đặt hàng sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công tác vận tải hành khách công cộng ĐSDT theo Điều 3 [Thời hạn thực hiện hợp đồng] được tính từ ngày ký kết Hợp đồng.

Công trình xây dựng là kết cấu hạ tầng giao thông ĐSDT gồm cầu cạn, đường dẫn, hầm, nhà ga..

Bất khả kháng được định nghĩa tại Điều 12 .[Bất Khả kháng]

Luật là toàn bộ hệ thống luật pháp của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam.

Bảo dưỡng ĐSDT là mọi việc làm có thể nhằm duy trì hoặc khôi phục kết cấu hạ tầng, thiết bị ĐSDT tới một điều kiện xác định để có thể vận hành hệ thống ĐSDT đảm bảo an toàn, chất lượng.

“**OCC**” có nghĩa là Trung tâm điều hành chạy tàu;

“**Depot**” có nghĩa là Nhà ga ĐSDT được sử dụng cho công tác dừng đỗ, bảo dưỡng, giải thể lập tàu;

“**Ban xử lý, ứng phó**” có nghĩa là bộ phận được thành lập bao gồm các thành viên thuộc công ty ĐS Hà Nội để giải quyết tai nạn, sự cố ĐSDT;

“**Kế hoạch An toàn**” có nghĩa là Kế hoạch nhằm thiết lập thể chế quản lý an toàn và nâng cao tiêu chuẩn An toàn ĐSDT bằng việc quy định phương châm và các phương pháp vận hành ĐSDT;

“**Sự cố ĐSDT**” là những vụ việc xảy ra trong hoạt động giao thông vận tải ĐSDT gây trở ngại đến chạy tàu nhưng chưa gây thiệt hại về người và tài sản, phương tiện;

“**Tai nạn ĐSDT**” là việc phương tiện ĐSDT xảy ra đâm nhau, trật bánh, đổ tàu, đâm, va vào người, hoặc phương tiện ĐSDT đang hoạt động đâm, va vào chướng ngại vật gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của con người hoặc gây thiệt hại về tài sản.

III. Nội dung quản lý hợp đồng

Điều 2: Chỉ tiêu vận hành:

Căn cứ vào nhu cầu đi lại của người dân, điều kiện cơ sở vật chất kỹ thuật, năng lực vận tải ĐSDT (Phụ lục 1 – Kế hoạch vận hành) và điều kiện kinh tế - xã hội, tình hình phân bổ ngân sách Thành phố cho hoạt động trợ giá ĐSDT, Hợp đồng dịch vụ công ích VTHKCC bằng ĐSDT được UBND TP Hà Nội đặt hàng như sau:

	Chỉ tiêu	Giá trị	Đơn vị	Diễn giải	Yêu cầu mức độ thực hiện tối thiểu (%)
1	Tổng km hành trình toàn mạng lưới		Km	Hành trình vận chuyển hành khách trong kỳ hợp đồng. Là cơ sở để tính toán giá trị hợp đồng.	80-95% Được tính bằng : Tổng số Km vận hành thực tế/Tổng Km vận hành theo kế hoạch

2	Số đoàn tàu cung cấp dịch vụ trong tháng		Đoàn tàu	Là số đoàn tàu thực hiện việc cung cấp dịch vụ trong kỳ hợp đồng.	80- 95% (VD: Tại Hong Kong mức tối thiểu là 98,5%) Được xác định bằng : Tổng số đoàn tàu vận hành thực tế/Tổng số đoàn tàu kế hoạch
3	Tỷ lệ ùn tắc trong giờ cao điểm	-	-	Là tỷ lệ về số lượng hành khách thực tế trên toa xe /Số lượng hành khách đáp ứng được theo thiết kế toa xe	200% (VD Tại Nhật Bản mức ùn tắc tối đa cho phép là 150%)
4	Đoàn tàu cung cấp dịch vụ đúng giờ		phút	Là thời gian đoàn tàu cung cấp dịch vụ đúng theo Kế hoạch vận hành quy định	Tối đa không quá 2 phút

Điều 3: Thời gian thực hiện hợp đồng:

- Có giá trị trong 01 (một) năm.
- Từ ngày 01/01/20xx đến hết ngày 31/12/20xx năm thực hiện hợp đồng.

Điều 4 Giá trị hợp đồng:

1. Đơn giá thanh toán:

- Việc xác định giá trị hợp đồng phải căn cứ vào đơn giá đặt hàng hàng năm hoặc (x) năm/01 lần được UBND TP Hà Nội phê duyệt.

- Giá, đơn giá để lập dự toán, thanh toán dịch vụ Vận tải Hành khách Công cộng ĐSĐT được xây dựng trên cơ sở định mức kinh tế kỹ thuật, định mức dự toán do UBND Thành phố quyết định.

- Đơn giá đặt hàng theo Quyết định của UBND TP Hà Nội quy định.

2. Doanh thu, chi phí, trợ giá:

Căn cứ vào khối lượng đặt hàng, đơn giá định mức giao Công ty ĐS Hà Nội sẽ xác định được giá trị hợp đồng và các khoản trợ giá cần thiết.

TT	Nội dung	Đơn vị	Giá trị
1	Chi phí theo định mức (theo đơn giá định mức theo QĐ của UBND TP)	VNĐ	
2	Chi phí thực tế khác	VNĐ	
3	Tổng chi phí vận hành (tạm tính) (3) = (1) +(2)	VNĐ	
4	Doanh thu vé (tạm tính)	VNĐ	
5	Trợ giá (tạm tính) (5) = (3) – (4)	VNĐ	

Điều 5: Công tác nghiệm thu:

- Thời gian nghiệm thu: hàng tháng, chậm nhất là vào ngày thứ ____ của tháng tiếp theo, Bên A tiến hành công tác nghiệm thu tình hình cung ứng dịch vụ VTHKCC ĐSĐT của tháng trước theo quy định của pháp luật
- Bên B phải gửi báo cáo, biên bản nghiệm thu của tháng trước chậm nhất vào ngày ____ của tháng tiếp theo để đối chiếu:
 - + Báo cáo nghiệm thu nội bộ Công ty.
 - + Báo cáo sự cố, tai nạn phát sinh ảnh hưởng tới việc cung cấp dịch vụ ĐSĐT
 - + Báo cáo các trường hợp vi phạm hợp đồng của Bên B do Bên A và các cơ quan chức năng lập biên bản;
 - + Doanh thu vé tạm tính;
- Nội dung nghiệm thu: Bên A tiến hành công tác nghiệm thu theo quy định của Thành phố với các nội dung sau:
 - + Tổng số đoàn tàu thực hiện/không thực hiện
 - + Tổng số toa xe thực hiện/không thực hiện

- + Tổng hành trình bên B thực hiện được
 - + Tổng doanh số vé, thẻ vé
 - + Nghiệm thu những trường hợp bất khả kháng không hoàn thành được hành trình.
4. Để phục vụ cho công tác tiến hành nghiệm thu, Bên A có quyền yêu cầu và Bên B có nghĩa vụ tạo điều kiện tối đa cho Đại diện của Bên A tiếp cận, sao chụp tất cả các sổ sách, ghi chép, giấy tờ và tài liệu của Bên B liên quan đến các nội dung nghiệm thu vào bất cứ thời điểm nào mà Bên A cho là cần thiết.

Điều 6. Công tác tạm ứng, thanh quyết toán

Việc tiến hành tạm ứng, thanh quyết toán được thực hiện theo Quy định của Nhà nước và UBND TP Hà Nội.

- 1. Nguyên tắc:** Thực hiện theo Luật ngân sách và Thông tư quy định về tạm ứng, thanh toán ngân sách qua kho bạc và các quy định cụ thể của thành phố Hà Nội.

2. Công tác tạm ứng:

- (a) Tạm ứng đợt 1: Trong vòng 15 ngày sau khi ký kết hợp đồng, Bên A tạm ứng cho bên B 30 % giá trị trợ giá theo Hợp đồng.

Hồ sơ tạm ứng đợt 1 bao gồm:

- Quyết định phê duyệt phương án đặt hàng cung ứng dịch vụ công ích Vận tải Hành khách Công cộng ĐSDT trên địa bàn thành phố Hà Nội tuyến Hà Đông – Cát Linh cho bên B (Bản sao)
- Quyết định giao kế hoạch năm được Bên A phê duyệt và dự toán (bản sao);
- Hợp đồng đặt hàng hàng năm dịch vụ công ích Vận tải Hành khách Công cộng ĐSDT được UBND TP Hà Nội đặt hàng (Bản chính);
- Công văn đề nghị tạm ứng của Bên B (bản gốc).
- Chứng từ chuyển tiền ban hành theo quy định hệ thống chứng từ kế toán của Bộ Tài chính.
- Bảo lãnh khoản tiền tạm ứng của Bên B gửi Kho bạc nhà nước nơi giao dịch
- Các giấy tờ khác liên quan (bản gốc).

- (b) Tạm ứng đợt 2: Trong vòng 15 ngày sau khi khi khối lượng thực hiện của tháng thứ 3 trong năm được nghiệm thu, Bên B sẽ được tạm ứng tiếp 30% giá trị trợ giá theo Hợp đồng.

Hồ sơ tạm ứng đợt 2 bao gồm:

- Công văn đề nghị tạm ứng của Bên B (bản gốc).
- Báo cáo nghiệm thu nội bộ ba tháng đầu của Bên B về các chỉ tiêu như quy định tại Điều 2 của Hợp đồng này (bản gốc).

- (c) Tạm ứng đợt 3: Trong vòng 15 ngày sau khi khi khối lượng thực hiện của tháng thứ 6 trong năm được nghiệm thu, Bên B sẽ được tạm ứng tiếp 30% giá trị trợ giá theo Hợp đồng.

Hồ sơ tạm ứng đợt 3 bao gồm:

- Công văn đề nghị tạm ứng của Bên B (bản gốc).
- Báo cáo nghiệm thu nội bộ sáu tháng đầu của Bên B về các chỉ tiêu như quy định tại Điều 2 của Hợp đồng này (bản gốc);

3. Thanh toán:

- (a) Hàng quý, Bên B lập hồ sơ đề nghị thanh toán gửi Kho bạc nhà nước nơi giao dịch để kiểm soát, thanh toán. Phần tạm ứng bắt đầu thu hồi từ lần thanh toán đầu tiên và thu hồi hết khi giá trị thanh toán khối lượng hoàn thành đạt 80% giá trị dự toán được duyệt của quý. Sau khi quyết toán quý được phê duyệt và được Sở Tài chính cùng cấp có văn bản thẩm tra, xác nhận thì Bên A làm thủ tục thanh toán tại Kho bạc nhà nước phần kinh phí còn lại (nếu có) theo số liệu quyết toán đã được thẩm tra, xác nhận.

- (b) Hồ sơ thanh toán, gồm:

- Quyết định phê duyệt phương án đặt hàng cung ứng dịch vụ công ích Vận tải Hành khách Công cộng ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội tuyến Hà Đông – Cát Linh cho bên B (Bản sao)
- Quyết định giao kế hoạch năm được Bên A phê duyệt và dự toán (bản sao);
- Hợp đồng đặt hàng hàng năm dịch vụ công ích Vận tải Hành khách Công cộng ĐSĐT được UBND TP Hà Nội đặt hàng (Bản chính);
- Công văn đề nghị thanh toán tạm ứng của Bên B (bản gốc).
- Chứng từ chuyển tiền ban hành theo quy định hệ thống chứng từ kế toán của Bộ Tài chính.
- Bảng xác định giá trị khối lượng công việc hoàn thành theo hợp đồng đề nghị thanh toán
- Hóa đơn
- Thanh lý hợp đồng kèm Biên bản thẩm tra, xác nhận quyết toán của Sở Tài chính (khi thanh toán phần kinh phí còn lại)
- Các giấy tờ khác liên quan (bản gốc).

4. Quyết toán:

- (a) Trong vòng 20 ngày kể từ ngày hết thời hạn của Hợp đồng này, hai Bên sẽ phối hợp để lập hồ sơ quyết toán năm về các chỉ tiêu như quy định tại Điều 2 của Hợp đồng này.
- (b) Sau khi nhận được hồ sơ quyết toán năm đã được Bên A phê duyệt và thông báo thẩm tra, xác nhận quyết toán của Sở Tài Chính, Bên A thanh toán giá trị còn lại theo quyết toán năm được phê duyệt. Thời gian Sở Tài chính thẩm tra, xác nhận số liệu quyết toán tối đa 15 ngày làm việc kể từ khi nhận đủ hồ sơ quyết toán theo quy định.

Hồ sơ quyết toán phải bảo đảm yêu cầu áp dụng đúng tiêu chí, đơn giá và tổng mức giá trị được thanh toán ghi trong hợp đồng. Trường hợp Bên B vi phạm các điều khoản của hợp đồng, bị giảm trừ giá trị được thanh toán, thì phải thuyết minh rõ lý do và giá trị giảm trừ trong quyết toán.

Hồ sơ quyết toán năm bao gồm:

- Quyết định phê duyệt phương án đặt hàng cung ứng dịch vụ công ích vận tải hành khách công cộng bằng đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội tuyến Hà Đông – Cát Linh cho Bên B (Bản sao);
 - Quyết định giao kế hoạch năm được Bên A phê duyệt và dự toán;
 - Hợp đồng đặt hàng hàng năm (Bản chính);
 - Biên bản thanh lý Hợp đồng năm (Bản sao có xác nhận của Bên A);
 - Công văn đề nghị Sở Tài Chính thẩm tra, xác nhận số liệu quyết toán.
 - Báo cáo quyết toán khối lượng, giá trị thực hiện năm và thuyết minh hồ sơ quyết toán trong đó thể hiện rõ nội dung, cách tính chi tiết trong hồ sơ quyết toán.
 - Các biên bản, tài liệu nghiệm thu chi tiết về chất lượng, khối lượng thực hiện hàng tháng, quý (Bản sao);
 - Các hóa đơn, chứng từ, các khoản thanh toán chi phí thực tế (các bảng tổng hợp, bản sao hóa đơn chứng từ);
 - Công văn của Bên B đề nghị quyết toán;
 - Thông báo phê duyệt quyết toán năm của Sở Tài Chính;
 - Các giấy tờ khác liên quan theo yêu cầu của Sở Tài Chính phục vụ việc thẩm tra, xác nhận số liệu quyết toán.
- (c) Bên A sẽ thanh toán bổ sung cho Bên B các khoản chi phí thực tế khác chưa có trong định mức theo hồ sơ đặt hàng nếu thỏa mãn các điều kiện quy định trong Hợp đồng này.
- (d) Trường hợp, UBND Thành phố Hà Nội sau này có quy định riêng về thanh quyết toán đối với loại dịch vụ công ích Vận tải Hành khách Công cộng ĐSĐT, các Bên trong Hợp đồng này sẽ tuân thủ các quy định riêng này.

Điều 7: Trách nhiệm của Bên B

Bên B phải đảm bảo các điều kiện tổ chức, quản lý nhân sự, phương tiện, hạ tầng, cơ sở vật chất – kỹ thuật để việc vận hành ĐSĐT được diễn ra liên tục và thông suốt, đáp ứng các yêu cầu về chất lượng dịch vụ, an toàn và điều khoản được nêu trong hợp đồng. Cụ thể như sau:

1. Về hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật đường sắt đô thị:
 - a) Cơ sở hạ tầng ĐSĐT phải đáp ứng đầy đủ, phù hợp các quy định, các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, chứng chỉ đảm bảo chất lượng, an toàn quản lý vận hành, khai thác ĐSĐT theo quy định của pháp luật Việt Nam
 - b) Bên B phải đảm bảo công tác quản lý, bảo trì, bảo dưỡng định kỳ hàng quý cơ sở hạ tầng Vận tải Hành khách Công cộng ĐSĐT luôn ở trạng thái kỹ

thuật chất lượng, an toàn và không ảnh hưởng tới việc cung cấp dịch vụ ĐSĐT theo đúng các quy định tại Phụ lục 2- Kế hoạch an toàn của Hợp đồng này;

- c) Đảm bảo bố trí đầy đủ cơ sở vật chất kỹ thuật hoạt động ổn định, hiệu quả, tin cậy phục vụ công tác tổ chức chạy tàu và dịch vụ hành khách tại hệ thống nhà ga, ke ga bao gồm nhưng không giới hạn như: hệ thống thang máy, thang cuốn, chiếu sáng, thông gió, máy bán vé tự động, cổng soát vé tự động, các phòng chức năng phục vụ công tác điều hành hoạt động nhà ga và dịch vụ hành khách;
- d) Bố trí các biện pháp hỗ trợ người khuyết tật, trẻ em, phụ nữ có thai tham gia dịch vụ ĐSĐT tại nhà ga, trên tàu bao gồm lối đi riêng, thang máy, bố trí khu vực riêng trên tàu cho người khuyết tật, trẻ em, phụ nữ có thai;

2. Phương tiện vận chuyển ĐSĐT:

- a) Phương tiện vận chuyển ĐSĐT (Đầu máy, toa xe) phải đáp ứng đầy đủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, chứng chỉ đảm bảo chất lượng, an toàn quản lý vận hành, khai thác ĐSĐT của Pháp luật Việt Nam;
- b) Công ty phải cung cấp và duy trì đầy đủ các trang thiết bị tại khu vực depot cho việc kiểm tra, sửa chữa, bảo dưỡng, làm sạch đầu máy toa xe;
- c) Công tác bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện được thực hiện đúng quy tắc, quy trình bảo dưỡng, phải đảm bảo trạng thái an toàn kỹ thuật hàng ngày và trang thiết bị phục vụ hành khách tốt nhất trước khi đi vào vận hành nhưng không được làm gián đoạn công tác vận chuyển hành khách theo đúng các quy định tại Phụ lục 2- Kế hoạch an toàn của Hợp đồng này;
- d) Bên trong phương tiện vận chuyển ĐSĐT phải niêm yết bao gồm nhưng không giới hạn: Số hiệu tuyến, ga đầu, ga cuối, sơ đồ vị trí các ga trên tuyến; số điện thoại đường dây nóng của Bên B và bên A; biển báo cấm hút thuốc và chỉ dẫn đối tượng ưu tiên, nội quy người đi tàu..;

3. Nguồn điện kéo tàu:

- a) Bên B phải có trách nhiệm dự phòng, duy trì ổn định hệ thống cung cấp điện kéo tàu tới tất cả mạng lưới đường sắt, ngay cả khi xảy ra các sự cố ngoài ý muốn như mất nguồn điện lưới, gián đoạn trong việc cung cấp nguồn điện v.v.
- b) Bên B phải áp dụng các biện pháp thích hợp, an toàn trong việc xây dựng, lắp đặt, sử dụng nguồn điện kéo tàu và các hạng mục khác;

4. Bên B phải cung cấp và duy trì đầy đủ các trang thiết bị tại Trung tâm điều hành chạy tàu (OCC) phù hợp với các quy định an toàn, đảm bảo trung tâm

Điều hành chạy tàu được kiểm soát hoàn toàn bởi những nhân viên có đủ năng lực và trình độ chuyên môn cần thiết;

5. Tín hiệu và thông tin liên lạc: Bên B phải cung cấp, lắp đặt đầy đủ và đảm bảo vận hành bình thường các hệ thống tín hiệu, thông tin liên lạc đường sắt giữa Trung tâm điều hành chạy tàu với tất cả các đoàn tàu vận hành, các nhà ga, depot và những khu vực cần thiết khác, đáp ứng đầy đủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, quy định, chứng chỉ đảm bảo chất lượng, an toàn của cơ quan chức năng có thẩm quyền theo Pháp luật Việt Nam;

6. Chiếu sáng và Thông gió

- a) Bên B phải đảm bảo và duy trì đầy đủ, thích hợp việc chiếu sáng trong những khu vực liên quan tới hệ thống đường sắt đô thị và những khu vực người lao động làm việc phù hợp với tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật Việt Nam;
- b) Bên B phải đảm bảo và duy trì đầy đủ việc thông gió tại các khu vực liên quan của hệ thống đường sắt đô thị và tại những khu vực không thể thông gió tự nhiên phù hợp với tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật Việt Nam.

7. Yêu cầu về chất lượng dịch vụ hành khách:

- a) Chậm nhất trong vòng ____ ngày trước khi bắt đầu thực hiện Hợp đồng, Bên B phải trình Kế hoạch vận hành tàu tới Bên A để thẩm định, phê duyệt. Gồm các nội dung chính như sau:
 - Thời gian vận hành tàu hàng ngày;
 - Tần suất chạy tàu (giờ cao điểm và thấp điểm);
 - Tổng số đoàn tàu hoạt động hàng ngày;
 - Năng lực chuyển chở của mỗi toa xe, đoàn tàu;
- b) Bên B phải đảm bảo thực hiện Kế hoạch vận hành theo đúng hợp đồng và nội dung đã được Bên A thẩm định, phê duyệt. Khi có sự thay đổi, phải lập kế hoạch điều chỉnh và thông báo kịp thời tới hành khách và Bên A.
- c) Đảm bảo khả năng cung ứng thông tin về vận hành đường sắt đô thị, giá vé kịp thời, đầy đủ, chính xác tới hành khách tại nhà ga, phương tiện vận chuyển và các khu vực khác có liên quan;
- d) Công ty phải đảm bảo trong mọi thời điểm những khu vực hành khách tiếp cận ở trạng thái sạch sẽ, vệ sinh, và thoáng mát;

8. Nhân viên ĐSDT: Bố trí nhân viên thực hiện công tác chạy tàu, phục vụ hướng dẫn hành khách đúng quy định và có chứng chỉ phù hợp, được đào tạo, bồi dưỡng định kỳ hàng năm và đảm bảo sức khỏe, thể chất, tinh thần làm việc theo quy định pháp luật Việt Nam;

9. Bên B phải đảm bảo bố trí đầy đủ nhân viên và hệ thống máy bán vé, công thu soát vé tin cậy để duy trì sự hiệu quả, an toàn trong công tác phát hành và thu hồi vé.
10. Công ty phải duy trì và phát triển sự hài lòng của Hành Khách với các dịch vụ ĐSĐT bằng việc điều tra mức độ hài lòng của Hành khách đột xuất hoặc định kỳ hàng quý; Tiến hành thực hiện và duy trì hệ thống xử lý khiếu nại khách hàng, hàng năm phải báo cáo, tổng hợp những vụ khiếu nại khách hàng tới Bên A;
11. Quản lý An toàn:
- Bên B phải đảm bảo tuân thủ các quy định pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về quản lý an toàn hệ thống ĐSĐT của Bộ GTVT Việt Nam.
 - Bên B phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu để được đánh giá, chứng nhận và cấp chứng chỉ An toàn hệ thống ĐSĐT bởi Bộ GTVT Việt Nam;
 - Bên B phải chấp hành nghiêm chỉnh và tạo điều kiện thuận lợi cho công tác thanh tra, kiểm tra đảm bảo an toàn hệ thống ĐSĐT từ các cơ quan chức năng trực thuộc Bộ GTVT Việt Nam hoặc UBND TP Hà Nội. Trường hợp xảy ra vi phạm quy định quản lý an toàn, phải chịu xử lý bởi các chế tài theo quy định pháp luật Việt Nam;
 - Bên B phải tổng hợp, báo cáo định kỳ tình hình đảm bảo an toàn ĐSĐT đến Bên A. Trường hợp xảy ra tai nạn nghiêm trọng phải nhanh chóng báo cáo, đề ra các biện pháp ứng phó, phối hợp giải quyết tới Bên A và các cơ quan chức năng khác.
 - Bên B phải tổ chức định kỳ hàng quý các buổi diễn tập phản ứng cho các nhân viên trong trường hợp xảy ra các tai nạn, sự cố, nhưng vẫn đảm bảo không làm ảnh hưởng đến hoạt động vận hành tàu.

Điều 8: Quyền hạn của Bên B

- Được quyền thông báo, kiến nghị với Bên A xác nhận khi có phát sinh tai nạn, sự cố, các điều kiện khách quan làm ảnh hưởng tới việc quản lý vận hành ĐSĐT và việc thực hiện các nội dung theo hợp đồng.
- Đề xuất thay đổi với Bên A Kế hoạch vận hành phù hợp với nhu cầu Vận tải Hành khách Công cộng ĐSĐT thực tế.
- Được tạm ứng, thanh toán trợ giá của nhà nước khi được các cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Điều 9: Trách nhiệm của Bên A

- Là Cơ quan quản lý ĐSĐT của UBND TP Hà Nội, phối hợp trực tiếp với Bên B trong việc thực hiện, triển khai các nội dung của Hợp đồng Dịch vụ công ích bằng ĐSĐT.

- b) Thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về quản lý vận hành, khai thác ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội, chịu trách nhiệm quản lý chất lượng dịch vụ, an toàn và tham mưu các cơ chế chính sách quản lý ĐSĐT với UBND TP.
- c) Kiểm tra, giám sát, nghiệm thu các hoạt động vận hành, khai thác ĐSĐT của Bên B trong phạm vi của Hợp đồng này.
- d) Lập biên bản và xử lý các vi phạm theo nội dung hợp đồng giữa Bên A và Bên B.
- e) Chủ trì thẩm định Kế hoạch kinh doanh của Công ty ĐSĐT Hà Nội như Kế hoạch vận hành, Kế hoạch An toàn... làm cơ sở để tính toán giá trị hợp đồng và thực hiện, giám sát Kế hoạch Vận tải Hành khách Công cộng ĐSĐT bằng ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội
- f) Phối hợp với Bên B kiến nghị với UBND TP Hà Nội trong việc điều chỉnh các chỉ tiêu trong Kế hoạch vận hành, tạo điều kiện thuận lợi cho bên B trong quá trình thực hiện hợp đồng.
- g) Phối hợp với Các cơ quan chức năng của UBND TP Hà Nội, Bên B trong việc đề xuất Chính sách vé chung cho Hệ thống ĐSĐT của TP Hà Nội gồm cấu trúc giá vé, các loại vé, mức giá vé và các cơ chế điều chỉnh giá vé phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội của TP Hà Nội.
- h) Phối hợp với các cơ quan chức năng của UBND TP Hà Nội chủ trì, tổ chức công tác nghiệm thu, tạm ứng và thanh quyết toán khối lượng Vận tải Hành khách Công cộng ĐSĐT bằng ĐSĐT với Bên B, đảm bảo đúng thời gian, tiến độ quy định của Hợp đồng.

Điều 10: Quyền hạn của Bên A

- a) Kiểm tra, giám sát thường xuyên, định kỳ, đột xuất các hoạt động vận hành, khai thác VTHKCC ĐSĐT theo nội dung hợp đồng.
- b) Yêu cầu Bên B cải thiện, thay đổi điều kiện vận hành để nâng cao chất lượng dịch vụ đối với hành khách.
- c) Được lập báo cáo, biên bản, kiến nghị xử lý các trường hợp vi phạm các Quy định của Nhà nước, Chính phủ, Thành phố về chất lượng dịch vụ, an toàn ĐSĐT, các trường hợp vi phạm theo nội dung trong hợp đồng.

Điều 11: Xử lý vi phạm hợp đồng

1. Yêu cầu trong việc xử lý vi phạm hợp đồng:
 - a) Việc xử lý vi phạm hợp đồng của bên B chỉ xảy ra khi bên A trực tiếp lập biên bản vi phạm đối với bên B, hoặc nhận được những báo cáo, tài liệu vi phạm từ các đơn vị chức năng có thẩm quyền, hành khách.

- b) Việc xử lý vi phạm hợp đồng của bên B chỉ trong phạm vi các nội dung quản lý theo hợp đồng, theo trách nhiệm mà bên B phải thực hiện trong hợp đồng.
- c) Việc xử lý vi phạm hợp đồng của bên B không được làm gián đoạn hoạt động quản lý, vận hành ĐSĐT.
- d) Trường hợp Bên B có các vi phạm trong hợp đồng do các điều kiện khách quan, bất khả kháng và có báo cáo kịp thời trong thời gian _____ ngày kể từ ngày phát hiện vi phạm thì không bị xử lý vi phạm hợp đồng.

2. Nội dung xử lý vi phạm theo hợp đồng:

- a) Xử lý vi phạm các chỉ tiêu vận hành được nêu tại Điều 2 Mục III Hợp đồng:

(1) Số đoàn tàu cung cấp dịch vụ trong tháng:

Bên B phải nộp tiền nếu vi phạm Hợp đồng khi xảy ra một trong các trường hợp sau:

- Phạt tiền ___ triệu đồng nếu Số đoàn tàu cung cấp dịch vụ trong tháng đạt từ 90-95%
- Phạt tiền từ ___ triệu đồng trở lên và không quá ___ triệu đồng nếu Số đoàn tàu cung cấp dịch vụ trong tháng đạt từ 85-90%
- Phạt tiền từ ___ triệu đồng trở lên và không quá ___ triệu đồng nếu Số đoàn tàu cung cấp dịch vụ trong tháng đạt từ 80-85%
- Phạt tiền ___ triệu đồng nếu Số đoàn tàu cung cấp dịch vụ trong tháng đạt dưới 80%

(2) Đoàn tàu cung cấp dịch vụ đúng giờ:

Bên B phải nộp tiền nếu vi phạm Hợp đồng một trong các trường hợp sau:

- Phạt tiền ở mức ___ triệu đồng/lần vi phạm/01 đoàn tàu nếu thời gian trễ tàu so với Kế hoạch vận hành từ 2-3 phút;
- Phạt tiền ở mức ___ triệu đồng/lần vi phạm/01 đoàn tàu nếu thời gian trễ tàu so với Kế hoạch vận hành trên 3-5 phút;
- Phạt tiền ở mức ___ triệu đồng/lần vi phạm/01 đoàn tàu trở lên nếu thời gian trễ tàu so với Kế hoạch vận hành trên 5 phút.

(3) Tỷ lệ ùn tắc trong giờ cao điểm:

Bên B phải nộp tiền ở mức ___ triệu đồng/lần vi phạm nếu tỷ lệ số lượng hành khách thực tế trên toa xe so với năng lực chuyên chở của toa xe từ trên 200% trở lên.

- b) Xử lý các vi phạm được nêu trong Hợp đồng thuộc trách nhiệm của Bên B:

(1) Nhóm lỗi vi phạm hợp đồng về nhân sự ĐSĐT:

- Phạt tiền các hành vi vi phạm hợp đồng về nhân sự ĐSĐT thuộc khoản 8 Điều 7, các trường hợp cụ thể như sau:

- i) Phạt tiền ở mức __ triệu đồng/1 lần vi phạm nếu Bên B để xảy ra việc Nhân viên ĐSĐT không thuộc Bên B quản lý, các nhân viên ĐSĐT của Bên B không có chứng chỉ hành nghề bắt buộc được cấp bởi các cơ quan chức năng theo quy định, tham gia công tác vận hành, bảo dưỡng ĐSĐT;
- ii) Phạt tiền ở mức __ triệu đồng/1 lần vi phạm nếu Bên B để xảy ra việc có hành vi quát mắng, chửi bới, đe dọa, chống đối, trốn tránh, hành hung hành khách hoặc lực lượng kiểm tra giám sát khi đang thi hành nhiệm vụ;
- iii) Phạt tiền ở mức __ đồng/1 lần vi phạm nếu Bên B để xảy ra việc không đeo phù hiệu, không mặc trang phục theo quy định khi làm nhiệm vụ;
- iv) Phạt tiền ở mức __ triệu đồng/1 lần vi phạm nếu Bên B để xảy ra việc sử dụng rượu bia, thuốc lá, chất kích thích khi đang thực hiện nhiệm vụ;
- v) Phạt tiền ở mức __ triệu đồng/1 lần vi phạm nếu Bên B để xảy ra việc dừng đỗ tàu không đúng điểm quy định tại ke ga, trừ trường hợp bất khả kháng;
- vi) Chạy tàu không dừng đỗ tại các ga theo kế hoạch vận hành, không chạy hết hành trình được quy định tại Phụ lục 1- Hợp đồng này trừ trường hợp bất khả kháng, nhưng phải thông báo kịp thời cho bên A chậm nhất sau 1 ngày làm việc về thời gian, địa điểm;
- vii) Không mở cửa tàu, cửa chắn ke ga hoặc đóng cửa khi hành khách chưa lên xuống tàu hết;
- viii) Để hành khách ra vào khu vực ke ga không có vé hoặc vé không hợp lệ;
- ix) Cho hành khách mang vác hàng hóa, hành lý cồng kềnh, súc vật, chất có mùi khó chịu, độc hại vào ga;

(2) Phương tiện vận hành:

Phạt tiền các hành vi vi phạm hợp đồng về phương tiện vận hành các trường hợp như sau:

- Phạt tiền ở mức __ triệu đồng/1 lần vi phạm nếu Bên B để xảy ra việc đưa tàu vào vận hành khi không đáp ứng đầy đủ các điều kiện được quy định tại điểm a, b, d khoản 2 Điều 7 của Hợp đồng;
- Phạt tiền ở mức __ đồng /1 lần vi phạm nếu Bên B để xảy ra việc phương tiện tham gia vận hành không đảm bảo về tiêu chí chất lượng phục vụ bao gồm nhưng không giới hạn như: sàn xe bẩn, hỏng hóc;

điều hòa, hệ thống chiếu sáng, quạt thông gió không hoạt động (trừ trường hợp hỏng đột xuất).

(3) Hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật ĐSĐT:

- Phạt tiền ở mức __ triệu đồng/ 1 lần vi phạm các hành vi vi phạm hợp đồng về hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật ĐSĐT nếu Bên B không đáp ứng đầy đủ các điều kiện được quy định tại điểm a, d Khoản 1 Điều 7 của Hợp đồng.
- Phạt tiền ở mức __ đồng/ 1 lần vi phạm hợp đồng nếu bên B để xảy ra các trường hợp nêu tại điểm c khoản 1 Điều 7 như sau:
 - i) Để xảy ra tình trạng hệ thống thang máy, thang cuốn không hoạt động trừ trường hợp hỏng hóc, bất khả kháng.
 - ii) Để xảy ra tình trạng hệ thống chiếu sáng, thông gió không hoạt động hoặc hoạt động không đáp ứng chất lượng dịch vụ, trừ trường hợp hỏng đột xuất hoặc trường hợp bất khả kháng.
 - iii) Để xảy ra tình trạng máy bán vé tự động, công soát vé tự động không hoạt động mà không có biện pháp kịp thời sửa chữa, khắc phục; trong vòng 2h làm việc;

(4) Đảm bảo An toàn ĐSĐT:

- Phạt tiền ở mức __ triệu đồng/1 lần vi phạm trong trường hợp Bên B không xuất trình đầy đủ, hoặc không hợp lệ giấy chứng nhận An toàn Hệ thống ĐSĐT được cấp bởi Bộ GTVT Việt Nam và các giấy chứng nhận An toàn được cấp bởi các cơ quan chức năng khác theo quy định của Pháp luật.;
 - Phạt tiền ở mức __ đồng/1 lần vi phạm trong trường hợp bên B để xảy ra vi phạm được nêu tại điểm c, d Khoản 11, Điều 7;
- c) Căn cứ vào mức độ thực hiện các chỉ tiêu quản lý theo hợp đồng của Bên B so với yêu cầu kế hoạch thực hiện, nếu 60% chỉ tiêu không đạt so với kế hoạch và yêu cầu thực hiện, ảnh hưởng nghiêm trọng tới chất lượng dịch vụ và an toàn ĐSĐT, Bên A kiến nghị UBND TP Hà Nội có biện pháp xử lý đối với Bên B.

3. Quy trình xử lý vi phạm

- a) Các vi phạm của Bên B do Bên A lập, Bên A sẽ thông báo vi phạm cho Bên B sau 1 đến 2 ngày làm việc tính từ thời điểm lập biên bản vi phạm;
- b) Bên B thông báo cho Bên A về việc xử lý vi phạm và nộp tiền vi phạm hợp đồng cho Bên A trước X ngày của kỳ nghiệm thu tháng.

Điều 12. Bất khả kháng:

- Bất khả kháng là những sự cố nằm ngoài tầm kiểm soát và khả năng lường trước của các bên bao gồm nhưng không giới hạn như chiến tranh, bạo loạn, hỏa hoạn, thiên tai, lũ lụt, dịch bệnh, cách ly hay do yêu cầu hợp lý, chính đáng của cấp có thẩm quyền.

- Khi xảy ra bất khả kháng, bên không hoàn thành nhiệm vụ của hợp đồng sẽ không phải bồi thường thiệt hại, xử phạt.

Điều 13. Điều chỉnh hợp đồng:

1. Nguyên tắc điều chỉnh hợp đồng :

a) Việc điều chỉnh hợp đồng phải được quy định cụ thể trong văn bản hợp đồng, văn bản thỏa thuận về điều kiện của hợp đồng (nếu có).

b) Việc điều chỉnh hợp đồng chỉ được áp dụng trong thời gian hợp đồng còn hiệu lực.

2. Tiến độ thực hiện hợp đồng chỉ được điều chỉnh trong trường hợp sau đây:

a) Trường hợp bất khả kháng, không liên quan đến vi phạm hoặc sơ suất của các bên tham gia hợp đồng.

b) Thay đổi phạm vi công việc, công nghệ vận hành, bảo trì ĐSDT do yêu cầu khách quan làm ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện hợp đồng.

3. Điều chỉnh hợp đồng chỉ được điều chỉnh khi được UBND các cấp cho phép trong các trường hợp sau:

a) Trường hợp Nhà nước, Thành phố điều chỉnh, sửa đổi định mức kinh tế kỹ thuật, đơn giá ảnh hưởng trực tiếp đến giá trị hợp đồng và được UBND Thành phố Hà Nội cho phép điều chỉnh (kể từ thời điểm các chính sách này có hiệu lực).

b) Nhà nước thay đổi về cơ chế, chính sách tiền lương, giá nguyên nhiên vật liệu ảnh hưởng trực tiếp đến thực hiện hợp đồng.

c) Trường hợp có khối lượng, số lượng phát sinh hợp lý (tăng hoặc giảm) hoặc do nguyên nhân bất khả kháng theo quy định của pháp luật.

Điều 14: Giải quyết tranh chấp hợp đồng

a) Trong trường hợp phát sinh tranh chấp giữa Bên A và Bên B trong việc thực hiện hợp đồng, hai bên sẽ giải quyết tranh chấp thông qua đàm phán chính thức, thương lượng.

b) Nếu đàm phán chính thức, thương lượng không được giải quyết trong thời gian ____ ngày kể từ ngày phát sinh tranh chấp, cả hai thống nhất giải quyết tranh chấp tại Trọng tài thương mại do hai bên sẽ lựa chọn sau khi có tranh chấp hoặc Tòa án có thẩm quyền theo quy định của Pháp luật Việt Nam;

Điều 15. Chấm dứt hợp đồng

Bên A có thể chấm dứt hợp đồng trong các trường hợp sau:

- a) Bên B bị giải thể hoặc phá sản
- b) Trường hợp có yêu cầu đột xuất và chính đáng bằng các văn bản của UBND TP Hà Nội
- c) Trường hợp có đề xuất, kiến nghị của Bộ GTVT và các cơ quan chức năng khác tới UBND TP Hà Nội do bên B vi phạm nghiêm trọng an toàn hệ thống ĐSDT và không thể đưa hệ thống vào hoạt động tiếp tục được.

Điều 16: Sử dụng các tài liệu và thông tin liên quan đến hợp đồng:

1. Ngoại trừ các trường hợp quy định tại Mục 2 của Điều này, nếu không có sự đồng ý trước bằng văn bản của Bên A, Bên B không được tiết lộ cho bất kỳ Bên thứ ba nào nội dung của hợp đồng cũng như những thông tin có liên quan đến việc thực hiện Hợp đồng do Bên A cung cấp. Ngoài ra, Bên B không được sử dụng bất cứ thông tin hoặc tài liệu nào nêu trong khoản 1 Điều này vào mục đích khác trừ khi vì mục đích thực hiện Hợp đồng này.
2. Bên B không phải chịu trách nhiệm bảo mật trong các trường hợp sau đây:
 - Thông tin đã được công khai trước khi gửi đến cho Bên B;
 - Thông tin do Bên A cung cấp là các thông tin thông thường, đã được Bên A công bố công khai;
 - Thông tin do Bên B tự khai thác, phát triển từ các nguồn hợp pháp và không bị ràng buộc bởi nghĩa vụ bảo mật;
 - Thông tin được các cơ quan có thẩm quyền yêu cầu cung cấp. Trong trường hợp này, Bên B chịu trách nhiệm thông báo nhanh nhất có thể cho Bên A về các thông tin đã được cung cấp cho cơ quan có thẩm quyền.

Điều 17: Hiệu lực thi hành:

Hợp đồng này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký và được áp dụng từ 01/01/20xx đến hết ngày 31/12/20xx.

Điều 18: Cam kết chung:

Hai bên có trách nhiệm thi hành các nội dung trong điều khoản đã thống nhất trong hợp đồng này.

Trong quá trình thực hiện, nếu có vấn đề vướng mắc. Các bên cần thông báo kịp thời để cùng nhau xem xét và điều chỉnh đảm bảo phục vụ tốt dịch vụ vận tải ĐSDT.

Các thay đổi (nếu có) phải được hai bên bàn bạc cụ thể và thống nhất bằng văn bản trước khi thực hiện và có phụ lục bổ sung.

Hợp đồng này thành lập thành (x) bản, có giá trị như nhau, bên A giữ (x/2) bản, bên B giữ (x/2) bản./.

Đại diện bên A

Sở Giao thông vận tải Hà Nội

Đại diện bên B

Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội

**Phụ lục 1: Kế hoạch vận hành ĐSDT
Tuyến Cát Linh – Hà Đông (Kế hoạch vận hành 2017)**

Phụ lục 1-1: Thời gian vận hành trên tuyến:

Mở cửa từ 5h00 đến 23h00, vận hành 18 tiếng/ngày, thời gian còn lại dành cho công tác bảo trì, bảo dưỡng

Phụ lục 1-2: Các ga trên tuyến và thời gian dừng tàu tại ga

Ga	Thời gian dừng tàu (giây)	Khoảng cách giữa hai ga với nhau (m)
Ga Cát Linh	35	0
Ga La Thành	60	931
Ga Thái Hà	30	902.5
Ga Láng	30	1075
Ga ĐHQG	30	1249
Ga Vành đai 3	30	1009
Ga Thanh Xuân 3	25	1480
Ga Bến xe Hà Đông	25	1122
Ga Hà Đông	25	1323
Ga La Khê	25	1110
Ga Văn Khê	25	1428
Ga Yên Nghĩa	40	1032
Tổng	375	

Phụ lục 1-3: Kế hoạch vận hành hàng ngày, giãn cách chạy tàu

Thời điểm (giờ)	Số đoàn tàu vận hành (đoàn tàu)	Giãn cách (phút/chuyến)
5:00-6:00	8	7,5
6:00-7:00	10	6
7:00-8:00	15	4
8:00-9:00	15	4
9:00-10:00	10	6
10:00-11:00	10	6
11:00-12:00	10	6
12:00-13:00	10	6
13:00-14:00	10	6
14:00-15:00	10	6
15:00-16:00	10	6
16:00-17:00	15	4
17:00-18:00	15	4
18:00-19:00	10	6
19:00-20:00	10	6
20:00-21:00	8	7,5
21:00-22:00	8	7,5
22:00-23:00	6	10
Tổng	190 (Đoàn tàu)	

PHỤ LỤC 2: KẾ HOẠCH AN TOÀN

PHẦN 1: QUY TẮC CHUNG

Chương 1: Mục đích

Điều 1: Mục đích

1. Quy định này nhằm thiết lập Hệ thống quản lý an toàn và nâng cao tiêu chuẩn An toàn ĐSĐT bằng việc quy định phương châm và các phương pháp vận hành ĐSĐT
2. An toàn giao thông ĐSĐT phải được đảm bảo bằng việc tuân theo Quy định này, các quy định, quy tắc liên quan được xây dựng bởi các phòng ban trong công ty, cũng như việc tuân theo Luật Đường sắt VN, các Luật liên quan khác và các quy định pháp lý, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật được quy định bởi Bộ GTVT.

Chương 2: Phương châm cơ bản để duy trì an toàn giao thông ĐSĐT

Điều 2: (Phương châm cơ bản về an toàn)

1. Chủ tịch và HĐQT phải hướng tới xây dựng các hệ thống, quy định để quản lý vận hành ĐSĐT với tiêu chí An toàn là trên hết. Việc thiết lập phương châm quản lý an toàn để đảm bảo an toàn trên mọi phương diện của hệ thống ĐSĐT như các trang thiết bị, Đầu máy toa xe, người lao động.
2. Chủ tịch và HĐQT cùng toàn bộ cán bộ, nhân viên phải tuân theo các quy định hướng dẫn sau đây:
 - (1) Đảm bảo An toàn là tiêu chí cao nhất trong vận tải ĐSĐT.
 - (2) Hiểu rõ và tuân thủ Luật ĐSVN và các quy định liên quan là nền tảng của An toàn
 - (3) Quan điểm làm việc nghiêm chỉnh và chuẩn xác là điều cần thiết cho An toàn.
 - (4) Trong trường hợp nhận thấy đã phát sinh tai nạn, sự cố...hoặc có nguy cơ phát sinh tai nạn, sự cố, cần nhanh chóng có các hành động ứng phó thích hợp, với ưu tiên hàng đầu là cứu người.
 - (5) Thông tin an toàn được truyền đạt đầy đủ, nhanh chóng, chính xác.
 - (6) Luôn có ý thức về vấn đề an toàn và hoàn thành tốt công việc

3. Các biện pháp nhằm duy trì và nâng cao an toàn cho các trang thiết bị ĐSDT, DMTX và những vấn đề khác đã xây dựng dựa trên phương châm nêu ở khoản 1, thì sẽ thường xuyên được xem xét lại dựa trên tình hình thực hiện công việc để đảm bảo an toàn vận tải.

Chương 3: Hệ thống để thực hiện và phương pháp quản lý để duy trì an toàn trong vận tải ĐSDT

Mục 1: Cơ cấu tổ chức để đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT:

Điều 3: Trách nhiệm của Hội đồng thành viên, Tổng giám đốc, Phó Tổng giám đốc:

1. Hội đồng thành viên phải là người chịu trách nhiệm cuối cùng để đảm bảo an toàn giao thông ĐSDT.
2. Hội đồng thành viên xây dựng hệ thống quản lý và phương pháp thực hiện các công việc, nhiệm vụ để đảm bảo an toàn GT ĐSDT.
3. Trong việc lập kế hoạch kinh doanh liên quan tới thiết bị, vận hành tàu, nhân sự, đầu tư, tài chính ngân sách và vấn đề khác, Tổng giám đốc, Phó Tổng giám đốc công ty yêu cầu các trưởng phòng và những người quản lý nêu ở điều 4 tiến hành kiểm chứng trên quan điểm tính an toàn và tính khả thi, báo cáo tới Hội đồng thành viên.
4. Hội đồng thành viên phải hiểu biết, nắm bắt tình trạng kinh doanh, vận hành ĐSDT và tiến hành quản lý, thực hiện việc cải tiến nếu cần thiết.
5. Hội đồng thành viên phải tôn trọng những ý kiến và quan điểm của người quản lý tổng thể về An toàn.
6. Để chuẩn bị cho trường hợp khẩn cấp, cần xác định rõ việc thành lập Ban Ứng phó đặc biệt, quyết định người chịu trách nhiệm, biện pháp ứng phó và các mục cần thiết khác phù hợp với quy mô, nội dung và thông báo tới toàn thể nhân viên.

Điều 4: Cơ cấu tổ chức

1. Cơ cấu tổ chức liên quan tới đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT "theo như sơ đồ thể chế quản lý an toàn (đính kèm 1)", trong đó quyền hạn và trách nhiệm của mỗi người quản lý và mỗi trưởng phòng được quy định như sau:
 - (1) Người quản lý tổng thể về An toàn: thực hiện các công việc để đảm bảo An toàn vận tải ĐSDT.

- (2) Người quản lý an toàn vận hành: thực hiện các công việc liên quan đến vận hành dưới sự chỉ đạo của Người quản lý tổng thể về An toàn.
 - (3) Người quản lý nhân viên công tác trên tàu: Chịu trách nhiệm về phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu hoặc nhân viên lái tàu trong Depot dưới sự chỉ đạo của người quản lý an toàn vận hành hoặc trưởng phòng ĐMTX.
 - (4) Trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng: quản lý tổng thể về công việc nhà ga, dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn
 - (5) Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu: Chịu trách nhiệm các công việc liên quan tới thiết bị điện và thông tin tín hiệu dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
 - (6) Trưởng phòng công trình xây dựng: Chịu trách nhiệm các công việc liên quan tới công trình xây dựng và kiến trúc dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
 - (7) Trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray: Chịu trách nhiệm các công việc liên quan tới thiết bị nhà ga, ray dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
 - (8) Trưởng phòng Đầu máy toa xe: Chịu trách nhiệm các công việc liên quan đến ĐMTX dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
 - (9) Trưởng phòng An toàn – Chất lượng: Chịu trách nhiệm về các công việc liên quan đến biện pháp đảm bảo an toàn và phòng chống tai nạn, sự cố dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về An toàn.
 - (10) Trưởng phòng Tài chính-kế toán: Chịu trách nhiệm về các công việc liên quan tới tài chính cần thiết để đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn
 - (11) Trưởng phòng tổ chức, nhân sự: Chịu trách nhiệm về các công việc liên quan tới quản lý nhân sự và công tác đào tạo nhân sự cần thiết để đảm bảo an toàn vận tải, dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
 - (12) Trưởng phòng kế hoạch, dự án: Chịu trách nhiệm liên quan đến kế hoạch kinh doanh cần thiết để đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
2. Việc bổ nhiệm và bãi nhiệm các nhân sự quản lý và trưởng phòng được đề cập phía trên phải được thông báo tới toàn thể nhân viên, cần làm rõ

trách nhiệm của những người liên quan tới vấn đề đảm bảo an toàn vận tải.

3. Những người quản lý và các trưởng phòng được nêu trong khoản 1 Điều 4 thực hiện công việc và quản lý nhiệm vụ an toàn một cách thích hợp bằng sự liên lạc chặt chẽ và chia sẻ thông tin cần thiết về kế hoạch vận hành, trang thiết bị, Đầu máy toa xe.
4. Trong trường hợp những người quản lý và các trưởng phòng được nêu tại Khoản 1 Điều 4 không thể thực hiện công việc do gặp tai nạn hay nguyên nhân khác, người quản lý đã quy định từ trước và người đại diện cho trưởng phòng sẽ tiếp quản nhiệm vụ.

Điều 5: Việc bổ nhiệm và bãi nhiệm người chịu trách nhiệm tổng thể về an toàn

1. Người quản lý tổng thể về an toàn được bổ nhiệm trong số những thành viên đáp ứng được các yêu cầu theo quy định của Nhà nước và có đủ kiến thức và kinh nghiệm về quản lý An toàn. Thông thường Tổng giám đốc công ty ĐSĐT sẽ đảm nhận vị trí này.
2. Người quản lý tổng thể về an toàn bị bãi nhiệm trong một số trường hợp sau:
 - (1) Trường hợp người quản lý tổng thể về an toàn không đáp ứng yêu cầu và chuyển sang vị trí khác.
 - (2) Trường hợp có yêu cầu bãi nhiệm của Cơ quan quản lý nhà nước
 - (3) Trường hợp không thể tiếp tục công việc vì lý do bệnh tật, thương tổn hay các lý do không thể tránh được khác.
 - (4) Trường hợp có khả năng/e ngại rằng người quản lý tổng thể về an toàn vi phạm các quy định, quy tắc và có thể gây nguy hại đến an toàn vận tải ĐSĐT nếu tiếp tục đảm nhận tại vị trí này.

Điều 6: Việc bổ nhiệm và bãi nhiệm người quản lý vận hành ĐSĐT

1. Người quản lý an toàn vận hành được bổ nhiệm giữa các thành viên đáp ứng được các yêu cầu theo quy định của Nhà nước. Thông thường, trưởng phòng vận hành tàu tổng hợp sẽ đảm nhận vị trí này.
2. Dựa và khoản 2 Điều 5, sẽ quy định các trường hợp bãi nhiệm người quản lý an toàn vận hành.

Mục 2: Trách nhiệm của người quản lý tổng thể về an toàn của công ty:

Điều 7: Trách nhiệm của người quản lý tổng thể về an toàn

Người quản lý tổng thể về an toàn có trách nhiệm liên quan đến đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT như sau:

- (1) Đảm bảo tính an toàn trong vận hành, trang thiết bị, đầu máy toa xe và tính phù hợp giữa các phòng ban, đồng thời quản lý tổng thể các phòng ban và quản lý thực hiện công việc vận tải với ưu tiên hàng đầu là an toàn.
- (2) Đảm bảo chắc chắn rằng toàn thể nhân viên hoàn toàn tuân thủ các luật và quy định liên quan, và ý thức rằng an toàn là hàng đầu.
- (3) Thường xuyên kiểm tra việc thực hiện và quản lý công tác vận tải, tình hình hệ thống quản lý an toàn, có các hành động cải tiến nếu cần thiết.
- (4) Tham gia vào việc đưa ra những quyết định quan trọng để đảm bảo an toàn vận tải, đóng góp những ý kiến cần thiết để thực hiện nhiệm vụ đảm bảo an toàn vận tải tới Chủ tịch, Hội đồng thành viên và các trưởng phòng liên quan.
- (5) Thu thập các thông tin liên quan đến tai nạn, sự cố và thảm họa và cung cấp tới người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác hoặc đưa ra các chỉ thị nếu cần thiết.

Điều 8: Nhiệm vụ của người quản lý an toàn vận hành:

1. Để đảm bảo an toàn vận tải, người quản lý an toàn vận hành có trách nhiệm về các công việc liên quan đến vận hành tàu, gồm việc xây dựng và sửa đổi kế hoạch vận hành, sử dụng nhân viên công tác trên tàu và ĐMTX, đào tạo và huấn luyện nhân viên công tác trên tàu, quản lý vận hành tàu, thu thập các thông tin về vận hành tàu.
2. Người quản lý an toàn vận hành bổ nhiệm người quản lý nhân viên công tác trên tàu từ trong số những người ở vị trí quản lý nhân viên công tác trên tàu và báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn.
3. Người quản lý an toàn vận hành phải phối hợp với trưởng phòng của các phòng ban khác, xác nhận tính an toàn và tính khả thi trong công tác xây dựng kế hoạch vận hành tàu và các kế hoạch liên quan khác; bằng cách xem xét điều kiện về nhân sự và trang thiết bị liên quan đến vận hành, ĐMTX,.
4. Người quản lý an toàn vận hành phải quản lý một cách phù hợp việc đào tạo và huấn luyện nhân viên liên quan đến vận hành.

5. Người quản lý an toàn vận hành tiến hành liên lạc và phối hợp chặt chẽ với người quản lý tổng thể về an toàn để đảm bảo vận hành tàu an toàn.
6. Người quản lý an toàn vận hành phải tiến hành chia sẻ các thông tin cần thiết liên quan đến an toàn vận tải với người quản lý tổng thể về an toàn và các trưởng phòng liên quan khác để đảm bảo an toàn cho việc vận hành tàu.

Điều 9: Nhiệm vụ của người quản lý nhân viên công tác trên tàu

1. Người quản lý nhân viên công tác trên tàu được bổ nhiệm bởi người quản lý an toàn vận hành sẽ chịu sự chỉ đạo của người quản lý an toàn vận hành, và có nhiệm vụ như sau:

(1) Liên quan đến quản lý, duy trì phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu.

(2) Liên quan đến việc xác nhận định kỳ về tình hình bổ túc phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu và báo cáo tới người quản lý an toàn vận hành

2. Người quản lý nhân viên công tác trên tàu được bổ nhiệm bởi trưởng phòng ĐMTX sẽ chịu sự chỉ đạo của trưởng phòng ĐMTX, và có nhiệm vụ như sau:

(1) Liên quan đến quản lý duy trì phẩm chất, năng lực của nhân viên lái tàu trong depot

(2) Liên quan đến việc xác nhận định kỳ về tình hình bổ túc phẩm chất, năng lực của nhân viên lái tàu trong depot và báo cáo tới trưởng phòng ĐMTX.

Điều 10: Nhiệm vụ của trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng

1. Trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng có trách nhiệm như dưới đây để quản lý công việc nhà ga nhằm đảm bảo an toàn vận tải.

(1) Liên quan đến việc xử lý vận hành tại nhà ga

(2) Liên quan đến việc cung cấp các thông tin cần thiết như thông tin thời tiết để tàu có thể vận hành một cách an toàn

(3) Liên quan đến việc quản lý duy trì phẩm chất, năng lực của nhân viên nhà ga

2. Khi xem xét lập kế hoạch vận tải và các kế hoạch liên quan khác, trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng phải xác nhận tính an toàn và tính

khả thi bằng cách xem xét tổng thể tình hình nhân viên nhà ga, thiết bị và cơ sở vật chất tại nhà ga.

3. Trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng quản lý một cách thích hợp việc huấn luyện, đào tạo nhân viên nhà ga.
4. Các khoản khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng.

Điều 11: Nhiệm vụ của của trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu:

1. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu có trách nhiệm như dưới đây để quản lý duy trì trang thiết bị điện, thông tin tín hiệu nhằm đảm bảo an toàn vận tải:
 - (1) Liên quan đến việc lập, thay đổi hệ thống quản lý cũng như kế hoạch quản lý duy trì về bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
 - (2) Liên quan đến việc đảm bảo tính phù hợp giữa trang thiết bị ĐSĐT, ĐMTX và vận hành.
 - (3) Liên quan đến việc đảm bảo an toàn trong công tác bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
 - (4) Liên quan đến việc chia sẻ thông tin cần thiết để vận hành tàu an toàn như các thông tin về thời tiết và tình trạng thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
 - (5) Liên quan đến việc quản lý duy trì tư chất, trình độ chuyên môn của nhân viên bảo dưỡng, cải tiến thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
2. Khi xem xét kế hoạch quản lý duy trì, -trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu phải xác nhận tính an toàn và tính khả thi bằng cách xem xét tổng thể điều kiện của các nhân viên liên quan và tình hình thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
3. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu phải quản lý một cách thích hợp việc đào tạo và huấn luyện nhân viên liên quan đến thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
4. Các khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu.

Điều 12: Nhiệm vụ của trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray:

1. Trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray có trách nhiệm như dưới đây để quản lý duy trì thiết bị nhà ga, đường ray nhằm đảm bảo an toàn vận tải:
 - (1) Liên quan đến việc lập, thay đổi hệ thống quản lý cũng như kế hoạch quản lý duy trì về bảo dưỡng, cải tiến thiết bị nhà ga, đường ray.
 - (2) Liên quan đến việc đảm bảo tính phù hợp giữa trang thiết bị ĐSĐT, ĐMTX và vận hành.
 - (3) Liên quan đến việc đảm bảo an toàn trong công tác bảo dưỡng, cải tiến thiết bị nhà ga, đường ray.
 - (4) Liên quan đến việc chia sẻ thông tin cần thiết để vận hành tàu an toàn như các thông tin về thời tiết và tình trạng thiết bị nhà ga, đường ray.
 - (5) Liên quan đến việc quản lý tư chất, trình độ chuyên môn của nhân viên bảo dưỡng, cải tiến thiết bị nhà ga, đường ray.
2. Khi xem xét kế hoạch – quản lý duy trì, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải xác nhận tính an toàn và tính khả thi bằng cách xem xét tổng thể điều kiện của nhân viên liên quan đến thiết bị nhà ga, đường ray và tình hình thiết bị nhà ga, đường ray.
3. Trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải quản lý một cách thích hợp việc đào tạo và huấn luyện nhân viên thiết bị nhà ga, đường ray.
4. Các khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray.

Điều 13: Nhiệm vụ của trưởng phòng công trình xây dựng:

1. Trưởng phòng công trình xây dựng có trách nhiệm như dưới đây để quản lý duy trì các công trình xây dựng nhằm đảm bảo an toàn vận tải:
 - (1) Liên quan đến việc lập, thay đổi hệ thống quản lý cũng như kế hoạch quản lý duy trì về bảo dưỡng, cải tiến các công trình xây dựng.
 - (2) Liên quan đến việc đảm bảo tính phù hợp giữa công trình xây dựng, ĐMTX và vận hành.
 - (3) Liên quan đến việc đảm bảo an toàn trong công tác bảo dưỡng, cải tiến các công trình xây dựng
 - (4) Liên quan đến việc chia sẻ thông tin cần thiết để vận hành tàu an toàn như các thông tin về thời tiết và tình trạng của công trình xây dựng.
 - (5) Liên quan đến việc quản lý tư chất, trình độ chuyên môn nhân viên bảo dưỡng, cải tiến công trình xây dựng ĐSĐT.

2. Khi xem xét kế hoạch -quản lý duy trì, trưởng phòng công trình xây dựng phải xác nhận tính an toàn và tính khả thi bằng cách xem xét điều kiện của nhân viên bảo dưỡng công trình xây dựng và tình hình của các công trình xây dựng.
3. Trưởng phòng công trình xây dựng phải quản lý một cách thích hợp việc đào tạo và huấn luyện nhân viên công trình xây dựng.
4. Các khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng công trình xây dựng.

Điều 14: Nhiệm vụ của trưởng phòng Đầu máy toa xe

1. Trưởng phòng đầu máy toa xe có trách nhiệm như sau đây để quản lý duy trì ĐMTX nhằm đảm bảo an toàn vận tải:
 - (1) Liên quan đến việc lập, thay đổi hệ thống quản lý cũng như kế hoạch quản lý duy trì về bảo dưỡng, cải tạo ĐMTX.
 - (2) Liên quan đến việc đảm bảo tính phù hợp giữa trang thiết bị ĐSĐT, ĐMTX và vận hành.
 - (3) Liên quan đến công việc phối hợp giữa kế hoạch quay vòng ĐMTX và kế hoạch vận hành.
 - (4) Liên quan đến việc quản lý tư chất, trình độ chuyên môn của nhân sự bảo dưỡng, cải tạo ĐMTX.
2. Trưởng phòng ĐMTX bổ nhiệm người quản lý nhân viên công tác trên tàu từ trong số những người ở vị trí quản lý nhân viên lái tàu trong depot và báo cáo cho người quản lý tổng thể về an toàn biết.
3. Trong việc xây dựng kế hoạch sử dụng ĐMTX, trưởng phòng ĐMTX phải xác nhận tính an toàn và tính khả thi bằng cách xem xét, cân nhắc tổng thể về nhân viên ĐMTX và tình trạng trang thiết bị.
4. Trưởng phòng ĐMTX phải quản lý một cách thích hợp việc đào tạo và huấn luyện các nhân viên liên quan đến ĐMTX.
5. Các khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng ĐMTX.

Điều 15: Nhiệm vụ của Trưởng phòng An toàn – Chất lượng

Trưởng phòng An toàn – Chất lượng có trách nhiệm xác nhận tình hình thực hiện công việc và phương pháp quản lý nhằm đảm bảo an toàn vận tải bằng cách tiến hành kiểm tra nội bộ, xúc tiến biện pháp để nâng cáo tính an toàn như biện pháp phòng chống sự cố tái phát...

Điều 16: Nhiệm vụ của trưởng phòng tài chính – kế toán:

Trưởng phòng tài chính – kế toán cân nhắc tổng thể về nâng cao tính an toàn và các nội dung khác, xây dựng kế hoạch dự toán và kế hoạch cần thiết khác.

Điều 17: Nhiệm vụ của Trưởng phòng tổ chức, nhân sự:

Trưởng phòng tổ chức, nhân sự cân nhắc tổng thể về nâng cao tính an toàn, xây dựng kế hoạch nhân sự, kế hoạch đào tạo cần thiết để đảm bảo an toàn vận tải và các kế hoạch cần thiết khác.

Điều 18: Nhiệm vụ của trưởng phòng kế hoạch dự án

Cùng với việc cân nhắc tổng thể về nâng cao tính an toàn và tiến hành điều chỉnh cần thiết để xây dựng, thực hiện kế hoạch kinh doanh và các kế hoạch cần thiết khác, trưởng phòng kế hoạch dự án cũng quản lý tiến độ những công việc này.

Chương 4: Nhiệm vụ thực hiện và quản lý công việc liên quan đến đảm bảo an toàn vận hành ĐSDT:

Điều 19: Báo cáo công việc

1. Trưởng phòng an toàn chất lượng thường xuyên nhận báo cáo từ người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác về những thông tin hữu dụng cho việc ngăn ngừa tai nạn, những sự việc không an toàn, và những sự việc gây ảnh hưởng đến việc đảm bảo an toàn vận tải, đồng thời báo cáo cho người quản lý tổng thể về an toàn được biết.
2. Trưởng phòng an toàn chất lượng cố gắng để có thể truyền đạt, chia sẻ những thông tin báo cáo đã nhận được ở khoản 1 nêu trên cho các phòng ban liên quan.
3. Mọi nhân viên phải chia sẻ cho nhau các thông tin cần thiết để đảm bảo an toàn vận hành tàu.

Điều 20: Biện pháp ngăn ngừa tai nạn, sự cố

1. Người quản lý tổng thể về an toàn chỉ thị cho trưởng phòng an toàn chất lượng phân tích, chỉnh lý những thông tin hữu ích cho việc phòng ngừa tai nạn, thảm họa, đảm bảo an toàn vận tải, thảo luận các biện pháp cần thiết để ngăn ngừa tai nạn, sự cố.

2. Người quản lý tổng thể về an toàn nhận báo cáo thảo luận đã chỉ thị ở khoản 1, xây dựng các biện pháp cần thiết. Đồng thời trên quan điểm nâng cao nhận thức về an toàn và phòng chống các sự việc có nguy cơ gây ra tai nạn, sự cố, người quản lý tổng thể về an toàn truyền đạt cho các phòng ban liên quan về nội dung cần thông báo cho người tham gia vào công việc vận tải để các nhân viên có thể chia sẻ thông tin với nhau.

Điều 21: Báo cáo về tai nạn, sự cố và biện pháp xử lý

1. Toàn thể nhân viên phải hoàn toàn hiểu rõ về Ban ứng phó, những người có trách nhiệm, biện pháp xử lý, ứng phó, các công việc cần thiết khác khi xảy ra tai nạn, thảm họa; trường hợp xảy ra tai nạn, thảm họa, phải có những xử lý, ứng phó cần thiết.
2. Người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác tiến hành các biện pháp linh hoạt và thích hợp vượt quá trách nhiệm đã định của mình nếu cần thiết.
3. Bất kỳ người nào biết về sự cố, tai nạn hay thảm họa xảy ra phải lập tức báo cáo theo phương pháp đã được quy định.
4. Người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác nhanh chóng báo cáo sự việc về tai nạn, sự cố, thảm họa...tới các cơ quan chức năng của nhà nước theo quy định của pháp luật.
5. Nội dung ứng phó cụ thể được nêu trong “Quy tắc ứng phó khi xảy ra tai nạn, sự cố, thảm họa”, “ Quy tắc vận hành” và các quy định liên quan khác.

Điều 22: Xác nhận công việc

1. Người quản lý tổng thể về an toàn, người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng phải liên tục rút ra các rủi ro tiềm ẩn bằng việc đến hiện trường xác nhận tình hình thực hiện công việc liên quan đến đảm bảo an toàn vận tải trong công ty và tình hình vận dụng Hệ thống quản lý an toàn, đồng thời đưa ra biện pháp xử lý rõ ràng, chính xác cho các công việc cần cải tiến.
2. Trưởng phòng an toàn chất lượng lập kế hoạch kiểm tra nội bộ hàng năm, xin phê duyệt của người quản lý tổng thể về an toàn và dựa trên kế hoạch đó, tiến hành kiểm tra các công việc được quy định trong Quy định này đối với các phòng ban thuộc đối tượng kiểm tra.

3. Trưởng phòng an toàn chất lượng yêu cầu các phòng ban thuộc đối tượng kiểm tra tiến hành cải tiến thông qua bản yêu cầu cải tiến, trong trường hợp khi kiểm tra nội bộ phát hiện thấy các mục cần cải tiến.
4. Trưởng phòng của các phòng thuộc đối tượng kiểm tra sau khi nhận được yêu cầu cải tiến, cần nhanh chóng xây dựng các biện pháp xử lý cải tiến cần thiết và báo cáo cho trưởng phòng an toàn chất lượng thông qua bản báo cáo xử lý cải tiến.
5. Người quản lý tổng thể về an toàn nhận báo cáo kết quả kiểm tra nội bộ từ trưởng phòng an toàn chất lượng và xây dựng biện pháp xử lý thích hợp đối với các mục cần cải tiến công việc.

Điều 23: Đào tạo và huấn luyện để đảm bảo an toàn vận tải

Người quản lý tổng thể về an toàn yêu cầu các phòng ban liên quan thường xuyên lập kế hoạch đào tạo, huấn luyện nhân viên và tổ chức thực hiện đào tạo huấn luyện để đảm bảo an toàn vận tải, đồng thời, yêu cầu đánh giá quá trình đào tạo, xây dựng biện pháp thích hợp nếu cần thiết.

Điều 24: Xây dựng các quy định/quy tắc quản lý An toàn

1. Ngoài quy định này, người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác phải xây dựng các quy định an toàn cần thiết liên quan đến việc duy trì đầu máy toa xe và trang thiết bị ĐSĐT, vận hành tàu, đồng thời xem xét rà soát liên tục.
2. Phải triệt để thông báo tới toàn thể nhân viên về nội dung của các quy định được nêu tại khoản 1 điều này để đảm bảo an toàn vận hành tàu.

Điều 25: Quản lý những quy định, tài liệu và hồ sơ

1. Quy định này cùng với những hồ sơ, quy định khác về cơ cấu, tính năng của trang thiết bị ĐSĐT và ĐMTX, và các quy định khác liên quan đến đảm bảo an toàn vận tải phải được quản lý, lưu trữ hợp lý tại các phòng ban liên quan.
2. Những ý kiến của người quản lý tổng thể về an toàn và biên bản cuộc họp để quyết định những chính sách an toàn phải được lập, quản lý, lưu trữ hợp lý theo Quy định của Hệ thống quản lý thông tin của Công ty.
3. Những quy tắc liên quan đến đảm bảo an toàn vận tải và những hồ sơ cần thiết khác phải được lưu trữ và quản lý hợp lý bởi trưởng các bộ phận có trách nhiệm theo Quy định của Hệ thống quản lý thông tin của Công ty.

PHẦN 2: QUẢN LÝ VẬN HÀNH TÀU

Chương 1: Quản lý vận hành tàu

Điều 26: Hệ thống quản lý vận hành

Quy định hệ thống quản lý vận hành và hệ thống chỉ thị, ra mệnh lệnh.

Điều 27: Kế hoạch vận hành

1. Khi xây dựng kế hoạch vận hành cụ thể, người quản lý an toàn vận hành phải xác nhận an toàn và tính khả thi căn cứ trên sơ đồ đường cong chạy tàu được lập cho mỗi loại tàu và xem xét theo những nhân tố sau đây:
 - (1) Thời gian di chuyển giữa các ga.
 - (2) Tình trạng lên và xuống tàu của hành khách tại các ga
 - (3) Điều kiện hạn chế bởi thiết bị chạy vượt và thiết bị tín hiệu
 - (4) Sự giới hạn liên quan đến nhân viên công tác trên tàu và ĐMTX
 - (5) Các nội dung cần thiết khác để vận hành tàu thuận lợi.
2. Sơ đồ đường cong chạy tàu được xây dựng, xem xét về tính năng ĐMTX : gồm gia tốc và giảm tốc, tốc độ tối đa và tính năng đi qua đường cong; các điều kiện về đường ray bao gồm đường cong và độ dốc; kỹ năng lái tàu.
3. Người quản lý an toàn vận hành phải kiểm tra việc xây dựng và điều chỉnh kế hoạch vận hành.
4. Người quản lý an toàn vận hành phối hợp với Trưởng phòng ĐMTX, trưởng phòng điện, tín hiệu, trưởng phòng thiết bị nhà ga, ray, trưởng phòng CTXD chuẩn bị đầy đủ hồ sơ liên quan cần thiết để xây dựng và thay đổi kế hoạch vận hành như tính năng ĐMTX, các điều kiện về đường ray, và giới hạn tốc độ tại các đường cong.

Điều 28: Ca làm việc của nhân viên công tác trên tàu

Người quản lý an toàn vận hành phải xây dựng kế hoạch làm việc của nhân viên công tác trên tàu bằng việc xem xét hợp lý để cân bằng thời gian lao động, thời gian làm việc trên tàu theo các quy định liên quan.

Điều 29: Quản lý phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu

1. Người quản lý nhân viên công tác trên tàu phải định kỳ xác nhận về tình hình bổ túc phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu theo sự chỉ đạo của người quản lý an toàn vận hành.
2. Trường hợp người quản lý nhân viên công tác trên tàu nhận thấy nhân viên công tác trên tàu không đáp ứng năng lực về thể chất, tinh thần, kiến thức và kỹ năng, phải có các biện pháp như đình chỉ công tác hoặc tiến hành đào tạo lại và tổng hợp, báo cáo tình hình tới người quản lý an toàn vận hành.
3. Trường hợp người quản lý an toàn vận hành nhận được báo cáo về nghi vấn năng lực và việc thực hiện công việc của nhân viên công tác trên tàu, người quản lý an toàn vận hành phải dựa trên ý kiến của người quản lý nhân viên công tác trên tàu, nhanh chóng có biện pháp như đình chỉ công tác hoặc tiến hành đào tạo lại.
4. Trong số nhân viên bị tạm thời đình chỉ công tác trên tàu, người quản lý nhân viên công tác trên tàu phải xây dựng kế hoạch đào tạo để cải thiện trình độ, kỹ năng của họ, xác nhận kết quả sau khi hoàn thành đào tạo lại, và quyết định xem có thể tiếp tục công tác trên tàu được hay không, trên cơ sở thảo luận với người quản lý an toàn vận hành.

Điều 30: Báo cáo về phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu và nhân viên lái tàu trong Depot

Liên quan tới tình hình phẩm chất năng lực của nhân viên công tác trên tàu và nhân viên lái tàu trong Depot, người quản lý an toàn vận hành phải tổng hợp báo cáo từ người quản lý nhân viên công tác trên tàu và trưởng phòng ĐMTX, lập và gửi báo cáo theo yêu cầu của Cơ quan quản lý nhà nước phù hợp với các quy định liên quan của pháp luật các nội dung sau đây:

- (1) Số giấy phép lái tàu, kết quả kiểm tra sức khỏe và kiểm tra sự phù hợp
- (2) Số lần phát sinh các lỗi thao tác lái và tình hình thực hiện chương trình đào tạo, huấn luyện.

Điều 31: Đào tạo, huấn luyện và quản lý duy trì phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến vận hành

1. Người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác phải xác nhận định kỳ và quản lý duy trì năng lực, sự hiểu biết và kỹ năng nhân viên liên quan đến vận hành bằng những phương pháp và quy trình thích hợp được quy định trong “Quy tắc vận hành”

2. Những người có trách nhiệm giám sát chỉ đạo hoạt động của nhân viên liên quan đến vận hành dựa trên Quy tắc vận hành”, thường xuyên kiểm tra những vấn đề liên quan cần thiết về mặt vận hành của nhân viên liên quan đến vận hành tại thời điểm trước hoặc trong thời gian làm việc, và đưa ra cho họ những chỉ thị cần thiết.
3. Người có trách nhiệm giám sát chỉ đạo hoạt động của nhân viên liên quan đến vận hành phải ghi chép lại tình trạng năng lực của nhân viên liên quan đến vận hành mà mình quản lý và xác nhận sự thay đổi.

Điều 32: Hệ thống vận hành tàu

1. Người quản lý an toàn vận hành làm rõ những người có trách nhiệm, hệ thống chỉ huy, ra lệnh...liên quan đến các mục nêu dưới đây, và quy định thể chế cụ thể liên quan đến thực hiện quản lý vận hành tàu trong quy tắc vận hành:
 - (1) Nắm bắt về tình trạng vận hành trong trường hợp xảy ra xáo trộn và rối loạn
 - (2) Thay đổi đột xuất về kế hoạch vận hành
 - (3) Các chỉ thị quan trọng liên quan đến an toàn như thay đổi phương pháp vận hành...để đảm bảo an toàn giữa các tàu.
 - (4) Thu thập và truyền đạt các thông tin thời tiết bất thường
 - (5) Liên lạc thông tin về việc chấp thuận bắt đầu công việc bảo dưỡng và cải tiến mà có nguy cơ gây ảnh hưởng tới vận hành tàu và thông tin liên quan đến việc có thể tiến hành vận hành trở lại sau khi hoàn thành hay không.
2. Người tham gia công tác vận hành tàu phải nỗ lực trong việc nắm bắt các thông tin về tình trạng vận hành, đường ray, điều kiện thời tiết bất thường..., trong trường hợp có những tình trạng gây ảnh hưởng tới an toàn vận hành tàu, phải ưu tiên hàng đầu đưa ra những biện pháp nhanh chóng và hợp lý.
3. Khi công tác vận hành bị gián đoạn bởi tai nạn, sự cố, thảm họa..., sau khi tiến hành xác nhận an toàn tại hiện trường, trưởng OCC ra lệnh vận hành tàu trở lại.
4. Trường hợp vận hành tàu bị xáo trộn, kế hoạch vận hành bị thay đổi do tai nạn, sự cố, thảm họa, phải tiến hành theo lệnh của trưởng OCC, liên lạc và xác nhận với những người liên quan theo Sổ tay lái tàu để thực hiện chắc chắn việc truyền đạt chỉ thị

5. Khi có nguy cơ phát sinh trở ngại đến vận hành tàu an toàn do điều kiện thời tiết bất thường, người quản lý an toàn vận hành phải đưa ra các biện pháp thích hợp như đình chỉ công tác vận hành...
6. Người quản lý an toàn vận hành phải ghi chép và lưu trữ các thông tin về tình trạng vận hành, tiến hành liên lạc với các cá nhân liên quan và đưa ra các biện pháp thích hợp để vận hành một cách chính xác.

Điều 33: Biện pháp/Cách xử lý trong trường hợp khẩn cấp như tai nạn, sự cố, thảm họa...

1. Trường hợp khẩn cấp như tai nạn, thiên tai, người tham gia công tác vận hành phải đưa ra các biện pháp nhanh chóng và phù hợp để cứu hộ hành khách, giảm thiểu thiệt hại phù hợp với “Quy tắc ứng phó khi phát sinh tai nạn, sự cố, thảm họa”
2. Trong trường hợp xảy ra tai nạn, sự cố, thảm họa...có người tham gia vào công tác cứu hộ, cứu nạn cần vào khu vực đường ray, trưởng OCC phải ra lệnh dừng công tác chạy tàu và đưa ra các biện pháp cần thiết để đảm bảo an toàn.

Chương 2: Quản lý trang thiết bị ĐSDT

Điều 34: Hệ thống quản lý trang thiết bị ĐSDT

1. Quy định hệ thống quản lý trang thiết bị ĐSDT
2. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải xây dựng những quy định liên quan đến việc bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT và tiến hành báo cáo công việc đến người quản lý tổng thể về an toàn. Trường hợp thay đổi cũng tương tự như vậy.
3. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray khi bảo trì, cải tiến trang thiết bị ĐSDT, phải xây dựng kế hoạch quản lý duy trì tương ứng với tính cần thiết của việc nâng cao tính an toàn, độ tin cậy và sự phù hợp giữa ĐMTX với kế hoạch vận hành trong tương lai và báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn.
4. Về việc thực hiện và kiểm tra hoàn thành công tác bảo trì, cải tiến trang thiết bị ĐSDT, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải liên lạc chặt chẽ với các bộ phận liên quan và lập kế hoạch phù hợp với tiêu chuẩn của trang

thiết bị ĐSDT, quy tắc bảo trì... để ngăn ngừa các tác động ảnh hưởng tới việc đảm bảo an toàn vận hành,

5. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray tổng hợp kế hoạch kiểm tra và kết quả kiểm tra trang thiết bị ĐSDT, lập kế hoạch bảo dưỡng, kế hoạch cải tiến và báo cáo đến người quản lý tổng thể về an toàn.
6. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải định rõ các phương pháp và quy trình kiểm tra, bảo trì, cải tiến trang thiết bị ĐSDT phù hợp với tiêu chuẩn và quy tắc bảo trì...trang thiết bị ĐSDT, đảm bảo rằng những nhân viên liên quan đều nắm được hoàn toàn.
7. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải tiến hành công việc kiểm tra một cách chắc chắn dựa trên quy tắc bảo trì và triệt để phổ biến tới những người liên quan nhằm duy trì trang thiết bị ĐSDT luôn ở trạng thái có thể sử dụng một cách an toàn.

Điều 35: Công việc đảm bảo an toàn trong bảo dưỡng và cải tiến trang thiết bị ĐSDT

1. Liên quan đến việc bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải đứng trên quan điểm đảm bảo an toàn vận hành tàu và ngăn ngừa tai nạn, tiến hành xác nhận chi tiết các hạng mục công việc từ giai đoạn kế hoạch bảo dưỡng, cải tiến.
2. Nhân viên tham gia vào công tác bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT (bao gồm cả nhà thầu) phải trao đổi với những người liên quan về nội dung, phương pháp và trình tự thao tác công việc tại giai đoạn thực hiện bảo dưỡng, cải tiến.
3. Nhân viên tham gia bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT (gồm cả nhà thầu), tại thời điểm trước, trong và sau khi kết thúc công việc, phải chắc chắn thực hiện nắm bắt tình trạng vận hành tàu, ứng phó khi phát sinh lỗi trang thiết bị ĐSDT và xác nhận an toàn sau khi thực hiện công việc, dựa trên những quy tắc được quy định bởi các phòng ban.
4. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải đảm bảo rằng mọi nhân viên tham gia bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT (gồm cả nhà thầu) hoàn toàn

nắm rõ các quy định, sổ tay liên quan cần thiết để tiến hành công việc một cách an toàn.

5. Trường hợp tiến hành công tác bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT trong khu vực đường ray, nhân viên tham gia bảo dưỡng, cải tiến (gồm cả nhà thầu) liên lạc chặt chẽ với trưởng OCC và tiến hành xác nhận, báo cáo cần thiết.
6. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray cung cấp cho nhân sự tham gia bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT (gồm cả nhà thầu) những thông tin cần thiết về tình trạng vận hành tàu để đảm bảo an toàn cho tàu và người thao tác.
7. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray tập hợp lại các thông tin về tai nạn bao gồm cả những tai nạn, sự cố đã phát sinh tại hiện trường khác nhiều nhất có thể và phải chắc chắn rằng những nhân sự tham gia bảo dưỡng, cải tiến (gồm cả nhà thầu) hoàn toàn nắm bắt được.
8. Trường hợp có lo ngại vấn đề gây trở ngại đến vận hành tàu, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray nhanh chóng liên lạc thông tin tới trưởng OCC và những người liên quan cần thiết khác.

Điều 36: Quản lý phẩm chất, năng lực của nhân sự tham gia bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT:

1. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray lập kế hoạch đào tạo, tiến hành đào tạo, huấn luyện cần thiết một cách thích hợp theo các quy định, sổ tay và tiêu chuẩn liên quan đến đào tạo, huấn luyện của các phòng ban, đồng thời quản lý phù hợp về năng lực, sự hiểu biết, kỹ năng của nhân viên liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT.
2. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray xác nhận định kỳ phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT.
3. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray ghi chép tình trạng phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT và xác nhận sự thay đổi.

4. Việc quản lý phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến vận hành trong số những nhân viên liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT tuân theo điều 31.

Điều 37: Công tác thuê ngoài bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT

1. Khi công tác bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT cần phải được thuê ngoài, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray kiểm tra kinh nghiệm, quy mô, kỹ thuật và hồ sơ thành tích của những công ty ứng tuyển, xác định phạm vi công việc cần thuê ngoài, phương pháp lựa chọn công ty thuê ngoài trong số các công ty có đủ điều kiện ứng tuyển.
2. Để công ty thuê ngoài đảm nhận công tác bảo dưỡng, cải tiến (sau đây gọi là Nhà thầu) tiến hành công việc bảo dưỡng, cải tiến một cách phù hợp, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray cần lựa chọn từ nhà thầu một người chịu trách nhiệm làm công tác giám sát.
3. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải xác định rõ ràng những chỉ thị, báo cáo, quy trình (bao gồm thể chế liên lạc thông tin trong trường hợp phát sinh tình huống khẩn cấp) cần thiết cho công tác bảo dưỡng, cải tiến với người chịu trách nhiệm của nhà thầu.
4. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray cung cấp các thông tin cần thiết cho công tác bảo dưỡng, cải tiến và đưa ra chỉ thị nếu cần cho phía nhà thầu thông qua người chịu trách nhiệm của nhà thầu.
5. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray yêu cầu người chịu trách nhiệm của nhà thầu tiến hành đào tạo, huấn luyện và kiểm tra năng lực theo điều 36 nhằm giúp người thao tác của nhà thầu có đủ kiến thức và kỹ năng cần thiết để tiến hành công việc bảo dưỡng, cải tiến, đồng thời phải nhanh chóng báo cáo kết quả.
6. Trong trường hợp nhận thấy đã phát sinh tai nạn, sự cố...hoặc có nguy cơ phát sinh tai nạn, sự cố...do các thao tác mà bên nhà thầu thực hiện, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray yêu cầu người chịu trách nhiệm của nhà thầu nhanh chóng báo cáo tình hình, và đưa ra các chỉ thị cần thiết.

7. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray tiến hành kiểm tra thao tác thực hiện của Nhà thầu, đưa ra các chỉ thị cải thiện khi nhận ra có nguy cơ gây trở ngại cho vận hành tàu.

Chương 3: Quản lý đầu máy toa xe:

Điều 38: Hệ thống quản lý Đầu máy toa xe

1. Quy định hệ thống liên quan đến quản lý ĐMTX.
2. Trưởng phòng ĐMTX xây dựng quy tắc và quy định liên quan đến việc sản xuất, bảo trì, cải tạo... ĐMTX và báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn. Trường hợp thay đổi cũng tương tự như vậy.
3. Khi sản xuất, bảo trì, cải tạo ĐMTX, trưởng phòng ĐMTX phải xây dựng kế hoạch quản lý duy trì tương ứng với tính cần thiết của việc nâng cao tính an toàn, độ tin cậy và sự phù hợp giữa trang thiết bị ĐSDT với kế hoạch vận hành trong tương lai và báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn.
4. Liên quan đến việc thực hiện sản xuất và cải tạo ĐMTX, trưởng phòng ĐMTX quy định phương pháp, quy trình kiểm tra thực hiện trong khi thi công và khi đã hoàn thành thi công và phải đảm bảo chắc chắn rằng những người có liên quan nắm bắt được đầy đủ.
5. Trưởng phòng ĐMTX tổng hợp kế hoạch kiểm tra và kết quả kiểm tra ĐMTX, xây dựng kế hoạch bảo dưỡng ĐMTX, thực hiện công tác báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn.
6. Trưởng phòng ĐMTX quy định rõ các phương pháp, quy trình kiểm tra và bảo dưỡng phù hợp với các quy định tại Việt Nam, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đảm bảo về môi trường, tiếng ồn, quy tắc bảo dưỡng ĐMTX..., và làm cho các nhân viên liên quan nắm được các nội dung này.
7. Trưởng phòng ĐMTX tiến hành kiểm tra một cách chắc chắn dựa trên quy tắc bảo dưỡng, triệt để thông báo tới các nhân viên liên quan nhằm duy trì ĐMTX luôn ở trạng thái có thể sử dụng một cách an toàn.

Điều 39: Kế hoạch sử dụng Đầu máy toa xe

Trưởng phòng ĐMTX phải xây dựng kế hoạch sử dụng ĐMTX đảm bảo an toàn vận tải bằng việc xem xét về cơ cấu và tính năng ĐMTX, cấu trúc

đường ray và thiết bị đảm bảo an toàn vận hành ở những đoạn vận hành và kế hoạch kiểm tra ĐMTX được yêu cầu trong vận hành tàu.

Điều 40: Quản lý phẩm chất, năng lực của nhân sự tham gia bảo dưỡng ĐMTX

1. Trưởng phòng ĐMTX xây dựng kế hoạch đào tạo, tiến hành đào tạo huấn luyện cần thiết một cách thích hợp theo các quy định, sổ tay, tiêu chuẩn liên quan đến đào tạo, huấn luyện, đồng thời quản lý phù hợp phẩm chất, năng lực của nhân viên tham gia bảo dưỡng ĐMTX.
2. Trưởng phòng ĐMTX xác nhận định kỳ phẩm chất, năng lực của nhân sự tham gia bảo dưỡng... ĐMTX.
3. Trưởng phòng ĐMTX ghi chép tình hình phẩm chất, năng lực của nhân sự tham gia bảo dưỡng...ĐMTX và quản lý để có thể xác nhận sự thay đổi.
4. Việc quản lý phẩm chất, năng lực nhân viên lái tàu tại depot sẽ tuân thủ theo điều 29 “Quản lý phẩm chất, năng lực của viên công tác trên tàu” Trong trường hợp này có thể thay “Nhân viên công tác trên tàu” thành “nhân viên lái tàu tại depot”, thay “Người quản lý an toàn vận hành” thành “Trưởng phòng ĐMTX”.
5. Việc quản lý phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến vận hành trong số những nhân sự tham gia bảo dưỡng...ĐMTX, tuân theo điều 31 của quy định này.

Điều 41: Công tác thuê ngoài bảo dưỡng ĐMTX

1. Khi công tác bảo dưỡng ĐMTX cần phải được thuê ngoài, trưởng phòng ĐMTX kiểm tra kinh nghiệm, quy mô, hệ thống quản lý, kỹ thuật, hồ sơ thành tích của những công ty ứng tuyển, xác định phương pháp lựa chọn công ty thuê ngoài trong số những công ty có đủ điều kiện ứng tuyển.
2. Để công ty thuê ngoài đảm nhận công tác bảo dưỡng ĐMTX (sau đây gọi là Nhà thầu) tiến hành công việc bảo dưỡng... một cách phù hợp, trưởng phòng ĐMTX cần lựa chọn từ nhà thầu một người chịu trách nhiệm làm công tác giám sát.
3. Trưởng phòng ĐMTX phải xác định rõ ràng những chỉ thị, báo cáo, quy trình (bao gồm thể chế liên lạc thông tin trong trường hợp phát sinh tình

huống khẩn cấp) cần thiết cho công tác bảo dưỡng... với người chịu trách nhiệm của nhà thầu.

4. Trưởng phòng ĐMTX cung cấp các thông tin cần thiết cho công tác bảo dưỡng...và đưa ra chỉ thị nếu cần cho phía nhà thầu thông qua người chịu trách nhiệm của nhà thầu.
5. Trưởng phòng ĐMTX yêu cầu người chịu trách nhiệm của nhà thầu tiến hành đào tạo, huấn luyện và kiểm tra năng lực theo điều 43 nhằm giúp người thao tác của nhà thầu có đủ kiến thức và kỹ năng cần thiết để tiến hành công việc bảo dưỡng..., đồng thời phải nhanh chóng báo cáo kết quả
6. Trong trường hợp nhận thấy đã phát sinh tai nạn, sự cố...hoặc có nguy cơ phát sinh tai nạn, sự cố...do các thao tác mà bên nhà thầu thực hiện, trưởng phòng ĐMTX yêu cầu người chịu trách nhiệm của nhà thầu nhanh chóng báo cáo tình hình, và đưa ra các chỉ thị cần thiết.
7. Trưởng phòng ĐMTX tiến hành kiểm tra thao tác thực hiện của Nhà thầu, đưa ra các chỉ thị cải thiện khi nhận ra có nguy cơ gây trở ngại cho việc sử dụng an toàn ĐMTX.

PHẦN 3: TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 42: Trách nhiệm triển khai thực hiện

Ngay sau khi quy định này có hiệu lực áp dụng, Phòng An toàn – Chất lượng có trách nhiệm phổ biến đến các cá nhân, đơn vị, phòng ban liên quan để các cá nhân, đơn vị, phòng ban này có trách nhiệm phân công cụ thể, xây dựng biểu mẫu chi tiết, triển khai thực hiện quy định này.

Điều 43: Xây dựng và điều chỉnh quy định quản lý an toàn:

Ngoài bản Quy định về quản lý an toàn này và các quy định liên quan khác, Phòng An toàn – Chất lượng có trách nhiệm xây dựng và điều chỉnh các quy định cần thiết liên quan đến công tác quản lý an toàn để đảm bảo an toàn vận hành.

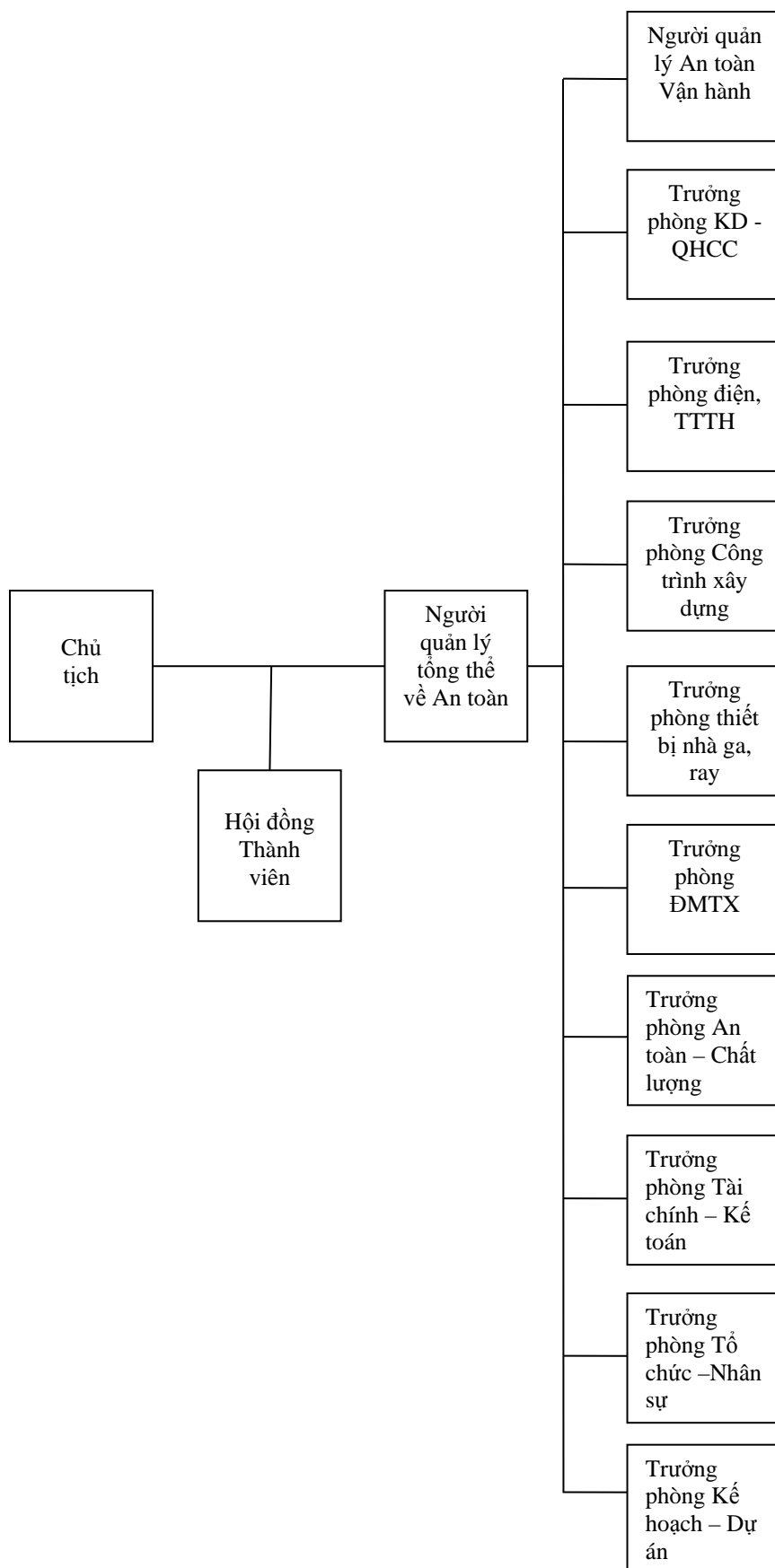
Hàng năm, lãnh đạo công ty sẽ tổng kết, đánh giá kết quả và công bố về tình hình thực hiện an toàn trong năm. Nếu xét thấy cần thiết, lãnh đạo công ty xem xét, sửa đổi các nội dung trong quy định này nhằm tăng cường mức độ an toàn khi vận hành nhưng phải đảm bảo đúng quy định của pháp luật và khả năng thực hiện của đơn vị.

Điều 44: Hiệu lực thi hành

Quy định về quản lý an toàn gồm 02 phần và ... điều, có hiệu lực áp dụng từ ngày cho tất cả cá nhân, đơn vị, phòng ban thuộc công ty.

Trong quá trình thực hiện, nếu nhận thấy nội dung nào cần điều chỉnh hoặc cần thay đổi, bổ sung để phù hợp với thực tiễn hoạt động, các cá nhân, đơn vị, phòng ban liên quan có trách nhiệm đóng góp ý kiến với lãnh đạo công ty để kịp thời ban hành những bổ sung, sửa đổi cần thiết.

(Đính kèm 1)
SƠ ĐỒ THỂ CHẾ QUẢN LÝ AN TOÀN



CHƯƠNG 1: QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1: Mục đích:

Việc ban hành quy định chung về giải quyết tai nạn, sự cố đường sắt đô thị nhằm phục vụ cho công tác giải quyết tai nạn, sự cố giao thông đường sắt đô thị, góp phần quan trọng trong việc đảm bảo an toàn giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội.

Điều 2: Phạm vi áp dụng:

Quy định này quy định về nguyên tắc, trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân, trình tự, nội dung, giải quyết, công tác phân tích, chế độ thống kê, báo cáo về sự cố, tai nạn giao thông đường sắt đô thị.

Điều 3: Đối tượng áp dụng:

Quy định này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động giao thông vận tải đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

Điều 4: Giải thích từ ngữ:

Định nghĩa các từ chuyên môn trong quy định này như sau:

1. Tai nạn ĐSDT là việc phương tiện giao thông đường sắt ĐSDT xảy ra đâm nhau, trật bánh, đổ tàu, đâm, va vào người, phương tiện giao thông khác và ngược lại hoặc phương tiện giao thông ĐSDT đang hoạt động đâm, va vào chướng ngại vật gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của con người hoặc gây thiệt hại về tài sản.
2. Sự cố ĐSDT là những vụ việc xảy ra trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt đô thị gây trở ngại đến chạy tàu nhưng chưa xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị.
3. Người bị thương trong vụ tai nạn giao thông đường sắt đô thị là người bị tổn thương về sức khỏe, bị ảnh hưởng đến cuộc sống bình thường do ảnh hưởng trực tiếp của tai nạn giao thông đường sắt đô thị.
4. Người bị chết trong vụ tai nạn giao thông đường sắt đô thị là người bị chết tại hiện trường vụ tai nạn; người bị thương trong vụ tai nạn được đưa đi cấp cứu nhưng chết tại bệnh viện, tại nhà hoặc trên đường đi cấp cứu; người bị thương nhưng tử vong trong 24h sau khi tai nạn xảy ra.
5. Trung tâm điều hành vận tải đường sắt đô thị (OCC): là đơn vị trực thuộc Công ty TNHH MTV ĐS HN, có nhiệm vụ chỉ huy toàn bộ hoạt động chạy tàu trên địa bàn các tuyến đường sắt đô thị do đơn vị quản lý.

Điều 5: Cơ sở pháp lý:

1. Luật Đường sắt ngày 14 tháng 6 năm 2015;
2. Nghị định số 14/2015/NĐ-CP ngày 13 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật đường sắt;
3. Nghị định 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;
4. Quyết định số 17/2008/QĐ-UBND ngày 29/9/2008 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Sở Giao thông vận tải Thành phố Hà Nội.

Điều 6: Nguyên tắc giải quyết tai nạn giao thông đường sắt đô thị:

1. Việc giải quyết tai nạn giao thông đường sắt phải bảo đảm tuyệt đối an toàn, nhanh chóng và kịp thời.

2. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị, các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đường sắt phải có trách nhiệm phối hợp giải quyết.
3. Tổ chức cứu chữa ngay đối với người bị nạn, bảo vệ hiện trường, bảo vệ tài sản của Nhà nước, doanh nghiệp và người bị nạn.
4. Thông tin, báo cáo kịp thời về vụ tai nạn cho các tổ chức, cá nhân có liên quan.
5. Mọi tổ chức, cá nhân có trách nhiệm khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt phải đến ngay hiện trường để giải quyết; không được gây trở ngại cho việc khôi phục và hoạt động giao thông vận tải đường sắt đô thị sau khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị.
6. Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn giao thông đường sắt (sau đây gọi tắt là Chủ tịch Hội đồng) hoặc người chủ trì giải quyết tai nạn được quyền huy động mọi nguồn lực tại chỗ để phục vụ cho công tác cứu chữa tai nạn giao thông đường sắt đô thị.
7. Tổ chức khôi phục hoạt động giao thông đường sắt đô thị nhanh nhất và không gây khó khăn cho công tác điều tra, xử lý của cơ quan chức năng.

Điều 7: Nguyên tắc giải quyết sự cố giao thông đường sắt đô thị:

1. Các sự cố giao thông đường sắt phải được lập biên bản.
2. Khi sự cố giao thông đường sắt đô thị xảy ra, việc lập biên bản do Trung tâm điều hành vận tải đường sắt đô thị (OCC) thực hiện.
3. Tổng giám đốc Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội quy định cụ thể việc giải quyết, xử lý sự cố giao thông đường sắt đô thị.

CHƯƠNG 2: PHÂN LOẠI TAI NẠN, SỰ CỐ GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC BÊN LIÊN QUAN

Điều 8: Phân loại tai nạn giao thông ĐSĐT:

1. Phân loại theo nguyên nhân:
 - Tai nạn do nguyên nhân chủ quan là tai nạn xảy ra do vi phạm các quy định của pháp luật và các quy định liên quan về giao thông vận tải ĐSĐT của tổ chức, cá nhân thuộc công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.
 - Tai nạn do nguyên nhân khách quan là tai nạn do nguyên nhân bất khả kháng (thiên tai, địch họa) hoặc các nguyên nhân khác ngoài nguyên nhân chủ quan của công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.
2. Phân loại theo tính chất của tai nạn giao thông ĐSĐT
 - Tai nạn vận hành là tai nạn xảy ra khi các đoàn tàu đâm nhau, trật bánh, đổ; đâm, va chạm vào chướng ngại gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của con người hoặc gây thiệt hại về tài sản của tổ chức, cá nhân.
 - Tai nạn khác là những tai nạn về người, xảy ra khi đoàn tàu va, cán người; người nhảy xuống đường ray hay rơi từ trên đoàn tàu xuống; ném đất, đá hoặc các vật khác lên đoàn tàu gây thiệt hại về tài sản, tính mạng và sức khỏe của con người.
3. Phân loại theo mức độ thiệt hại do tai nạn giao thông ĐSĐT gây ra
 - Tai nạn giao thông đường sắt đô thị ít nghiêm trọng là tai nạn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ____ đồng đến dưới ____ triệu đồng;
 - Tai nạn giao thông đường sắt đô thị nghiêm trọng là tai nạn có 01 đến 2 người người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ____ đồng đến dưới ____ đồng;
 - Tai nạn giao thông đường sắt đô thị rất nghiêm trọng là tai nạn có 1 người chết hoặc từ 03 đến 04 người bị thương trở lên hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ____ đồng đến dưới

_____ đồng;

- Tai nạn giao thông đường sắt đô thị đặc biệt nghiêm trọng là tai nạn có từ 02 người chết trở lên hoặc có từ 5 người bị thương trở lên hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị _____ đồng đến dưới _____ đồng;

Điều 9: Trách nhiệm của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội:

1. Trách nhiệm của lái tàu hoặc nhân viên hỗ trợ an toàn khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị:
 - a) Tổ chức sơ cứu, cấp cứu ngay người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước, doanh nghiệp, người bị nạn theo quy định tại Điều 13 của Quy định này.
 - b) Tổ chức phòng vệ địa điểm tai nạn theo quy định tại Điều 13 quy định này.
 - c) Thông tin, báo cáo ngay về vụ tai nạn cho các tổ chức, cá nhân có liên quan theo quy định tại Điều 14 của Quy định này.
 - d) Trách nhiệm của nhân viên điều độ chạy tàu khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị:
 - e) Lập biên bản, báo cáo về vụ tai nạn theo mẫu quy định tại **Phụ lục 1** kèm theo Quy định này hoặc lập Hồ sơ ban đầu vụ tai nạn (nếu tai nạn xảy ra trong phạm vi mình phụ trách) hoặc tiếp nhận Hồ sơ ban đầu do lái tàu, nhân viên hỗ trợ an toàn lập (khi tai nạn xảy ra trong khu gian) chuyển giao cho các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền và cử người ở lại làm việc với cơ quan Nhà nước có thẩm quyền theo quy định tại chương 3 của Quy định này.
 - f) Nhân viên điều độ chạy tàu (nhân viên hỗ trợ an toàn) là người chủ trì giải quyết hậu quả ban đầu của vụ tai nạn nếu Chủ tịch hội đồng hoặc người chủ trì giải quyết tai nạn chưa đến hiện trường tai nạn.
2. Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội có trách nhiệm chủ trì và phối hợp với UBND các cấp nơi xảy ra tai nạn, Sở GTVT Hà Nội tổ chức giải quyết các vụ tai nạn giao thông đường sắt đô thị; tổ chức thực hiện công tác cứu hộ trên đường sắt đô thị.
3. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị, Tổng giám đốc Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội căn cứ theo nguyên nhân, tính chất, mức độ thiệt hại để lập Hội đồng giải quyết tai nạn hoặc giao nhiệm vụ cho cá nhân có thẩm quyền để chủ trì giải quyết tai nạn;

Điều 10: Trách nhiệm của các thành viên Hội đồng giải quyết tai nạn hoặc người chủ trì giải quyết tai nạn (Thuộc quản lý của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội):

1. Chủ tịch Hội đồng hoặc người chủ trì giải quyết tai nạn là người có quyền hạn và trách nhiệm cao nhất trong việc giải quyết tai nạn tại hiện trường, được quyền huy động nhân lực, vật lực tại chỗ để cứu chữa người bị nạn; ra các quyết định cần thiết, phối hợp với các cơ quan, chính quyền địa phương để giải quyết tai nạn theo đúng quy định của pháp luật và phải chỉ đạo hoàn thành các công việc sau:
 - a) Tổ chức cứu chữa người bị nạn, bảo vệ hiện trường, tài sản;
 - b) Tham gia điều tra, lập biên bản khám nghiệm hiện trường theo yêu cầu của cơ quan công an;
 - c) Phối hợp với các cơ quan, chính quyền địa phương có liên quan hoàn thiện các thủ tục pháp lý mai tang nạn nhân (nếu có người chết);
 - d) Lập phương án cứu chữa và phân công nhân lực thực hiện chuyển tải hành khách, hàng hóa; cứu hộ toa xe; sửa chữa cầu, đường và các phương tiện thiết bị khác bị hư hỏng để nhanh chóng khôi phục chạy tàu qua vị trí tai nạn và thông tuyến; đảm bảo an toàn mọi mặt trong quá trình cứu chữa;

- e) Tập hợp biên bản, hồ sơ vụ tai nạn; xác định khối lượng công việc, nhân công của các đơn vị tham gia cứu hộ, cứu nạn;
 - f) Xây dựng báo cáo tổng hợp; đề xuất việc khen thưởng thành tích và xử lý kỷ luật đối với tổ chức, cá nhân tham gia giải quyết tai nạn; đề xuất biện pháp với cơ quan có thẩm quyền để khôi phục bình thường hoạt động đường sắt đô thị và giải quyết các vấn đề phát sinh có liên quan.
2. Các thành viên tham gia Hội đồng phải triệt để thi hành phần việc được phân công và thực hiện tốt các công việc được giao; mọi tổ chức, cá nhân khác tham gia giải quyết tai nạn đều chịu sự chỉ đạo và phải chấp hành mọi quyết định của Chủ tịch Hội đồng hoặc người chủ trì giải quyết tai nạn.

Điều 11. Trách nhiệm của Sở GTVT Hà Nội:

Khi nhận được tin báo xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị, Sở GTVT Hà Nội phải kịp thời cử người đến tham gia điều tra, giải quyết tai nạn theo đề nghị của cơ quan có thẩm quyền, giám sát và thu thập tài liệu để phục vụ cho việc phân tích, xác định nguyên nhân và xử lý vi phạm.

Điều 12. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua

Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị, Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị có trách nhiệm phối hợp với cơ quan công an, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước, doanh nghiệp và người bị nạn. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Ủy ban nhân dân nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức chôn cất.

CHƯƠNG 3 : TRÌNH TỰ GIẢI QUYẾT TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

Điều 13: Tổ chức cấp cứu người bị nạn, phòng vệ hiện trường tai nạn:

1. Tổ chức cấp cứu người bị nạn:
Lái tàu hoặc nhân viên hỗ trợ an toàn phải tổ chức sơ cứu ngay người bị nạn trong khu gian; nhân viên phục vụ chạy tàu tại nhà ga tổ chức sơ cứu người bị nạn trong phạm vi nhà ga; Tiến hành việc cử người trông coi, bảo vệ tài sản của nạn nhân.
2. Tổ chức phòng vệ hiện trường tai nạn:
Lái tàu, nhân viên hỗ trợ an toàn có trách nhiệm tổ chức phòng vệ hiện trường tai nạn theo quy định hiện hành khi tai nạn xảy ra trong khu gian; nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga có trách nhiệm tổ chức phòng vệ hiện trường tai nạn khi tai nạn xảy ra trong phạm vi nhà ga.

Điều 14: Trình tự báo tin tai nạn giao thông ĐSDT:

1. Lái tàu hoặc nhân viên hỗ trợ an toàn phải báo ngay cho nhân viên điều độ chạy tàu.
2. Nhân viên điều độ chạy tàu phải báo ngay cho các nhà ga lân cận, các bộ phận phòng ban và lãnh đạo Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội.
3. Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội phải báo ngay cho những cơ quan, tổ chức sau:
 - a) Cơ quan công an nơi gần hiện trường tai nạn nhất;
 - b) Ủy ban nhân dân nơi gần nhất tại địa điểm xảy ra tai nạn;
 - c) Sở GTVT Hà Nội;
 - d) Các đơn vị có liên quan.
4. Sở GTVT Hà Nội phải báo cáo ngay cho Bộ GTVT, Ủy ban nhân dân TP Hà Nội trong trường hợp xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị đặc biệt nghiêm trọng.

Điều 15: Biện pháp báo tin:

Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị, các đối tượng được nêu tại điều 14 quy định này phải nhanh chóng tìm mọi biện pháp, thông qua các phương tiện thông tin liên lạc hoặc gặp trực tiếp để báo tin về tai nạn.

Điều 16: Nội dung thông tin phải báo tin:

1. Nội dung thông tin ban đầu về tai nạn phải kịp thời, chính xác và bao gồm một số nội dung chính như sau:
 - a) Địa điểm xảy ra tai nạn (km, khu gian, xã phường, quận, huyện...)
 - b) Thời gian xảy ra tai nạn;
 - c) Số người chết, bị thương;
 - d) Sơ bộ trạng thái hiện trường, phương tiện bị tai nạn, cơ sở hạ tầng bị ảnh hưởng;
 - e) Các thông tin quan trọng khác liên quan đến vụ tai nạn mà người báo tin cung cấp.
2. Ngoài việc phải báo tin ban đầu theo quy định tại khoản 1 Điều này, nhân viên điều độ chạy tàu phải lập báo cáo tai nạn theo Mẫu quy định tại Phụ lục số 1 Quy định này và được gửi cùng Hồ sơ ban đầu vụ tai nạn tới các cơ quan chức năng khi có yêu cầu;

Điều 17: Xử lý tin báo về tai nạn:

Mọi tổ chức, cá nhân khi nhận được tin báo về tai nạn hoặc yêu cầu phối hợp, hỗ trợ trong việc báo tin phải tìm mọi biện pháp để thực hiện theo đề nghị và báo lại cho người đề nghị (nếu được), đồng thời phải triển khai thực hiện ngay các công việc, biện pháp nghiệp vụ theo quy định nếu vụ tai nạn thuộc phạm vi, trách nhiệm của mình. Nếu vụ tai nạn không thuộc phạm vi, trách nhiệm giải quyết của mình thì tiếp tục báo tin về vụ tai nạn cho tổ chức, cá nhân có trách nhiệm phải phối hợp, hỗ trợ chặt chẽ khi có đề nghị của tổ chức, cá nhân có trách nhiệm.

Điều 18: Lập hồ sơ ban đầu vụ tai nạn:

1. Hồ sơ vụ tai nạn do cơ quan công an có thẩm quyền lập. Trong trường hợp cơ quan công an chưa có mặt, cùng với việc cấp cứu người bị nạn, báo tin tai nạn, lái tàu hoặc nhân viên hỗ trợ an toàn phải thực hiện việc lập Hồ sơ ban đầu.
Hồ sơ ban đầu do nhân viên chạy tàu tại nhà ga lập được giao lại nhân viên điều độ tuyến đường sắt đô thị đó.
2. Hồ sơ ban đầu vụ tai nạn gồm có:
 - a) Biên bản vụ tai nạn (nội dung của biên bản vụ tai nạn lập theo Mẫu số 1 Phụ lục 2 kèm theo Quy định này);
 - b) Bản ghi lời khai theo Mẫu số 2 Phụ lục 2 kèm theo Quy định này hoặc báo cáo của nạn nhân (nếu nạn nhân còn nói được, viết được);
 - c) Báo cáo của nhân viên đường sắt đô thị có liên quan;
 - d) Biên bản bàn giao nạn nhân, tài sản và các giấy tờ có liên quan.
3. Hồ sơ ban đầu vụ tai nạn được lập thành 03 bộ và phải gửi cho các cơ quan có thẩm quyền như sau:
 - a) 01 bộ gửi cho cơ quan công an cấp quận, huyện nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị trong vòng 12 giờ, kể từ khi tai nạn xảy ra;
 - b) 01 bộ gửi cho Cơ quan quản lý ĐSĐT – Sở GTVT Hà Nội;
 - c) 01 bộ gửi cho bộ phận có liên quan của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội

Điều 19: Giải quyết hậu quả, khôi phục giao thông ĐSĐT khi có người chết:

Khi có người chết bởi tai nạn giao thông ĐSĐT, công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội có trách nhiệm trông coi, bảo vệ nạn nhân phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương tiến

hành các thủ tục mai táng nạn nhân.

Điều 20: Khôi phục giao thông trong trường hợp phải xin cứu hộ:

1. Khi xảy ra sự cố, tai nạn giao thông đường sắt đô thị, hoặc các trường hợp bất thường khác dẫn đến phải ngừng tàu mà những người có mặt tại hiện trường không có khả năng giải quyết để bảo đảm an toàn cho tàu chạy tiếp thì Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội phải yêu cầu cứu hộ. Trường hợp cần thiết cần có sự vào cuộc của các lực lượng chức năng của Thành phố như Ban chỉ đạo phòng chống tai nạn, thiên tai, khắc phục sự cố, lực lượng cảnh sát phòng cháy chữa cháy của Thành phố...
2. Tổng giám đốc công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội quy định cụ thể việc tổ chức cứu hộ, khôi phục giao thông trên ĐSĐT.

CHƯƠNG 3: PHÂN TÍCH, CHẾ ĐỘ BÁO CÁO, THỐNG KÊ SỰ CỐ, TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

Điều 21: Phân tích sự cố, tai nạn giao thông đường sắt đô thị:

1. Sự cố, tai nạn giao thông đường sắt đô thị phải được tiến hành phân tích nguyên nhân, nghiên cứu các biện pháp xử lý tai nạn sự cố xảy ra và thực hiện các biện pháp đó.
2. Tổng giám đốc Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội chịu trách nhiệm tổ chức phân tích sự cố, tai nạn giao thông đường sắt đô thị, nghiên cứu biện pháp xử lý tai nạn, sự cố và thực hiện các biện pháp đó.
3. Trường hợp cần thiết, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội sẽ quyết định thành lập Hội đồng phân tích sự cố, tai nạn giao thông đường sắt đô thị gồm: đại diện công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, đại diện Sở GTVT Hà Nội, đại diện cơ quan, đơn vị có liên quan và các Chuyên gia về lĩnh vực an toàn giao thông vận tải đường sắt đô thị.

Điều 22: Thống kê, báo cáo tai nạn, sự cố giao thông ĐSĐT:

1. Tất cả các tai nạn, sự cố giao thông ĐSĐT đều phải được lập Hồ sơ để làm cơ sở phân tích, kết luận nguyên nhân, tổng hợp tình hình an toàn chung trong hoạt động đường sắt đô thị và tham mưu cho Lãnh đạo các cấp trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt đô thị.
2. Công ty TNHH MTV đường sắt Hà Nội có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác lưu trữ hồ sơ ban đầu, thống kê, báo cáo, tổng hợp tình hình về tai nạn, sự cố giao thông ĐSĐT.
3. Định kỳ hàng tháng, hàng quý, 6 tháng, 9 tháng và cả năm, công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội phải tổng hợp tình hình sự cố, tai nạn giao thông đường sắt đô thị theo quy định và báo cáo về Sở GTVT Hà Nội. Sở GTVT Hà Nội tổng hợp, phân tích báo cáo tình hình tai nạn, sự cố ĐSĐT trên địa bàn, báo cáo UBND Thành phố Hà Nội, Bộ GTVT và các đơn vị có liên quan.

CHƯƠNG 4: ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 27: Hiệu lực thi hành:

Quy định này có hiệu lực từ ngày ____ tháng ____ năm ____

Điều 28: Tổ chức thực hiện:

1. Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội có trách nhiệm phổ biến, hướng dẫn các đơn vị trực thuộc, các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông vận tải ĐSĐT thi hành quy định này.
2. Sở GTVT Hà Nội giúp UBND Thành phố chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan tổ chức thanh tra, kiểm tra việc thực hiện quy định này.

PHỤ LỤC
(Kèm theo Quy định chung về giải quyết sự cố, tai nạn ĐSDT tại TP Hà Nội)

Phụ lục 1
(BÁO CÁO TAI NẠN GIAO THÔNG ĐSDT)

1. Họ tên, chức vụ người báo cáo, đơn vị công tác:
2. Vụ việc xảy ra: ___ giờ, ngày ___ tháng ___ năm;
3. Tình hình thời tiết khi xảy ra sự cố, tai nạn:
4. Địa điểm, hiện trường xảy ra sự cố, tai nạn:
5. Số hiệu đoàn tàu, số hiệu toa xe động lực, thành phần đoàn tàu, trọng tải:
6. Họ tên, chức danh của những người liên quan: lái tàu, nhân viên hỗ trợ an toàn, nhân viên điều độ chạy tàu, nhân viên chạy tàu tại nhà ga...
7. Khái quát tình hình, nguyên nhân sự cố, tai nạn:
8. Biện pháp đã giải quyết, xử lý:
9. Sơ bộ đánh giá thiệt hại về vật chất:
10. Thiệt hại về người:
 - a) Họ, tên, tuổi, Nam/Nữ, nghề nghiệp, địa chỉ, số chứng minh nhân dân (hoặc hộ chiếu)... của nạn nhân;
 - b) Thẻ vé/số vé đi tàu của nạn nhân, ga đi, ga đến, số toa hành khách bị nạn.
 - c) Tình trạng thương tích của nạn nhân
 - d) Tư trang, hành lý của nạn nhân
 - e) Thân nhân của nạn nhân
 - f) Cách giải quyết của người có trách nhiệm
 - g) Họ tên, chức vụ người ở lại trông coi thi thể nạn nhân
11. Kết luận sơ bộ trách nhiệm thuộc về ai
12. Ngày, tháng, năm báo cáo. Báo cáo của người có trách nhiệm lập và những người tham gia.

Phụ lục 2
Mẫu số 2: BIÊN BẢN VỤ TAI NẠN

1. Tên vụ tai nạn:
2. Thời gian địa điểm xảy ra tai nạn (km, khu gian, xã/phường, quận/huyện. thành phố)
3. Thời gian bắt đầu lập biên bản
4. Thành phần tham gia (ghi rõ họ tên, chức vụ, đơn vị) đã đến tận nơi xảy ra tai nạn tiến hành xem xét hiện trường, ghi lại kết quả.
5. Tình hình khái quát (số hiệu đoàn tàu, số hiệu toa xe động lực, số lượng toa xe, họ và tên những người có liên quan, tình hình thời tiết, kế hoạch, tác nghiệp chỉ huy chạy tàu, và nội dung sự việc khi xảy ra tai nạn, vẽ sơ đồ hiện trường)
6. Tang vật, dấu vết và số liệu đo đạc, di chuyển các thiết bị của toa xe động lực, toa xe, đường, ghi, các trang thiết bị khác...

7. Dấu vết liên quan đến con người, vị trí đã di chuyển, xe dịch...

8. Thống kê sơ bộ thiệt hại (toa xe động lực, toa xe, cầu đường, ghi, giờ ách tắc giao thông, số tàu chậm, số tàu chuyển tải hoặc bãi bỏ, số người bị chết, bị thương...)

9. Kết luận sơ bộ (nguyên nhân và trách nhiệm):

Biên bản lập xong lúc ___ giờ__ phút, ngày__tháng__năm___ đã đọc lại cho các thành viên nghe, công nhận đúng, cùng ký tên.

MẪU SỐ 2. BIÊN BẢN GHI LỜI KHAI

Hôm nay, ngày___ tháng___ năm___, hồi ___ giờ, gồm những người tham gia lấy từ khai (ghi rõ họ tên, chức vụ công tác), ngồi tại ___ (địa điểm) để ghi lời khai: bao nhiêu tuổi, quê quán, số CMND, hộ khẩu thường trú, nơi ở hiện nay, nghề nghiệp, đơn vị công tác, chức vụ đang làm việc.

Nội dung lời khai:

Bản lời khai này đã đọc cho ông, bà ___ nghe, công nhận đúng và cùng ký tên dưới đây.

PHƯƠNG ÁN TỔNG THỂ CHUYỂN GIAO TUYẾN 2A

Nội dung báo cáo gồm:

1. Khái quát về Dự án tuyến 2A
2. Phương pháp tiếp cận thực hiện chuyển giao tuyến 2A
3. Khái quát nội dung chuyển giao Tuyến 2A; trường hợp Công trình xây dựng
4. Kế hoạch tổng thể chuyển giao Tuyến 2A
5. Chủ trương chuyển giao Tuyến 2A
6. Phương án tổ chức tiếp nhận Tuyến 2A
7. Kế hoạch hành động
8. Đề xuất

I. KHÁI QUÁT VỀ DỰ ÁN TUYẾN 2A

1. Thông tin về thiết kế dự án Tuyến 2A

Dự án được duyệt theo Quyết định 3136/QĐ-BGTVT ngày 15/10/2008, có các đặc điểm chính:

- (1) Quy mô tuyến: Điểm đầu Cát Linh (kết nối với Tuyến 3), điểm cuối Bến xe Hà Đông mới; tổng chiều dài tuyến 13.05km. 12 ga trên tuyến; chiều dài ke ga: 80m. Diện tích đất chiếm dụng vĩnh viễn: 49,57ha.
- (2) Tiêu chuẩn kỹ thuật chủ yếu: Quy phạm thiết kế GB 50157-2003; khổ đường 1435, tốc độ tối đa 80km/h; bình quân (tối thiểu) 35km/h.
- (3) Công trình Cấp I
- (4) Tải trọng trục 14t
- (5) Tần suất tối đa: 2phút
- (6) Năng lực vận chuyển tối đa: 28.500hành khách/giờ/hướng
- (7) Depot 19,63ha
- (8) Tổng mức đầu tư : 552 triệu USD

2. Kết quả thực hiện

Theo Ban QLDA ĐS-Cục ĐSVN, kết quả thực hiện lũy kế tới tháng 4/2013 với các hạng mục chính như sau:

Công trình xây dựng:

TT	Hạng mục chính	% hoàn thành
1.	Cọc khoan nhồi	72.70
2.	Thân trụ	56.91
3.	Xà mũ	54.87
4.	Xử lý đất yếu 5,6ha	100

Công tác mua sắm, cung cấp thiết bị: Tổng thầu đang thực hiện thủ tục mời thầu cung cấp các đoàn tàu tại Trung Quốc.

Công tác đào tạo nguồn nhân lực: Đang quyết định đơn vị tuyển dụng/tuyển sinh.

3. Kế hoạch (thực hiện Tuyến 2A)

Kế hoạch tổng thể được cập nhật tháng 3/2013 trình bày như sau:

TT	NHIỆM VỤ	BẮT ĐẦU	KẾT THÚC
1	Thi công	01/08/11	30/11/14
1.1	Thi công công trình nhà ga	01/02/13	30/11/14
1.2	Thi công trụ cầu và lao dầm khu gian	01/08/11	20/07/14
1.3	Công trình Depot	01/09/12	30/11/14
2	Công trình chế tạo dầm	01/02/13	31/01/14
3	Công trình đường ray	01/03/14	30/09/14
4	Hoàn thiện xây dựng, lắp đặt thiết bị	31/03/13	30/11/14
5	Công trình toa xe	01/03/13	28/02/15
6	Đào tạo và chuyển giao công nghệ	01/06/13	14/12/14
7	Chạy thử liên hợp hệ thống toàn tuyến	16/12/14	28/02/15
8	Vận hành thử không tải	01/03/15	30/05/15
9	Vận hành thông toàn tuyến	31/05/15	31/05/15

II. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO TUYẾN 2A

4. Mục tiêu của việc chuyển giao Tuyến 2A

Việc chuyển giao Tuyến 2A đáp ứng các yêu cầu khách quan và yêu cầu chủ quan.

- Yêu cầu khách quan: UBND thành phố Hà Nội thống nhất quản lý các tuyến ĐSDT trên địa bàn Hà Nội, đồng bộ về thể chế và huy động các nguồn lực để tổ chức, quản lý, vận hành và hỗ trợ vận hành; tăng tính khả thi và hiệu quả vận hành.

- Yêu cầu chủ quan: Luật Đường sắt, các chỉ đạo của Bộ Ngành Trung ương.

Mục tiêu của việc chuyển giao là đáp ứng hài hòa các yêu cầu trên; đồng bộ hóa kế hoạch và tiến trình thực hiện Tuyến 2A với các chương trình, kế hoạch liên quan của thành phố Hà Nội (dự án HTKT); đảm bảo việc chuyển giao toàn bộ dự án Tuyến 2A đã xây dựng xong từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội; xây dựng và lưu trữ cơ sở dữ liệu thích đáng giúp xác minh trách nhiệm của các bên liên quan trước và sau quá trình chuyển giao.

5. Phương pháp tiếp cận thực hiện chuyển giao

Việc bàn giao-tiếp nhận Tuyến 2A có phạm vi lớn, tính chất phức tạp, chưa có kinh nghiệm ở Việt Nam. Cơ quan tiếp nhận – Thành phố Hà Nội đang trong quá trình xây dựng năng lực (cho Công ty vận hành và các cơ quan liên quan) để kịp thời đủ năng lực quản lý, vận hành Tuyến 2A an toàn, hiệu quả. Do vậy, phương án tiếp cận để thực hiện chuyển giao Tuyến 2A được đề xuất là:

- Xác định đầy đủ quy mô, nội dung, tiến độ, các yêu cầu chuyển giao.

- Phân tích đối tượng/yêu cầu chuyển giao: Chuyển giao về sở hữu/ trách nhiệm và chuyển giao về kỹ thuật, công nghệ.

- Kết hợp, đồng bộ quá trình xây dựng năng lực Công ty vận hành (và các cơ quan liên quan của thành phố Hà Nội) với việc tiếp nhận tuyến 2A.

- Chủ động hợp tác với Cục ĐSVN/Ban QLDA ĐS để đề xuất các cơ chế áp dụng phù hợp.

Các bước thực hiện gồm:

TT	HẠNG MỤC CÔNG VIỆC CHÍNH
I	CHỦ TRƯỞNG CHUYỂN GIAO
II	CÔNG TÁC CHUẨN BỊ CHUYỂN GIAO
1	KẾ HOẠCH, TỔ CHỨC CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ
2	CƠ CHẾ-CHÍNH SÁCH ÁP DỤNG CHO CHUYỂN GIAO
3	KẾ HOẠCH CHI TIẾT THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO
III	THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO

III. KHÁI QUÁT NỘI DUNG CHUYỂN GIAO TUYẾN 2A; TRƯỜNG HỢP CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG

6. Nội dung chuyển giao Tuyến 2A

Xét định hướng chuyển giao, đặc trưng của dự án, công trình ĐSĐT, nội dung chuyển giao được xác định gồm:

TT	Nội dung	Ghi chú
1	Nhân lực	Gồm hồ sơ cá nhân, hợp đồng lao động, các bằng cấp/giấy phép cần thiết; kết quả đào tạo; định hướng nghề nghiệp.
2	Công trình xây dựng	Gồm cả đất, móng, hành lang an toàn, phạm vi bảo vệ công trình, lưới quan trắc v.v.
3	Thiết bị	Đầu máy toa xe, thiết bị, hệ thống thông tin tín hiệu, hệ thống điện v.v. (gồm cả thiết kế, hồ sơ hoàn công, phụ tùng dự trữ cho thay thế, v.v)
4	Tài sản	Trách nhiệm tài chính và các quyền sử dụng, khai thác.
5	Công nghệ	Gồm Quy trình vận hành, quy trình bảo dưỡng, sổ tay bảo dưỡng, quy trình quan trắc, chuyển giao công nghệ.
6	Hệ thống quản lý	Các hệ thống về quản lý vật tư, tài liệu, thông tin, nhân lực, an toàn, chất lượng, tài chính, v.v.
7	Các thỏa thuận	Thỏa thuận trong quá trình thực hiện Dự án giữa Chủ đầu tư với bên thứ 3.
8	Các hợp đồng	Các hợp đồng phát sinh trong quá trình thực hiện Dự án.
9	Trách nhiệm, nghĩa vụ	Các trách nhiệm, nghĩa vụ của Chủ đầu tư phát sinh sau quá trình thực hiện Dự án với Bên thứ 3 và giữa các nhà thầu, nhà cung cấp, tư vấn, v.v. với Chủ đầu tư.
10	Cơ chế, chính sách (để áp dụng, vận dụng)	
11	Nội dung khác	

7. Nội dung chuyên giao Tuyến 2A – Trường hợp Công trình xây dựng

Tuy theo quy mô, đặc điểm, phương án tổ chức thực hiện Dự án, các nội dung liên quan cần chuyên giao của một công trình xây dựng sẽ khác nhau; dưới đây liệt kê những nội dung tiêu biểu có thể áp dụng với Tuyến 2A:

- (1) Công trình xây dựng
- (2) Các tài liệu khảo sát (các loại)
- (3) Các nhiệm vụ thiết kế (thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật, thiết kế thi công)
- (4) Khung tiêu chuẩn
- (5) Thiết kế cơ sở (và các thiết kế điều chỉnh, bổ sung)
- (6) Nghiên cứu khả thi
- (7) Đánh giá tác động môi trường
- (8) Kế hoạch quản lý môi trường
- (9) Kế hoạch chất lượng
- (10) Hợp đồng EPC, các hợp đồng thầu phụ
- (11) Thiết kế kỹ thuật (và các thiết kế điều chỉnh, bổ sung)
- (12) Thiết kế thi công
- (13) Hồ sơ mời thầu (nếu có)
- (14) Hồ sơ dự thầu (nếu có)
- (15) Hợp đồng (nếu có)
- (16) Các tài liệu, hồ sơ giám sát
- (17) Hồ sơ quản lý chất lượng trong quá trình thi công
- (18) Các tài liệu, hồ sơ thí nghiệm, thử nghiệm
- (19) Các bản vẽ hoàn công
- (20) Hạng mục công trình dở dang và các tài liệu liên quan
- (21) Hồ sơ quyết toán
- (22) Kế hoạch bảo dưỡng
- (23) Sổ tay bảo dưỡng
- (24) Các điều kiện bảo hành
- (25) Các điều kiện chuyên giao công nghệ
- (26) Kế hoạch quan trắc (giai đoạn vận hành công trình)
- (27) Kế hoạch môi trường (giai đoạn vận hành công trình)
- (28) Kế hoạch về phòng cháy chữa cháy (giai đoạn vận hành công trình)
- (29) Kế hoạch ứng cứu sự cố (giai đoạn vận hành công trình)
- (30) Lưới quan trắc, thiết bị quan trắc (giai đoạn vận hành công trình)
- (31) Sổ tay quan trắc (giai đoạn vận hành công trình)
- (32) Vật tư dự trữ (giai đoạn vận hành công trình)
- (33) Các hợp đồng bảo hiểm liên quan (trước và sau khi xây dựng xong)
- (34) Thiết bị, dụng cụ vận hành/bảo dưỡng
- (35) Các hợp đồng thuê ngoài về bảo dưỡng (nếu có)
- (36) Chứng nhận an toàn chịu lực công trình
- (37) Chứng nhận về an toàn phòng chống cháy, nổ, môi trường
- (38) Phạm vi bảo vệ công trình
- (39) Chỉ giới xây dựng
- (40) Hệ thống các mốc
- (41) Các thỏa thuận liên quan
- (42) Hồ sơ pháp lý liên quan

IV. KẾ HOẠCH TỔNG THỂ CHUYỂN GIAO TUYẾN 2A

8. Mục đích của việc lập Kế hoạch tổng thể chuyển giao Tuyến 2A là:

- (1) Rà soát lại tổng thể các điều kiện của việc chuyển giao Tuyến 2A.
- (2) Là công cụ để thảo luận giữa Bộ GTVT với UBND thành phố Hà Nội và giữa các cơ quan hữu quan về việc chuyển giao Tuyến 2A.
- (3) Là cơ sở để triển khai các kế hoạch thành phần.
- (4) Định hướng thực hiện Dự án HTKT, bao gồm việc tổ chức thực hiện, các nghiên cứu liên quan.
- (5) Là cơ sở để điều phối các hoạt động và kế hoạch thực hiện Tuyến 2A với tiến trình thực hiện Dự án HTKT.
- (6) Là cơ sở để huy động các nguồn lực cần thiết cho việc chuyển giao Tuyến 2A

9. Danh mục nội dung Kế hoạch tổng thể chuyển giao Tuyến 2A

Với các mục đích của Kế hoạch tổng thể như được trình bày trên, Danh mục nội dung của Kế hoạch tổng thể được đề xuất như dưới đây:

TÓM TẮT
CÁC ĐỊNH NGHĨA
1. TỔNG QUAN
2. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN VỀ CHUYỂN GIAO TUYẾN 2A
3. PHƯƠNG PHÁP THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO
4. KẾ HOẠCH TIẾN ĐỘ TỔNG THỂ THỰC HIỆN VIỆC CHUYỂN GIAO
5. CÁC KẾ HOẠCH THÀNH PHẦN
6. ĐIỀU CHỈNH GIỮA DỰ ÁN HTKT VÀ TIẾN TRÌNH TUYẾN 2A
7. TỔ CHỨC THỰC HIỆN
8. CƠ CHẾ PHỐI HỢP GIỮA BỘ GTVT/CỤC ĐSVN VÀ UBND TP HÀ NỘI/MRB
9. KẾ HOẠCH CÁC NGUỒN LỰC CẦN THIẾT
10. CÁC BIỆN PHÁP ĐẢM BẢO
CÁC TÀI LIỆU ĐÍNH KÈM
CÁC TÀI LIỆU THAM KHẢO

10. Danh mục nội dung Kế hoạch chuyển giao công trình xây dựng – Tuyến 2A

Theo đề xuất Phương án chuyển giao tổng thể, Kế hoạch chuyển giao công trình xây dựng sẽ được phát triển trên cơ sở đề xuất danh mục nội dung như sau:

I. GIỚI THIỆU CHUNG
1. Bối cảnh
2. Định nghĩa các thuật ngữ
3. Khái quát về công trình (Tuyến 2A)

II. CƠ SỞ CỦA VIỆC CHUYỂN GIAO

4. Mục đích của việc chuyển giao công trình
5. Các quy định liên quan
6. Tổ chức thực hiện, kết quả và tiến độ thực hiện Tuyến 2A
7. Khái quát kế hoạch chuyển giao tổng thể

III. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO

8. Nguyên tắc chuyển giao
9. Các hạng mục chuyển giao, nội dung/yêu cầu của từng hạng mục
10. Danh mục chi tiết các hạng mục chuyển giao, các hồ sơ, các yêu cầu
11. Các vấn đề cần làm rõ
12. Phân tích các hạng mục chuyển giao

IV. PHƯƠNG ÁN CHUYỂN GIAO

13. Chuyển giao về kết cấu/kiến trúc công trình
14. Chuyển giao về mặt bằng, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, quyền sử dụng đất
15. Phương án chuyển giao công nghệ vận hành/bảo dưỡng
16. Chuyển giao các trách nhiệm và nghĩa vụ
17. Cơ chế tiếp nhận các công tác chưa hoàn thành
18. Vai trò, trách nhiệm của các Sở, Ban, Ngành thuộc UBND thành phố Hà Nội

V. CÁC NGUỒN LỰC CẦN HUY ĐỘNG CHO VIỆC CHUYỂN GIAO

VI. ĐỀ XUẤT CÁC CƠ CHẾ ĐẶC THÙ

VII. TIẾN ĐỘ THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO

19. Phân tích các mốc tiến độ chính
20. Tiến độ chi tiết trong từng giai đoạn
21. Thuyết minh tiến độ
22. Quản lý tiến độ chuyển giao

VIII. CÁC BIỆN PHÁP ĐẢM BẢO

23. Các hạng mục, công tác liên đới
24. Quản lý giao diện trong chuyển giao
25. Biện pháp đảm bảo tiến độ
26. Biện pháp đảm bảo chất lượng
27. Biện pháp đảm bảo an toàn
28. Biện pháp quản lý rủi ro
29. Cơ chế phối hợp

IX. HOÀN THÀNH CHUYỂN GIAO VÀ QUẢN LÝ SAU CHUYỂN GIAO

30. Quy trình thực hiện chuyển giao
31. Quy trình hoàn thành chuyển giao
32. Quản lý công trình đã tiếp nhận sau chuyển giao
33. Phân định trách nhiệm sau quá trình chuyển giao
34. Cơ chế giải quyết các vấn đề phát sinh

X.	TỔ CHỨC THỰC HIỆN
	35. Cập nhật tổ chức thực hiện chuyển giao của Bộ GTVT
	36. Tổ chức thực hiện chuyển giao tổng thể của UBND TP Hà Nội
	37. Tổ chức thực hiện chuyển giao bởi MRB
	38. Phối hợp giữa các bên liên quan
CÁC TÀI LIỆU ĐÍNH KÈM	
CÁC TÀI LIỆU THAM KHẢO	

V. CHỦ TRƯỞNG CHUYỂN GIAO TUYẾN 2A

Chủ trương chuyển giao Tuyến 2A được thông qua nhằm xác lập các nguyên tắc cơ bản để định hướng các bên liên quan tiến hành việc chuyển giao, bao gồm:

- 1) Hoạch định việc chuyển giao;
- 2) Huy động các nguồn lực cho chuyển giao;
- 3) Tổ chức việc chuyển giao;
- 4) Cơ chế phối hợp;
- 5) Nghiên cứu các cơ chế áp dụng;
- 6) Xử lý các vấn đề phát sinh.
- 7) Xác định lộ trình chuyển giao

PHÂN TÍCH NỘI DUNG CHỦ TRƯỞNG CHUYỂN GIAO

TT	Nội dung	Ý nghĩa
1	Nhiệm vụ chuyển giao Tuyến 2A là một quá trình, từ công tác khảo sát, thu thập thông tin, lập kế hoạch, chuẩn bị, nghiên cứu các cơ chế/chính sách áp dụng tới công tác tổ chức, thực hiện chuyển giao, việc hoàn tất chuyển giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND Thành phố Hà Nội.	Khẳng định các bước cơ bản thực hiện việc chuyển giao
2	Công tác chuyển giao Tuyến 2A bao gồm chuyển giao mọi tài sản; người lao động và các chế độ và chính sách áp dụng cho người lao động; các kế hoạch, quy trình, thủ tục và công nghệ vận hành bảo dưỡng Tuyến 2A; các hồ sơ, quyền sở hữu, quyền sử dụng hình thành trong quá trình thực hiện hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Tuyến 2A; việc xác lập các trách nhiệm và nghĩa vụ giữa Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội và bên thứ 3 (nếu có) sau khi hoàn tất việc chuyển giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND.	Xác định phạm vi chuyển giao
3	Bộ GTVT và UBND Thành phố Hà Nội có trách nhiệm triển khai ngay nhiệm vụ chuyển giao Tuyến 2A; các Bộ, Ngành có liên quan có trách nhiệm giám sát và hỗ trợ quá trình chuyển giao Tuyến 2A.	Tính cấp thiết của việc triển khai công tác chuyển giao; y/c các bên phối hợp
4	Bộ GTVT và UBND Thành phố Hà Nội có trách nhiệm phối hợp nghiên cứu các cơ chế và chính sách áp dụng cho việc chuyển giao Tuyến 2A; trình Chính phủ quyết định các nội dung vượt thẩm quyền của Bộ GTVT hoặc UBND Thành phố Hà Nội.	Cơ sở để nghiên cứu, đề xuất cơ chế đặc thù

TT	Nội dung	Ý nghĩa
5	Bộ GTVT và UBND Thành phố Hà Nội có trách nhiệm phối hợp để điều chỉnh các kế hoạch và hoạt động của Tuyến 2A vào các chương trình, kế hoạch chung liên quan của UBND Thành phố Hà Nội; đảm bảo quá trình chuyển giao Tuyến 2A đạt hiệu quả dài hạn, giảm thiểu xung đột phát sinh từ việc chuyển giao Tuyến 2A.	Cơ sở để góp ý với Tuyến 2A
6	Ngay sau khi Chủ trương chuyển giao Tuyến 2A được Chính phủ thông qua, sớm nhất có thể và trong suốt quá trình thực hiện nhiệm vụ chuyển giao Tuyến 2A, Bộ GTVT và UBND Thành phố Hà Nội sẽ cung cấp tất cả các thông tin và tài liệu cần thiết cho nhau để phục vụ nhiệm vụ chuẩn bị và thực hiện chuyển giao Tuyến 2A.	Cơ sở để yêu cầu, trao đổi thông tin
7	Việc chuyển giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND Thành phố Hà Nội được coi là hoàn thành khi Tuyến 2A đã hoàn thành vận hành thử bởi Bộ GTVT, được UBND Thành phố Hà Nội với sự hỗ trợ của Bộ GTVT bắt đầu vận hành Tuyến 2A an toàn, tin cậy. Đồng thời, các trách nhiệm sau quá trình chuyển giao Tuyến 2A đã được thống nhất giữa Bộ GTVT và UBND Thành phố Hà Nội. Các nội dung không thỏa thuận được giữa Bộ GTVT và UBND Thành phố Hà Nội cần trình Chính phủ xem xét và quyết định.	Yêu cầu cơ bản để hoàn tất việc chuyển giao; nguyên tắc xử lý bất đồng

VI. PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC TIẾP NHẬN TUYẾN 2A

11. Tổ chức chung (phía UBND thành phố Hà Nội)

- (1) Bên nhận: UBND thành phố Hà Nội
- (2) Cơ quan thường trực: Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội
- (3) Cơ quan tham mưu: Ủy ban điều phối chung
- (4) Các cơ quan phối hợp: Sở KH&ĐT, Sở Nội vụ, Sở Tài Chính, Sở GTVT, Sở QHKT, Sở Tài nguyên môi trường, Công An Thành phố, Văn phòng UBND Thành phố; các UBND Quận liên quan (Hà Đông, Đống Đa, Thanh Xuân); các cơ quan liên quan khác.
- (5) Cơ quan quản lý, sử dụng trực tiếp: Công ty ĐSĐT Hà Nội.

12. Phương án phân mảng và phân giai đoạn để thực hiện tiếp nhận

12.1. Các đặc tính của việc chuyển giao Tuyến 2A

Việc chuyển giao Tuyến 2A có những đặc tính chung và riêng như sau:

12.1.1. Đặc tính chung của việc chuyển giao Tuyến 2A:

Chuyển giao về tài sản, quyền sở hữu, quyền sử dụng (giữa Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội).

12.1.2. Đặc tính riêng của việc chuyển giao Tuyến 2A

- (1) Có nhiều cấp thực hiện: Một bên là Bộ GTVT, Cục ĐSVN (các Cục, Vụ khác), Ban QLDA ĐS và một bên là UBND thành phố Hà Nội, Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội (và các Sở, Ngành khác) và Công ty ĐSĐT Hà Nội (dự kiến được thành lập).

- (2) Quá trình chuyển giao Tuyến 2A lồng ghép với công tác chuyển giao công nghệ.
- (3) Quá trình chuyển giao lồng ghép với việc hình thành về thể chế, xây dựng năng lực để quản lý, sử dụng tài sản được chuyển giao.
- (4) Quá trình chuyển giao lồng ghép với công tác tuyển dụng/đào tạo một lượng lớn nhân sự.
- (5) Quy mô, giá trị chuyển giao lớn.
- (6) Yêu cầu cao về an toàn.
- (7) Nguồn lực và quy mô tổ chức để vận hành, khai thác lớn.

12.2. Phân mảng chuyển giao, phương thức thực hiện chung

Theo các tính chất của nhiệm vụ chuyển giao như được trình bày trên, các nội dung chuyển giao được phân thành 02 mảng chính:

12.2.1. Mảng chuyển giao/tiếp nhận về kỹ thuật:

Theo dự kiến MRB sẽ thực hiện nhiệm vụ quản lý Nhà nước trực tiếp về ĐSĐT; Công ty ĐSĐT Hà Nội sẽ được giao trực tiếp quản lý vận hành, khai thác và bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội (bao gồm Tuyến 2A); do vậy mảng này sẽ do Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội chủ trì tiếp nhận; Công ty ĐSĐT Hà Nội là đơn vị khai thác, sử dụng.

12.2.2. Mảng chuyển giao về các quyền, trách nhiệm chung đối với tài sản, tổ chức:

Về mảng nhiệm vụ này, sẽ phân loại từng lĩnh vực, giao cho từng Sở/Ngành chủ trì.

Tuy vậy, MRB sẽ là đơn vị đầu mối để tổ chức thực hiện. Công ty ĐSĐT Hà Nội, trên cương vị là cơ quan sử dụng, sẽ tham gia cụ thể vào quá trình chuyển giao.

12.3. Phân giai đoạn thực hiện

Việc phân giai đoạn thực hiện nhằm đáp ứng các mục tiêu của việc chuyển giao và phù hợp với đặc tính của việc chuyển giao Tuyến 2A; theo định hướng từ cụ thể tới tổng thể, từ sơ bộ/nguyên tắc tới chính thức, đáp ứng tiến độ chung, yêu cầu toàn diện cũng như tính hợp lý của việc chuyển giao. Trong đó,

Mảng chuyển giao/tiếp nhận về kỹ thuật : Gọi chung là **chuyển giao về kỹ thuật** cần được tiến hành sớm, theo sát quá trình thực hiện dự án Tuyến 2A và tới khi cơ bản hoàn thành việc đầu tư, xây dựng dự án Tuyến 2A. Gọi tắt là **Giai đoạn 1 – Chuyển giao kỹ thuật**.

Mảng chuyển giao các quyền, trách nhiệm chung đối với tài sản, tổ chức: sẽ do các Sở, Ban, Ngành trực tiếp thực hiện. Giai đoạn này sẽ triển khai khi từng mảng chuyển giao đã hoàn thành, đầy đủ hồ sơ cần thiết. Giai đoạn này (**Giai đoạn 2 – Chuyển giao cấp cơ sở**) hoàn thành là cơ sở quan trọng để tiến hành thủ tục chuyển giao chính thức.

Chuyển giao chính thức (Giai đoạn 3 – Chuyển giao chính thức): Thủ tục chuyển giao chính thức sẽ là cơ sở để Đơn vị sử dụng/khai thác thực hiện các hoạt động cụ thể trên đối tượng được chuyển giao. Trong trường hợp này, Công ty ĐSĐT Hà Nội có thể tiến hành các hoạt động tổ chức, vận hành thử, chuẩn bị cho việc vận hành thương mại

chính thức. Việc chuyển giao chính thức sẽ được thực hiện thông qua nghi lễ giữa Bộ GTVT và UBND Thành phố Hà Nội. Việc chuyển giao chính thức khi Giai đoạn 1 và Giai đoạn 2 đã hoàn thành.

Hoàn thiện việc chuyển giao (Giai đoạn 4 – Hoàn thiện chuyển giao): Việc đưa Tuyến 2A vào hoạt động phục vụ vận tải hành khách công cộng là nhiệm vụ đặc biệt quan trọng, trong khi đó việc chuyển giao Tuyến 2A có quy mô lớn, nhiều đặc thù. Vì thế, không thể áp dụng nguyên tắc “thực hiện đầy đủ, toàn diện Dự án Tuyến 2A xong rồi mới tiếp nhận”; việc tiếp nhận ở Giai đoạn 1, Giai đoạn 2 chỉ cần đáp ứng các yêu cầu cơ bản, đặc biệt là về vận hành và an toàn thì có thể được coi là hoàn thành. Các vấn đề tồn tại có thể chuyển sang Giai đoạn 4.

13. Phương án tổ chức tổng thể cho việc tiếp nhận Tuyến 2A

13.1. GIAI ĐOẠN 1. Tiếp nhận kỹ thuật:

1. Đơn vị chủ trì:

Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội

2. Cơ quan tiếp nhận

Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội, Công ty ĐSĐT Hà Nội

3. Mục đích:

Tiếp cận sớm các tài liệu, hồ sơ kỹ thuật để hiểu rõ được Dự án, tiếp cận được công nghệ, phối hợp giữa công tác tổ chức thực hiện Dự án Tuyến 2A với Dự án HTKT.

4. Phương pháp:

- (1) Thường xuyên và kịp thời Cập nhật, trao đổi các Kế hoạch giữa UBND Thành phố/MRB và Bộ GTVT/Cục ĐSVN
- (2) Lập kế hoạch trao đổi tài liệu trên cơ sở các kế hoạch của mỗi bên.
- (3) Tham gia ý kiến với các kế hoạch, hồ sơ liên quan.

5. Thời gian thực hiện

- (1) Bắt đầu: Khi triển khai Dự án HTKT
- (2) Hoàn thành: Sau khi Bộ GTVT/Cục ĐSVN hoàn thành chạy thử thành công, hoàn thành thủ tục nghiệm thu nội bộ và đã nhận được các chứng nhận liên quan (an toàn, phòng cháy chữa cháy, môi trường, v.v) (sau khoảng 7 ngày).

6. Kết quả:

- (1) Các biên bản bàn giao tài liệu
- (2) Các thỏa thuận giữa Cục ĐSVN/MRB hoặc giữa Bộ GTVT/UBND Thành phố Hà Nội
- (3) Cơ chế được áp dụng cho Dự án và/hoặc cho việc chuyển giao

13.2. GIAI ĐOẠN 2. Tiếp nhận cấp cơ sở

1. Đơn vị thực hiện chính

Các Sở Tài chính, Sở Quy hoạch Kiến trúc, Sở Tài nguyên môi trường, các UBND Quận liên quan, MRB, Công ty ĐSĐT Hà Nội.

2. *Đơn vị mời tham dự*

Văn phòng UBND thành phố Hà Nội

3. *Mục đích*

Tiếp nhận từng nội dung: Tài sản, nghĩa vụ tài chính, công trình, hành lang an toàn công trình, mốc

4. *Nguyên tắc*

Bàn giao tổng thể từng nội dung chính giữa các đơn vị có thẩm quyền

5. *Phương pháp*

- (1) Xem xét trên các hồ sơ đã hoàn chỉnh
- (2) Tiến hành sớm, tùy theo kết quả thực hiện của Dự án.

6. *Kết quả*

- (1) Các Biên bản bàn giao; các hồ sơ kèm theo
- (2) Thỏa thuận về các vấn đề tồn tại

7. *Thời gian:*

- (1) Bắt đầu: Khi đã hoàn thành từng nội dung chính với với hồ sơ pháp lý liên quan; dự kiến 01 tháng sau khi xây dựng xong.
- (2) Hoàn thành: Sau khi Bộ GTVT/Cục ĐSVN hoàn thành chạy thử thành công, hoàn thành thủ tục nghiệm thu nội bộ và đã nhận được các chứng nhận liên quan (an toàn, phòng cháy chữa cháy, môi trường, v.v) (sau khoảng 14 ngày).

13.3. GIAI ĐOẠN 3. Tiếp nhận chính thức

1. *Đơn vị chủ trì:*

Bộ GTVT – UBND THÀNH PHỐ

2. *Các đơn vị mời tham dự:*

Văn phòng Chính phủ, Bộ Tài chính, Bộ KHĐT

3. *Mục đích:*

Chính thức bàn giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội; là cơ sở để Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội, Công ty ĐSĐT Hà Nội thực hiện các hoạt động chuẩn bị, thử nghiệm để đưa tuyến 2A vào vận hành thương mại.

4. *Nguyên tắc*

Khi việc bàn giao các nội dung chính đã được cơ bản chấp thuận, hoàn thành (Giai đoạn 2 đã hoàn thành; Hồ sơ bàn giao tổng hợp được báo cáo UBND thành phố Hà Nội).

5. *Phương pháp:*

- (1) Hoàn thiện, tổng hợp các hoạt động bàn giao Cấp cơ sở thành Hồ sơ bàn giao tổng hợp.
- (2) **Hồ sơ bàn giao tổng hợp** trình bày về quá trình và kết quả bàn giao; các cam kết của mỗi bên; các vấn đề còn tồn tại.

6. *Nghi thức*

Lễ Bàn giao – Kí Biên bản bàn giao

7. *Thời gian*

Bảy (7) ngày sau khi hoàn thành các thủ tục Bàn giao cấp cơ sở (Giai đoạn 2 xong)

8. *Các tài liệu kèm theo*

- (1) Biên bản Bàn giao
- (2) Hồ sơ bàn giao tổng hợp

9. *Kết quả:*

Báo cáo Thủ tướng Chính phủ kèm theo Biên bản bàn giao (giữa UBND Thành phố và Bộ GTVT)

13.4. GIAI ĐOẠN 4. Hoàn chỉnh tiếp nhận

1. *Đơn vị đầu mối:*

Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội

2. *Cơ quan sử dụng, khai thác*

Công ty ĐSĐT Hà Nội

3. *Các đơn vị phối hợp*

- (1) Các Sở Tài chính, KHĐT, Nội vụ, QHKT, Tài nguyên môi trường, Công An, các Quận liên quan.
- (2) Văn phòng UBND thành phố Hà Nội

4. *Mục đích:*

Hoàn chỉnh các nội dung còn tồn tại; thống nhất phương án, biện pháp giải quyết tồn tại, bất đồng.

5. *Nguyên tắc*

Giải quyết rút điếm, toàn diện các vấn đề tồn tại

6. *Phương pháp*

Tổ chức làm việc từng vấn đề; xác định tính chất, phương án giải quyết; cấp thẩm quyền quyết định; xin cơ chế nếu cần.

7. *Kết quả*

- (1) Các biên bản xác nhận hoàn chỉnh các nội dung bàn giao.
- (2) Các thỏa thuận về phương án, biện pháp giải quyết tồn tại, bất đồng.

- (3) Các chấp thuận, phê duyệt của các cơ quan thẩm quyền: Chính phủ, Bộ, UBND Thành phố (tùy từng vấn đề).
- (4) Biên tổng hợp về việc hoàn thiện bàn giao Tuyến 2A giữa MRB và Cục ĐSVN

8. Thời gian

- (1) Bắt đầu: Sau khi Bàn giao chính thức
- (2) Kết thúc: 06 tháng kể từ ngày Bàn giao chính thức

VII. KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG

Để đảm bảo các yêu cầu chuẩn bị cho việc chuyển giao, phù hợp với kế hoạch tiến độ thực hiện dự án Tuyến 2A, đề xuất Kế hoạch hành động làm cơ sở phối hợp giữa các bên như sau:

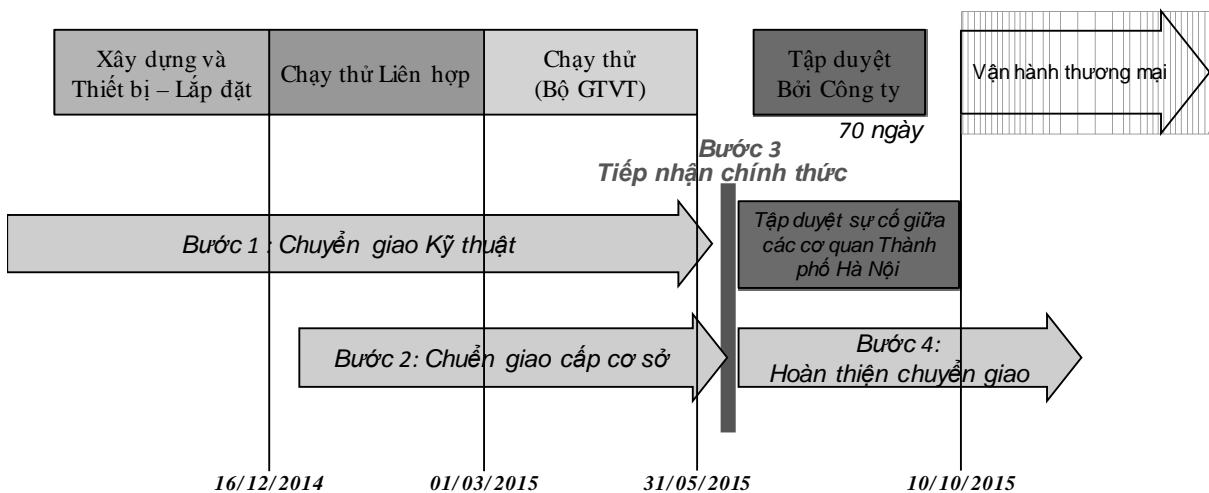
- Kế hoạch tổng thể chuyển giao Tuyến 2A tháng 09/2013
- Kế hoạch chuyển giao thành phần tháng 12/2013
- Phương án Tổ chức thực hiện chuyển giao tháng 02/2014
- Đề xuất các cơ chế chuyển giao tháng 04/2014

VIII. ĐỀ XUẤT

Trên cơ sở các nội dung phân tích, báo cáo trên, đề xuất thông qua Phương án chuyển giao tổng thể Tuyến 2A, bao gồm:

- (1) Chủ trương chuyển giao
- (2) Trình tự thực hiện
- (3) Phương án tổ chức thực hiện
- (4) Kế hoạch hành động

SƠ ĐỒ THỰC HIỆN TỔ CHỨC THEO CHIỀU DỌC



BAN QUẢN LÝ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ HÀ NỘI
HANOI METROPOLITAN RAILWAY MANAGEMENT BOARD-MRB

DỰ ÁN TĂNG CƯỜNG NĂNG LỰC CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐSĐT
VÀ THÀNH LẬP CÔNG TY VẬN HÀNH BẢO DƯỠNG ĐSĐT HÀ NỘI
TA PROJECT TO STRENGTHEN THE CAPACITY OF REGULATOR AND TO ESTABLISH OPERATION AND
MAINTENANCE COMPANY OF METROPOLITAN RAILWAY LINES IN HANOI CITY

CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – LINE 2A PROJECT TRANSFER

KẾ HOẠCH TỔNG THỂ CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A
MASTER PLAN FOR LINE 2A PROJECT TRANSFER

(Dự thảo – Draft)

MÃ SỐ/CODE: OM-DOC 001 - 001

Hà Nội, 2/2014

BẢNG THEO DÕI / UPDATION SHEET

Tên dự án: Project title:	Tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSDT Hà Nội Và Thành lập công ty vận hành bảo dưỡng ĐSDT Hà Nội TA project for Hanoi Metro			
Tên tài liệu: Title of the procedure	KẾ HOẠCH TỔNG THỂ CHUYỂN GIAO TUYẾN 2A MASTER PLAN FOR LINE 2A TRANSFER			
Tham chiếu: Ref. no.	Số/No.:	OM-DOC 001 - 001	Ngày/date:	21/02/2014
Tài liệu liên quan chính / Principal related documents	Số No.:		Ngày/date:	
LẬP VÀ PHÊ DUYỆT – elaborating and approving				
Người soạn 1 Writer 1	Người soạn 2 Writer 2	Kiểm tra 1 Verifier 1	Kiểm tra 2 Verifier 2	Phê duyệt approver
Nguyễn Trung Thành	Tsutomu OTSUKA			
Hiệu chỉnh lần 1 (nếu áp dụng)/ Amendment 1 (as applicable)				
Tham chiếu: Ref. no.	Số:		Ngày:	
Tài liệu liên quan chính / Principal related documents	Số:		Ngày:	
LẬP VÀ PHÊ DUYỆT				
Người soạn 1 Writer 1	Người soạn 2 Writer 2	Kiểm tra 1 Verifier 1	Kiểm tra 2 Verifier 2	Phê duyệt approver

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
MINISTRY OF TRANSPORTATION

UBND THÀNH PHỐ HÀ NỘI
HANOI PEOPLE'S COMMITTEE

CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A
LINE 2A PROJECT TRANSFER

KẾ HOẠCH TỔNG THỂ CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A
MASTER PLAN FOR LINE 2A PROJECT TRANSFER

Hà Nội,/2014

THUẬT NGỮ VÀ VIẾT TẮT

AFC	Hệ thống thu soát vé tự động
ĐSĐT	Đường sắt đô thị
Dự án HTKT	Dự án HTKT tăng cường năng lực Cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn TP Hà Nội
JCC	Ủy ban điều phối chung
JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
MRB	Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội
OCC	Trung tâm điều độ
O&M	Vận hành bảo dưỡng
RPMU	Ban quản lý dự án Đường sắt (Cục Đường sắt Việt Nam)
SCADA	Hệ thống kiểm soát giám sát và thu thập dữ liệu
SIG	Hệ thống thông tin tín hiệu
TA Team	Đoàn chuyên gia Nhật Bản thực hiện Dự án HTKT
VNRA	Cục Đường sắt Việt Nam

DANH MỤC NỘI DUNG TÓM LƯỢC

THUẬT NGỮ VÀ VIẾT TẮT	4
DANH MỤC NỘI DUNG TÓM LƯỢC	5
DANH MỤC NỘI DUNG CHI TIẾT	6
GIỚI THIỆU - INTRODUCTION	9
CHƯƠNG I. MÔ TẢ CHUNG – GENERAL DESCRIPTION	11
1. CHỦ TRƯỞNG CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – POLICY FOR LINE 2A PROJECT TRANSFER	11
2. MỤC ĐÍCH CỦA KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ DỰ ÁN TUYẾN 2A – OBJECTIVES OF THE MASTER PLAN FOR LINE 2A TRANSFER.....	12
3. PHƯƠNG PHÁP LUẬN LẬP KẾ HOẠCH – METHODOLOGY FOR PLANNING	13
4. ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG – SCOPE OF USERS.....	13
CHƯƠNG II. NỘI DUNG CỦA KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ DỰ ÁN TUYẾN 2A - CONTENT OF THE MASTER TRANSFERRING PLAN FOR LINE 2A PROJECT	14
5. TỔNG QUAN – GENERAL INTRODUCTION.....	14
6. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN TỔNG THỂ VỀ CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – MASTER APPROACH OF LINE 2A PROJECT TRANSFERRING	17
7. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN CỤ THỂ THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO – SPECIFIC TRANSFERRING APPROACH	21
8. CÁC KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO THÀNH PHẦN – COMPONENT TRANSFER PLANS	32
9. CÁC GIẢI PHÁP ĐẢM BẢO – ENSURANCE ALTERNATIVES	40
10. PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – ORGANIZATION ALTERNATIVE FOR TRANSFERRING LINE 2A PROJECT	42
11. KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – ACTION PLAN FOR TRANSFERRING LINE 2A PROJECT.....	45
CÁC TÀI LIỆU ĐÍNH KÈM – ATTACHMENTS.....	48

DANH MỤC NỘI DUNG CHI TIẾT

THUẬT NGỮ VÀ VIẾT TẮT /ACRONYMS AND ABBREVIATIONS	4
DANH MỤC NỘI DUNG TÓM LƯỢC – SHORT LIST OF CONTENTS	5
DANH MỤC NỘI DUNG CHI TIẾT – DETAILED LIST OF CONTENTS.....	6
GIỚI THIỆU - INTRODUCTION	9
CHƯƠNG I. MÔ TẢ CHUNG – GENERAL DESCRIPTION	11
1. CHỦ TRƯỞNG CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – POLICY FOR LINE 2A PROJECT TRANSFER	11
2. MỤC ĐÍCH CỦA KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ DỰ ÁN TUYẾN 2A – OBJECTIVES OF THE MASTER PLAN FOR LINE 2A TRANSFER.....	12
2.1. Mục đích của kế hoạch chuyển giao tổng thể Dự án Tuyến 2a – Objectives of the Master Plan for Line 2A transfer	12
2.2. Mục đích của Tài liệu – Objective of the Document	12
3. PHƯƠNG PHÁP LUẬN LẬP KẾ HOẠCH – METHODOLOGY FOR PLANNING	13
3.1. Nguyên tắc lập kế hoạch – Principles of Planning	13
3.2. Yêu cầu trong công tác lập kế hoạch – Planning Requirements	13
3.3. Phương pháp lập kế hoạch – Planning Approach	13
3.3.1. Các nhiệm vụ của công tác lập kế hoạch – Requirements of planning	13
3.3.2. Các bước cơ sở cần được thực hiện – Basic steps to be carried out.....	13
4. ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG – SCOPE OF USERS.....	13
CHƯƠNG II. NỘI DUNG CỦA KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ DỰ ÁN TUYẾN 2A - CONTENT OF THE MASTER TRANSFERRING PLAN FOR LINE 2A PROJECT.....	14
5. TỔNG QUAN – GENERAL INTRODUCTION.....	14
5.1. Giới thiệu chung về trạng huống Dự án Tuyến 2A – Geneneral introduction of Line 2A Project context 14	
5.1.1. Thông tin chung – General information	14
5.1.2. Kế hoạch tiến độ - Schedule plan	14
5.1.3. Kết quả thực hiện Dự án Tuyến 2A – Outputs of the Line 2A project.....	15
5.2. Cơ sở pháp lý tiến hành việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Legal Basis for Proceeding with the Line 2A Project Transferring	15
5.3. Đặc trưng của việc chuyển giao dự án ĐSDT–Features of Transferring An UR Project.....	16
5.4. Các thách thức chung của việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Common challenges of the Line 2A Project Transferring.....	16
5.5. Chuẩn bị cho công tác chuyển giao– Preparations for Transferring	16
5.5.1. Chuẩn bị của UBND thành phố Hà Nội – Preparations of HPC.....	16
5.5.2. Chuẩn bị của Bộ GTVT – Preparations of MoT.....	17
6. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN TỔNG THỂ VỀ CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – MASTER APPROACH OF LINE 2A PROJECT TRANSFERRING	17
6.1. Mục tiêu, phạm vi và nội dung chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Objectives, Scope and Contents of Line 2A Project Transfer.....	17
6.1.1. Mục tiêu chung của việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Common Goal of Line 2A Project Transfer.....	17
6.1.2. Các mục tiêu cụ thể của Chuyển giao Dự án Tuyến 2A- Specific Objectives of Line 2A Project Transfer ..	17
6.1.3. Phạm vi chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Scope of Line 2A Project Transfer	18
6.1.4. Nội dung chuyển giao – Line 2A Project Transfer Contents	18
6.2. Nguyên tắc chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Principles of the Line 2A Project Transfer	18
6.2.1. Giảm tác động tiêu cực đến tiến trình thực hiện Dự án Tuyến 2A - To mitigate negative impacts on the progress of Line 2A Project	18
6.2.2. Giảm các bất cập, thiệt hại có thể phát sinh sau khi chuyển giao Dự Tuyến 2A - To mitigate differences and losses as may raise after the transfer of Line 2A Project.....	19
6.2.3. Tối ưu các nguồn lực thực hiện việc chuyển giao - To optimize resources to be mobilized for the transferring	19

6.2.4.	Giảm thiểu các bất đồng có thể phát sinh trong và sau quá trình chuyển giao - To mitigate disagreements as may raise in and after the transferring	19
6.2.5.	Giảm thiểu các bất cập, thiệt hại có thể phát sinh đối với bên thứ 3 (ví dụ: người lao động, hành khách) - To mitigate differences and losses as may raise for the Third Party (For example: labors, passengers)	20
6.2.6.	Việc chuyển giao mang tính khả thi - The Transfer is Feasible	20
6.3.	<i>Các căn cứ và tài liệu tham chiếu -Bases and Reference Materials</i>	20
6.4.	<i>Phương pháp tiếp cận tổng thể thực hiện chuyển giao – Master Approach for the Transferring</i>	20
6.4.1.	Đặc điểm của cơ quan tiếp nhận và cơ quan bàn giao – Features of the Receiver and the Transferor.....	20
6.4.2.	Phương án tiếp cận tổng thể thực hiện chuyển giao – Master Approach for the Transferring	21
6.4.3.	Các bước thực hiện – Steps to be carried out.....	21
7.	PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN CỤ THỂ THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO – SPECIFIC TRANSFERRING APPROACH	21
7.1.	<i>Ý nghĩa và yêu cầu của Phương pháp tiếp cận chuyển giao – Meaning and requirements of the transferring approach</i>	21
7.2.	<i>Phân nhiệm vụ chuyển giao thành các mảng chuyển giao – To group the transfer mission into transfer arrays</i>	22
7.3.	<i>Phân nhiệm vụ chuyển giao thành các giai đoạn - To group the transfer mission into stages</i>	22
7.3.1.	Trách nhiệm trong/sau khi phối hợp thực hiện chuyển giao một mảng chuyển giao – Responsibilities within/after the transferring of a transfer array	22
7.3.2.	Trách nhiệm trước/sau Thỏa thuận chuyển giao - Responsibilities before/afeter the Transfer Agreement....	23
7.3.3.	Trách nhiệm trước/sau khi kí Biên bản hoàn thành chuyển giao – Responsibilities before/afeter the Record of Transfer Finalization.....	23
7.4.	<i>Lồng ghép các nội dung/yêu cầu chuyển giao vào các kế hoạch chuyển giao thành phần – To integrate transfer contents and requirements into component transfer plans</i>	24
7.4.1.	Kế hoạch chuyển giao Nhân lực –HR Transfer Plan	25
7.4.2.	Kế hoạch chuyển giao công trình xây dựng – Civil Works Transfer Plan	25
7.4.3.	Kế hoạch chuyển giao thiết bị - Equipment Transfer Plan	26
7.4.4.	Kế hoạch chuyển giao vận hành – Operation Transfer Plan	26
7.4.5.	Kế hoạch chuyển giao về tài chính – Financial Transfer Plan	27
7.4.6.	Kế hoạch chuyển giao về khai thác, kinh doanh ĐSDT – UR Exploitation, Business Transfer Plan	27
7.4.7.	Kế hoạch chuyển giao về quản lý chung dự án Tuyến 2A (an toàn-chất lượng, vật tư, tổng hợp) – Line 2A Overall Management Transfer Plan (Safety-quality, Materials, General Affairs).....	28
7.5.	<i>Danh mục các hạng mục kiểm tra cho chuyển giao – List of Checking Items for Transfer</i>	28
7.5.1.	Xác minh chất lượng – Quality Determination.....	29
7.5.2.	Xác minh an toàn – Safety Determination	29
7.5.3.	Chạy thử toàn Dự án Tuyến 2A – Line 2A Project Commissioning.....	29
7.5.4.	Nghiệm thu, chứng nhận sự phù hợp – Acceptance, Certification of Compliance	30
7.5.5.	Bảo hành sau Thỏa thuận chuyển giao – Warranty after the Transfer	31
7.6.	<i>Các nguồn lực thực hiện chuyển giao – Resources for Transferring</i>	31
7.7.	<i>Điều phối về tổ chức, lập kế hoạch thực hiện giữa hai bên – Coordination in Organization and Planning of both Parties</i>	31
8.	CÁC KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO THÀNH PHẦN – COMPONENT TRANSFER PLANS	32
8.1.	<i>Chuyển giao nhân lực ĐSDT – Urban Railway Human Resources Transfer</i>	32
8.1.1.	Khái quát về Dự án Tuyến 2A về phương diện nguồn nhân lực – Overview of Line 2A project regarding HR	32
8.1.2.	Phạm vi của công tác chuyển giao về nhân lực – Scope of HR transfer	32
8.1.3.	Nguyên tắc chuyển giao về nhân lực – HR Transferring Principles	32
8.1.3.	Tiến độ tổng thể, các mốc chuyển giao chính về nhân lực – Master schedule, milestones of HR Transferring	32
8.1.4.	Đề cương Kế hoạch chuyển giao về nhân lực – Outline of HR Transfer Plan.....	34
8.2.	<i>Chuyển giao về công trình xây dựng – Civil works transfer</i>	35
8.2.1.	Phạm vi của công tác chuyển giao công trình xây dựng – Scope of Civil Works Transfer	35
8.2.2.	Nguyên tắc chuyển giao công trình xây dựng – Civil Works Transferring Principles.....	35
8.2.3.	Tiến độ tổng thể, các mốc chuyển giao chính – Master Schedule, Milestone of Transferring.....	35
8.2.4.	Đề cương Kế hoạch chuyển giao Công trình – Outline of Civil Works Transfer Plan	35
8.3.	<i>Chuyển giao thiết bị – Equipment Transfer</i>	38
8.3.1.	Phạm vi của công tác chuyển giao thiết bị - Scope of Equipment Transfer	38
8.3.2.	Nguyên tắc chuyển giao thiết bị - Equipment Transferring Principles	38
8.3.3.	Tiến độ tổng thể, các mốc chuyển giao chính – Master Schedule, Milestones for Transferring.....	38
8.3.4.	Đề cương Kế hoạch chuyển giao Thiết bị - Outline of Equipment Transfer Plan.....	38
8.4.	<i>Chuyển giao Vận hành – Operation Transfer</i>	40

8.5.	<i>Chuyển giao Tài chính – Financial Transfer</i>	40
8.6.	<i>Chuyển giao Khai thác, Kinh doanh ĐSDT – UR Exploitation, Business Transfer</i>	40
8.7.	<i>Chuyển giao về quản lý chung Dự án Tuyến 2A (an toàn-chất lượng, vật tư, tổng hợp) – Overall Management of Line 2A Project Transfer (Safety-Quality, Materials, General Affairs)</i>	40
9.	CÁC GIẢI PHÁP ĐẢM BẢO – ENSURANCE ALTERNATIVES	40
9.1.	<i>Điều chỉnh giữa dự án HTKT và tiến trình dự án Tuyến 2A – Adjustment between the TA project and the Progress of Line 2A Project</i>	40
9.1.1.	Mục tiêu hiệu chỉnh giữa dự án HTKT và tiến trình dự án Tuyến 2A – Objectives of the Adjustment between the TA project and the Progress of Line 2A Project	40
9.1.2.	Nguyên tắc điều chỉnh giữa dự án HTKT và tiến trình dự án Tuyến 2A – Principles of Adjustment between the TA project and the Progress of Line 2A Project.....	40
9.1.3.	Cách thức điều chỉnh giữa dự án HTKT và tiến trình dự án Tuyến 2A – Methods of Adjustment between the TA project and the Progress of Line 2A Project	40
9.2.	<i>Các đề xuất ban đầu, danh mục cơ chế dự kiến sẽ đề xuất – Initial Proposals, List of Tentative Mechanisms</i>	41
9.2.1.	Các đề xuất ban đầu – Initial Proposals	41
9.2.2.	Các cơ chế dự kiến đề xuất – Tentative Mechanisms to be Proposed.....	41
9.3.	<i>Trách nhiệm của các Cơ quan liên quan – Responsibilities of Relevant Organizations</i>	41
9.4.	<i>Kế hoạch huy động các nguồn lực – Resources Mobilization Schedule</i>	42
9.4.1.	Về phía Bộ GTVT – For MoT side.....	42
9.4.2.	Về phía UBND thành phố Hà Nội – For HPC side.....	42
10.	PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – ORGANIZATION ALTERNATIVE FOR TRANSFERRING LINE 2A PROJECT	42
10.1.	<i>Phương án tổ chức phía UBND thành phố Hà Nội – Organization Alternative from HPC</i>	42
10.1.1.	Phương án tổ chức chung – General Organization Alternative.....	42
10.1.2.	Nguyên tắc tổ chức – Principles of Organization.....	43
10.1.3.	Trình tự tiến hành chuyển giao – Procedures of Transferring.....	44
10.2.	<i>Phương án tổ chức phía Bộ GTVT – Organization Alternative from HPC</i>	44
10.3.	<i>Cơ chế phối hợp Bộ GTVT/Cục ĐSVN và UBND TP HN/MRB – Coordination Mechanism between MoT/VNRA and HPC/MRB</i>	44
10.3.1.	Phối hợp giữa Bộ GTVT-UBND thành phố Hà Nội.....	44
10.3.2.	Phối hợp giữa Cục ĐSVN và MRB/Công ty ĐSDT Hà Nội.....	44
11.	KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – ACTION PLAN FOR TRANSFERRING LINE 2A PROJECT	45
11.1.	<i>Kế hoạch tiến độ tổng thể thực hiện việc chuyển giao – Master schedule for the Transferring</i>	45
11.2.	<i>Đề án chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Line 2A Project Transfer Program</i>	45
11.3.	<i>Kế hoạch hành động – Action Plan</i>	46
11.4.	<i>Phương án quản lý Kế hoạch hành động – Action Plan Management Alternative</i>	46
11.5.	<i>Phương án thực hiện Kế hoạch chuyển giao tổng thể - Alternative for Implementation of the Master Transferring Plan</i>	46
11.5.1.	Phương án quản lý Kế hoạch chuyển giao tổng thể - Alternative for Management of Master Transferring Plan	46
11.5.2.	Phương án triển khai, thực hiện Kế hoạch chuyển giao tổng thể - Alternative for Starting, Implementing the Master Transferring Plan.....	46
	CÁC TÀI LIỆU ĐÍNH KÈM – ATTACHMENTS	48

GIỚI THIỆU - Introduction

Dự án (ĐT XD Công trình) Đường sắt đô thị Hà Nội, Tuyến Cát Linh-Hà Đông (Tuyến 2A) được nghiên cứu năm 2004; trong khoảng thời gian này, Tuyến Cát Linh- Hà Đông trải dài trên địa bàn thành phố Hà Nội và Tỉnh Hà Tây, do vậy theo Luật Đường sắt, sẽ do Bộ GTVT là Cơ quan chủ quản; ngày 15/10/2008 Dự án được phê duyệt.

Ngày 29/5/2008, Quốc hội ra Nghị quyết điều chỉnh địa giới hành chính thành phố Hà Nội và một số tỉnh có liên quan, theo đó Tuyến 2A có phạm vi địa bàn hoàn toàn thuộc thành phố Hà Nội; do vậy theo Luật Đường sắt, sẽ cần chuyển giao lại cho UBND thành phố Hà Nội.

Mặt khác, Dự án Tuyến 2A là một trong các dự án ĐSĐT đầu tiên tại Việt Nam, sẽ được đưa vào vận hành khai thác trước nhất. Do vậy, cần chuẩn bị các điều kiện để có thể vận hành tuyến này, bao gồm việc đào tạo nguồn nhân lực; xây dựng hệ thống quản lý để vận hành, khai thác; chuẩn bị cơ sở về thể chế và năng lực để quản lý Tuyến 2A. Các nội dung như vậy, theo các kết quả nghiên cứu của các tư vấn và các cơ quan liên quan trong nước, cần được thực hiện trước tiên thông qua việc xây dựng Công ty để quản lý, vận hành, khai thác.

Vì vậy, ngày 10/02/2010, Phó Thủ tướng Nguyễn Sinh Hùng đã chỉ đạo giao Cơ quan Chủ quản dự án (Bộ GTVT hoặc UBND thành phố Hà Nội) thành lập Công ty điều hành hoặc bàn giao cho một công ty có chức năng kinh doanh tối thiểu một năm trước khi Dự án kết thúc giai đoạn xây dựng (Công văn số 968/VPCP-KTTH); ngày 29/3/2013 Bộ Trưởng Đinh La Thăng (tại Thông báo số 182/TB-BGTVT) đề nghị UBND thành phố Hà Nội thành lập ngay Công ty khai thác, vận hành, bảo dưỡng tuyến ĐSĐT Cát Linh – Hà Đông để tổ chức tuyển dụng, đào tạo đáp ứng yêu cầu tiến độ của Dự án và thống nhất các nội dung chuyển giao Dự án; ngày 30/12/2013 tại Thông báo Kết luận số 463/TB-VPCP, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã chỉ đạo, yêu cầu UBND thành phố Hà Nội khẩn trương hoàn tất hồ sơ, trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt thành lập Công ty theo đúng quy định.

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ và yêu cầu của Bộ GTVT, UBND Thành phố Hà Nội đang gấp rút hoàn chỉnh các thủ tục trình Chính phủ Đề án thành lập Công ty Đường sắt đô thị Hà Nội, đồng thời đang chỉ đạo các cơ quan liên quan phối hợp với các cơ quan thuộc Bộ GTVT chuẩn bị công tác tuyển dụng, tuyển sinh cho đợt nhân lực đầu tiên đưa đi Trung Quốc đào tạo.

Thực tế, nhiệm vụ chuyển giao Dự án Tuyến 2A có phạm vi rất lớn và phức tạp; bao gồm chuyển giao mọi tài sản; người lao động và các chế độ và chính sách áp dụng cho người lao động; hệ thống ĐSĐT Dự án Tuyến 2A; các kế hoạch, quy trình, thủ tục và công nghệ vận hành bảo trì Tuyến 2A; các hồ sơ, quyền sở hữu, quyền chiếm hữu, quyền tài sản, quyền sử dụng, trách nhiệm hình thành trong quá trình thực hiện hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Tuyến 2A; việc xác lập các trách nhiệm và nghĩa vụ giữa Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội và bên thứ 3 (nếu có) sau khi hoàn tất việc chuyển giao.

Nhiệm vụ chuyển giao cần được xem xét tổng thể, trên cơ sở chủ trương chuyển giao; xem xét chuẩn bị đủ các cơ sở pháp lý, hoạch định lộ trình, xác định các vấn đề cần quản lý, các nguyên tắc và điều kiện chuyển giao, các nguồn lực và phương án tổ chức thực hiện chuyển giao. Vì vậy, từ tháng 3/2013, với sự hỗ trợ của các chuyên gia Nhật Bản, Ban quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội đã bước đầu dự thảo Kế hoạch tổng thể chuyển giao Dự án Tuyến 2A. Kế hoạch này cần được phối hợp xây dựng chặt chẽ giữa các cơ quan thuộc Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội; cuối cùng, Kế hoạch tổng thể chuyển giao Dự án Tuyến 2A cần được Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội thông qua, làm cơ sở để phối hợp, chỉ đạo thực hiện./.

Chương I. MÔ TẢ CHUNG – General Description

1. CHỦ TRƯỞNG CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – Policy for Line 2A Project Transfer

Mục đích: Chủ trương chuyển giao Dự án Tuyến 2A nhằm xác lập các nguyên tắc cơ bản để định hướng các bên liên quan hoạch định và thực hiện việc chuyển giao, bao gồm:

- (1) Xác định phạm vi, các mục tiêu, các ưu tiên, các ràng buộc quan trọng của việc chuyển giao;
- (2) Hoạch định tổng thể việc chuyển giao;
- (3) Xác lập cơ sở huy động các nguồn lực cho chuyển giao;
- (4) Xây dựng phương án tổ chức thực hiện chuyển giao;
- (5) Xây dựng cơ chế phối hợp;
- (6) Nghiên cứu các cơ chế áp dụng;
- (7) Xử lý các vấn đề phát sinh.
- (8) Xác định lộ trình chuyển giao

Bảng 1: NỘI DUNG CHỦ TRƯỞNG CHUYỂN GIAO

TT	Nội dung	Ý nghĩa
1	Nhiệm vụ chuyển giao Dự án Tuyến 2A là một quá trình, từ công tác khảo sát, thu thập thông tin, lập kế hoạch, chuẩn bị, nghiên cứu các cơ chế/chính sách áp dụng tới công tác tổ chức, thực hiện chuyển giao, việc hoàn tất chuyển giao Dự án Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội.	Khẳng định các bước cơ bản thực hiện việc chuyển giao
2	Nhiệm vụ chuyển giao Dự án Tuyến 2A bao gồm chuyển giao mọi tài sản; người lao động và các chế độ và chính sách áp dụng cho người lao động; hệ thống ĐSDT Dự án Tuyến 2A; các kế hoạch, quy trình, thủ tục và công nghệ vận hành bảo trì Tuyến 2A; các hồ sơ, quyền sở hữu, quyền chiếm hữu, quyền tài sản, quyền sử dụng, trách nhiệm hình thành trong quá trình thực hiện hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Tuyến 2A; việc xác lập các trách nhiệm và nghĩa vụ giữa Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội và bên thứ 3 (nếu có) sau khi hoàn tất việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội.	Xác định phạm vi chuyển giao
3	Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội có trách nhiệm triển khai ngay nhiệm vụ chuyển giao Dự án Tuyến 2A; các Bộ, Ngành có liên quan có trách nhiệm giám sát và hỗ trợ quá trình chuyển giao Dự án Tuyến 2A.	Tính cấp thiết của việc triển khai công tác chuyển giao; y/c các bên phối hợp
4	Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội có trách nhiệm phối hợp nghiên cứu các cơ chế và chính sách áp dụng cho việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A; trình Chính phủ quyết định các nội dung vượt	Cơ sở để nghiên cứu, đề xuất cơ chế

TT	Nội dung	Ý nghĩa
	thẩm quyền của Bộ GTVT hoặc UBND thành phố Hà Nội.	đặc thù
5	Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội có trách nhiệm phối hợp để điều chỉnh các kế hoạch và hoạt động của Dự án Tuyến 2A vào các chương trình, kế hoạch chung liên quan của UBND thành phố Hà Nội; đảm bảo quá trình chuyển giao Dự án Tuyến 2A đạt hiệu quả dài hạn, giảm thiểu xung đột phát sinh từ việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A.	Cơ sở để đồng bộ tiến trình Dự án Tuyến 2A với quá trình xây dựng hệ thống thể chế ĐSĐT Hà Nội
6	Ngay sau khi Chủ trương chuyển giao Dự án Tuyến 2A được Chính phủ thông qua, sớm nhất có thể và trong suốt quá trình thực hiện nhiệm vụ chuyển giao Dự án Tuyến 2A, Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội sẽ cung cấp tất cả các thông tin và tài liệu cần thiết cho nhau để phục vụ nhiệm vụ chuẩn bị và thực hiện chuyển giao Dự án Tuyến 2A.	Cơ sở để yêu cầu, trao đổi thông tin
7	Nhiệm vụ chuyển giao Dự án Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội được coi là hoàn thành khi Dự án Tuyến 2A đã hoàn thành vận hành thử bởi Bộ GTVT, được cấp các chứng nhận cần thiết áp dụng cho việc hoàn thành dự án đầu tư xây dựng một tuyến ĐSĐT, được UBND thành phố Hà Nội với sự hỗ trợ của Bộ GTVT bắt đầu vận hành Tuyến 2A an toàn, tin cậy. Đồng thời, các trách nhiệm sau quá trình chuyển giao Dự án Tuyến 2A đã được thống nhất giữa Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội. Các nội dung không thỏa thuận được giữa Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội cần trình Chính phủ xem xét và quyết định.	Yêu cầu cơ bản để hoàn tất việc chuyển giao; nguyên tắc xử lý bất đồng

2. MỤC ĐÍCH CỦA KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ DỰ ÁN Tuyến 2A – Objectives of the Master Plan for Line 2A transfer

2.1. Mục đích của kế hoạch chuyển giao tổng thể Dự án Tuyến 2a – Objectives of the Master Plan for Line 2A transfer

Kế hoạch chuyển giao tổng thể Tuyến 2A cung cấp chỉ dẫn một cách tổng quan cho các cơ quan trực thuộc Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội tổ chức, hoạch định chi tiết, thực hiện việc chuyển giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội; đồng thời là cơ sở quan trọng để Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội chủ trì, phối hợp, chỉ đạo việc chuyển giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội.

2.2. Mục đích của Tài liệu – Objective of the Document

- (1) Rà soát lại tổng thể các điều kiện của việc chuyển giao Tuyến 2A.
- (2) Là công cụ để thảo luận giữa Bộ GTVT với UBND Thành phố Hà Nội và giữa các cơ quan hữu quan về việc chuyển giao Tuyến 2A.
- (3) Là cơ sở để triển khai các kế hoạch thành phần.
- (4) Định hướng thực hiện Dự án HTKT, bao gồm việc tổ chức thực hiện, các nghiên cứu liên quan.
- (5) Là cơ sở để điều phối các hoạt động và kế hoạch thực hiện Tuyến 2A với tiến trình thực hiện Dự án HTKT.
- (6) Là cơ sở để huy động các nguồn lực cần thiết cho việc chuyển giao Tuyến 2A.

3. PHƯƠNG PHÁP LUẬN LẬP KẾ HOẠCH – Methodology for Planning

3.1. Nguyên tắc lập kế hoạch – Principles of Planning

- (1) Việc lập kế hoạch cân bằng quan điểm giữa Bên bàn giao (Bộ GTVT) và bên tiếp nhận (UBND thành phố Hà Nội).
- (2) Đánh giá đúng đối tượng chuyển giao.
- (3) Đánh giá đúng trạng huống của việc chuyển giao.
- (4) Đề xuất phù hợp với năng lực thực hiện của các bên liên quan chính.
- (5) Phát hiện sớm và giảm thiểu các bất cập, rủi ro có thể phát sinh từ việc chuyển giao.
- (6) Đủ cơ sở và hướng dẫn để lập các kế hoạch chuyển giao thành phần.
- (7) Làm rõ và tuân thủ quy định.

3.2. Yêu cầu trong công tác lập kế hoạch – Planning Requirements

- (1) Kịp thời cập nhật tiến độ và điều kiện của Dự án Tuyến 2A;
- (2) Phát huy các thảo luận và sáng kiến giữa các đơn vị thuộc Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội;
- (3) Phù hợp với điều kiện thực tế, đáp ứng tinh khả thi.

3.3. Phương pháp lập kế hoạch – Planning Approach

3.3.1. Các nhiệm vụ của công tác lập kế hoạch – Requirements of planning

- (1) Yêu cầu của việc chuyển giao một dự án
- (2) Đặc trưng của việc thực hiện dự án ĐSĐT;
- (3) Hệ thống pháp lý về ĐSĐT tại Việt Nam cần được kiện toàn
- (4) Hệ thống thể chế ĐSĐT tại thành phố Hà Nội đang được xây dựng
- (5) Các đặc thù của Dự án

3.3.2. Các bước cơ sở cần được thực hiện – Basic steps to be carried out

- (1) Đánh giá chung về đối tượng chuyển giao
- (2) Tình trạng pháp lý
- (3) Các bên liên quan
- (4) Các giả thuyết, tham khảo
- (5) Các thách thức; đề xuất các giải pháp thực hiện
- (6) Trách nhiệm của các bên liên quan
- (7) Chiến lược áp dụng
- (8) Tổ chức thực hiện
- (9) Các bước thực hiện
- (10) Các nguồn lực cần thiết cho việc chuyển giao
- (11) Các yêu cầu phối hợp trong từng giai đoạn
- (12) Các mốc chính
- (13) Các nguyên tắc điều chỉnh tiến độ thực hiện

4. ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG – Scope of users

Các cơ quan, tổ chức trực thuộc Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội chịu trách nhiệm phối hợp, triển khai thực hiện Kế hoạch này; các nhà thầu, tư vấn và các đơn vị liên quan tới Dự án Tuyến 2A có trách nhiệm tuân thủ, đáp ứng các yêu cầu, mục đích của Kế hoạch này.

Tài liệu này là đối tượng xem xét, đối chiếu quan trọng của các Bộ, Văn phòng chính phủ trong quá trình thẩm định, tham mưu cho Chính phủ về công tác chuyển giao Tuyến 2A.

**Chương II. NỘI DUNG CỦA KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ DỰ ÁN TUYẾN 2A
- Content of the Master Transferring Plan for Line 2A Project**

5. TỔNG QUAN – General Introduction

5.1. Giới thiệu chung về trạng huống Dự án Tuyến 2A – General introduction of Line 2A Project context

5.1.1. Thông tin chung – General information

Dự án Tuyến 2A được duyệt theo Quyết định 3136/QĐ-BGTVT ngày 15/10/2008, có các đặc điểm chính:

- (1) Quy mô tuyến: Điểm đầu Cát Linh (kết nối với Tuyến 3), điểm cuối Bến xe Hà Đông mới; tổng chiều dài tuyến 13.05km. 12 ga trên tuyến; chiều dài ke ga: 80m. Diện tích đất chiếm dụng vĩnh viễn: 49,57ha.
- (2) Tiêu chuẩn kỹ thuật chủ yếu: Quy phạm thiết kế GB 50157-2003; khổ đường 1435, tốc độ tối đa 80km/h; bình quân (tối thiểu) 35km/h.
- (3) Công trình Cấp I
- (4) Tải trọng trục 14t
- (5) Tần suất tối đa: 2phút
- (6) Năng lực vận chuyển tối đa: 28.500hành khách/giờ/hướng
- (7) Depot 19,63ha
- (8) Tổng mức đầu tư : 552 triệu USD
- (9) Hình thức thực hiện EPC
- (10) Chủ dự án Cục ĐSVN
- (11) Chủ quản Bộ GTVT

5.1.2. Kế hoạch tiến độ - Schedule plan

Kế hoạch tổng thể được cập nhật tháng 2/2014 trình bày như sau:

TT	Hạng mục công trình	Quá trình thực hiện		Thời gian (tháng)
		Khởi công	Hoàn thành	
1	Thông tàu vận hành chính thức toàn tuyến	20/12/2015		
2	Vận hành khai thác thử	20/09/2015	19/12/2015	3
3	Điều chỉnh liên động hệ thống toàn tuyến	07/07/2015	19/09/2015	2.5
4	Trang trí, lắp đặt thiết bị	20/09/2014	20/06/2015	6.1
5	Rải ray	01/07/2014	20/04/2015	9.8
6	KCPT khu gian, nhà ga	14/04/2014	19/08/2015	16.4
7	V/c, lao lắp dầm hộp chính tuyến	01/03/2014	15/02/2015	11.5
8	Xây dựng bãi đúc dầm	20/07/2013	30/11/2013	4.4

TT	Hạng mục công trình	Quá trình thực hiện		Thời gian (tháng)
		Khởi công	Hoàn thành	
9	Xử lý nền đất yếu khu Depot	01/12/2012	31/12/2014	25.3
10	Cầu vượt hồ Đồng Đa - giai đoạn đầu	01/03/2010	30/09/2010	7.1
11	Thi công cầu sông Nhuệ	01/08/2012	31/05/2014	22.3
12	Nhánh ra vào	01/03/2014	31/12/2014	10
13	Thi công nhà ga	11/04/2013	19/08/2015	28.7
14	Thi công KCPD công trình cầu khu gian	01/04/2010	21/12/2014	57.5
15	Công tác XD CB khu Depot	16/02/2014	30/04/2015	14.6
16	Thi công đường nhánh QL6	01/01/2014	2014/4/31	4
17	Công tác đoàn tàu	01/03/2013	30/09/2015	19
18	Đào tạo	01/01/2014	08/08/2015	19
18.1	Tuyển dụng nhân sự	01/01/2014	25/03/2014	3
18.2	Đào tạo tại TQ	01/04/2014	20/06/2015	15
18.3	Đào tạo tại VN	01/06/2015	08/08/2015	14

5.1.3. Kết quả thực hiện Dự án Tuyến 2A – Outputs of the Line 2A project

Tới đầu tháng 2/2014, Dự án Tuyến 2A đã đạt được các kết quả chính như sau:

1. Công tác GPMB: Đang thực hiện, đáp ứng kế hoạch tiến độ thi công;
2. Công tác thiết kế: Tổng thầu đã trình nộp toàn bộ hồ sơ TKKT và dự toán
3. Công tác mua sắm thiết bị: Nhà thầu đang chuẩn bị báo cáo kết quả đấu thầu lựa chọn nhà thầu chế tạo đoàn tàu lên Chủ đầu tư.
4. Công tác xây dựng: Hoàn thành hơn 70% tới xà mũ; đã triển khai công tác đúc dầm; đang xử lý nền đất yếu tại Depot.
5. Công tác đào tạo, chuẩn bị nhân lực quản lý, vận hành: Tổng thầu đã chỉnh sửa kế hoạch đào tạo, dự toán đào tạo và trình nộp Chủ đầu tư ngày 22/01/2014

5.2. Cơ sở pháp lý tiến hành việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Legal Basis for Proceeding with the Line 2A Project Transferring

Các cơ sở pháp lý: Các chỉ đạo, ý kiến của Chính phủ, các Bộ, của UBND thành phố Hà Nội và kết quả thực hiện của các đơn vị trực thuộc liên quan tới công tác chuyển giao Dự án Tuyến 2A hoặc một nội dung liên quan của công tác chuyển giao Dự án Tuyến 2A.

*Danh mục các tài liệu cơ sở pháp lý được trình bày trong **Đính kèm 1**.*

5.3. **Đặc trưng của việc chuyển giao dự án ĐSĐT–Features of Transferring for Urban railway Project**

Việc chuyển giao một dự án ĐSĐT có các đặc trưng cơ bản sau:

- (1) Quy mô và phạm vi chuyển giao lớn;
- (2) Chuyển giao kèm theo công nghệ quản lý, vận hành phức tạp;
- (3) Chuyển giao kèm theo các nội dung chuyển giao quan trọng khác về tài chính, quyền, trách nhiệm;
- (4) Yêu cầu về xác minh độ an toàn và năng lực vận hành, bảo trì của các hạng mục của Dự án, của hệ thống đường sắt của Dự án, nguồn nhân lực, hệ thống quản lý, và các nguồn lực khác;
- (5) Cần được thử nghiệm phức tạp, dài;
- (6) Cần được đánh giá về an toàn bởi cơ quan có kinh nghiệm, thẩm quyền;
- (7) Khó xác định về hiệu suất dự án so với thiết kế (NCKT) dự án;
- (8) Nhiều bên tham gia chuyển giao;
- (9) Nhiều vấn đề, trách nhiệm có thể phát sinh sau chuyển giao;
- (10) Cần chuẩn bị lớn về điều kiện tài chính, nhân lực, hệ thống quản lý, điều kiện xã hội để có thể vận hành, khai thác sau chuyển giao.

5.4. **Các thách thức chung của việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Common challenges of the Line 2A Project Transfer**

Việc chuyển giao Tuyến 2A có những thách thức cơ bản như sau:

- (1) Đối tượng chuyển giao có quy mô phức tạp: Tuyến dài, giá trị lớn, phạm vi chuyển giao phức tạp bao gồm các yếu tố về hệ thống ĐS, các yếu tố về con người và các yếu tố về tổ chức.
- (2) Cơ sở thi công, nghiệm thu dự án ĐSĐT trong nước cơ bản chưa đáp ứng, phải từng bước du nhập, hiệu chỉnh cho phù hợp.
- (3) Năng lực nhân sự và hệ thống hành chính chưa được gây dựng đủ để nghiệm thu, vận hành dự án ĐSĐT.
- (4) Biến động về tiến độ thực hiện Dự án.
- (5) Chủ trương, cơ chế phối hợp giữa Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội về việc chuyển giao Dự án chưa được xác lập một cách tổng thể.

5.5. **Chuẩn bị cho công tác chuyển giao – Preparations for Transferring**

5.5.1. **Chuẩn bị của UBND thành phố Hà Nội – Preparations of HPC**

* Một số chuẩn bị ban đầu:

- (1) Dự án HTKT tăng cường năng lực cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội, cung cấp các cơ sở quan trọng cho việc tiếp nhận Tuyến 2A:
 - Tăng cường năng lực cơ quan quản lý ĐSĐT Hà Nội
 - Thành lập Công ty ĐSĐT Hà Nội
 - Làm rõ điều kiện chuyển giao Tuyến 2A
- (2) Sở Nội vụ tham mưu thành lập Công ty ĐSĐT Hà Nội; tuyển dụng, đào tạo nhân lực Tuyến 2A

* Một số tồn tại:

- (1) Việc thành lập Công ty ĐSĐT Hà Nội chưa được tập trung;

- (2) Chưa làm rõ chủ trương chuyển giao Tuyến 2A;
- (3) Chưa xác nhận phương án tổ chức tiếp nhận Tuyến 2A;

5.5.2. Chuẩn bị của Bộ GTVT – Preparations of MoT

* Một số chuẩn bị ban đầu:

- (1) Lãnh đạo Bộ có các buổi họp chỉ đạo công tác chuyển giao về nguồn nhân lực.
- (2) Cục ĐSVN-Chủ đầu tư, Ban quản lý dự án Đường sắt phối hợp trong công tác chuyển giao; chuẩn bị nội dung chuyển giao về nguồn nhân lực.
- (3) Vụ Tổ chức, Vụ Pháp chế, Vụ Vận tải tham gia vào quá trình chuyển giao nguồn nhân lực.

* Một số tồn tại:

- (1) Chưa làm rõ chủ trương chuyển giao Tuyến 2A;
- (2) Chưa thông qua phương án tổ chức chuyển giao

6. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN TỔNG THỂ VỀ CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – Master Approach of Line 2A Project Transferring

6.1. Mục tiêu, phạm vi và nội dung chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Objectives, Scope and Contents of Line 2A Project Transfer

Việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A đáp ứng các mục tiêu chung và mục tiêu cụ thể sau:

6.1.1. Mục tiêu chung của việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Common Goal of Line 2A Project Transfer

Đáp ứng các yêu cầu của Luật Đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 14/6/2005 và chỉ đạo của Chính phủ, các Bộ về việc chuyển giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội; Xây dựng đủ cơ sở để UBND thành phố Hà Nội có thể thống nhất quản lý Tuyến 2A trong vận hành, khai thác một cách an toàn, tự chủ, đồng bộ, đáp ứng hài hòa các mục tiêu đầu tư ban đầu của Dự án và các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch chung của TP Hà Nội.

6.1.2. Các mục tiêu cụ thể của Chuyển giao Dự án Tuyến 2A- Specific Objectives of Line 2A Project Transfer

- Dự án Tuyến 2A được chuyển giao (gồm tài sản, nguồn nhân lực, công nghệ và các nội dung liên quan) kịp thời được đưa vào vận hành và sẽ được tiếp tục quản lý, sử dụng một cách hiệu quả.

- Tăng cường hiệu quả thực thi các trách nhiệm của các bên liên quan trước và sau quá trình chuyển giao.

- Xác định được đủ, đúng đối tượng chuyển giao, bao gồm trách nhiệm của các bên liên quan, đảm bảo việc chuyển giao toàn bộ dự án Tuyến 2A đã xây dựng, nghiệm thu, chứng nhận phù hợp, quyết toán xong từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội, xây dựng và lưu trữ cơ sở dữ liệu thích đáng để giúp xác minh trách nhiệm của các bên liên quan trước và sau quá trình chuyển giao.

- UBND thành phố Hà Nội thống nhất quản lý các tuyến ĐSDT trên địa bàn Hà Nội, đồng bộ về thể chế và huy động các nguồn lực để tổ chức, quản lý, vận hành và hỗ trợ vận hành; tăng tính khả thi và hiệu quả vận hành.

- Giảm thiểu các thiệt hại, bất cập có thể phát sinh từ việc chuyển giao.

6.1.3. Phạm vi chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Scope of Line 2A Project Transfer

Công tác chuyển giao Tuyến 2A bao gồm chuyển giao mọi tài sản; người lao động và các chế độ và chính sách áp dụng cho người lao động; hệ thống ĐSDT Tuyến 2A; các kế hoạch, quy trình, thủ tục và công nghệ vận hành bảo trì Tuyến 2A; các hồ sơ, quyền sở hữu, quyền chiếm hữu, quyền tài sản, quyền sử dụng, trách nhiệm hình thành trong quá trình thực hiện hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Tuyến 2A; việc xác lập các trách nhiệm và nghĩa vụ giữa Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội và bên thứ 3 (nếu có) sau khi hoàn tất việc chuyển giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội.

6.1.4. Nội dung chuyển giao – Line 2A Project Transfer Contents

Theo Chủ trương chuyển giao, công tác chuyển giao Dự án Tuyến 2A sẽ được tiến hành sớm để đáp ứng các mục tiêu chuyển giao; nội dung chuyển giao được phát triển từ Phạm vi chuyển giao, phân thành các mảng lớn như được trình bày dưới đây :

- (1) Đồng bộ giữa chương trình, kế hoạch thực hiện Dự án Tuyến 2A với các chương trình, kế hoạch liên quan của thành phố Hà Nội. Kết quả là các Thỏa thuận và các nội dung, sản phẩm được thực hiện theo các thỏa thuận.
- (2) Chuyển giao Công trình thuộc Dự án Tuyến 2A : Kết quả là Hồ sơ hoàn thành công trình (Danh mục nội dung chi tiết tham khảo được trình bày trong **Đính kèm 2**);
- (3) Chuyển giao về công nghệ : Hệ thống quản lý, các quy trình, kế hoạch, sổ tay về vận hành, bảo trì Dự án Tuyến 2A ;
- (4) Chuyển giao về nhân lực ĐSDT : Các nhân sự được đào tạo, được cấp chứng chỉ, có kiến thức và kỹ năng phù hợp để vận hành Tuyến 2A ;
- (5) Chuyển giao về tài chính : Hồ sơ quyết toán Dự án ; các chỉ tiêu, chỉ số, tính toán tài chính.
- (6) Chuyển giao về kinh doanh, khai thác Dự án Tuyến 2A : Các tài liệu, dữ liệu, kế hoạch về kinh doanh, khai thác Dự án Tuyến 2A ;
- (7) Chuyển giao các quyền : Các quyền về sử dụng đất ; quyền về thiết kế và phát triển thiết kế ; quyền sử dụng, cập nhật các phần mềm ; quyền được bảo hành, được bảo hiểm.
- (8) Chuyển giao về trách nhiệm : Trách nhiệm đối với nhân sự được chuyển giao ; trách nhiệm đối với bên thứ 3 liên quan tới quản lý, vận hành, khai thác Tuyến 2A ; trách nhiệm về trả nợ.

** Nội dung chuyển giao sẽ được làm rõ, phát triển chi tiết tại các kế hoạch chuyển giao thành phần và trong quá trình thực hiện chuyển giao.*

6.2. Nguyên tắc chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Principles of the Line 2A Project Transfer

6.2.1. Giảm tác động tiêu cực đến tiến trình thực hiện Dự án Tuyến 2A - To mitigate negative impacts on the progress of Line 2A Project

Việc giảm thiểu tác động tiêu cực lên tiến trình thực hiện Dự án Tuyến 2A được đáp ứng thông qua tuân thủ các nguyên tắc sau:

- (1) Bộ GTVT chủ động thực hiện Dự án Tuyến 2A, UBND thành phố Hà Nội tiếp cận quá trình thực hiện Dự án Tuyến 2A, tham gia ý kiến sớm trên cơ sở các quy định hiện hành và tập quán quốc tế thông dụng hoặc các tiêu chuẩn quốc tế được phép áp dụng.

- (2) Việc xây dựng các kế hoạch thành phần, phương án tổ chức, các biện pháp thực hiện chuyên giao Tuyến 2A sẽ được lập, cập nhật hài hòa với tiến trình và kết quả thực hiện Dự án Tuyến 2A.

6.2.2. *Giảm các bất cập, thiệt hại có thể phát sinh sau khi chuyển giao Dự Tuyến 2A - To mitigate differences and losses as may raise after the transfer of Line 2A Project*

Việc giảm các bất cập, thiệt hại có thể phát sinh sau khi chuyển giao Tuyến 2A từ Bộ GTVT về UBND thành phố Hà Nội được đáp ứng thông qua tuân thủ các nguyên tắc sau:

- (1) Trao đổi thông tin, thảo luận và tham gia ý kiến, tăng cường sự đồng bộ giữa Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội về tiến trình và kế hoạch thực hiện Dự án Tuyến 2A với các chương trình, kế hoạch liên quan của thành phố Hà Nội;
- (2) Thực hiện thích đáng các kiểm tra, đánh giá về quá trình thực hiện, chạy thử Dự án Tuyến 2A;
- (3) Lập hồ sơ chuyển giao một cách đầy đủ, có hệ thống làm cơ sở để quan trắc, thử nghiệm, phòng ngừa và phục hồi các vấn đề;
- (4) Xây dựng và thực hiện các kế hoạch, biện pháp bù đắp các thiếu hụt, xử lý các tồn tại trong việc thực hiện Dự án Tuyến 2A đáp ứng yêu cầu chung.

6.2.3. *Tối ưu các nguồn lực thực hiện việc chuyển giao - To optimize resources to be mobilized for the transferring*

Việc tối ưu các nguồn lực thực hiện việc chuyển giao được đáp ứng thông qua tuân thủ các nguyên tắc sau:

- (1) Đánh giá, lựa chọn phương án chuyển giao Tuyến 2A trong khuôn khổ chương trình tổng thể phát triển hệ thống ĐSĐT Hà Nội;
- (2) Xác định chủ trương, hoạch định đầy đủ và cập nhật các kế hoạch chuyển giao;
- (3) Đồng bộ việc thực hiện Dự án Tuyến 2A với các chương trình, kế hoạch liên quan của thành phố Hà Nội;
- (4) Phân bổ các hoạt động liên quan của việc chuyển giao Tuyến 2A phù hợp với kế hoạch tiến độ được cập nhật của Dự án Tuyến 2A;
- (5) Kết hợp xây dựng nền tảng nhân lực, hệ thống thể chế-hành chính trước khi thực hiện việc chuyển giao cụ thể;
- (6) Xây dựng phương án tổ chức thực hiện phù hợp trên cơ sở giao nhiệm vụ đúng cơ quan, đúng đối tượng sử dụng; phát huy năng lực của các cơ quan chuyên môn;
- (7) Phát huy các cấu phần liên quan của các chương trình, dự án ĐSĐT tại Việt Nam;
- (8) Khai thác các tiêu chuẩn, tập quán quốc tế về xây dựng, vận hành ĐSĐT.

6.2.4. *Giảm thiểu các bất đồng có thể phát sinh trong và sau quá trình chuyển giao – To mitigate disagreements as may raise in and after the transferring*

Việc giảm thiểu các bất đồng có thể phát sinh trong và sau quá trình chuyển giao được đáp ứng thông qua tuân thủ các nguyên tắc sau:

- (1) Tuân thủ Chủ trương chuyển giao.
- (2) Tiến hành thảo luận sớm, sâu sắc giữa các bên liên quan từ chủ trương chuyển giao, tới các phương án, kế hoạch, cơ chế chuyển giao Tuyến 2A và các thách thức có thể xảy ra.
- (3) Lấy việc lập hồ sơ xác định quá trình, hiện trạng làm mục tiêu, không nhấn mạnh tới việc xác định đúng/sai.
- (4) Lấy mục tiêu dài hạn, hiệu quả tổng thể làm tiêu chí thực hiện, phối hợp.

- (5) Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội sớm xây dựng phương án tổ chức thực hiện chuyên giao; bao gồm việc giao nhiệm vụ và huy động đủ nhân lực, nguồn lực thực hiện chuyên giao.
- (6) Xây dựng cơ chế phối hợp hiệu quả.
- (7) Huy động sự tham gia ý kiến của các chuyên gia có kinh nghiệm trong và ngoài nước.

6.2.5. *Giảm thiểu các bất cập, thiệt hại có thể phát sinh đối với bên thứ 3 (ví dụ: người lao động, hành khách) – To mitigate differences and losses as may raise for the Third Party (For example: labors, pasengers)*

Việc giảm thiểu các bất cập, thiệt hại có thể phát sinh đối với bên thứ 3 (ví dụ: người lao động, hành khách) được đáp ứng thông qua tuân thủ các nguyên tắc sau:

- (1) Triển khai đồng loạt, có trọng điểm các yêu cầu theo quy định (Luật lao động, luật bảo hiểm xã hội, Luật bảo hiểm y tế)
- (2) Học tập các kinh nghiệm, tập quán quốc tế liên quan tới trách nhiệm cung cấp dịch vụ vận tải ĐSĐT.
- (3) Thỏa thuận, xây dựng cơ chế, nguồn lực thực hiện trách nhiệm đối với bên thứ 3.

6.2.6. *Việc chuyển giao mang tính khả thi – The Transfer is Feasible*

Tính khả thi của Kế hoạch chuyển giao tổng thể Tuyến 2A sẽ được đáp ứng thông qua việc tuân thủ các nguyên tắc sau:

- (1) Xác định mục tiêu, yêu cầu phù hợp của việc chuyển giao (trên cơ sở đánh giá thích đáng hiện trạng, quá trình, kế hoạch thực hiện Dự án Tuyến 2A; đánh giá thích đáng năng lực, quan điểm, nhu cầu của các bên liên quan);
- (2) Xác định phương án tổ chức thực hiện chuyển giao làm nền tảng;
- (3) Thực hiện các kế hoạch tổng thể, các giải pháp thích đáng với các vấn đề, thách thức của việc chuyển giao;
- (4) Tham gia sâu, đồng thuận vào quá trình lập kế hoạch của các bên liên quan, đặc biệt là Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội. Đáp ứng yêu cầu nhất quán chỉ đạo về mặt chủ trương từ Chính phủ tới các Bộ ngành và UBND thành phố Hà Nội, tự chủ và linh hoạt cho các cấp thực hiện; tuân theo pháp luật, phù hợp với các tập quán quốc tế và tiêu chuẩn quốc tế được áp dụng.

6.3. *Các căn cứ và tài liệu tham chiếu – Bases and Reference Materials*

Các căn cứ: Là các quy định pháp luật có liên quan, cần xem xét, thực hiện, đối chiếu trong quá trình thực hiện dự án và trong quá trình chuyển giao.

Các tài liệu tham chiếu: Là các tiêu chuẩn được áp dụng rộng rãi trên thế giới.

Chi tiết các căn cứ, các tài liệu tham chiếu được trình bày trong **Đính kèm 3**.

6.4. *Phương pháp tiếp cận tổng thể thực hiện chuyển giao – Master Approach for the Transferring*

6.4.1. *Đặc điểm của cơ quan tiếp nhận và cơ quan bàn giao – Features of the Receiver and the Transferor*

- (1) *Cơ quan tiếp nhận:* Thành phố Hà Nội đang trong quá trình xây dựng năng lực (cho Công ty vận hành, cơ quan quản lý ĐSĐT và các cơ quan liên quan) để kịp thời đủ năng lực quản lý, vận hành Tuyến 2A an toàn, hiệu quả.
- (2) *Cơ quan bàn giao:* Bộ GTVT vừa là Bộ chuyên ngành về GTVT, đồng thời là Cơ quan chủ quản về đầu tư Tuyến 2A. Kinh nghiệm và năng lực đầu tư xây

dựng, đưa một tuyến ĐSDT vào hoạt động đang trong quá trình xây dựng, hoàn thiện.

6.4.2. *Phương án tiếp cận tổng thể thực hiện chuyển giao – Master Approach for the Transferring*

- (1) Xác định đầy đủ quy mô, nội dung, tiến độ, các yêu cầu chuyển giao.
- (2) Phân loại đối tượng/yêu cầu chuyển giao: Chuyển giao về quyền sở hữu/ trách nhiệm và chuyển giao về công trình, thiết bị, công nghệ, nhân lực.
- (3) Kết hợp, đồng bộ quá trình xây dựng năng lực Công ty vận hành (và các cơ quan liên quan của thành phố Hà Nội) với việc tiếp nhận tuyến 2A.
- (4) Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội giao các đơn vị trực thuộc, đặc biệt là Cục ĐSVN, Ban quản lý ĐSDT Hà Nội, Công ty ĐSDT Hà Nội (khi thành lập) chủ động phối hợp, nghiên cứu trình các phương án, kế hoạch, cơ chế, chính sách áp dụng phù hợp trước và trong quá trình thực hiện chuyển giao Tuyến 2A.

6.4.3. *Các bước thực hiện – Steps to be carried out*

TT	HẠNG MỤC CÔNG VIỆC CHÍNH
I	CHỦ TRƯỞNG CHUYỂN GIAO
II	CÔNG TÁC CHUẨN BỊ CHUYỂN GIAO
1	KẾ HOẠCH, TỔ CHỨC CHUYỂN GIAO TỔNG THỂ
2	CÁC KẾ HOẠCH CHI TIẾT THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO
3	CƠ CHẾ-CHÍNH SÁCH ÁP DỤNG CHO CHUYỂN GIAO (có thể trình, phê duyệt cho nhiều hạng mục, nhiều lần)
III	THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO

7. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN CỤ THỂ THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO – Specific Transferring Approach

7.1. *Ý nghĩa và yêu cầu của Phương pháp tiếp cận chuyển giao – Meaning and requirements of the Transferring approach*

Phương pháp tiếp cận thực hiện chuyển giao Tuyến 2A cung cấp định hướng lập các kế hoạch chuyển giao thành phần nhằm đáp ứng tốt nhất các mục đích của việc chuyển giao như trình bày dưới đây:

- (1) Đánh giá được đầy đủ phạm vi, các nội dung chuyển giao hoặc liên quan tới quá trình chuyển giao, các vấn đề có thể phát sinh sau chuyển giao.
- (2) Xác minh được chất lượng, trách nhiệm về chất lượng (thực hiện Dự án).
- (3) Xác định được các yêu cầu cần điều chỉnh/hòa hợp giữa hai bên (Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội) trong quá trình thực hiện chuyển giao.
- (4) Các điều kiện hoàn thành giai đoạn chuyển giao.
- (5) Sửa dụng hiệu quả nguồn lực chuyển giao; phát huy hiệu quả dự án Tuyến 2A.

Theo đó, nội dung chuyển giao cần được phân tích, phân loại để có các giải pháp và tổ chức thực hiện phù hợp:

7.2. Phân nhiệm vụ chuyển giao thành các mảng chuyển giao – To group the transfer mission into transfer arrays

Việc phân thành các mảng chuyển giao để huy động năng lực của các chuyên gia, chuyên viên phù hợp trong từng lĩnh vực; đảm bảo thực hiện sâu sát, đầy đủ công tác chuyển giao. Các mảng chuyển giao chính, gồm:

- (1) Nguồn nhân lực
- (2) Công trình xây dựng
- (3) Thiết bị
- (4) Vận hành
- (5) Tài chính
- (6) Khai thác, kinh doanh ĐSDT
- (7) Quản lý chung (an toàn-chất lượng, vật tư, tổng hợp)

Từng mảng chuyển giao này sẽ được phân thành các mảng công chuyển giao nhỏ hơn để thuận tiện cho việc tổ chức thực hiện.

7.3. Phân nhiệm vụ chuyển giao thành các giai đoạn – To group the transfer mission into stages

Khối lượng chuyển giao lớn, các mảng chuyển giao sẽ có tiến độ thực hiện khác nhau, có thời điểm đồng thời tiến hành. Do vậy, công tác chuyển giao cần chia thành các giai đoạn để đảm bảo triển khai sớm công tác chuyển giao, chuẩn bị tốt cho Thỏa thuận chuyển giao chính thức, xây dựng cơ sở để kịp thời đưa Tuyến 2A sớm vào vận hành sau khi xây dựng, nghiệm thu, vận hành thử xong. Theo đó, phân công tác chuyển giao thành ba giai đoạn chính; giai đoạn 1, thực hiện chuyển giao các mảng chuyển giao; giai đoạn 2, xây dựng Thỏa thuận chuyển giao tổng thể; giai đoạn 3, kết thúc chuyển giao.

7.3.1. Trách nhiệm trong/sau khi phối hợp thực hiện chuyển giao một mảng chuyển giao – Responsibilities within/after the transferring of a transfer array

Trao đổi thông tin, ý kiến trong quá trình thực hiện Dự án (mảng chuyển giao liên quan), bao gồm việc nhận thức rõ về quá trình thực hiện Dự án, tập hợp đầy đủ ý kiến và đánh giá của các bên liên quan tới Dự án.

Thực hiện chuyển giao một mảng chuyển giao là hình thức chuyển giao tạm thời; hai bên (các đơn vị được Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội giao nhiệm vụ chủ trì mảng nhiệm vụ liên quan) kí tắt Biên bản hoàn tất mảng chuyển giao, xác nhận các hoạt động của mảng chuyển giao trong khuôn khổ thực hiện Dự án Tuyến 2A đã được thực hiện, các tài liệu thực hiện Dự án liên quan cần thiết đã được chuyển giao cho UBND thành phố Hà Nội, các tồn tại và hành động cần được Bộ GTVT thực hiện hoàn chỉnh trong khoảng thời gian cụ thể, cơ chế xác định trách nhiệm đối với các vấn đề tồn tại hoặc có thể phát sinh.

Biên bản hoàn tất mảng chuyển giao có thể được lập sau khi Bộ GTVT đã hoàn tất các thủ tục nghiệm thu với các nhà thầu liên quan thực hiện mảng chuyển giao.

- Trước thời điểm kí tắt Biên bản hoàn tất mảng chuyển giao:

UBND thành phố Hà Nội có trách nhiệm tổ chức, huy động nhân lực và nguồn lực cần thiết để thực hiện các hoạt động chuyển giao liên quan tới mảng chuyển giao; bao gồm việc tiếp nhận tài liệu và thông tin Dự án, tham gia ý kiến vào quá trình thực hiện, nghiệm thu kết quả thực hiện Dự án liên quan tới mảng chuyển giao. Việc tham gia ý kiến được thực hiện trên cơ sở quy định của Việt Nam, các tiêu chuẩn quốc tế áp dụng và tập quán thông dụng quốc tế, đáp ứng các mục tiêu chuyển giao đã được xác định.

Bộ GTVT có trách nhiệm quản lý thực hiện Dự án; tổ chức, huy động nhân lực và nguồn lực cần thiết thực hiện các hoạt động chuyển giao liên quan tới mảng chuyển giao (kịp thời cung cấp cho UBND thành phố Hà Nội các tài liệu Dự án, các kết quả thực hiện Dự án, các chương trình và kế hoạch thực hiện Dự án; tiếp nhận các tham gia ý kiến của UBND thành phố Hà Nội, tổ chức các buổi làm việc để làm rõ, xác định cách thức xử lý đối với các yêu cầu đưa ra).

- Sau thời điểm kí tắt Biên bản hoàn tất mảng chuyển giao

UBND thành phố Hà Nội có trách nhiệm bảo quản hồ sơ tiếp nhận; tham gia bảo quản các tài sản, phương tiện, thiết bị, công trình trên công trường; chuẩn bị các điều kiện để sẵn sàng quản lý, vận hành, khai thác mảng chuyển giao ngay sau khi đạt được Thỏa thuận chuyển giao.

Bộ GTVT có trách nhiệm tổ chức, bảo quản các tài sản, phương tiện, thiết bị, công trình trên công trường; sẵn sàng tiến hành Thủ tục chuyển giao cho UBND thành phố Hà Nội.

Thủ tục chuyển giao được tiến hành bằng cách kí chính thức vào Biên bản hoàn tất mảng chuyển giao, được thực hiện trước khi kí kết Thỏa thuận chuyển giao.

Sau khi hoàn thành Thủ tục chuyển giao, UBND thành phố Hà Nội chịu trách nhiệm quản lý nội dung được chuyển giao, bao gồm các tài sản, phương tiện, thiết bị, công trình trên công trường; Bộ GTVT chịu trách nhiệm theo quy định đối với vai trò là Chủ quản Dự án, Chủ đầu tư thực hiện Dự án và các thỏa thuận khác nêu trong Biên bản hoàn tất mảng chuyển giao.

7.3.2. Trách nhiệm trước/sau Thỏa thuận chuyển giao - Responsibilities before/after the Transfer Agreement

Thời điểm tiến hành Thỏa thuận chuyển giao: Hoàn thành cơ bản các nội dung và yêu cầu của việc chuyển giao (bao gồm các Thủ tục chuyển giao tất cả các mảng chuyển giao), chỉ còn một số nội dung kém quan trọng chưa hoàn thành và/hoặc một số vấn đề chưa được làm rõ/thống nhất; Thỏa thuận chuyển giao được kí bởi đại diện Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội; các Biên bản hoàn tất mảng chuyển giao được coi là một phần của Thỏa thuận chuyển giao.

Sau thời điểm hoàn thành Thỏa thuận chuyển giao:

- UBND thành phố Hà Nội chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, khai thác toàn bộ các nội dung được chuyển giao, bao gồm các tài sản, phương tiện, thiết bị, công trình trên công trường, nhân lực được chuyển giao; chịu các trách nhiệm khác quy định tại Thỏa thuận chuyển giao.

- Bộ GTVT chịu trách nhiệm theo quy định đối với vai trò là Chủ quản Dự án, Chủ đầu tư thực hiện Dự án; giải quyết vấn đề và/hoặc thực hiện các nội dung chưa hoàn thành trong khoảng thời gian xác định; thực hiện các trách nhiệm khác quy định tại Thỏa thuận chuyển giao.

7.3.3. Trách nhiệm trước/sau khi kí Biên bản hoàn thành chuyển giao – Responsibilities before/after the Record of Transfer Finalization

Kết thúc chuyển giao: Các vấn đề và/hoặc các tồn tại xác định tại Thỏa thuận chuyển giao đã được giải quyết, thực hiện hoặc thống nhất cơ chế trách nhiệm. Đại diện hai Bên kí Biên bản hoàn thành chuyển giao.

* Đối với từng mảng chuyển giao, có thể phân thành các giai đoạn khác nhau tùy theo tính chất của từng mảng chuyển giao:

+ Đối với công trình, thiết bị:

- (1.) Giai đoạn thiết kế; mời thầu (nếu áp dụng);
- (2.) Giai đoạn thi công
- (3.) Giai đoạn nghiệm thu, thử nghiệm
- (4.) Giai đoạn hoàn công (lập Hồ sơ hoàn thành công trình)
- (5.) Giai đoạn bảo hành
- (6.) Giai đoạn sau bảo hành

+ *Đối với nhân lực*

- (1.) Giai đoạn tuyển sinh, tuyển dụng
- (2.) Giai đoạn đào tạo
- (3.) Giai đoạn tập duyệt
- (4.) Giai đoạn sau chuyển giao

* Các thỏa thuận trách nhiệm cụ thể sẽ được phát triển trong các kế hoạch chuyển giao thành phần.

7.4. *Lồng ghép các nội dung/yêu cầu chuyển giao vào các kế hoạch chuyển giao thành phần – To integrate transfer contents and requirements into component transfer plans*

Công tác chuyển giao được thực hiện dựa trên việc xây dựng các kế hoạch chuyển giao thành phần. Các nội dung/yêu cầu thuộc các kế hoạch thành phần có mối quan hệ thống nhất với nhau trong thực hiện Dự án Tuyển 2A và trong vận hành Tuyển 2A trong tương lai. Vì vậy, giữa các kế hoạch chuyển giao thành phần sẽ có các yêu cầu tương tự, nhưng ở mức độ khác nhau; khi thực hiện phải thống nhất hoạch định và phối hợp thực hiện.

Từ kế hoạch chuyển giao tổng thể, sẽ phát triển thành các Kế hoạch chuyển giao thành phần, gồm:

- (1) Kế hoạch chuyển giao nguồn nhân lực
- (2) Kế hoạch chuyển giao công trình xây dựng
- (3) Kế hoạch chuyển giao thiết bị
- (4) Kế hoạch chuyển giao vận hành
- (5) Kế hoạch chuyển giao tài chính
- (6) Kế hoạch chuyển giao khai thác, kinh doanh ĐSĐT
- (7) Kế hoạch chuyển giao về quản lý chung (an toàn-chất lượng, vật tư, tổng hợp)

Bảng 2: Phân tích phạm vi chuyển giao

Kế hoạch chuyển giao	Nhân sự	Tổ chức	Công nghệ, q. lý	Tài chính	An toàn, chất lượng	Vận hành thử	Vật tư, phụ tùng	Trách nhiệm	Cơ chế thực hiện
Nhân lực	C1	C2	C1	C3	C3	C2	C3	C1	C1
Công trình xây dựng	C3	C3	C1	C2	C1	C2	C3	C2	C3
Thiết bị	C2	C3	C1	C2	C1	C1	C3	C2	C3
Vận hành	C2	C2	C1	C3	C3	C1		C1	C2
Tài chính	C3	C3	C2	C1	C3	C2	C2	C1	C2
Khai thác, kinh doanh	C3	C3	C1	C2	C3	C2	C3	C3	C3

ĐSDT									
Quản lý chung (an toàn-chất lượng, vật tư, tổng hợp)	C2	C2	C1	C3	C2	C2	C2	C3	C3

Ghi chú: C3, C2, C1 biểu thị mức độ quan trọng tăng dần.

Dưới đây diễn giải mối quan hệ giữa các kế hoạch thành phần và các đặc tính cần xem xét trong chuyển giao:

7.4.1. Kế hoạch chuyển giao Nhân lực – Human Resources Transfer Plan

- (1) Nhân sự: Liên quan một cách tổng thể tới vị trí việc làm, năng lực nhân sự, trách nhiệm xã hội (lương, bảo hiểm xã hội, đảm bảo việc làm, an toàn lao động, v.v), đào tạo cho nhân sự Tuyển 2A.
- (2) Tổ chức: Mô hình tổ chức đơn vị vận hành tuyển, mô hình tổ chức thực hiện các nhiệm vụ khác nhau;
- (3) Công nghệ, quản lý: Chuyển giao về công nghệ cho nhân sự; hệ thống quản lý, các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, cơ sở vật chất phục vụ quản lý nhân sự nói chung.
- (4) Tài chính: Chi phí đào tạo, quản lý, sử dụng nhân sự trước và sau khi chuyển giao.
- (5) An toàn, chất lượng: Chất lượng đào tạo nhân sự.
- (6) Vận hành thử: Nhân lực giữ vai trò chủ đạo trong vận hành thử.
- (7) Vật tư, phụ tùng: Phương tiện, thiết bị, điều kiện được chuẩn bị để quản lý, phục vụ nhân sự.
- (8) Trách nhiệm: Việc chuyển giao nhân lực ĐSDT liên quan nhiều tới trách nhiệm đối với người lao động trước và sau quá trình chuyển giao.
- (9) Cơ chế thực hiện: Cơ chế thực hiện chuyển giao nhân lực ĐSDT, bao gồm cơ chế áp dụng cho người lao động là rất quan trọng; một mặt đảm bảo sự thống nhất của việc thực hiện Dự án và của việc chuyển giao; mặt khác đảm bảo hiệu quả sử dụng lao động, phát huy hiệu quả hoạt động của Công ty giai đoạn vận hành.

7.4.2. Kế hoạch chuyển giao công trình xây dựng – Civil Works Transfer Plan

- (1) Nhân sự: Năng lực nhân sự vận hành, bảo trì; nhân sự quản lý.
- (2) Nhân sự đủ năng lực (số lượng, kiến thức, kỹ năng) để hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện công tác công tác vận hành, bảo trì công trình xây dựng Tuyển 2A.
- (3) Tổ chức: Mô hình tổ chức quản lý vận hành, bảo trì công trình.
- (4) Công nghệ, quản lý: Hệ thống quản lý, các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, cơ sở vật chất, kế hoạch vận hành-bảo trì công trình.
- (5) Tài chính: Chi phí đầu tư xây dựng; chi phí vận hành, bảo trì công trình; tuổi thọ sử dụng công trình.
- (6) An toàn, chất lượng: Hồ sơ công trình; kế hoạch, phương án vận hành, bảo trì đảm bảo an toàn.
- (7) Vận hành thử: Vận hành Tuyển 2A đạt yêu cầu thiết kế, an toàn từ phương diện Công trình.
- (8) Vật tư, phụ tùng: Bao gồm vật tư, phụ tùng, phương tiện, thiết bị được chuẩn bị để bảo trì công trình.
- (9) Trách nhiệm: Việc chuyển giao Công trình xây dựng, về cơ bản sẽ căn cứ và hiện trạng kết quả đạt được. Trách nhiệm về quản lý và khai thác công trình sẽ được

chuyển giao; bao gồm quyền sử dụng và khai thác không gian thuộc công trình ĐSĐT. Các trách nhiệm liên quan tới chất lượng công trình xây dựng sẽ được tiếp tục xác định trong quá trình khai thác sử dụng dựa trên các tiêu chuẩn áp dụng và quy định.

- (10) Cơ chế thực hiện: Một số cơ chế có thể cần thiết nghiên cứu, áp dụng để thúc đẩy việc chuyển giao; xây dựng cơ sở xác định trách nhiệm sau chuyển giao.

7.4.3. Kế hoạch chuyển giao thiết bị - Equipment Transfer Plan

- (1) Nhân sự: Nhân sự đủ năng lực (số lượng, kiến thức, kỹ năng) để hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện công tác vận hành, bảo trì thiết bị Tuyến 2A (bao gồm các hệ thống ĐSĐT; phương tiện, các thiết bị tại nhà ga và các thiết bị khác đầu tư theo Dự án Tuyến 2A).
- (2) Tổ chức: Mô hình tổ chức để vận hành, bảo trì thiết bị.
- (3) Công nghệ, quản lý: Hệ thống quản lý, các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, cơ sở vật chất, kế hoạch vận hành, bảo trì thiết bị (khác nhau).
- (4) Tài chính: Chi phí đầu tư, mua sắm; chi phí vận hành, bảo trì thiết bị; tuổi thọ sử dụng thiết bị.
- (5) An toàn, chất lượng: Hồ sơ thiết bị; kế hoạch, phương án vận hành, bảo trì đảm bảo an toàn.
- (6) Vận hành thử: Vận hành Tuyến 2A đạt yêu cầu thiết kế, an toàn từ phương diện thiết bị.
- (7) Vật tư, phụ tùng: Bao gồm vật tư, phụ tùng, phương tiện, thiết bị được chuẩn bị để bảo trì thiết bị.
- (8) Trách nhiệm: Việc chuyển giao Thiết bị, về cơ bản sẽ căn cứ và hiện trạng kết quả đạt được. Các trách nhiệm liên quan tới chất lượng thiết bị sẽ được tiếp tục xác định trong quá trình khai thác sử dụng dựa trên các tiêu chuẩn áp dụng và quy định. Bàn giao đầy đủ hồ sơ thiết bị là một nội dung quan trọng của bàn giao thiết bị.
- (9) Cơ chế thực hiện: Một số cơ chế có thể cần thiết nghiên cứu, áp dụng để thúc đẩy việc chuyển giao; xây dựng cơ sở xác định trách nhiệm sau chuyển giao, tạo cơ sở để quản lý vận hành, khai thác thiết bị.

7.4.4. Kế hoạch chuyển giao vận hành – Operation Transfer Plan

- (1) Nhân sự: Nhân sự đủ năng lực (số lượng, kiến thức, kỹ năng) để hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện công tác vận hành an toàn Tuyến 2A.
- (2) Tổ chức: Mô hình tổ chức để quản lý nhân sự tuyến đảm bảo vận hành an toàn, tự chủ.
- (3) Công nghệ, quản lý: Hệ thống quản lý, các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, cơ sở vật chất, kế hoạch vận hành Tuyến 2A, kế hoạch an toàn và các tài liệu liên quan khác đảm bảo vận hành an toàn, tin cậy.
- (4) Tài chính: Kế hoạch tài chính trong vận hành.
- (5) An toàn, chất lượng: Quy trình, sổ tay, kế hoạch vận hành đảm bảo an toàn, chất lượng
- (6) Vận hành thử: Xác định năng lực, sự phù hợp của kết quả thực hiện Dự án nói chung; kết quả đào tạo, mô hình tổ chức, quy trình quản lý nói riêng; kế hoạch, kết quả, hồ sơ vận hành thử.
- (7) Vật tư, phụ tùng: Bao gồm vật tư, phụ tùng, phương tiện, thiết bị được chuẩn bị để vận hành.
- (8) Trách nhiệm: Chuyển giao vận hành là nội dung chuyển giao quan trọng và phức tạp nhất, liên quan tới các hạng mục chuyển giao khác, bao gồm về công trình,

thiết bị, nhân lực. Việc xác định trách nhiệm cơ bản dựa trên việc xác định và thống nhất các tiêu chuẩn áp dụng; cách thức lập hồ sơ, kế hoạch, quy trình kiểm soát; trên cơ sở có thể kiểm soát và giảm thiểu rủi ro. Việc bàn giao cơ bản áp dụng nguyên tắc “bàn giao nguyên trạng”, trách nhiệm cụ thể có thể sẽ được xác định tùy tình huống trên cơ sở hồ sơ chuyển giao được lập và các quy định liên quan.

- (9) Cơ chế thực hiện: Quy định về điều kiện vận hành ĐSĐT tại Việt Nam hiện chưa đầy đủ do vậy cần đề xuất một số cơ chế thực hiện để đáp ứng yêu cầu chuyển giao và chuẩn bị vận hành ban đầu.

7.4.5. *Kế hoạch chuyển giao về tài chính – Financial Transfer Plan*

- (1) Nhân sự: Nhân sự đủ năng lực (số lượng, kiến thức, kỹ năng) để hoạch định, tổ chức, quản lý công tác tài chính Tuyến 2A.
- (2) Tổ chức: Mô hình tổ chức để quản lý chi phí, doanh thu, nghiệp vụ kế toán từ hoạt động tuyến;
- (3) Công nghệ, quản lý: Hệ thống quản lý, các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, cơ sở vật chất, kế hoạch tài chính, nghiệp vụ kế toán cho Tuyến 2A.
- (4) Tài chính: Chi phí thực hiện Dự án, chi phí vận hành Dự án (từ vận hành, bảo trì công trình, thiết bị; chi phí nhân sự, chi phí bán hàng, chi phí quản lý, chi phí khác).
- (5) An toàn, chất lượng: Chi phí đảm bảo an toàn, chất lượng.
- (6) Vận hành thử: Chi phí vận hành thử
- (7) Vật tư, phụ tùng: Chi phí phụ tùng, vật tư, phương tiện, thiết bị dự trữ.
- (8) Trách nhiệm: Việc xác định trách nhiệm về tài chính là nội dung quan trọng của công tác chuyển giao; bao gồm tính chính xác của đánh giá tài chính; cơ sở xác định trách nhiệm sau chuyển giao.
- (9) Cơ chế thực hiện: Việc chuyển giao về tài chính sẽ bao gồm trách nhiệm tài chính cho chi phí thực hiện Dự án, trách nhiệm cho nhân sự trước và sau chuyển giao, các trách nhiệm tài chính khác. Hiện nay, chính sách tài chính áp dụng cho các dự án ĐSĐT đang tiếp tục được hoàn chỉnh; do vậy, đối với việc chuyển giao, một số cơ chế tài chính sẽ cần được làm rõ để thuận tiện cho quá trình chuyển giao cũng như quá trình khởi động việc khai thác Tuyến 2A bởi Công ty.

7.4.6. *Kế hoạch chuyển giao về khai thác, kinh doanh ĐSĐT – Urban railway Exploitation, Business Transfer Plan*

- (1) Nhân sự: Nhân sự đủ năng lực (số lượng, kiến thức, kỹ năng) để khai thác, kinh doanh Tuyến 2A.
- (2) Tổ chức: Mô hình tổ chức để khai thác, kinh doanh Tuyến 2A (nhà ga, trên tàu, tại văn phòng, bao gồm các loại hình khai thác, kinh doanh ĐSĐT).
- (3) Công nghệ, quản lý: Hệ thống quản lý, các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, cơ sở vật chất, kế hoạch khai thác, kinh doanh.
- (4) Tài chính: Chi phí chuẩn bị khai thác, kinh doanh; kế hoạch tài chính phục vụ kế hoạch kinh doanh.
- (5) An toàn, chất lượng: Các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, kế hoạch đảm bảo an toàn, chất lượng trong khai thác, kinh doanh Tuyến 2A.
- (6) Vận hành thử: Kế hoạch, chuẩn bị (liên quan tới công tác khai thác, kinh doanh Tuyến 2A) tham gia vận hành thử Tuyến 2A.
- (7) Vật tư, phụ tùng: Bao gồm vật tư, phụ tùng, phương tiện, thiết bị được chuẩn bị để phục vụ khai thác, kinh doanh Tuyến 2A.

- (8) Trách nhiệm: Các trách nhiệm phát sinh trong giai đoạn chuẩn bị vận hành Tuyến 2A.
- (9) Cơ chế thực hiện: Liên quan tới các hoạt động chuẩn bị, kinh doanh trước thời điểm chuyển giao chính thức Tuyến 2A và việc kinh doanh ĐSDT, là loại hình có điều kiện, một số cơ chế thực hiện có thể cần được nghiên cứu, đảm bảo lợi ích tổng thể của Dự án Tuyến 2A.

7.4.7. *Kế hoạch chuyển giao về quản lý chung dự án Tuyến 2A (an toàn-chất lượng, vật tư, tổng hợp) – Overall Management of Line 2A Transfer Plan (Safety-quality, Materials, General Affairs)*

- (1) Nhân sự: Nhân sự đủ năng lực để quản lý, thực hiện các hoạt động về đảm bảo an toàn-chất lượng về quản lý vật tư, về công tác tổng hợp cho Tuyến 2A.
- (2) Tổ chức: Mô hình tổ chức để quản lý, thực hiện các công tác về an toàn, vật tư, tổng hợp cho Tuyến 2A.
- (3) Công nghệ, quản lý: Hệ thống quản lý, các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, cơ sở vật chất, kế hoạch về quản lý, thực hiện các công tác về an toàn, vật tư, tổng hợp cho Tuyến 2A.
- (4) Tài chính: Chi phí để chuẩn bị, đáp ứng các yêu cầu về quản lý, thực hiện các công tác về an toàn, vật tư, tổng hợp cho Tuyến 2A.
- (5) An toàn, chất lượng: Các quy trình, sổ tay, cơ sở dữ liệu, kế hoạch đảm bảo an toàn, chất lượng nói chung; đảm bảo an toàn, chất lượng trong công tác vật tư, công tác hành chính.
- (6) Vận hành thử: Kế hoạch, chuẩn bị (liên quan tới công tác an toàn, vật tư, tổng hợp) tham gia vận hành thử Tuyến 2A.
- (7) Vật tư, phụ tùng: Các chuẩn bị về vật tư, phụ tùng phục vụ công tác quản lý an toàn, quản lý tổng hợp và phục vụ vận hành Tuyến 2A giai đoạn ban đầu.
- (8) Trách nhiệm: Về cơ bản áp dụng nguyên tắc chuyển giao nguyên trạng; các bên thống nhất các yêu cầu/tiêu chuẩn về an toàn trong vận hành thử và vận hành làm cơ sở phối hợp trong công tác vận hành thử, nghiệm thu và để xác định trách nhiệm sau khi chuyển giao.
- (9) Cơ chế thực hiện: Một số cơ chế có thể cần thiết nghiên cứu, áp dụng để thúc đẩy việc chuyển giao về an toàn, vật tư, tổng hợp; chuẩn bị điều kiện cho vận hành và tạo cơ sở để xác định trách nhiệm sau chuyển giao (liên quan tới các công tác an toàn, vật tư và tổng hợp Tuyến 2A).

7.5. *Danh mục các hạng mục kiểm tra cho chuyển giao – List of Checking Items for Transfer*

Công tác chuyển giao Dự án Tuyến 2A) được thực hiện chủ yếu dựa trên việc xem xét, chuyển giao hồ sơ Dự án được tập hợp một cách có hệ thống, phản ánh toàn diện quá trình thực hiện Dự án (bao gồm cả các điều kiện thực hiện Dự án, chỉ đạo của các cấp, sự phối hợp của các bên liên quan) đáp ứng yêu cầu của một dự án ĐSDT, quy định về quản lý chất lượng, quản lý chi phí, quản lý an toàn, quản lý môi trường, quản lý trách nhiệm, quản lý nhân sự (thực hiện Dự án); và chuẩn bị cho việc khai thác dự án, bao gồm các quy trình, kế hoạch vận hành, bảo trì, nhân lực, an toàn, kinh doanh (cho vận hành Dự án).

Danh mục các hạng mục kiểm tra bao gồm tổng thể các hạng mục, hoạt động, yêu cầu của đối tượng chuyển giao, được phân tích, đánh giá, phân loại một cách phù hợp làm cơ sở xây dựng các kế hoạch chuyển giao; danh mục các hạng mục kiểm tra sẽ được phối hợp kiểm tra, xác nhận giữa các bên liên quan như là một nội dung quan trọng của công tác chuyển giao.

Danh mục các hạng mục kiểm tra tổng thể chính là các Kế hoạch chuyển giao thành phần; danh mục các hạng mục kiểm tra chi tiết được lập tại các kế hoạch chuyển giao thành phần, bao gồm các nội dung kiểm tra, cách thức và yêu cầu.

Dưới đây trình bày một số yêu cầu tổng thể cơ bản:

7.5.1. *Xác minh chất lượng – Quality Determination*

Việc xác minh chất lượng trong công tác chuyển giao nhằm cung cấp cơ sở dữ liệu để phục vụ các mục tiêu sau:

- (1.) Kịp thời sửa chữa các hư hỏng; có giải pháp thích hợp đối với các phát hiện về sự không phù hợp.
- (2.) Tổ chức vận hành, khai thác dự án.
- (3.) Xác định trách nhiệm của các bên trước/sau chuyển giao

Việc xác minh chất lượng tuân theo quy định của Việt Nam, các tiêu chuẩn áp dụng và tập quán quốc tế thông dụng; được thực hiện thông qua làm rõ, thống nhất các tiêu chuẩn, yêu cầu về quản lý chất lượng, các kế hoạch và bước thực hiện.

Thảo luận về các bước, các yêu cầu trong quản lý dự án ĐSDT sẽ được thực hiện trong quá trình chuyển giao/ thực hiện Dự án Tuyến 2A nhằm có được sự hiểu biết và đồng thuận sớm về việc thực hiện Dự án, chuẩn bị tốt việc kiểm tra và cho thủ tục chuyển giao chính thức.

Việc xác minh chất lượng, chuyển giao về chất lượng Dự án được lồng ghép vào các kế hoạch chuyển giao thành phần.

7.5.2. *Xác minh an toàn – Safety Determination*

“Yêu cầu An toàn” là nội dung quan trọng nhất của yêu cầu “Chất lượng”. Đảm bảo an toàn của Dự án trong giai đoạn vận hành thử, vận hành là yêu cầu quan trọng hàng đầu. Do vậy, các bên sẽ có xem xét, phối hợp chặt chẽ về công tác an toàn.

Việc xác minh an toàn trên cơ sở đảm bảo an toàn hệ thống, trong đó có xem xét an toàn của từng hệ thống phụ, công trình, hạng mục công trình, phương tiện, thiết bị, v.v. Phương pháp xem xét, đánh giá an toàn hệ thống sẽ dựa trên các quy định của Việt Nam, tập quán thông dụng quốc tế, bao gồm các tiêu chuẩn về EN 50126.

Kết quả xác minh an toàn là cơ sở để xây dựng, thực thi các kế hoạch về vận hành, bảo trì và các hoạt động hoạch định, khai thác khác áp dụng cho Dự án Tuyến 2A.

Các bên liên quan có thể thuê các tư vấn đủ năng lực để hỗ trợ xác minh về an toàn.

Việc xác minh, chuyển giao về an toàn Dự án Tuyến 2A sẽ được thực hiện thông qua các kế hoạch chuyển giao thành phần; được tổng hợp, kết nối trong kế hoạch chuyển giao về an toàn (như được trình bày gộp trong Kế hoạch chuyển giao về an toàn, vật tư, tổng hợp).

Các nội dung chuyển giao về an toàn sẽ được xây dựng tổng thể trên kế hoạch chuyển giao an toàn-chất lượng; đồng thời sẽ được hoạch định, thực hiện cụ thể tại các kế hoạch thành phần khác.

7.5.3. *Chạy thử toàn Dự án Tuyến 2A – Line 2A Project Commissioning*

Chạy thử toàn tuyến là giai đoạn quan trọng nhất trong việc thực hiện Dự án Tuyến 2A, bao gồm việc cung cấp các kết quả ban đầu:

- (1.) Toàn bộ các hạng mục của dự án, các hồ sơ kỹ thuật liên quan;
- (2.) Các tài liệu về vận hành, bảo trì
- (3.) Nhân lực được đào tạo

- (4.) Mô hình tổ chức được xác định
- (5.) Kế hoạch chạy thử và các kế hoạch vận hành, khai thác giai đoạn đầu
- (6.) Các nguyên phương tiện, thiết bị, vật liệu, nhiên liệu, phụ tùng dự trữ cho chạy thử và cho giai đoạn vận hành ban đầu.

Kết quả chạy thử cung cấp các thông tin và cơ sở dữ liệu quan trọng, gồm:

- (1.) Sự phù hợp của thiết kế: Tính đáp ứng các nhiệm vụ thiết kế.
- (2.) Sự phù hợp của thi công so với thiết kế;
- (3.) Độ an toàn
- (4.) Tích hợp các hệ thống, hiệu suất.
- (5.) Năng lực nhân sự
- (6.) Năng lực tổ chức
- (7.) Sự phù hợp của các quy trình áp dụng việc vận hành, khai thác Tuyến 2A
- (8.) Sự phù hợp của các kế hoạch áp dụng việc vận hành, khai thác Tuyến 2A
- (9.) Trách nhiệm của các bên liên quan tới việc thực hiện Dự án
- (10.) Các vấn đề liên quan

Do vậy, giai đoạn chạy thử vừa là cơ hội, vừa là cơ sở quan trọng để đánh giá và đưa ra quyết định về việc chuyển giao. Hai bên cần thỏa thuận về mức độ, cách thức phối hợp trong vận hành thử, bao gồm các nội dung chính sau:

- (1.) Kế hoạch vận hành thử;
- (2.) Kế hoạch giám sát, lập hồ sơ vận hành thử;
- (3.) Phương thức phối hợp điều hành nhân sự;
- (4.) Sự tham gia của bên thứ 3;
- (5.) Phương thức giải quyết các vấn đề;
- (6.) Phương thức đánh giá, xác nhận, không xác nhận từng hạng mục.

Các nội dung chuyển giao về vận hành thử sẽ được xây dựng tổng thể trên kế hoạch chuyển giao vận hành; đồng thời sẽ được hoạch định, thực hiện cụ thể tại các kế hoạch thành phần khác.

7.5.4. Nghiệm thu, chứng nhận sự phù hợp – Acceptance, Certification of Compliance

Hoạt động nghiệm thu, chứng nhận sự phù hợp là hoạt động quan trọng của công tác thực hiện, quản lý dự án; là cơ sở quan trọng để khẳng định chất lượng, độ an toàn, độ tin cậy của Dự án. Do vậy, các bên cần có thảo luận và thỏa thuận về công tác nghiệm thu và chứng nhận sự phù hợp.

UBND thành phố Hà Nội cần tiếp nhận và cập nhật các thông tin của quá trình tổ chức thực hiện dự án Tuyến 2A, bao gồm các tài liệu chính sau.

- (1.) Kế hoạch thực hiện dự án: Bao gồm trình tự thực hiện dự án; các kết quả thực hiện, kế hoạch tiến độ thực hiện, phương án tổ chức thực hiện;
- (2.) Các tiêu chuẩn áp dụng (cho từng hạng mục dự án, từng giai đoạn)
- (3.) Các kế hoạch thành phần: các kế hoạch thiết kế/thi công từng hạng mục công trình, kế hoạch giám sát, kế hoạch chất lượng, kế hoạch an toàn, v.v
- (4.) Quy trình, kế hoạch nghiệm thu, phương án tổ chức nghiệm thu.
- (5.) Sự tham gia của bên thứ 3;
- (6.) Quy trình lập hồ sơ;
- (7.) Báo cáo về các vấn đề;
- (8.) Hồ sơ nghiệm thu, chứng nhận sự phù hợp.

Trên cơ sở tiếp nhận và tiếp cận sớm các thông tin trên, UBND thành phố Hà Nội sẽ kịp thời tham gia ý kiến cần thiết trong quá trình thực hiện Dự án, tham gia vào quá trình nghiệm thu; chuẩn bị cơ sở quan trọng để sẵn sàng thống nhất Thỏa thuận chuyển giao.

Các nội dung chuyển giao về nghiệm thu, chứng nhận sự phù hợp sẽ được xây dựng tổng thể trên kế hoạch chuyển giao chất lượng; đồng thời sẽ được hoạch định, thực hiện cụ thể tại các kế hoạch thành phần khác.

7.5.5. Bảo hành sau Thỏa thuận chuyển giao – Warranty after the Transfer

Sau Thỏa thuận chuyển giao, UBND thành phố Hà Nội nhận trách nhiệm như là Chủ đầu tư của Dự án để thực thi các quyền, đưa ra các yêu cầu đối với các nhà thầu theo hợp đồng mà các nhà thầu đó đã ký với Bộ GTVT hoặc cơ quan trực thuộc Bộ GTVT để thực hiện Dự án.

Bộ GTVT có trách nhiệm hỗ trợ, tham gia đánh giá, nghiệm thu các công tác thuộc trách nhiệm bảo hành của các nhà thầu. Các trách nhiệm phát sinh trong quá trình thực hiện Dự án nếu được xác định sau Thỏa thuận chuyển giao vẫn thuộc trách nhiệm của các bên đã tham gia thực hiện Dự án theo quy định và các thỏa thuận (hợp đồng) liên quan.

7.6. Các nguồn lực thực hiện chuyển giao – Resources for Transferring

Việc chuyển giao sẽ huy động một số lớn nguồn nhân lực và các nguồn lực khác; nguyên tắc cơ bản huy động nguồn lực được xác định như sau:

- (1.) Nhân lực do bên nào huy động sẽ do bên đó quản lý và chịu trách nhiệm; bao gồm lương, chi phí xã hội, chi phí phục vụ công việc, chi phí liên quan khác.
- (2.) Hoạt động theo quy định hoặc tập quán tại Việt Nam thuộc Dự án (ĐT XD) sẽ được Bộ GTVT hạch toán vào chi phí thực hiện Dự án.
- (3.) Chi phí in ấn, sao chép, phô tô tài liệu Dự án cấp cho UBND thành phố Hà Nội sẽ được Bộ GTVT huy động, hạch toán vào chi phí thực hiện Dự án.
- (4.) Chi phí thuê tư vấn kiểm tra, giám sát, đánh giá quá trình và kết quả thực hiện Dự án theo yêu cầu của và do UBND thành phố Hà Nội thuê (không thuộc các hoạt động thuộc Điểm 2 trên đây) sẽ thuộc trách nhiệm của UBND thành phố Hà Nội

** Kế hoạch nguồn lực và phân chia trách nhiệm thực hiện chuyển giao sẽ được làm rõ tại các kế hoạch chuyển giao thành phần.*

7.7. Điều phối về tổ chức, lập kế hoạch thực hiện giữa hai bên – Coordination in organization and Planning of both Parties

Việc chuyển giao yêu cầu phối hợp chặt chẽ giữa hai bên. Căn cứ các thảo luận về đối tượng chuyển giao và phương pháp tiếp cận chuyển giao, hai bên sẽ xây dựng phương án tổ chức và kế hoạch thực hiện chuyển giao. Các phương án tổ chức, kế hoạch thực hiện của hai bên cần đồng bộ, hòa hợp để tối ưu nguồn lực chuyển giao, tăng cường hiệu quả chuyển giao.

- Về phương án tổ chức: phát triển cơ cấu cầu đối ứng giữa hai bên.

- Về kế hoạch thực hiện: được cùng xây dựng trên cơ sở kế hoạch thực hiện Tuyến 2A; được phát triển bởi từng bộ phận/mảng chuyển giao, đảm bảo tính khả thi và hiệu quả (thông qua việc xây dựng và thực hiện các kế hoạch chuyển giao thành phần).

8. CÁC KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO THÀNH PHẦN – Component Transfer Plans

8.1. Chuyển giao nhân lực ĐSĐT – Urban Railway Human Resources Transferr

8.1.1. Khái quát về Dự án Tuyến 2A về phương diện nguồn nhân lực – Overview of Line 2A project regarding HR

(1) Nhu cầu đào tạo

Theo tài liệu Kế hoạch đào tạo V13 của Nhà thầu (22/1/2014) được tổng hợp lại tại Cuộc họp ngày 14/2/2014 tại Bộ GTVT, số lượng nhân sự đào tạo 643 người, trong đó:

- Nhân sự đào tạo tại Trung quốc: 194 người, từ 1/4/2014-20/6/2015
- Nhân sự đào tạo tại Việt Nam: 449 người, từ 1/6/2015-8/8/2015.

(2) Phối hợp giữa Cục ĐSVN và MRB

Ngày 14/11/2013, Cục ĐSVN, MRB và các tư vấn đã họp thống nhất mô hình tổ chức:

- Mô hình tổ chức Trụ sở chính Công ty ĐSĐT Hà Nội (theo kết quả đã trình UBND thành phố Hà Nội):
- Mô hình tổ chức Đơn vị vận hành tuyến (Tuyến 2A).

8.1.2. Phạm vi của công tác chuyển giao về nhân lực – Scope of HR transfer

Bao gồm chuyển giao về nguồn nhân lực ĐSĐT được đào tạo, kế hoạch sử dụng, phát triển nguồn nhân lực của Dự án Tuyến 2A; hệ thống quản lý, tổ chức nhân sự; các chương trình, dự án liên quan; các cơ sở vật chất phục vụ công tác quản lý và phát triển nguồn nhân lực của Dự án Tuyến 2A.

8.1.3. Nguyên tắc chuyển giao về nhân lực – HR Transferring Principles

UBND thành phố Hà Nội (thông qua các cơ quan trực thuộc) sẽ phối hợp với Bộ GTVT (bao gồm các cơ quan trực thuộc) để tuyển chọn, đào tạo, đánh giá nguồn nhân lực ĐSĐT được đào tạo, phát triển trong Dự án Tuyến 2A; cung cấp, huy động nguồn lực, cơ sở vật chất để thực hiện công tác phát triển nguồn nhân lực cho Tuyến 2A.

Mô hình tổ chức Đơn vị vận hành tuyến phù hợp với mô hình quản lý Công ty ĐSĐT Hà Nội do UBND thành phố Hà Nội chỉ đạo thực hiện đã được thống nhất giữa Cục ĐSVN và MRB (Biên bản cuộc họp ngày 14/11/2013) sẽ định hướng việc đào tạo nhân lực Tuyến 2A đáp ứng hiệu quả dài hạn của Dự án .

Đồng thời, hai bên sẽ làm việc chặt chẽ để thống nhất phương án tuyển dụng nhân sự đơn vị vận hành tuyến, đảm bảo các nhân sự sẽ được tuyển dụng, đào tạo và phát huy trong dài hạn. Quyền lợi của nhân sự sẽ được xem xét và đáp ứng thích đáng.

Thống nhất cơ chế, chính sách tuyển dụng, đào tạo, sử dụng nhân lực Tuyến 2A vì lợi ích dài hạn của Dự án Tuyến 2A và phù hợp với định hướng chung của UBND thành phố Hà Nội về phát triển nguồn nhân lực ĐSĐT.

Nguồn nhân lực và các nội dung quản lý, phát triển nguồn nhân lực ĐSĐT được UBND thành phố Hà Nội tiếp nhận sẽ được lập kế hoạch để sử dụng, phát triển phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển hệ thống ĐSĐT Hà Nội và điều kiện của UBND thành phố Hà Nội.

8.1.4. Tiến độ tổng thể, các mốc chuyển giao chính về nhân lực – Master schedule, milestones of HR Transferring

Việc chuyển giao nguồn nhân lực được coi là bắt đầu khi Kế hoạch tổng thể về chuyển giao Tuyến 2A được duyệt. Các nội dung, mốc chuyển giao chính:

TT	N.dung ch.giao	Mục đích	Yêu cầu	Hạn
1	Kế hoạch đào tạo nhân lực	Hoạch định tổng thể về nguồn nhân lực cho Tuyển 2A. Là cơ sở để phối hợp giữa Bộ GTVT và UBND TP Hà Nội	Kế hoạch đào tạo được duyệt; tài liệu cập nhật.	Phù hợp với kế hoạch tiến độ tổng thể DA Tuyển 2A
2	Mô hình tổ chức đơn vị vận hành tuyến	Đồng bộ Dự án Tuyển 2A với chương trình xây dựng hệ thống ĐSĐT Hà Nội; là cơ sở quan trọng cho Kế hoạch đào tạo nhân lực Tuyển 2A	Đáp ứng mô hình tổ chức tổng thể của Công ty ĐSĐT Hà Nội	Đã thống nhất mô hình; Phối hợp xây dựng Kế hoạch đào tạo.
3	Cơ chế, chính sách sử dụng lao động	Nhất quán chính sách sử dụng, phát triển nhân lực ĐSĐT trước và sau quá trình chuyển giao.	Làm rõ yêu cầu sau khi chuyển giao	Trước khi tuyển dụng nhân sự cho Dự án
4	Kết quả đào tạo, đánh giá nhân lực	Cơ sở để sử dụng nhân lực đã được đào tạo và xây dựng kế hoạch nhân lực vận hành Tuyển 2A giai đoạn tiếp sau.	Các nhân lực được Bộ GTVT xác nhận đã hoàn thành chương trình đào tạo; được cấp chứng nhận phù hợp.	Kí Biên bản hoàn tất chuyển giao nhân lực.
5	Các thông tin, thỏa thuận với các cơ sở đào tạo	Là cơ sở để UBND TP Hà Nội tiếp tục xem xét, phối hợp trong giai đoạn tiếp theo.	Đáp ứng lợi ích của Dự án Tuyển 2A	Kí Biên bản hoàn tất chuyển giao nhân lực.
6	Các chương trình, giáo trình, tài liệu đào tạo	Là một trong những cơ sở để xác nhận năng lực của nhân sự được đào tạo. Tiếp tục được sử dụng cho quá trình phát triển nhân lực giai đoạn sau.		Ngay khi Bộ GTVT (Cục ĐSVN có sẵn)
7	Các cơ sở phục vụ đào tạo, phát triển nhân lực ĐSĐT	Tiếp tục phục vụ công tác đào tạo, phát triển nhân lực cho hệ thống ĐSĐT Hà Nội	Cung cấp nguyên trạng, bao gồm các hồ sơ, phương án khai thác.	Kí Biên bản hoàn tất chuyển giao nhân lực.
8	Quy hoạch nhân sự Tuyển 2A	Phát triển dài hạn cho nhân sự Tuyển 2A	Các đánh giá và quy hoạch nhân sự Tuyển 2A	Trước khi bàn giao tổng thể nhân sự Tuyển 2A
9	Bàn giao tổng	Hoàn thiện các thủ tục bàn giao	Cơ bản hoàn	Trước khi

TT	N.dung ch.giao	Mục đích	Yêu cầu	Hạn
	thể về nguồn nhân lực - Biên bản hoàn tất chuyên giao nhân lực.	trên đây.	thành các nội dung bàn giao. Xác định trách nhiệm, cơ chế trách nhiệm sau bàn giao.	bàn giao chính thức Tuyên 2A tối thiểu 01 tuần.

8.1.5. *Đề cương Kế hoạch chuyển giao về nhân lực – Outline of HR Transfer Plan*

(I) TỔNG QUAN

- (1) Giới thiệu chung về Dự án Tuyên 2A liên quan tới nguồn nhân lực ĐSDT
- (2) Kế hoạch nhân lực Tuyên 2A
- (3) Các định nghĩa, thuật ngữ - definitions and terms
- (4) Mục đích chuyển giao nguồn nhân lực
- (5) Phạm vi chuyển giao nguồn nhân lực
- (6) Các quy định liên quan
(Quy định chung cần tham chiếu trong chuyển giao nguồn nhân lực ĐSDT)
- (7) Các yêu cầu cơ bản của việc chuyển giao nguồn nhân lực
- (8) Chuẩn bị của UBND thành phố Hà Nội, vai trò của Dự án HTKT
- (9) Các vấn đề quan trọng, ưu tiên của Bộ GTVT/UBND
- (10) Cơ sở pháp lý của việc chuyển giao
- (11) Các vấn đề cần phải làm rõ

(II) KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO NGUỒN NHÂN LỰC

- (1) Danh mục kiểm tra nguồn nhân lực
(Các hạng mục chuyển giao về nhân lực; các tài liệu liên quan cần xem xét, thông qua phục vụ quá trình chuyển giao)
- (2) Phương pháp tiếp cận
 - 1) *Nội dung chuyển giao*
 - i. Giai đoạn tuyển dụng/tuyển sinh
 - ii. Giai đoạn đào tạo tại Trung quốc
 - iii. Giai đoạn đào tạo tại Việt Nam
 - iv. Giai đoạn vận hành thử
 - v. Bàn giao tổng thể
 - 2) *Các yêu cầu – cơ chế phối hợp*
 - i. Đảm bảo chất lượng
 - ii. Đảm bảo an toàn
 - iii. Xác định trách nhiệm
- (3) Kế hoạch tiến độ, các bước thực hiện
- (4) Các giải pháp, phương pháp thực hiện
- (5) Các cơ chế cần nghiên cứu
- (6) Công tác điều chỉnh giữa Dự án HTKT và tiến trình Tuyên 2A
- (7) Kế hoạch nguồn lực thực hiện chuyển giao

(III) TỔ CHỨC THỰC HIỆN – Organization for implementation

- (1) Phương án tổ chức thực hiện
- (2) Công tác phối hợp MoT/VNRA và HPC/MRB

8.2. Chuyển giao về công trình xây dựng- *Civil works transfer*

8.2.1. Phạm vi của công tác chuyển giao công trình xây dựng – *Scope of Civil works transfer*

Chuyển giao toàn bộ các công trình xây dựng, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt thuộc Dự án Tuyến 2A; các hồ sơ hoàn thành các công trình xây dựng, các hồ sơ quy hoạch; các tài liệu về quyền sử dụng đất; các quy trình, kế hoạch, cơ sở vật chất phụ vụ vận hành, bảo trì công trình xây dựng thuộc Dự án Tuyến 2A.

8.2.2. Nguyên tắc chuyển giao công trình xây dựng – *Civil works transfer principles*

Chuyển giao toàn bộ, nguyên trạng công trình xây dựng. Bao gồm chuyển giao công nghệ quản lý, thực hiện vận hành, bảo trì, khai thác công trình xây dựng.

Xác định đủ dữ liệu, cơ sở (về công trình xây dựng chuyển giao) để có thể lập kế hoạch vận hành và vận hành Tuyến 2A.

Tuân theo quy định của Việt Nam, tiêu chuẩn áp dụng và tập quán quốc tế về quản lý dự án đầu tư xây dựng; bao gồm về quản lý chất lượng, về quản lý chi phí, về quản lý an toàn,...

Việc xem xét, lập hồ sơ chuyển giao công trình xây dựng được đối chiếu, đáp ứng mục tiêu tổng thể của dự án Tuyến 2A là vận hành, khai thác ĐSDT một cách an toàn, đạt công suất thiết kế.

8.2.3. Tiến độ tổng thể, các mốc chuyển giao chính – *Master Schedule, Milestone of Civil works transfer*

Việc chuyển giao công trình xây dựng được coi là bắt đầu khi Kế hoạch tổng thể về chuyển giao Tuyến 2A được duyệt. Các nội dung, mốc chuyển giao chính:

TT	N.dung chuyển giao	Mục đích	Yêu cầu	Tiến độ
1	Giai đoạn lập Dự án	Tiếp cận chung đối với Dự án.	Các tài liệu pháp lý liên quan tới Chủ chương đầu tư, giai đoạn chuẩn bị đầu tư; Nghiên cứu khả thi, khung tiêu chuẩn, TKCS, các tài liệu hợp đồng ...	Sau khi thống nhất Kế hoạch chuyển giao tổng thể
2	Giai đoạn thiết kế	Tiếp cận các tài liệu thiết kế	Tài liệu thiết kế; bao gồm quy hoạch, các tài liệu hợp đồng, các tài liệu khảo sát, Thiết kế kỹ thuật, thiết kế thi công, các thỏa thuận...	Cấp tài liệu theo tiến độ. Tùy theo từng loại tài liệu, gói thầu
3	Giai đoạn thi công, nghiệm thu	Hồ sơ hoàn thành hạng mục công trình	Các kế hoạch, biện pháp kiểm tra, kiểm soát chất lượng thi công xây dựng công trình; các bản vẽ hoàn công, v.v.	Phù hợp với tiến độ các gói thầu, hạng mục công trình.
4	Giai đoạn hoàn thành công trình	Tiếp nhận tổng thể tài liệu công trình xây dựng của Dự án	Các Kế hoạch vận hành thử; Tài liệu vận hành thử; các chứng nhận sự phù hợp chất lượng, chứng nhận an toàn hệ thống, .v.v	Khi tài liệu có sẵn.

8.2.4. Đề cương Kế hoạch chuyển giao Công trình – *Outline of Civil works transfer Plan*

(I) TỔNG QUAN

- (1) Khái quát dự án Tuyến 2A liên quan tới công trình xây dựng
- (2) Kế hoạch tiến độ Tuyến 2A
- (3) Các định nghĩa, thuật ngữ
- (4) Mục đích chuyển giao Công trình
 - Đáp ứng chủ trương, mục tiêu chuyển giao Tuyến 2A.
 - Cung cấp dữ liệu cơ sở để UBND TP Hà Nội/Đơn vị được giao sử dụng có thể lên các kế hoạch bảo trì, sửa chữa kịp thời công trình Tuyến 2A trước khi vận hành, khai thác cũng như trong quá trình vận hành khai thác; giảm thiểu các rủi ro và tăng hiệu quả vận hành, khai thác.
 - Cung cấp cơ sở để điều tra, phân tích, xác định trách nhiệm về chất lượng công trình, sự cố, tai nạn trong quá trình UBND TP Hà Nội (Đơn vị được) vận hành, khai thác và bảo trì Tuyến 2A.
 - Cung cấp cơ sở để cải tạo các hạng mục công trình thuộc Dự án Tuyến 2A hoặc xây mới các hạng mục công trình cho Tuyến 2A hoặc có kết nối với với tuyến 2A.
 - Chuyển giao các trách nhiệm, quyền quản lý, sở hữu, khai thác các công trình xây dựng, diện tích đất trong quy hoạch, phạm vi bảo vệ và hành lang an toàn giao thông ĐSDT của Tuyến 2A.
- (5) Phạm vi chuyển giao công trình
- (6) Các quy định liên quan

Chủ đầu tư *theo quy định tại Luật Xây dựng*, có trách nhiệm tiếp nhận quy trình bảo trì do nhà thầu thiết kế xây dựng công trình và nhà thầu cung cấp thiết bị lắp đặt vào công trình; tổ chức thẩm định và phê duyệt quy trình bảo trì công trình trước khi nghiệm thu công trình đưa vào sử dụng, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác (NĐ 114, 2010).

(Điều 80, Luật 16, 2003)

- (1) Việc nghiệm thu công trình xây dựng phải thực hiện các quy định sau đây:
 - a) Tuân theo các quy định về quản lý chất lượng xây dựng công trình;
 - b) Nghiệm thu từng công việc, từng bộ phận, từng giai đoạn, từng hạng mục công trình, nghiệm thu đưa công trình vào sử dụng. Riêng các bộ phận bị che khuất của công trình phải được nghiệm thu và vẽ bản vẽ hoàn công trước khi tiến hành các công việc tiếp theo;
 - c) Chỉ được nghiệm thu khi đối tượng nghiệm thu đã hoàn thành và có đủ hồ sơ theo quy định;
 - d) Công trình chỉ được nghiệm thu đưa vào sử dụng khi bảo đảm đúng yêu cầu thiết kế, bảo đảm chất lượng và đạt các tiêu chuẩn theo quy định.
- (2) Việc bàn giao công trình xây dựng phải thực hiện các quy định sau đây:
 - a) Bảo đảm các yêu cầu về nguyên tắc, nội dung và trình tự bàn giao công trình đã xây dựng xong đưa vào sử dụng theo quy định của pháp luật về xây dựng;
 - b) Bảo đảm an toàn trong vận hành, khai thác khi đưa công trình vào sử dụng.

- (3) Nhà thầu thi công xây dựng công trình có trách nhiệm hoàn thiện thi công xây dựng, thu dọn hiện trường, lập bản vẽ hoàn công và chuẩn bị các tài liệu để phục vụ việc nghiệm thu công trình và bàn giao công trình.
- (4) Chủ đầu tư xây dựng công trình có trách nhiệm tổ chức nghiệm thu, tiếp nhận công trình xây dựng. Người tham gia nghiệm thu, bàn giao công trình phải chịu trách nhiệm cá nhân về sản phẩm do mình xác nhận trong quá trình thi công xây dựng công trình và bàn giao công trình xây dựng .

(Điều 81, Luật 16, 2003).

- (1) Nhà thầu có trách nhiệm lập hồ sơ thanh toán, quyết toán khối lượng công việc đã thực hiện. Chủ đầu tư xây dựng công trình phải thanh toán cho nhà thầu theo khối lượng công việc được nghiệm thu.
- (2) Người có trách nhiệm thanh toán, quyết toán phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về công việc của mình và phải bồi thường thiệt hại do hậu quả của việc thanh toán, quyết toán chậm hoặc sai so với quy định.
- (7) Các yêu cầu cơ bản của việc chuyển giao công trình xây dựng
- (8) Chuẩn bị của UBND thành phố Hà Nội, vai trò của Dự án HTKT
- (9) Các vấn đề quan trọng, các ưu tiên của Bộ GTVT/UBND thành phố Hà Nội
- (10) Cơ sở pháp lý cho chuyển giao công trình
(Các chỉ đạo của các cơ quan thẩm quyền liên quan tới việc chuyển giao Công trình)
- (11) Các vấn đề cần làm rõ

(II) KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO CÔNG TRÌNH

- (1) Danh mục kiểm tra công trình
(Các hạng mục chuyển giao về công trình; các tài liệu liên quan cần xem xét, thông qua phục vụ quá trình chuyển giao
- (2) Phương pháp tiếp cận thực hiện chuyển giao
 - 1) *Nội dung chuyển giao*
 - i. Công trình xây dựng
 - ii. Công nghệ vận hành, bảo trì công trình
 - iii. Quy hoạch, không gian, quyền sử dụng, quyền quản lý khai thác
 - 2) *Các yêu cầu – cơ chế phối hợp*
 - i. Đảm bảo chất lượng
 - ii. Đảm bảo an toàn
 - iii. Xác định trách nhiệm
- (3) Kế hoạch tiến độ, các bước thực hiện
- (4) Các giải pháp, phương pháp thực hiện
- (5) Các cơ chế cần nghiên cứu
- (6) Kế hoạch nguồn lực thực hiện chuyển giao

(III) TỔ CHỨC THỰC HIỆN

- (1) Phương án tổ chức thực hiện
- (2) Công tác phối hợp MoT/VNRA và HPC/MRB

8.3. Chuyển giao thiết bị – Equipment Transfer

8.3.1. Phạm vi của công tác chuyển giao thiết bị - Scope of Equipement Transfer

Chuyển giao toàn bộ các phương tiện, thiết bị, các hệ thống ĐSDT thuộc Dự án Tuyển 2A bao gồm các hồ sơ liên quan tới thiết kế, thử nghiệm, chạy thử, nghiệm thu, vận hành, bảo trì,; bản quyền, quyền được bảo hành, quyền được cập nhật, quyền được điều chỉnh, quyền được sản xuất, các đặc quyền thương mại liên quan; các phụ tùng, vật tư dự phòng; các cơ sở vật chất phục vụ vận hành, bảo trì.

8.3.2. Nguyên tắc chuyển giao thiết bị - Equipment Transferring Principles

Chuyển giao toàn bộ, nguyên trạng các thiết bị. Bao gồm chuyển giao công nghệ quản lý, thực hiện vận hành, bảo trì, khai thác thiết bị.

Xác định đủ dữ liệu, cơ sở (về thiết bị dự kiến chuyển giao) để có thể lập kế hoạch vận hành và vận hành Tuyển 2A.

Tuân theo quy định của Việt Nam, tiêu chuẩn áp dụng và tập quán quốc tế về quản lý dự án đầu tư xây dựng; bao gồm về quản lý chất lượng, về quản lý chi phí, về quản lý an toàn,...

Việc xem xét, lập hồ sơ chuyển giao thiết bị được đối chiếu, đáp ứng mục tiêu tổng thể của dự án Tuyển 2A là vận hành, khai thác ĐSDT một cách an toàn, đạt công suất thiết kế.

8.3.3. Tiến độ tổng thể, các mốc chuyển giao chính – Master Schedule, Milestones for Transferring

Việc chuyển giao thiết bị được coi là bắt đầu khi Kế hoạch tổng thể về chuyển giao Tuyển 2A được duyệt. Các nội dung, mốc chuyển giao chính:

TT	N.dung ch.giao	Mục đích	Yêu cầu	Tiến độ
1	Giai đoạn lập Dự án	Tiếp cận chung đối với Dự án.	Quy mô đầu tư, khung tiêu chuẩn, TKCS	Sau khi thống nhất Kế hoạch chuyển giao tổng thể
2	Giai đoạn thiết kế	Tiếp cận các tài liệu thiết kế	Các tài liệu hợp đồng, các tài liệu thiết kế;	Cấp tài liệu theo tiến độ. Tùy theo từng loại tài liệu, gói thầu, hạng mục thiết bị
3	Giai đoạn sản xuất, lắp đặt, nghiệm thu	Hồ sơ thiết bị	Các kế hoạch về thử nghiệm, nghiệm thu các tài liệu về vận hành, bảo trì; các bản vẽ hoàn công, v.v.	Phù hợp với tiến độ các gói thầu, hạng mục thiết bị.
4	Giai đoạn hoàn thành Dự án	Tiếp nhận tổng thể tài liệu thiết bị của Dự án	Các Kế hoạch vận hành thử; Tài liệu vận hành thử; các chứng nhận sự phù hợp chất lượng, chứng nhận an toàn hệ thống, .v.v	Khi tài liệu có sẵn.

8.3.4. Đề cương Kế hoạch chuyển giao Thiết bị - Outline of Equipment Transfer Plan

(I) TỔNG QUAN

- (1) Khái quát dự án Tuyển 2A liên quan tới thiết bị
- (2) Kế hoạch tiến độ Tuyển 2A

- (3) Các định nghĩa, thuật ngữ
- (4) Mục đích chuyển giao Thiết bị
 - Đáp ứng chủ trương, mục tiêu chuyển giao Tuyến 2A.
 - Cung cấp dữ liệu cơ sở để UBND TP Hà Nội/Đơn vị được giao sử dụng có thể lên các kế hoạch bảo trì, sửa chữa kịp thời thiết bị Tuyến 2A trước khi vận hành, khai thác cũng như trong quá trình vận hành khai thác; giảm thiểu các rủi ro và tăng hiệu quả vận hành, khai thác.
 - Cung cấp cơ sở để điều tra, phân tích, xác định trách nhiệm về chất lượng thiết bị, sự cố, tai nạn trong quá trình UBND TP Hà Nội(Đơn vị được giao) vận hành, khai thác và bảo trì Tuyến 2A.
 - Cung cấp cơ sở để cải tạo các hạng mục thiết bị thuộc Dự án Tuyến 2A hoặc đầu tư mới các hạng mục thiết bị cho Tuyến 2A hoặc có kết nối với với tuyến 2A.
 - Chuyển giao các trách nhiệm, quyền quản lý, sở hữu, khai thác các thiết bị; bao gồm bản quyền, quyền được bảo hành, quyền được cập nhật, quyền được điều chỉnh, quyền được sản xuất, các đặc quyền thương mại liên quan; các phụ tùng, vật tư dự phòng.
- (5) Phạm vi chuyển giao thiết bị
- (6) Các quy định liên quan
- (7) Các yêu cầu cơ bản của việc chuyển giao thiết bị
- (8) Chuẩn bị của UBND thành phố Hà Nội, vai trò của Dự án HTKT
- (9) Các vấn đề quan trọng, các ưu tiên của Bộ GTVT/UBND thành phố Hà Nội
- (10) Cơ sở pháp lý cho chuyển giao thiết bị
(Các chỉ đạo của các cơ quan thẩm quyền liên quan tới việc chuyển giao Công trình)
- (11) Các vấn đề cần làm rõ

(II) KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO THIẾT BỊ

- (1) Danh mục kiểm tra thiết bị
(Các hạng mục chuyển giao về thiết bị; các tài liệu liên quan cần xem xét, thông qua phục vụ quá trình chuyển giao
- (2) Phương pháp tiếp cận thực hiện chuyển giao
 - 1) Nội dung chuyển giao
 - iv. Đầu máy toa xe
 - v. Hệ thống TTTH
 - vi. Hệ thống Đường ray
 - vii. Hệ thống cấp điện
 - viii. Hệ thống thiết bị nhà ga; hệ thống AFC

* Công nghệ vận hành, bảo trì, bao gồm cơ sở vật chất, thiết bị phục vụ vận hành, bảo trì; hệ thống phụ tùng, vật tư dự trữ;
 - 2) Các yêu cầu – cơ chế phối hợp
 - i. Đảm bảo chất lượng
 - ii. Đảm bảo an toàn
 - iii. Xác định trách nhiệm

- (3) Kế hoạch tiến độ, các bước thực hiện
- (4) Các giải pháp, phương pháp thực hiện
- (5) Các cơ chế cần nghiên cứu
- (6) Kế hoạch nguồn lực thực hiện chuyển giao

(III) TỔ CHỨC THỰC HIỆN

- (1) Phương án tổ chức thực hiện
- (2) Công tác phối hợp MoT/VNRA và HPC/MRB

8.4. Chuyển giao Vận hành – Operation Transfer

8.5. Chuyển giao Tài chính – Financial Transfer

8.6. Chuyển giao Khai thác, Kinh doanh ĐSĐT – Urban railway Exploitation, Business Transfer

8.7. Chuyển giao về quản lý chung Dự án Tuyến 2A (an toàn-chất lượng, vật tư, tổng hợp) – Overall Management of Line 2A Project Transfer (Safety-Quality, Materials, General Affairs)

9. CÁC GIẢI PHÁP ĐẢM BẢO – Ensurance Alternatives

9.1. Điều chỉnh giữa dự án HTKT và tiến trình dự án Tuyến 2A – Adjustment between the TA project and the Progress of Line 2A Project

9.1.1. Mục tiêu hiệu chỉnh giữa dự án HTKT và tiến trình dự án Tuyến 2A – Objectives of the Adjustment between the TA project and the Progress of Line 2A Project

- (1) Để đáp ứng điều kiện về năng lực tiếp nhận Tuyến 2A;
- (2) Đảm bảo tính khả thi và chất lượng của công tác chuyển giao Tuyến 2A;
- (3) Đáp ứng hiệu quả dài hạn của Tuyến 2A (sau chuyển giao);
- (4) Sử dụng hiệu quả nguồn lực chuyển giao;
- (5) Hiệu chỉnh mục tiêu, điều chỉnh tiến độ thực hiện một cách hài hòa.

9.1.2. Nguyên tắc điều chỉnh giữa dự án HTKT và tiến trình dự án Tuyến 2A – Principles of Adjustment between the TA project and the Progress of Line 2A Project

- (1) Kết quả và kế hoạch tiến độ thực hiện Tuyến 2A làm cơ sở hoạch định kế hoạch tiến độ chuyển giao, kế hoạch tiến độ xây dựng năng lực Công ty ĐSĐT Hà Nội;
- (2) Mô hình tổ chức và hệ thống quản lý Công ty ĐSĐT Hà Nội làm cơ sở để tiếp nhận Tuyến 2A; bao gồm việc xây dựng kế hoạch thực hiện Tuyến 2A, kế hoạch chuyển giao.
- (3) Việc tiếp nhận, vận hành tuyến 2A là mục tiêu ban đầu và là cơ sở quan trọng để đánh giá kết quả thực hiện dự án HTKT.

9.1.3. Cách thức điều chỉnh giữa dự án HTKT và tiến trình dự án Tuyến 2A – Methods of Adjustment between the TA project and the Progress of Line 2A Project

(1) Điều chỉnh dự án HTKT

- Điều chỉnh các mốc tiến độ: Mốc thành lập Công ty, mốc xây dựng năng lực cho Công ty (đáp ứng yêu cầu của việc chuyển giao Tuyến 2A và kế hoạch thực hiện Dự án Tuyến 2A);

- Điều chỉnh phạm vi nhiệm vụ, phương pháp tiếp cận: thông qua việc đẩy sớm một số nội dung tiếp quản từ Dự án Tuyển 2A;
- (2) *Điều chỉnh kế hoạch thực hiện Dự án Tuyển 2A*
 - Điều chỉnh tiến độ, thời gian thực hiện một số nhiệm vụ của Dự án Tuyển 2A phù hợp với kết quả, các mốc thực hiện dự án HTKT;
 - Điều chỉnh cách thức, nội dung triển khai một số nhiệm vụ thuộc Dự án Tuyển 2A phù hợp với kế hoạch, kết quả thực hiện dự án HTKT: mô hình tổ chức Công ty, hệ thống quản lý Công ty, quy định quản lý Nhà nước về ĐSDT, v.v

9.2. Các đề xuất ban đầu, danh mục cơ chế dự kiến sẽ đề xuất – Initial Proposals, List of Tentative Mechanisms

9.2.1. Các đề xuất ban đầu – Initial Proposals

- (1) Bộ GTVT/Cục ĐSVN sớm xây dựng phương án tổ chức, huy động nhân lực thực hiện chuyển giao;
- (2) Công ty ĐSDT Hà Nội được phép hoạt động (chưa vận hành ĐSDT) trước khi tiếp nhận Tuyển 2A và có chứng nhận đáp ứng điều kiện về kinh doanh ĐSDT.

9.2.2. Các cơ chế dự kiến đề xuất – Tentative Mechanisms to be Proposed

- (1) Vị trí và điều kiện của Công ty giai đoạn trước khi vận hành Tuyển 2A;
- (2) Tuyển dụng/tuyển sinh, quản lý nhân sự bởi Công ty trước khi vận hành Tuyển 2A;
- (3) Chi trả lương cho nhân sự Tuyển 2A đáp ứng mục tiêu thu hút và khuyến khích nhân lực có trình độ, kỹ năng quản lý, vận hành ĐSDT;
- (4) Cấp phép lái tàu, nhân viên OCC, nhân viên trực thông tin/tín hiệu tại ga trong giai đoạn ban đầu vận hành thử và vận hành Tuyển 2A;
- (5) Hạch toán chi phí đầu tư Tuyển 2A, xác định trách nhiệm, phạm vi và phương án trả nợ Tuyển 2A;
- (6) Điều kiện để Công ty ĐSDT Hà Nội đưa Tuyển 2A vào vận hành;
- (7) Thuê tư vấn, chuyên gia hỗ trợ chuyển giao;
- (8) Thuê tư vấn, chuyên gia hỗ trợ vận hành Tuyển 2A giai đoạn đầu;
- (9) Đầu tư, xây dựng hệ thống IT cho Công ty ĐSDT Hà Nội
- (10) Nguồn lực xây dựng hệ thống quản lý chất lượng cho Công ty
- (11) Chính sách vé giai đoạn đầu vận hành Tuyển 2A
- (12) Phương thức giao nhiệm vụ cho Công ty giai đoạn đầu vận hành Tuyển 2A

9.3. Trách nhiệm của các Cơ quan liên quan – Responsibilities of Relevant Organizations

- (1) Bộ GTVT:
 - Chủ trì bàn giao Dự án Tuyển 2A;
 - Tham mưu các điều kiện về phương án đưa Tuyển 2A vào vận hành;
 - Chi phí quản lý dự án, chi phí bàn giao thuộc trách nhiệm Bộ, Cục ĐSVN, Vụ tổ chức, Vụ Tài chính, Vụ Kế hoạch đầu tư, Văn phòng Bộ và các Cục, Vụ, Viện liên quan thuộc Bộ;
 - Chỉ đạo giải quyết các vấn đề phát sinh sau chuyển giao liên quan tới Dự án Tuyển 2A.
- (2) UBND thành phố Hà Nội:
 - Chủ trì tiếp nhận Dự án Tuyển 2A.
 - Trả nợ Chính phủ Chi phí thiết bị;

- Tổ chức, huy động nguồn lực để vận hành Tuyến 2A sau khi tiếp nhận.
 - Chỉ đạo giải quyết các vấn đề phát sinh sau chuyển giao liên quan tới Dự án Tuyến 2A và liên quan tới việc quản lý, khai thác Tuyến 2A sau chuyển giao.
- (3) Bộ Tài chính:
- Tham mưu, thẩm định (cho Chính phủ) về cơ chế tài chính áp dụng cho chuyển giao; kế hoạch chuyển giao tổng thể.
 - Thẩm định về chuyển giao tài chính Tuyến 2A; đại diện Chính phủ ký hợp đồng vay với UBND thành phố Hà Nội.
 - Chủ trì, quản lý trả nợ (vốn vay cho Dự án Tuyến 2A) theo quy định.
- (4) Bộ KHĐT: Tham mưu, thẩm định (cho Chính phủ) về kế hoạch ngân sách TW liên quan; các cơ chế liên quan khác.
- (5) Văn phòng Chính phủ: Điều phối các Bộ, UBND thành phố Hà Nội; tham mưu Chính phủ phê duyệt, cho ý kiến về nội dung chuyển giao, cơ chế tài chính.

9.4. Kế hoạch huy động các nguồn lực – Resources Mobilization Schedule

9.4.1. Về phía Bộ GTVT – For MOT side

- 1) Nhân lực: Cục ĐSVN, Vụ Tổ chức; Văn phòng Bộ
- 2) Tài chính: Dự án Tuyến 2A, Ngân sách Bộ thực hiện Kế hoạch chuyển giao
- 3) Phương tiện: Các cơ sở vật chất, phương tiện có sẵn bởi hoặc sẽ được huy động bởi các cơ quan liên quan.

9.4.2. Về phía UBND thành phố Hà Nội – For HPC side

- 1) Nhân lực: Văn phòng UBND thành phố, Sở Nội vụ, Sở KHĐT, Sở Tài Chính, Sở Tài nguyên môi trường, Sở GTVT, Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội; nhân sự được huy động thêm vào Công ty ĐSĐT Hà Nội;
- 2) Tài chính: Dự án HTKT, các tư vấn, các dự án đang triển khai, ngân sách Thành phố thực hiện Kế hoạch chuyển giao
- 3) Phương tiện: Các cơ sở vật chất, phương tiện có sẵn bởi hoặc sẽ được huy động bởi các cơ quan liên quan.

10. PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – ORGANIZATION ALTERNATIVE FOR TRANSFERRING LINE 2A PROJECT

10.1. Phương án tổ chức phía UBND thành phố Hà Nội – Organization Alternative from HPC

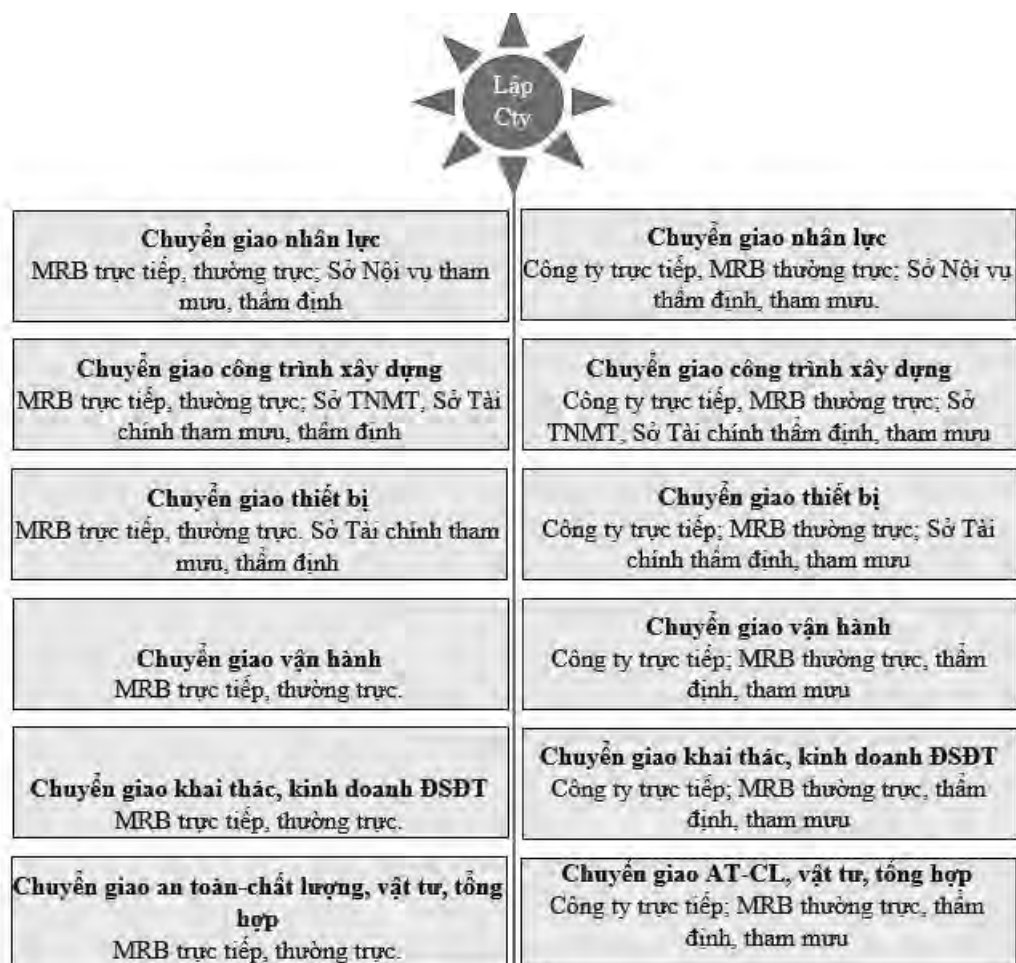
10.1.1. Phương án tổ chức chung – General Organization Alternative

- (1) Bên nhận: UBND thành phố Hà Nội
- (2) Cơ quan thường trực: Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội
- (3) Tổ chức tham mưu chung: Ủy ban điều phối chung
- (4) Các cơ quan phối hợp: Sở KH&ĐT, Sở Nội vụ, Sở Tài Chính, Sở GTVT, Sở QHKT, Sở Tài nguyên môi trường, Công An Thành phố, Văn phòng UBND Thành phố; các UBND Quận liên quan (Hà Đông, Đống Đa, Thanh Xuân); các cơ quan liên quan khác.
- (5) Cơ quan tiếp nhận, quản lý, sử dụng trực tiếp: Công ty ĐSĐT Hà Nội.

10.1.2. Nguyên tắc tổ chức – Principles of Organization

- (1) Về thực hiện kế hoạch chuyển giao tổng thể:
- Công ty ĐSDT Hà Nội (sẽ được thành lập) là đơn vị trực tiếp thực hiện tiếp nhận;
 - Ban quản lý ĐSDT Hà Nội là cơ quan thường trực, thẩm định, tham mưu; một số Sở sẽ phối hợp thẩm định, tham mưu.
- (2) Về các kế hoạch chuyển giao thành phần, các mảng chuyển giao
- Tùy kế hoạch chuyển giao thành phần, mảng chuyển giao, UBND thành phố sẽ phân công các Sở, Ban thực hiện vai trò của cơ quan tham mưu, thẩm định.
 - Cơ quan trực tiếp (thực hiện tiếp nhận) sẽ chịu trách nhiệm đề xuất, trực tiếp thực hiện các kế hoạch chuyển giao thành phần.
 - Cơ quan thường trực: Ban quản lý ĐSDT Hà Nội chịu trách nhiệm phối hợp, kiểm tra, giám sát, báo cáo UBND thành phố kết quả, các nội dung quan trọng.
 - Cơ quan thẩm định, tham mưu: Sẽ cử nhân sự tham gia vào quá trình chuyển giao; thẩm định kết quả chuyển giao, tham mưu cho UBND thành phố các quyết định thuộc thẩm quyền của UBND thành phố.

Sơ đồ 1: Phương án tổ chức thực hiện các mảng chuyển giao



10.1.3. *Trình tự tiến hành chuyển giao – Procedures of Transferring*

TT	Trình tự chuyển giao	Bên kí	Ghi chú
1	Kí tất Biên bản chuyển giao (Các mảng chuyển giao)	Các cơ quan trực tiếp	(Vị trí Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội chưa ký)
2	Thủ tục chuyển giao (Kí Biên bản chuyển giao)	Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội	Các cơ quan trực tiếp đã ký; Cơ quan thường trực, cơ quan thẩm định cùng ký.
3	Thỏa thuận chuyển giao	Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội	Sau khi hoàn tất các Thủ tục chuyển giao (của các mảng chuyển giao)
4	Biên bản hoàn thành chuyển giao	Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội	Các vấn đề và/hoặc các tồn tại xác định tại Thỏa thuận chuyển giao đã được giải quyết, thực hiện hoặc thống nhất cơ chế trách nhiệm.

10.2. *Phương án tổ chức phía Bộ GTVT – Organization Alternative from HPC*

10.3. *Cơ chế phối hợp Bộ GTVT/Cục ĐSVN và UBND TP HN/MRB – Coordination Mechanism between MOT/VNRA and HPC/MRB*

10.3.1. *Phối hợp giữa Bộ GTVT-UBND thành phố Hà Nội – Coordination between MOT and HPC*

Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội thực hiện các phối hợp như sau:

- (1) Thỏa thuận Kế hoạch chuyển giao tổng thể
- (2) Báo cáo Chính phủ về Chủ trương chuyển giao
- (3) Phối hợp quản lý, chỉ đạo thực hiện Kế hoạch chuyển giao tổng thể;
- (4) Chỉ đạo xây dựng, phê duyệt Đề án chuyển giao Dự án Tuyến 2A
- (5) Phê duyệt, chỉ đạo thực hiện các kế hoạch chuyển giao thành phần;
- (6) Cùng chỉ đạo nghiên cứu, đề xuất các cơ chế áp dụng cho việc chuyển giao
- (7) Cùng chỉ đạo, nghiên cứu các đề xuất của các đơn vị trực thuộc thực hiện nhiệm vụ chuyển giao.
- (8) Kí các Biên bản chuyển giao xác nhận hoàn thành chuyển giao từng mảng chuyển giao.
- (9) Kí Thỏa thuận chuyển giao
- (10) Kí Biên bản hoàn thành chuyển giao

10.3.2. *Phối hợp giữa Cục ĐSVN và MRB/Công ty ĐSĐT Hà Nội – Coordination between VNRA and MRB / Hanoi Metro Company*

Cục ĐSVN và MRB/Công ty ĐSĐT Hà Nội thực hiện các phối hợp sau:

- (1) Phối hợp thực hiện Kế hoạch chuyển giao tổng thể
- (2) Nghiên cứu, đề xuất các cơ chế thực hiện
- (3) Đề xuất các giải pháp giải quyết các vướng mắc.
- (4) Đưa ra các giải pháp, biện pháp quản lý rủi ro
- (5) Tham mưu đồng bộ các chương trình, kế hoạch thực hiện Dự án Tuyến 2A với các chương trình, kế hoạch liên quan của UBND thành phố Hà Nội
- (6) Thường trực, trực tiếp điều phối các kế hoạch, hoạt động chuyển giao

(7) Tham mưu các giải pháp để hoàn thiện thủ tục chuyển giao

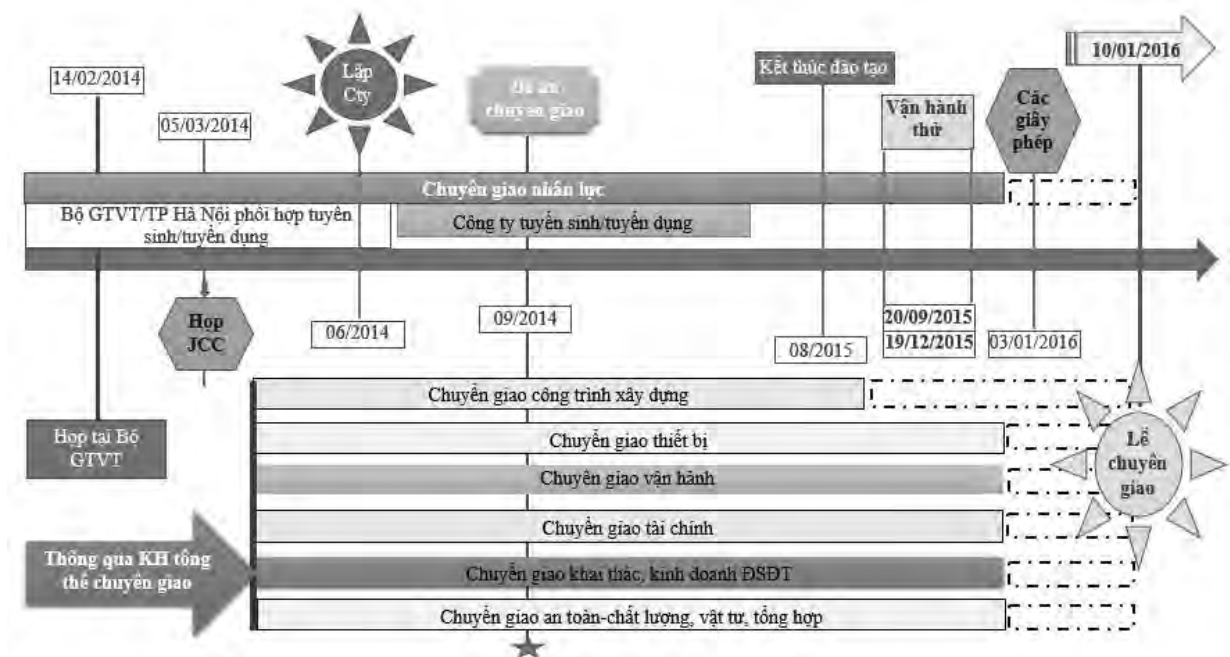
11. KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG THỰC HIỆN CHUYỂN GIAO DỰ ÁN TUYẾN 2A – ACTION PLAN FOR TRANSFERRING LINE 2A PROJECT

11.1. Kế hoạch tiến độ tổng thể thực hiện việc chuyển giao – Master schedule for the Transfer

Kế hoạch tiến độ tổng thể chuyển giao phù hợp với kế hoạch tiến độ tổng thể thực hiện Dự án Tuyến 2A. Một số mốc quan trọng được đề xuất như sau:

- (1) Biên bản hoàn tất mảng chuyển giao công trình: Sau khi nghiệm thu Công trình 02 tuần.
- (2) Biên bản hoàn tất chuyển giao nhân lực, thiết bị, vận hành, tài chính, an toàn-chất lượng, vật tư, tổng hợp: Sau vận hành thử 01 tuần.
- (3) Thỏa thuận chuyển giao: sau vận hành thử và sau khi nhận được các chứng nhận sự phù hợp về chất lượng, chứng nhận an toàn hệ thống và các chứng nhận khác theo yêu cầu đối với việc đầu tư xây dựng dự án ĐSĐT; 01 tuần sau khi hoạt động cuối cùng (trong số các hoạt động như được chỉ ra) được hoàn tất.
- (4) Biên bản hoàn thành chuyển giao: 06 tháng sau khi kí Thỏa thuận chuyển giao.

Sơ đồ 2 : LỘ TRÌNH CHUYỂN GIAO



* Kế hoạch tiến độ chi tiết sẽ được lập cho từng Kế hoạch chuyển giao thành phần.

11.2. Đề án chuyển giao Dự án Tuyến 2A – Line 2A Project Transfer Program

Để có thể nghiên cứu, chuẩn bị đầy đủ các nguồn lực và kế hoạch tổ chức thực hiện công tác chuyển giao dự Tuyến 2A, cần thiết xây dựng Đề án chuyển giao Dự án Tuyến 2A. Đề cương của Đề án chuyển giao Dự án Tuyến 2A được đề xuất là:

- (1) Sự cần thiết và ý nghĩa của việc chuyển giao Dự án Tuyến 2A
- (2) Phạm vi và nội dung chuyển giao
- (3) Phương án tổ chức thực hiện
- (4) Kế hoạch thực hiện

(5) Nguồn lực thực hiện

Đề án chuyển giao Dự án Tuyến 2A cần được UBND thành phố Hà Nội và Bộ GTVT phê duyệt (theo nhiệm vụ của từng Bên) để làm cơ sở thực hiện cho mỗi bên và làm cơ sở để phối hợp thực hiện.

11.3. Kế hoạch hành động – Action Plan

- | | | |
|-----|--|---------------------|
| (1) | Kế hoạch tổng thể chuyển giao Dự án Tuyến 2A | tháng 3/2014 |
| (2) | Kế hoạch chuyển giao nhân lực | tháng 4-6/2014 |
| (3) | Các kế hoạch chuyển giao thành phần (khác) | tháng 5-8/2014 |
| (4) | Đề án chuyển giao Dự án Tuyến 2A | tháng 9/2014 |
| (5) | Đề xuất các cơ chế chuyển giao | tháng 6/2014-6/2015 |
| (6) | Xin ý kiến các Bộ về Đề án thành lập Công ty | tháng 3-4/2014 |
| (7) | Xin phê duyệt Thủ tướng Chính phủ | tháng 4-5/2014 |
| (8) | UBND thành phố ra quyết định thành lập Công ty | tháng 6/2014 |
| (9) | Xây dựng Công ty ĐSĐT Hà Nội | tháng 6/2014-6/2015 |

11.4. Phương án quản lý Kế hoạch hành động – Action Plan Management Alternative

- (1) Kế hoạch hành động sẽ được cập nhật, điều chỉnh tùy theo tình hình thực tế; đáp ứng mục tiêu chuyển giao Tuyến 2A;
- (2) Sẽ xem xét, đẩy nhanh mốc tiến độ thành lập Công ty;
- (3) Sẽ đề xuất các cơ chế thực hiện, đảm bảo tiến độ và mục tiêu kịp thời đưa Tuyến 2A vào vận hành an toàn.

11.5. Phương án thực hiện Kế hoạch chuyển giao tổng thể - Alternative for Implementation of the Master plan for transfer

11.5.1. Phương án quản lý Kế hoạch chuyển giao tổng thể - Alternative for Management of Master plan for transfer

- (1) Kế hoạch chuyển giao tổng thể cần được Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội thông qua.
- (2) Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội thống nhất chỉ đạo, quản lý thực hiện Kế hoạch chuyển giao tổng thể.
- (3) Cục ĐSVN, Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội là các đơn vị thường trực, có trách nhiệm tổng hợp báo cáo kết quả thực hiện; tổng hợp, tham mưu về cập nhật, điều chỉnh kế hoạch.
- (4) Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội chỉ đạo xây dựng, phê duyệt Đề án chuyển giao Dự án Tuyến 2A; làm cơ sở để huy động đủ nguồn lực thực hiện nhiệm vụ chuyển giao.

11.5.2. Phương án triển khai, thực hiện Kế hoạch chuyển giao tổng thể - Alternative for Starting, Implementing the Master plan for transfer

- (1) Bộ GTVT, UBND thành phố Hà Nội sớm phê duyệt phương án tổ chức để thực hiện các kế hoạch chuyển giao thành phần; bao gồm kế hoạch các hoạt động, huy động nhân lực, xây dựng kế hoạch nguồn lực cần thiết, phương án phối hợp thực hiện.
- (2) Việc thực hiện các Kế hoạch chuyển giao thành phần, các mảng chuyển giao cần bám sát các yêu cầu, định hướng tại Kế hoạch chuyển giao tổng thể.
- (3) Cơ quan thường trực: Ban quản lý ĐSĐT Hà Nội, cục ĐSVN thường xuyên giám sát, tổng hợp kết quả, có các điều phối kịp thời giữa các kế hoạch chuyển giao thành phần, và giữa các mảng chuyển giao.

CÁC TÀI LIỆU ĐÍNH KÈM – ATTACHMENTS

Đinh kèm 1 : DANH MỤC CÁC TÀI LIỆU CƠ SỞ PHÁP LÝ	48
Đinh kèm 2 : CÁC CĂN CỨ VÀ TÀI LIỆU THAM CHIẾU.....	49
Đinh kèm 3 : HỒ SƠ HOÀN THÀNH CÔNG TRÌNH.....	50
Đinh kèm 4 : CÁC ĐỊNH NGHĨA - Definitions	51
Đinh kèm 5: CHI TIẾT CÁC CƠ SỞ PHÁP LÝ CHUYÊN GIAO	56

Đinh kèm 1 : DANH MỤC CÁC TÀI LIỆU CƠ SỞ PHÁP LÝ

- (1) Công văn số 968/VPCP-KTTH của Văn phòng Chính phủ ngày 10/02/2010: Yêu cầu thành lập Công ty tối thiểu 01 năm trước khi Dự án (Tuyến 2A) kết thúc giai đoạn xây dựng;
- (2) Thông báo số 463/TB-VPCP ngày 30/12/2013 V/v Kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại cuộc họp về tình hình triển khai Dự án ĐSĐT Hà Nội, tuyến Cát Linh-Hà Đông.
- (3) Thông báo số 182/TB-BGTVT ngày 29/3/2013 của Bộ GTVT V/v “Thông báo kết luận của Bộ trưởng Đinh La Thăng tại cuộc họp về tình hình triển khai các dự án ĐSĐT tại TP Hà Nội và TP Hồ Chí Minh”; MoT’s meeting conclusion notice ref no. 182/TB-BGTVT dated March 29, 2013 on “Notice on conclusion of Mr. Minister Dinh La Thang at the meeting reviewing progress of urban railway project in Hanoi City and Ho Chi Minh City”;
- (4) Thông báo 274/TB-BGTVT ngày 07/05/2013 Kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Ngọc Đông tại cuộc họp với các cơ quan TP HN
- (5) Thông báo kết luận của Đ/c PCT Nguyễn Văn Khôi, 75/TB-VP ngày 24/7/2013
- (6) Thông báo kết luận cuộc họp của Bộ GTVT số 256/TB-BGTVT ngày 25/4/2013 về Đánh giá chứng nhận an toàn hệ thống ĐSĐT; Notice of conclusion of meeting ref no. 256/TB-BGTVT dated 25/4/2013 of MoT on Urban Railway System Safety Assessment
- (7) Quyết định số 3136/QĐ-BGTVT ngày 15/10/2008 phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng công trình “ĐSĐT Hà Nội: Tuyến Cát Linh – Hà Đông” -Tuyến 2A; MoT’s decision ref no. 3136/QĐ-BGTVT dated October 15, 2008 on the approval of Investment construction project “Urban railway: Cat Linh – Ha Dong Line” – Line 2A.
- (8) Thông báo KL Trưởng JCC tại cuộc họp JCC lần 02 02/TB-JCC ngày 19/08/2013
- (9) Tờ trình 467/CĐSVN – VTPC ngày 29/3/2013
- (10) Văn bản 3145/BGTVT-TCCB ngày 12/4/2013 V/v KH đào tạo, tổ chức tuyển dụng nhân lực Tuyến 2A
- (11) Công văn 3461/VPUB-QHXDGT ngày 10/7/2013 V/v đề xuất đơn vị đầu mỗi tuyến dựng, đào tạo nhân lực đi học tập, đào tạo về vận hành, bảo dưỡng tuyến 2A
- (12) Công văn 7281/BGTVT-CĐSVN ngày 22/7/2013 V/v phối hợp giải quyết vướng mắc, nhằm đẩy nhanh tiến độ thi công dự án Tuyến 2A
- (13) Văn bản 1891/CĐSVN-VTPC ngày 22/10/2013 về trả lời Văn bản của Sở Nội vụ 2189/SNV-QLSN ngày 03/10/2013 V/v ý kiến Kế hoạch đào tạo Tuyến 2A
- (14) Văn bản 1892/CĐSVN-VTPC ngày 22/10/2013 v/v thông báo KQ thực hiện công tác tuyển dụng Tuyến 2A-gđ 1

Đình kèm 2 : HỒ SƠ HOÀN THÀNH CÔNG TRÌNH

A. HỒ SƠ CHUẨN BỊ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG VÀ HỢP ĐỒNG

1.	Quyết định về chủ trương đầu tư kèm theo Báo cáo đầu tư xây dựng công trình (báo cáo nghiên cứu tiền khả thi) hoặc quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư.
2.	Quyết định phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình hoặc dự án thành phần của cấp có thẩm quyền kèm theo Dự án đầu tư xây dựng công trình (báo cáo nghiên cứu khả thi).
3.	Thiết kế cơ sở; Khung tiêu chuẩn
4.	Báo cáo đánh giá tác động môi trường
5.	Quy hoạch tổng mặt bằng
6.	Phương án kiến trúc
7.	Các văn bản thẩm định, tham gia ý kiến của các cơ quan có liên quan trong việc thẩm định dự án đầu tư xây dựng và thiết kế cơ sở.
8.	Phương án đền bù giải phóng mặt bằng và xây dựng tái định cư.
9.	Văn bản của các tổ chức, cơ quan nhà nước có thẩm quyền (nếu có) về: thỏa thuận quy hoạch, thỏa thuận hoặc chấp thuận sử dụng hoặc đấu nối với công trình kỹ thuật bên ngoài hàng rào; đánh giá tác động môi trường, đảm bảo an toàn (an toàn giao thông, an toàn các công trình lân cận) và các văn bản khác có liên quan.
10.	Quyết định cấp đất, cho thuê đất của cơ quan có thẩm quyền hoặc hợp đồng thuê đất đối với trường hợp không được cấp đất.
11.	Giấy phép xây dựng, trừ những trường hợp được miễn giấy phép xây dựng.
12.	Quyết định chỉ định thầu, phê duyệt kết quả lựa chọn các nhà thầu và các hợp đồng giữa chủ đầu tư với các nhà thầu.
13.	Các tài liệu chứng minh điều kiện năng lực của các nhà thầu theo quy định.
14.	Các hồ sơ, tài liệu khác có liên quan trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư.

B. HỒ SƠ KHẢO SÁT XÂY DỰNG, THIẾT KẾ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH

1.	Phương án kỹ thuật khảo sát, báo cáo khảo sát xây dựng công trình.
2.	Biên bản nghiệm thu kết quả khảo sát xây dựng.
3.	Các nhiệm vụ thiết kế (từng giai đoạn)
4.	Kết quả thẩm tra, thẩm định thiết kế; quyết định phê duyệt thiết kế kỹ thuật, kèm theo: hồ sơ thiết kế kỹ thuật đã được phê duyệt (có danh mục bản vẽ kèm theo); chỉ dẫn kỹ thuật; văn bản thông báo kết quả thẩm tra thiết kế của cơ quan chuyên môn về xây dựng (nếu có).
5.	Hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công đã được chủ đầu tư xác nhận (có danh mục bản vẽ kèm theo).
6.	Biên bản nghiệm thu thiết kế xây dựng công trình.
7.	Các văn bản, tài liệu, hồ sơ khác có liên quan đến giai đoạn khảo sát, TK xây dựng công trình.

C. HỒ SƠ THI CÔNG VÀ NGHIỆM THU CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG

1.	Các thay đổi thiết kế trong quá trình thi công và các văn bản thẩm định, phê duyệt của cấp có thẩm quyền.
2.	Bản vẽ hoàn công (có danh mục bản vẽ kèm theo).
3.	Các kế hoạch, biện pháp kiểm tra, kiểm soát chất lượng thi công xây dựng công trình.
4.	Các chứng chỉ xuất xứ, nhãn mác hàng hóa, công bố sự phù hợp về chất lượng của nhà sản xuất, chứng nhận hợp quy, chứng nhận hợp chuẩn (nếu có) theo quy định của Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa, Luật Thương mại và các quy định pháp luật khác có liên quan.
5.	Các kết quả quan trắc, đo đạc, thí nghiệm trong quá trình thi công và quan trắc trong quá trình vận hành.

6.	Các biên bản nghiệm thu công việc xây dựng, nghiệm thu giai đoạn (nếu có) trong quá trình thi công xây dựng.
7.	Các kết quả thí nghiệm đối chứng, kiểm định chất lượng công trình, thí nghiệm khả năng chịu lực kết cấu xây dựng (nếu có).
8.	Lý lịch thiết bị lắp đặt trong công trình.
9.	Quy trình vận hành, khai thác công trình; quy trình bảo trì công trình.
10.	Văn bản thỏa thuận, chấp thuận, xác nhận của các tổ chức, cơ quan Nhà nước có thẩm quyền (nếu có) về:
	a) Di dân vùng lòng hồ, khảo sát các di tích lịch sử, văn hóa;
	b) An toàn phòng cháy, chữa cháy;
	c) An toàn môi trường;
	d) An toàn lao động, an toàn vận hành hệ thống thiết bị công trình, thiết bị công nghệ;
	đ) Thực hiện Giấy phép xây dựng (đối với trường hợp phải có giấy phép xây dựng);
	e) Cho phép đấu nối với công trình hạ tầng kỹ thuật và các công trình khác có liên quan;
	g) Các văn bản khác theo quy định của pháp luật có liên quan.
11.	Hồ sơ giải quyết sự cố công trình (nếu có).
12.	Kết quả kiểm tra công tác nghiệm thu đưa công trình vào sử dụng của cơ quan chuyên môn về xây dựng.
13.	Biên bản nghiệm thu hoàn thành hạng mục/ công trình đưa vào sử dụng của Chủ đầu tư.
14.	Các tài liệu về Kế hoạch vận hành thử; hồ sơ vận hành thử
15.	Chứng nhận sự phù hợp chất lượng công trình
16.	Các phụ lục tồn tại cần sửa chữa, khắc phục sau khi đưa công trình vào sử dụng.
17.	Hồ sơ quan trắc công trình (nếu có); sổ tay quan trắc công trình; quy trình quan trắc công trình
18.	Các hồ sơ/ văn bản/ tài liệu khác có liên quan trong giai đoạn thi công xây dựng và nghiệm thu công trình xây dựng.

Đình kèm 3 : CÁC CĂN CỨ VÀ TÀI LIỆU THAM CHIẾU

- (1) Luật Đường sắt số 35/2005/QH-11 - Railway law ref no. 35/2005/QH-11
- (2) Luật Ngân sách số 01/2002/QH11 ngày 16/12/2002;
- (3) Luật Xây dựng số 16/2003/QH11 ngày 26/11/2003;
- (4) Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày 14/06/2005
- (5) Luật Sở hữu trí tuệ số 50/2005/QH11 ngày 29/11/2005 ; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Sở hữu trí tuệ số 50/2005/QH11;
- (6) Luật chuyển giao công nghệ số 80/2006/QH11 ngày 29/11/2006;
- (7) Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật số 68/2006/QH11 ngày 29/6/2006;
- (8) Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007;
- (9) Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật liên quan đến đầu tư xây dựng cơ bản số 38/2009/QH12 ngày 19/06/2009;
- (10) Luật Quản lý Nợ công số 29/2009/QH12 ngày 17/6/2009.
- (11) Luật Lưu trữ số 01/2011/QH13 ngày 11/11/2011;
- (12) Bộ luật Lao động số 10/2012/QH13 ngày 18/6/2012;
- (13) Luật Thủ đô số 25/2012/QH13 ngày 21/11/2012
- (14) Nghị định 12/2009/NĐ-CP ngày 10/02/2009 của Chính phủ về Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;

- (15) Nghị định 83/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 của Chính phủ về Sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12 tháng 02 năm 2009 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;
- (16) Nghị định 15/2013/NĐ-CP ngày 06/02/2013 của Chính phủ về quản lý chất lượng công trình xây dựng
- (17) Nghị định 114/2010/NĐ-CP ngày 06/12/2010 của Chính phủ về bảo trì công trình xây dựng;
- (18) Thông tư 03/2011/TT-BXD ngày 06/4/2011 của Bộ Xây dựng: Hướng dẫn hoạt động kiểm định, giám định và chứng nhận đủ điều kiện đảm bảo an toàn chịu lực, chứng nhận sự phù hợp về chất lượng công trình xây dựng;
- (19) Thông tư số 01/2013/TT-BGTVT ngày 08/01/2013 của Bộ GTVT quy định về đăng kí phương tiện giao thông ĐS;
- (20) Thông tư số 02/2009/TT-BGTVT ngày 03/4/2009 của Bộ GTVT quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông Đường sắt;
- (21) Quyết định 61/2007/ QĐ-BGTVT ngày 24/12/2007 của Bộ GTVT quy định Loại hình doanh nghiệp kinh doanh ĐS phải có chứng chỉ an toàn và điều kiện, trình tự, thủ tục cấp chứng chỉ an toàn;
- (22) Tiêu chuẩn: Nghiệm thu chất lượng thi công công trình xây dựng (TCXDVN 371:2006);
- (23) Tiêu chuẩn quốc gia số TCVN 8893-2011 – Cấp kỹ thuật Đường sắt;
- (24) Tiêu chuẩn cơ sở 01:2010/VNRA về quy trình bảo dưỡng cầu-hầm đường sắt;
- (25) EN 50126 1999: Các ứng dụng đường sắt- Diễn giải và Tiêu chuẩn về Độ tin cậy, Độ khả dụng, Độ phục hồi và Độ an toàn (RAMS);
- (26) EN 50128: Ứng dụng đường sắt – Thông tin, tín hiệu và hệ thống xử lý – Phần mềm cho kiểm soát đường sắt và các hệ thống bảo vệ (3/2001);
- (27) EN 50129: Ứng dụng đường sắt – Các hệ thống thông tin, tín hiệu và xử lý – An toàn liên quan tới các hệ thống điện tử cho tín hiệu (2/2003);
- (28) Báo cáo 86/BC-ĐSĐT ngày 20/5/2013 của MRB về chuẩn bị nội dung xin thông qua chủ trương chuyển giao Tuyến 2A;

Đình kèm 4 : CÁC ĐỊNH NGHĨA

Trừ khi khung cảnh yêu cầu khác, các thuật ngữ sau khi được sử dụng trong Kế hoạch này có các nghĩa sau / Unless the context otherwise requires, the following terms whenever used in this Plan have the following meanings:

Tiêu chuẩn (Luật 68, 2006)¹: là quy định về đặc tính kỹ thuật và yêu cầu quản lý dùng làm chuẩn để phân loại, đánh giá sản phẩm, hàng hoá, dịch vụ, quá trình, môi trường và các đối tượng khác trong hoạt động kinh tế - xã hội nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả của các đối tượng này. Tiêu chuẩn do một tổ chức công bố dưới dạng văn bản để tự nguyện áp dụng.

Quy chuẩn kỹ thuật (Luật 68, 2006)²: là quy định về mức giới hạn của đặc tính kỹ thuật và yêu cầu quản lý mà sản phẩm, hàng hoá, dịch vụ, quá trình, môi trường và các đối tượng khác trong hoạt động kinh tế - xã hội phải tuân thủ để bảo đảm an toàn, vệ sinh, sức khoẻ con người; bảo vệ động vật,

¹ Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, 2006.

² Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, 2006.

thực vật, môi trường; bảo vệ lợi ích và an ninh quốc gia, quyền lợi của người tiêu dùng và các yêu cầu thiết yếu khác. Quy chuẩn kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành dưới dạng văn bản để bắt buộc áp dụng.

Đánh giá sự phù hợp (Luật 68, 2006)³: là việc xác định đối tượng của hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn và đối tượng của hoạt động trong lĩnh vực quy chuẩn kỹ thuật phù hợp với đặc tính kỹ thuật và yêu cầu quản lý quy định trong tiêu chuẩn tương ứng và quy chuẩn kỹ thuật tương ứng. Đánh giá sự phù hợp bao gồm hoạt động thử nghiệm, hiệu chuẩn, giám định, chứng nhận hợp chuẩn, chứng nhận hợp quy, công bố hợp chuẩn, công bố hợp quy, công nhận năng lực của phòng thử nghiệm, phòng hiệu chuẩn, tổ chức chứng nhận sự phù hợp, tổ chức giám định.

Chứng nhận hợp chuẩn (Luật 68, 2006)⁴: là việc xác nhận đối tượng của hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn phù hợp với tiêu chuẩn tương ứng.

Công bố hợp chuẩn (Luật 68, 2006)⁵: là việc tổ chức, cá nhân tự công bố đối tượng của hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn phù hợp với tiêu chuẩn tương ứng.

Chứng nhận hợp quy (Luật 68, 2006)⁶: là việc xác nhận đối tượng của hoạt động trong lĩnh vực quy chuẩn kỹ thuật phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật tương ứng.

Chứng chỉ quy hoạch (Luật 30, 2009)⁷: là văn bản do cơ quan có thẩm quyền cấp xác định các số liệu và thông tin liên quan của một khu vực hoặc một lô đất theo đề án quy hoạch đô thị đã được phê duyệt.

Giấy phép quy hoạch (Luật 30, 2009): là văn bản do cơ quan có thẩm quyền cấp cho chủ đầu tư làm căn cứ lập quy hoạch chi tiết hoặc lập dự án đầu tư xây dựng công trình.

Chỉ dẫn kỹ thuật (NĐ 15, 2013)⁸: là tập hợp các yêu cầu kỹ thuật dựa trên các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, tiêu chuẩn được áp dụng cho công trình để hướng dẫn, quy định về vật liệu, sản phẩm, thiết bị sử dụng cho công trình và các công tác thi công, giám sát, nghiệm thu công trình xây dựng.

Bản vẽ hoàn công (NĐ 15, 2013)⁹: là bản vẽ bộ phận công trình, công trình xây dựng hoàn thành được lập trên cơ sở bản vẽ thiết kế thi công đã được phê duyệt, trong đó thể hiện kích thước thực tế của công trình.

Hồ sơ hoàn thành công trình (NĐ 15, 2013)¹⁰: là tập hợp các tài liệu có liên quan tới quá trình đầu tư, xây dựng công trình gồm: Chủ trương đầu tư, dự án đầu tư xây dựng hoặc báo cáo kinh tế - kỹ thuật xây dựng công trình, báo cáo khảo sát xây dựng, hồ sơ thiết kế xây dựng công trình, hồ sơ quản lý chất lượng trong quá trình thi công xây dựng công trình và tài liệu khác cần được lưu lại sau khi đưa công trình vào sử dụng.

Nghiệm thu (TCXDVN 371 : 2006)¹¹: Là việc kiểm tra, xem xét, đánh giá để đưa ra kết luận về chất lượng thi công xây dựng công trình sau khi đã hoàn thành so với thiết kế, tiêu chuẩn, qui phạm kỹ thuật có liên quan.

³ Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, 2006.

⁴ Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, 2006.

⁵ Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, 2006.

⁶ Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, 2006.

⁷ Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12 ngày 17/06/2009.

⁸ NĐ 15, 2013.

⁹ NĐ 15, 2013.

¹⁰ Nghị định 15/2013/NĐ-CP ngày 06/02/2013 của Chính phủ về Quản lý chất lượng công trình xây dựng (NĐ 15, 2013);

Decree ref no. 15/2013/ND-CP dated February 06, 2013 of the Government on quality management of construction works (Decree 15, 2013)

¹¹ TCXDVN 371 : 2006, Nghiệm thu chất lượng thi công công trình xây dựng;

Công trình xây dựng (Luật 16, 2003)¹²: là sản phẩm được tạo thành bởi sức lao động của con người, vật liệu xây dựng, thiết bị lắp đặt vào công trình, được liên kết định vị với đất, có thể bao gồm phần dưới mặt đất, phần trên mặt đất, phần dưới mặt nước và phần trên mặt nước, được xây dựng theo thiết kế. Công trình xây dựng bao gồm công trình xây dựng công cộng, nhà ở, công trình công nghiệp, giao thông, thủy lợi, năng lượng và các công trình khác.

Thiết bị lắp đặt vào công trình (Luật 16, 2003): bao gồm thiết bị công trình và thiết bị công nghệ. Thiết bị công trình là các thiết bị được lắp đặt vào công trình xây dựng theo thiết kế xây dựng. Thiết bị công nghệ là các thiết bị nằm trong dây chuyền công nghệ được lắp đặt vào công trình xây dựng theo thiết kế công nghệ.

Quy chuẩn xây dựng (Luật 16, 2003)¹³: là các quy định bắt buộc áp dụng trong hoạt động xây dựng do cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về xây dựng ban hành.

Tiêu chuẩn xây dựng (Luật 16, 2003)¹⁴: là các quy định về chuẩn mực kỹ thuật, định mức kinh tế - kỹ thuật, trình tự thực hiện các công việc kỹ thuật, các chỉ tiêu, các chỉ số kỹ thuật và các chỉ số tự nhiên được cơ quan, tổ chức có thẩm quyền ban hành hoặc công nhận để áp dụng trong hoạt động xây dựng. Tiêu chuẩn xây dựng gồm tiêu chuẩn bắt buộc áp dụng và tiêu chuẩn khuyến khích áp dụng.

Sự cố công trình xây dựng (Luật 16, 2003): là những hư hỏng vượt quá giới hạn an toàn cho phép, làm cho công trình xây dựng có nguy cơ sập đổ; đã sập đổ một phần hoặc toàn bộ công trình hoặc công trình không sử dụng được theo thiết kế.

Bảo trì công trình (NĐ 114, 2010)¹⁵: là tập hợp các công việc nhằm bảo đảm và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của công trình theo quy định của thiết kế trong suốt quá trình khai thác sử dụng. Nội dung bảo trì công trình có thể bao gồm một, một số hoặc toàn bộ các công việc sau: kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng, bảo dưỡng và sửa chữa công trình.

Quy trình bảo trì công trình (NĐ 114, 2010): là quy định về trình tự, nội dung và chỉ dẫn thực hiện các công việc bảo trì công trình.

Bảo dưỡng công trình (NĐ 114, 2010): là các hoạt động (theo dõi, chăm sóc, sửa chữa những hư hỏng nhỏ, duy tu thiết bị lắp đặt vào công trình) được tiến hành thường xuyên, định kỳ để duy trì công trình ở trạng thái khai thác, sử dụng bình thường và hạn chế phát sinh các hư hỏng công trình.

Công trình đường sắt (Luật 35, 2005)¹⁶: là công trình xây dựng phục vụ giao thông vận tải đường sắt, bao gồm đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, hệ thống thoát nước, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt.

Hoạt động đường sắt (Luật 35, 2005): là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực quy hoạch, đầu tư phát triển, kinh doanh đường sắt, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt và những hoạt động khác có liên quan.

Kết cấu hạ tầng đường sắt (Luật 35, 2005)¹⁷: là công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

¹² Luật Xây dựng số 16/2003/QH11.

¹³ Luật Xây dựng số 16/2003/QH11.

¹⁴ Luật Xây dựng số 16/2003/QH11.

¹⁵ Nghị định 114/2010/NĐ-CP ngày 06/12/2010 của Chính phủ về bảo trì công trình xây dựng.

¹⁶ Luật Đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 14/6/2005.

¹⁷ Luật Đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 14/6/2005

Đất dành cho đường sắt (Luật 35, 2005): bao gồm đất để xây dựng công trình đường sắt, đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt (Điều 5).

Phương tiện giao thông đường sắt (Luật 35, 2005)¹⁸: là đầu máy, toa xe, toa xe động lực, phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt.

Sản phẩm (Luật 05, 2007)¹⁹: là kết quả của quá trình sản xuất hoặc cung ứng dịch vụ nhằm mục đích kinh doanh hoặc tiêu dùng.

Hàng hóa (Luật 05, 2007)²⁰: là sản phẩm được đưa vào thị trường, tiêu dùng thông qua trao đổi, mua bán, tiếp thị.

Sản phẩm, hàng hóa không có khả năng gây mất an toàn (sau đây gọi là sản phẩm, hàng hóa nhóm 1) (Luật 05, 2007)²¹: là sản phẩm, hàng hóa trong điều kiện vận chuyển, lưu giữ, bảo quản, sử dụng hợp lý và đúng mục đích, không gây hại cho người, động vật, thực vật, tài sản, môi trường.

Sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn (sau đây gọi là sản phẩm, hàng hóa nhóm 2) (Luật 05, 2007)²²: là sản phẩm, hàng hóa trong điều kiện vận chuyển, lưu giữ, bảo quản, sử dụng hợp lý và đúng mục đích, vẫn tiềm ẩn khả năng gây hại cho người, động vật, thực vật, tài sản, môi trường.

Chất lượng sản phẩm, hàng hóa (Luật 05, 2007)²³: là mức độ của các đặc tính của sản phẩm, hàng hóa đáp ứng yêu cầu trong tiêu chuẩn công bố áp dụng, quy chuẩn kỹ thuật tương ứng.

Tổ chức đánh giá sự phù hợp (Luật 05, 2007)²⁴: là tổ chức tiến hành hoạt động thử nghiệm, giám định, kiểm định, chứng nhận sự phù hợp của sản phẩm, hàng hóa, quá trình sản xuất, cung ứng dịch vụ phù hợp với tiêu chuẩn công bố áp dụng, quy chuẩn kỹ thuật tương ứng.

Chứng nhận (Luật 05, 2007)²⁵: là việc đánh giá và xác nhận sự phù hợp của sản phẩm, quá trình sản xuất, cung ứng dịch vụ với tiêu chuẩn công bố áp dụng (gọi là chứng nhận hợp chuẩn) hoặc với quy chuẩn kỹ thuật (gọi là chứng nhận hợp quy).

Kiểm tra nhà nước về chất lượng sản phẩm, hàng hóa (sau đây gọi là kiểm tra chất lượng sản phẩm, hàng hóa) (Luật 05, 2007)²⁶: là việc cơ quan nhà nước xem xét, đánh giá lại chất lượng sản phẩm, hàng hóa, quá trình sản xuất, cung ứng dịch vụ đã được đánh giá chất lượng bởi các tổ chức đánh giá sự phù hợp hoặc đã được áp dụng các biện pháp quản lý chất lượng khác của các tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh.

Cơ quan có trách nhiệm thực hiện việc kiểm tra nhà nước về chất lượng sản phẩm, hàng hóa (sau đây gọi là cơ quan kiểm tra chất lượng sản phẩm, hàng hóa) (Luật 05, 2007)²⁷: là cơ quan được phân công, phân cấp thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về chất lượng sản phẩm, hàng hóa thuộc Bộ quản lý ngành, lĩnh vực, cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

¹⁸ Luật Đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 14/6/2005

¹⁹ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

²⁰ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

²¹ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

²² Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

²³ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

²⁴ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

²⁵ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

²⁶ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

²⁷ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

*Tài liệu kèm theo sản phẩm, hàng hóa (Luật 05, 2007)*²⁸: bao gồm kết quả đánh giá sự phù hợp, tài liệu quảng cáo, giới thiệu tính năng, công dụng, đặc tính, hướng dẫn sử dụng sản phẩm, hàng hóa.

²⁸ Luật Chất lượng SP, Hàng hóa số 05/2007/QH12 ngày 21/11/2007.

Đính kèm 5: CHI TIẾT CÁC CƠ SỞ PHÁP LÝ CHUYỂN GIAO

- (1) Quyết định số 3136/QĐ-BGTVT ngày 15/10/2008 phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng công trình “ĐSĐT Hà Nội: Tuyến Cát Linh – Hà Đông” -Tuyến 2A; MoT’s decision ref no. 3136/QĐ-BGTVT dated October 15, 2008 on the approval of Investment construction project “Urban railway: Cat Linh – Ha Dong Line” – Line 2A.
- (2) Công văn số 968/VPCP-KTTH của Văn phòng Chính phủ ngày 10/02/2010: Yêu cầu thành lập Công ty tối thiểu 01 năm trước khi Dự án (Tuyến 2A) kết thúc giai đoạn xây dựng;
- (3) Thông báo số 303/TB-VPCP ngày 12/8/2013 V/v Kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải- Trưởng Ban chỉ đạo tại phiên họp Ban chỉ đạo Nhà nước các công trình trọng điểm ngành GTVT;
- (4) Thông báo số 463/TB-VPCP ngày 30/12/2013 V/v Kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại cuộc họp về tình hình triển khai Dự án ĐSĐT Hà Nội, tuyến Cát Linh-Hà Đông.
- (5) Thông báo số 182/TB-BGTVT ngày 29/3/2013 của Bộ GTVT V/v “Thông báo kết luận của Bộ trưởng Đinh La Thăng tại cuộc họp về tình hình triển khai các dự án ĐSĐT tại TP Hà Nội và TP Hồ Chí Minh”; MoT’s meeting conclusion notice ref no. 182/TB-BGTVT dated March 29, 2013 on “Notice on conclusion of Mr. Minister Dinh La Thang at the meeting reviewing progress of urban railway project in Hanoi City and Ho Chi Minh City”;
- (6) Thông báo 274/TB-BGTVT ngày 07/05/2013 Kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Ngọc Đông tại cuộc họp với các cơ quan TP Hà Nội
- (7) Thông báo kết luận của Đ/c Phó chủ tịch UBND thành phố Hà Nội Nguyễn Văn Khôi, (75/TB-VP ngày 24/7/2013);
- (8) Thông báo KL Trưởng JCC tại cuộc họp JCC lần 02 02/TB-JCC ngày 19/08/2013

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
-----oo000oo-----

**KẾ HOẠCH
CHUYỂN GIAO, TIẾP NHẬN
TUYẾN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ 2A CÁT LINH – HÀ ĐÔNG**

ĐƠN VỊ LẬP:

1. BAN QUẢN LÝ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ HÀ NỘI/UBND THÀNH PHỐ HÀ NỘI
2. BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN ĐS/CỤC ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM/ BỘ GTVT

TƯ VẤN HỖ TRỢ:

ĐOÀN CHUYÊN GIA TƯ VẤN CỦA CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN
(TA/JICA) THUỘC DỰ ÁN HỖ TRỢ KỸ THUẬT

HÀ NỘI, THÁNG 8 NĂM 2014

TT	Viết tắt	Tên chính thức
1	UBND Tp HN	Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội
2	Bộ GTVT	Bộ Giao thông Vận tải
3	ĐSĐT	Đường sắt đô thị
4	HMC	Cong ty TNHH một thành viên đường sắt Hà Nội
5	MRB	Ban quản lý đường sắt đô thị
6	PMUR	Ban quản lý dự án đường sắt – Bộ GTVT

MỤC LỤC

1. Sự cần thiết, mục tiêu	4
1.1 Sự cần thiết của Công tác chuyển giao, tiếp nhận	4
1.2 Mục tiêu của Kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận	4
2. Căn cứ	5
3. Đối tượng Phạm vi bàn giao.....	6
4. Thành phần các bên tham gia bàn giao, tiếp nhận	7
4.1 Bên bàn giao: Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi tắt là Bộ GTVT).....	7
4.2 Bên tiếp nhận: Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội (sau đây gọi tắt là UBND Tp HN).....	7
4.3 Các bên liên quan khác.....	7
5. Nguyên tắc bàn giao, tiếp nhận.....	8
6. Nội dung bàn giao/tiếp nhận	9
6.1 Bàn giao, tiếp nhận về hồ sơ, tài liệu.....	9
6.2 Công trình xây dựng	9
6.3 Bàn giao Phương tiện, thiết bị.....	10
6.4 Bàn giao, tiếp nhận Nhân sự.....	11
6.5 Bàn giao, tiếp nhận Tài chính.....	11
7. Nguồn kinh phí.....	11
8. Tổ chức thực hiện.....	12
8.1 Bộ Giao thông vận tải.....	12
8.2 Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội	12
8.3 Trách nhiệm của hai bên theo các giai đoạn.....	13
8.3.1 Giai đoạn thực hiện dự án đầu tư xây dựng.....	13
8.3.2 Giai đoạn Bảo hành	14
Phụ lục số 1. TIẾN ĐỘ, KẾ HOẠCH CHUYỂN GIAO, TIẾP NHẬN	15
Phụ lục số 2. DANH MỤC HỒ SƠ, TÀI LIỆU.....	16
Phụ lục số 3. DANH MỤC CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG	27
Phụ lục số 4. DANH MỤC PHƯƠNG TIỆN, THIẾT BỊ.....	27
Phụ lục số 5. DANH MỤC NHÂN SỰ.....	27

1. Sự cần thiết, mục tiêu

1.1 Sự cần thiết của Công tác chuyển giao, tiếp nhận

Tuyến đường sắt đô thị số 2A Cát Linh – Hà Đông là tuyến đầu tiên đi vào hoạt động tháng 12 năm 2015 tại thành phố Hà Nội nói riêng và Việt Nam nói chung. Việc quản lý, vận hành khai thác tuyến đường sắt đô thị số 2A Cát Linh – Hà Đông gắn kết với các tuyến đường sắt đô thị, các loại hình giao thông công cộng như xe buýt, taxi.. nhằm đem lại sự tiện lợi cho hành khách (người dân thủ đô) khi sử dụng dịch vụ, do đó sự thống nhất trong quản lý vận hành mạng lưới đường sắt đô thị trên địa bàn thủ đô với phương tiện giao thông công cộng khác có ý nghĩa vô cùng quan trọng, cần thiết.

Tuyến đường sắt đô thị số 2A Cát Linh – Hà Đông được thực hiện nghiên cứu, đầu tư xây dựng bắt đầu từ năm 2004 trên địa bàn tỉnh Hà Tây (cũ) và Thành phố Hà Nội do Bộ Giao thông vận tải đầu tư xây dựng. Ngày 29/5/2008 Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ra nghị quyết số 15 điều chỉnh địa giới hành chính thành phố Hà Nội. Theo đó, tuyến đường sắt đô thị số 2A thuộc địa bàn thành phố Hà Nội. Theo quy định tại mục 2 điều số 55 Luật đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 27 tháng 6 năm 2005 : “*Đường sắt đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư, xây dựng, quản lý, kinh doanh*”, Bởi vậy, công tác chuyển giao tuyến đường sắt đô thị 2A Cát Linh – Hà Đông từ Bộ Giao thông vận tải về Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội là cần thiết để:

a. *Phù hợp với các quy định pháp luật trong quản lý, vận hành đường sắt đô thị (Tuân thủ quy định của Luật đường sắt và các chỉ đạo của Chính phủ trong quản lý vận hành đường sắt đô thị, hoàn trả vốn vay lại của Dự án).*

b. *Đảm bảo công tác quản lý vận hành sau xây dựng hệ thống đường sắt đô thị trên địa bàn thủ đô một cách đồng bộ, hiệu quả theo đúng quy hoạch được Thủ tướng chính phủ phê duyệt.*

c. *Đảm bảo việc xây dựng đồng bộ, hoàn chỉnh và sự kết nối hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật của dự án đầu tư tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông với hệ thống hạ tầng kỹ thuật chung của Thủ đô, nâng cao chất lượng, hiệu quả khai thác sử dụng công trình hạ tầng kỹ thuật.*

1.2 Mục tiêu của Kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận.

Kế hoạch này được xây dựng với mục tiêu phân định rõ quyền, trách nhiệm của các bên liên quan trong quá trình chuyển giao, tiếp nhận để:

- a. Xác định rõ các căn cứ.
- b. Xác định rõ Nguyên tắc trong quá trình chuyển giao.
- c. Xác định rõ Quy định cụ thể Nội dung, thời gian chuyển giao tiếp nhận
- d. Xác định rõ Trách nhiệm của các bên chuyển giao, tiếp nhận theo các giai đoạn cụ thể.

Là cơ sở để trình các cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt làm cơ sở để triển khai công tác chuyển giao, tiếp nhận tuyến đường sắt đô thị số 2A Cát Linh – Hà Đông theo đúng quy định.

2. Căn cứ

Luật Đường sắt số 35/2005/QH11

Luật Xây dựng số 16/2003/QH11

Nghị định 15/2013/NĐ-CP ngày 06/02/2013 của Chính phủ về Quản lý chất lượng công trình xây dựng;

Thông tư số 10/2013/TT-BXD ngày 25/7/2013 của Bộ Xây dựng Quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng công trình xây dựng;

Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 5640-1991 Bàn giao công trình xây dựng;

Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 3990-1985 Hệ thống tài liệu thiết kế xây dựng, Quy tắc thống kê và bảo quản bản chính hồ sơ thiết kế xây dựng;

Thông tư số 19/2011/TT-BTC ngày 14/2/2011 Quy định quyết toán dự án hoàn thành thuộc nguồn vốn nhà nước;

Thông tư số 03/2009/TT-BXD ngày 26/03/2009 của Bộ Xây dựng quy định chi tiết một số nội dung của Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/02/2009 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;

Quyết định 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 3136/QĐ-BGTVT ngày 15/8/2008 của Bộ trưởng bộ GTVT phê duyệt đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 2A Cát Linh – Hà Đông;

Quyết định số 1971/QĐ-UBND ngày 04/3/2013 của UBND Thành phố HN về việc phê duyệt dự án Hỗ trợ kỹ thuật “tăng cường năng lực cho cơ quan quản lý đường sắt đô thị và thành lập công ty vận hành khai thác các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội”;

Quyết định 925/QĐ-UBND ngày 22/2/2012 của UBND TP Hà Nội về việc Thành lập Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội;

Thông báo số 303/TB-VPCP ngày 12/08/2013 của Văn phòng Chính phủ V/v Kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại phiên họp Ban chỉ đạo Nhà nước các công trình, dự án trọng điểm ngành Giao thông vận tải;

Thông báo số 182/TB-VPCP ngày 30/12/2013 của Văn phòng Chính phủ V/v Kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại cuộc họp về tình hình triển khai Dự án ĐSĐT Hà Nội, tuyến Cát Linh-Hà Đông;

Thông báo số 463/TB-BGTVT ngày 29/03/2013 của Bộ Giao thông vận tải V/v Kết luận của Bộ Trưởng Đinh La Thăng tại cuộc họp về tình hình triển khai các Dự án ĐSĐT tại thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh;

Thông báo số 274/TB-BGTVT ngày 07/05/2013 của Bộ Giao thông vận tải V/v Kết luận của Thứ Trưởng Bộ GTVT Nguyễn Ngọc Đông tại cuộc họp với đại diện các cơ quan của UBND TP Hà nội về các dự án ĐS ĐT tuyến số 1, tuyến số 2A;

Thông báo số 75/TB-VP ngày 21/7/2013 của UBND Thành phố Hà Nội V/v Kết luận của PCT UBND Thành phố Hà Nội Nguyễn Văn Khôi tại buổi làm việc với Bộ GTVT về công tác giải phóng mặt bằng phục vụ thi công Dự án tuyến đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến số 2^a Cát Linh-Hà Đông;

Thông báo số 40/TB-VP ngày 14/3/2014 của UBND Thành phố Hà Nội Kết luận của đồng chí Nguyễn Văn Khôi – PCT UBND Thành phố Hà Nội, Trưởng Ủy ban điều phối chung dự án HTKT tại cuộc họp lần 3 của Ủy ban điều phối chung dự án HTKT tăng cường năng lực cho cơ quan quản lý ĐSĐT và thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội’

Văn bản số 1415/BGTVT-CQLXD ngày 13/2/2014 của Bộ GTVT về việc tiến độ xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 2 Cát Linh – Hà Đông;

3. Đối tượng Phạm vi bàn giao

Đối tượng, phạm vi bàn giao được xác định là toàn bộ dự án tuyến đường sắt đô thị số 2A Cát Linh – Hà Đông (sau đây gọi tắt là Dự án) được phê duyệt tại quyết định 3136/QĐ-BGTVT ngày 15/8/2008 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải gồm:

- Hướng tuyến: Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông chạy qua quận Đống Đa, quận Thanh Xuân và quận Hà Đông của thành phố Hà Nội. Điểm bắt đầu của tuyến nút giao cắt giữa đường Cát Linh và đường Giảng Võ thuộc quận Đống Đa, đi theo đường hào Nam theo hướng Đông Bắc-Tây Nam, qua phố Hoàng Cầu tới đường Láng, sau đó thì chuyển men theo sông Tô Lịch theo hướng phía Nam, vượt qua sông Tô Lịch, chạy theo dải phân cách giữa đường Nguyễn Trãi thẳng theo hướng Đông Bắc-Tây Nam, đi qua đường Quang Trung, đường Trần Phú, sau vượt qua tuyến vành đai phía Nam đường sắt, tiếp tục chạy theo hướng Tây Nam đến điểm cuối cùng là bến xe Hà Đông mới (bến xe Yên Nghĩa).

- Chiều dài tuyến: 13.06km, 12 ga trên cao (3 tầng) và 01 Depot.
- Diện tích đất chiếm dụng vĩnh viễn: 49.75 ha
- Tải trọng trục: 14 T
- Depot: 19,63 ha
- Nguồn vốn: Vốn vay Trung Quốc
- Tổng mức đầu tư: 8,769,965 triệu VNĐ - 552,86 triệu USD
- Thời gian vay vốn:
- Lãi suất vay:
- Đơn vị chủ quản: Bộ GTVT

- Chủ đầu tư: Cục đường sắt Việt Nam
- Nhà thầu xây dựng: Tổng thầu xây dựng EPC (Công ty trách nhiệm hữu hạn Tập đoàn cục 6 đường sắt Trung Quốc)
- Tiến độ thực hiện dự án: tại văn bản số 1415/BGTVT-CQLXD ngày 13/2/2014 của Bộ GTVT:

tt	Hạng mục công việc	Thời gian hoàn thành
1	Thi công công trình cầu khu gian	21/12/2014
2	Thi công công trình nhà ga	30/9/2015
3	Thi công xây dựng khu Đề pô	30/4/2015
4	Thi công lao lắp dầm	15/02/2015
5	Thi công lắp đặt ray toàn tuyến	20/4/2015
6	Đào tạo và chuyển giao công nghệ	08/8/2015
7	Vận hành khai thác thử	29/9/2015
8	Vận hành khai thác thương mại	20/12/2015

Trong quá trình triển khai thực hiện Kế hoạch này, nếu có quyết định điều chỉnh, thay đổi nội dung Dự án của cấp có thẩm quyền, thì sẽ thực hiện theo các quy định điều chỉnh, thay đổi đó.

4. Thành phần các bên tham gia bàn giao, tiếp nhận

4.1 Bên bàn giao: Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi tắt là Bộ GTVT)

a. Chủ trì Bàn giao: Cục đường sắt Việt Nam-Ban quản lý đường sắt

b. Tham gia:

(Trong quá trình triển khai thực hiện Bên chuyển giao cử thành phần tham gia chuyển giao bằng văn bản, hoặc bổ sung (nếu có))

4.2 Bên tiếp nhận: Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội (sau đây gọi tắt là UBND Tp HN)

a. Chủ trì tiếp nhận:

- Ban quản lý đường sắt đô thị Hà nội (sau đây gọi tắt là MRB);
- Công ty đường sắt Hà Nội. (sau đây gọi tắt là HMC);

b. Tham gia gồm:

- Sở Kế hoạch đầu tư;
- Sở Tài chính;
- Sở Giao thông vận tải;
- Sở Nội vụ; Sở Tư pháp;
- Sở Xây dựng.

(Trong quá trình triển khai thực hiện Bên tiếp nhận cử thành phần tham gia tiếp nhận bằng văn bản, hoặc bổ sung (nếu có))

4.3 Các bên liên quan khác

Trong quá trình tiếp nhận, cần có sự tham gia, hướng dẫn của các Bộ chuyên ngành bao gồm:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư:
- Bộ Tài chính.

(Sẽ được bổ sung trong quá trình thực hiện)

5. Nguyên tắc bàn giao, tiếp nhận

a. Bộ GTVT bàn giao nguyên trạng toàn bộ hồ sơ, tài liệu, tài sản, nhân lực của Dự án tuyến đường sắt đô thị 2A sau khi đã hoàn thành công tác đầu tư xây dựng, được nghiệm thu theo quy định và khi đã được cơ quan quản lý nhà nước về chuyên ngành kiểm tra, cấp phép đưa vào sử dụng.

Bộ Giao thông vận tải :

- Lập các danh mục nội dung bàn giao chi tiết theo các phụ lục *(nếu chưa đủ thông tin tại thời điểm này thì sẽ bổ sung trong giai đoạn sau tuy nhiên phải gửi trước thời điểm bàn giao chính thức 02 tháng cho bên tiếp nhận)*, trong trường hợp có thay đổi, điều chỉnh thì gửi trước thời điểm bàn giao chính thức một (1) tháng cho bên tiếp nhận;

- Bàn giao các Hồ sơ, tài liệu có xác nhận của cấp có thẩm quyền phê duyệt theo quy định, đảm bảo đầy đủ về số lượng, nội dung theo quy định đối với từng loại Hồ sơ, tài liệu;

- Lập biên bản bàn giao, tiếp nhận theo từng nội dung bàn giao (ký xác nhận khi đã cùng nhau kiểm tra xác nhận tại hiện trường);

- Phối hợp, cung cấp thông tin nội dung Dự án trong quá trình đầu tư xây dựng.

Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội:

- Tiếp nhận và kiểm tra (Kiểm tra sự tuân thủ của Dự án với các tài liệu pháp lý đã được cấp thẩm quyền chấp thuận, phê duyệt; Kiểm tra sự phù hợp giữa hồ sơ của Dự án so với hiện trạng thực tế.; Xây dựng kế hoạch, hạng mục kiểm tra chi tiết từng hạng mục để tiếp nhận hiện trạng Dự án;) xác nhận các nội dung bàn giao theo danh sách do bên Bàn giao lập, ký xác nhận vào biên bản bàn giao (nêu cụ thể từng nội dung còn thiếu, khiếm khuyết hoặc hư hỏng thiếu sót cần bổ sung, sửa chữa và thời gian sửa chữa (nếu có) để Bộ GTVT có trách nhiệm bổ sung, khắc phục;

- Trong quá trình thực hiện đầu tư xây dựng Dự án, UBND Tp HN cử cán bộ tham gia, phối hợp với Bộ GTVT tiếp nhận thông tin về nội dung, công nghệ của Dự án, để xây dựng các quy định, hệ thống quản lý... đảm bảo an toàn, hiệu quả trong vận hành, khai thác sau bàn giao.

b. Trường hợp đến thời điểm bàn giao, tài sản đầu tư đã hoàn thành và đưa vào sử dụng nhưng chưa hoàn thành công tác thanh quyết toán thì Bộ GTVT vẫn tiến hành bàn giao cho UBND TP Hà Nội, Bộ GTVT có trách nhiệm hoàn thành công tác thanh quyết toán đó theo quy định.

c. Trường hợp đến thời điểm bàn giao, tài sản đầu tư đã hoàn thành và đưa vào sử dụng nhưng một số hạng mục, thiết bị phụ trợ chưa hoàn thành thì Bộ GTVT vẫn tiến hành bàn giao cho UBND TP Hà Nội, Bộ GTVT có trách nhiệm khẩn trương hoàn thành các hạng mục thiết bị phụ trợ đó theo quy định.

6. Nội dung bàn giao, tiếp nhận

6.1 Bàn giao, tiếp nhận về hồ sơ, tài liệu

a. Nội dung bàn giao Hồ sơ, tài liệu bao gồm:

- Hồ sơ pháp lý; Thời gian nhận bản copy từ 01/2015 (sẽ được HPC gửi văn bản cụ thể).
- Hồ sơ Dự án (bao gồm: Hồ sơ khảo sát, thiết kế, thi công, hoàn công, nghiệm thu, chứng chỉ của cơ quan quản lý nhà nước về công trình, phương tiện, thiết bị...): Thời gian nhận bản copy từ 5/2015 (sẽ được HPC gửi văn bản cụ thể).
- Quy trình, quy phạm vận hành, bảo trì, tiếp nhận công nghệ của Dự án đối với công trình, phương tiện, thiết bị. Thời gian nhận bản copy từ 7/2015 (sẽ được HPC gửi văn bản cụ thể)
- Hồ sơ nhân sự được đào tạo bởi Dự án. Thời gian nhận bản copy từ 02/2015 (sẽ được HPC gửi văn bản cụ thể)
- Hồ sơ tài chính Dự án bao gồm hồ sơ quyết toán, chi phí xây dựng, mua sắm phương tiện, thiết bị (bao gồm quyền sử dụng đất). Thời gian nhận bản copy từ 9/2015 (sẽ được HPC gửi văn bản cụ thể)

b. Thời gian bàn giao: từ tháng 5/2015 đến tháng 12/2015

c. yêu cầu cụ thể:

Danh mục chi tiết nội dung bàn giao Hồ sơ, tài liệu tại phụ lục số 2 đính kèm.

Trong trường hợp có điều chỉnh, thay đổi danh mục này Bộ GTVT có trách nhiệm tập hợp các điều chỉnh, thay đổi gửi cho UBND TP Hà Nội trước thời điểm bàn giao chính thức một (1) tháng.

Số lượng Hồ sơ, tài liệu được Bộ GTVT bàn giao cho UBND TP Hà Nội sẽ được thống nhất cụ thể theo từng loại, đảm bảo đúng quy định hiện hành.

6.2 Công trình xây dựng

a. Nội dung bàn giao, tiếp nhận công trình xây dựng gồm:

- Cầu cạn,
- Nhà ga,
- Công trình phụ trợ,
- Hạ tầng Depot, tòa nhà Depot...

b. Thời gian bàn giao: từ tháng 5/2015 đến tháng 12/2015.

c. Yêu cầu cụ thể:

Danh mục chi tiết các hạng mục công trình, hạ tầng kỹ thuật, thông số kỹ thuật tại phụ lục số 3 đính kèm. Trong trường hợp có điều chỉnh, thay đổi danh mục này Bộ GTVT có trách nhiệm tập hợp các điều chỉnh, thay đổi gửi cho UBND TP Hà Nội trước ;thời điểm bàn giao chính thức một(1) tháng.

- Nội dung bàn giao, tiếp nhận bao gồm việc đối chiếu hiện trạng công trình so với hồ sơ, tài liệu hoàn thành của công trình; ghi nhận các hư hỏng thiếu sót cần bổ sung, sửa chữa và thời gian sửa chữa (nếu có) để lập thành biên bản .Hai bên Ghi biên bản kiểm tra hiện trường (nêu cụ thể và rõ các nội dung, hạng mục công trình cần khắc phục) và ký xác nhận.

- Việc bàn giao công trình cơ sở hạ tầng thực hiện theo Điều 80 của Luật Xây dựng số 16/2003/QH11.

- UBND TP HN có trách nhiệm xây dựng các nội dung cần kiểm tra trong quá trình tiếp nhận và tổ chức quản lý khai thác công trình cơ sở hạ tầng theo đúng công năng thiết kế và thực hiện bảo trì công trình hoặc hạng mục công trình theo quy định của pháp luật về xây dựng.

6.3 Bàn giao Phương tiện, thiết bị.

a. Nội dung bàn giao phương tiện, thiết bị bao gồm:

- Hệ thống đoàn tàu,
- Thiết bị, máy móc phục vụ bảo trì, (bao gồm cả thiết bị máy móc phục vụ bảo trì công trình xây dựng và các hạng mục khác...)
- Hệ thống thông tin tín hiệu (TTTH),
- Hệ thống thiết bị ray:
- Hệ thống điện;
- Hệ thống thiết bị nhà ga (Thang máy, thang cuốn, AFC..);
- Thiết bị Đè pô.
- Thiết bị dự phòng thay thế, sửa chữa (đã mua nhưng chưa sử dụng).

b. Thời gian bàn giao: từ tháng 9/2015 đến tháng 12/2015.

c. Yêu cầu cụ thể:

Danh mục chi tiết các phương tiện, thiết bị, thông số kỹ thuật, số lượng tại phụ lục số 4 đính kèm. Trong trường hợp có điều chỉnh, thay đổi danh mục này Bộ GTVT có trách nhiệm tập hợp các điều chỉnh, thay đổi gửi cho UBND TP Hà Nội trước thời điểm bàn giao chính thức một (1) tháng.

Nội dung bàn giao, tiếp nhận bao gồm việc đối chiếu hiện trạng, số lượng phương tiện, thiết bị so với hồ sơ, tài liệu hoàn thành; ghi nhận các hư hỏng thiếu sót cần bổ sung, sửa chữa và thời gian sửa chữa (nếu có) để lập thành biên bản.Hai bên Ghi biên bản kiểm tra hiện trường (nêu cụ thể và rõ các nội dung, hạng mục cần khắc phục) và ký xác nhận.

6.4 Bàn giao, tiếp nhận Nhân sự

a. Nội dung tiếp nhận nhân sự

Toàn bộ nhân sự vận hành hoạt động của tuyến sau khi hoàn thành quá trình đào tạo nhân sự, vận hành thử của tuyến và được cấp chứng chỉ, giấy phép hành nghề làm việc tại lĩnh vực tương ứng theo quy định của Việt Nam gồm:

- Nhân sự quản lý,
- Nhân sự vận hành tàu,
- Nhân viên nhà ga,
- Nhân viên AFC
- Nhân viên bảo trì công trình, phương tiện, thông tin tín hiệu, điện, thiết bị nhà ga, nhân viên an toàn...

b. Thời gian bàn giao: từ tháng 9/2015 đến tháng 12/2015.

c. Yêu cầu cụ thể:

- Danh sách nhân sự, thông tin cơ bản của nhân sự theo phụ lục số 5 đính kèm Trong trường hợp có điều chỉnh, thay đổi danh mục này Bộ GTVT có trách nhiệm tập hợp các điều chỉnh, thay đổi gửi cho UBND TP Hà Nội trước thời điểm bàn giao chính thức một (1) tháng.

- Tiếp nhận nhân sự bao gồm việc xem xét, xác nhận năng lực, kỹ năng nhân sự so với hồ sơ, tài liệu, chứng chỉ.

6.5 Bàn giao, tiếp nhận Tài chính

a. Nội dung bàn giao Tài chính

- Trách nhiệm về khoản vay để thực hiện Dự án và các điều kiện trong Hiệp định vay vốn với nhà tài trợ.

- Trách nhiệm về việc trả nợ

- Trách nhiệm về việc quản lý, sử dụng, vận hành, bảo trì công trình, phương tiện, thiết bị đối với các cơ quan quản lý chuyên ngành; đảm bảo hiệu quả, an toàn theo các quy định của Việt Nam.

b. Thời gian bàn giao: 8/2015 đến tháng 2/2017.

c. Yêu cầu cụ thể:

Đối với việc sử dụng nguồn ngân sách nhà nước, vốn vay ODA thì phải được hạch toán độc lập trên sổ sách kế toán, phản nêu rõ các khoản nợ và tỷ lệ phần trăm phải trả hàng năm theo quy định.

Thời gian quyết toán công trình và chuyển giao áp dụng và thực hiện theo quy định tài thông tư số 19/2011/TT-BTC ngày 14/2/2014 của Bộ tài chính Quy định quyết toán dự án hoàn thành thuộc nguồn vốn nhà nước.

7. Nguồn kinh phí

1. Đối với chi phí liên quan đến công tác bàn giao, tiếp nhận tài sản (chi phí đi lại, ăn nghỉ, công tác phí) cơ quan cử cán bộ tham gia công tác bàn giao, tiếp nhận có trách nhiệm thanh toán theo chế độ quy định.

2. Các chi phí chung liên quan đến công tác bàn giao như: in ấn tài liệu (đảm bảo đủ số lượng theo quy định), vận chuyển hồ sơ tài liệu. Bộ GTVT có trách nhiệm chi trả.

8. Tổ chức thực hiện

- Đề nghị Bộ Tài Chính, Bộ Kế hoạch & Đầu tư hướng dẫn việc tiếp nhận, chuyển giao Tài chính, vốn vay và các khoản nợ.

- Bộ Giao thông vận tải, UBND Thành phố Hà Nội xem xét, phê duyệt kế hoạch chuyển giao này làm cơ sở để triển khai thực hiện.

8.1 Bộ Giao thông vận tải

- Chịu trách nhiệm về chất lượng công trình, hạ tầng, phương tiện, thiết bị, nhân lực đào tạo cho Dự án theo các quy định của pháp luật về quản lý Dự án đầu tư xây dựng.

- Xây dựng danh mục tài liệu, chuẩn bị hồ sơ, tài liệu, công trình, phương tiện, thiết bị, nhân sự để bàn giao theo nội dung từng lĩnh vực.

- Xây dựng kế hoạch, thời điểm, địa điểm bàn giao từng hạng mục.

- Cử các Đơn vị, cán bộ thực hiện việc bàn giao theo đúng kế hoạch đã được phê duyệt.

- Chuẩn bị các phương tiện để hỗ trợ UBND TP Hà Nội trong công tác kiểm tra, xác nhận tài sản trong quá trình tiếp nhận.

- Căn cứ yêu cầu của UBND TP HN được nêu tại Biên bản kiểm tra hiện trường, Bộ GTVT tiến hành khắc phục các khiếm khuyết theo yêu cầu (nếu có).

8.2 Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội

- Tiếp nhận toàn bộ tài sản, hồ sơ, tài liệu liên quan để phục vụ công tác vận hành khai thác theo quy định.

- Tiếp nhận toàn bộ nhân lực do Chủ đầu tư đào tạo để vận hành, bảo trì tuyến đường sắt đô thị 2A.

- Tiếp nhận trách nhiệm liên quan đến nguồn vốn vay của Dự án, vận hành, bảo trì Dự án theo chấp thuận, phê duyệt của Cơ quan thẩm quyền.

- Cử các Đơn vị, Cán bộ tham gia việc tiếp nhận nội dung, công nghệ từ giai đoạn thực hiện Dự án đến khi hoàn thành bàn giao chính thức.

- Công ty Đường sắt Hà Nội sau khi được thành lập: Phối hợp với MRB tổ chức tiếp nhận Dự án, tổ chức vận hành, khai thác tuyến theo công năng thiết kế của Dự án sau khi tiếp nhận.

- UBND TP HN có trách nhiệm quản lý, khai thác công trình, cơ sở hạ tầng, phương tiện, thiết bị theo đúng công năng thiết kế và theo quy định của pháp luật

8.3 Trách nhiệm của hai bên theo các giai đoạn

8.3.1 Giai đoạn thực hiện dự án đầu tư xây dựng

UBND TP Hà Nội để quản lý, sử dụng có quyền và trách nhiệm tham gia các nội dung sau:

a. Tham gia vào quá trình đào tạo, tiếp nhận công nghệ vận hành, bảo trì của Dự án.

b. Tham gia ý kiến về thiết kế kỹ thuật, kế hoạch đào tạo nhân sự (nếu có yêu cầu).

c. Tham gia, phối hợp nghiệm thu công trình, phương tiện, thiết bị. Có quyền bảo lưu ý kiến góp ý thiết kế và yêu cầu sửa chữa, hoàn thiện công trình trong các bước nghiệm thu công việc xây dựng, giai đoạn thi công xây dựng; nghiệm thu hoàn thành công trình.

d. Trường hợp giữa Bộ GTVT và UBND Tp HN (hoặc người do đơn vị tiếp nhận cử tham gia quản lý dự án) không thống nhất ý kiến về các công việc trong quá trình Bàn giao Dự án, thì Quyết định cuối cùng sẽ là Bộ GTVT và Bộ GTVT sẽ chịu hoàn toàn trách nhiệm về quyết định của mình. Nếu sự quyết định của Bộ GTVT không đúng quy định của pháp luật thì UBND Tp HN có quyền từ chối tiếp nhận công trình.

đ. Trong quá trình thực hiện Dự án, Bộ GTVT có trách nhiệm cung cấp hồ sơ, tài liệu (bản copy) cho UBND TP HN làm cơ sở tiếp nhận nội dung kỹ thuật để quản lý, khai thác, sử dụng sau này.

e. Trong quá trình vận hành thử: UBND TP HN phối hợp với Bộ GTVT giao đơn vị quản lý, vận hành, bảo trì ĐSĐT (MRB, Hà Nội Metro) và Cục ĐSVN, Ban quản lý đường sắt đồng thời tham gia vào quá trình vận hành thử cả hệ thống, bao gồm bộ phận quản lý Công ty và bộ phận vận hành trực tiếp của tuyến 2A để tiếp nhận công nghệ, thử nghiệm vận hành đồng bộ hệ thống trong điều kiện thường, sự cố xảy ra. UBND Tp Hà Nội tham gia ý kiến (nếu có) để điều chỉnh, tổ chức cho phù hợp trong quản lý, thực hiện; từng bước tiếp nhận nội dung, kỹ thuật, làm cơ sở tiếp nhận chính thức sau khi kết thúc giai đoạn vận hành thử.

8.3.2 Giai đoạn Bảo hành

a. Bộ GTVT có trách nhiệm bảo hành công trình đối với UBND TP HN theo thời gian bảo hành còn lại của Tổng thầu EPC đối với Bộ GTVT.

b. Nếu có các hư hỏng trong thời gian bảo hành của Tổng thầu EPC đối với Bộ GTVT thì UBND Tp HN có văn bản gửi Bộ GTVT chỉ đạo Tổng thầu EPC sửa chữa, thay thế kịp thời..

c. Trường hợp có sự bất đồng ý kiến hoặc tranh chấp trong quá trình bảo hành thì các đơn vị liên quan báo cáo với cơ quan có thẩm quyền xử lý theo quy định hiện hành./.

Phụ lục số 1. TIẾN ĐỘ, KẾ HOẠCH CHUYÊN GIAO, TIẾP NHẬN

tt	Nội dung	Đơn vị	Số lượng	2014												2015												2016			Ghi chú
				7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3							
I	Thành lập công ty OM	Ngày	105	[Gantt bars for 2014]																											Đáp ứng 1 năm trước khi vận hành
1	Xin ý kiến góp ý đề án các bộ, ngành	Ngày	30	[Gantt bar]																											
2	Điều chỉnh đề án theo ý kiến góp ý	Ngày	15	[Gantt bar]																											
3	Trình đề án xin phê duyệt	Ngày	30	[Gantt bar]																											
4	Phê duyệt, ra quyết định thành lập Cty	Ngày	30	[Gantt bar]																											
II	Đưa công ty vào hoạt động Cty	Ngày	405	[Gantt bars for 2014]												[Gantt bars for 2015]												[Gantt bars for 2016]			
1	Hoàn chỉnh bộ máy	Ngày	165	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
2	Thiết lập, hoàn chỉnh nội quy, quy định	Ngày	375	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
3	Tham gia công tác kiểm tra tuyến 2A	Ngày	240	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
4	Công ty vận hành thương mại			[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			Sau khi hoàn thành kiểm tra, bàn giao
III	Công tác chuyên giao	Ngày	600	[Gantt bars for 2014]												[Gantt bars for 2015]												[Gantt bars for 2016]			
1	Chuyển giao Hồ sơ, tài liệu	Ngày	600	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hồ sơ pháp lý DA	Ngày	240	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hồ sơ xây dựng DA	Ngày	240	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Quy trình, quy phạm ...	Ngày	240	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hồ sơ nhân sự	Ngày	240	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hồ sơ tài chính DA	Ngày	330	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
2	Công trình	Ngày	240	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Cầu cạn,	Ngày	240	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Nhà ga	Ngày	120	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Công trình phụ trợ,	Ngày	120	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hạ tầng Depot, tòa nhà Depot...	Ngày	120	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
3	Thiết bị	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hệ thống đoàn tàu,	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Thiết bị máy móc phục vụ bảo trì,	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hệ thống TTTT	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hệ thống thiết bị ray	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hệ thống điện,	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Hệ thống thiết bị nhà ga (Thang máy, thang cuốn, AFC...)	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Thiết bị Đê pố.	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Thiết bị dự phòng (nếu có)	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
4	Chuyển giao về nhân sự	Ngày	510	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			Đã phối hợp thực hiện HPC & MOT
	Nhân sự quản lý,	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Nhân sự vận hành tàu,	Ngày	510	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Nhân viên nhà ga,	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Nhân viên AFC	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Nhân viên bảo trì	Ngày	90	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
5	Chuyển giao về tài chính	Ngày	180	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Trách nhiệm khoản vay	Ngày	180	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Trách nhiệm trả nợ	Ngày	180	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			
	Trách nhiệm vận hành	Ngày	180	[Gantt bar]												[Gantt bar]												[Gantt bar]			

Phụ lục số 2. DANH MỤC HỒ SƠ, TÀI LIỆU

(Sẽ được hoàn thiện bởi bên chuyển giao trước thời điểm bàn giao chính thức 02 tháng)

Danh mục hồ sơ, tài liệu cần thiết cho chuyển giao và thời gian chuyển giao từ Bộ GTVT cho Thành phố Hà Nội
(Nội dung này đã được Phòng Quản lý VHBD ĐSDT/MRB và Đoàn chuyên gia Dự án HTKT lập và đã có xác nhận từ Ban quản lý Dự án ĐS/Bộ GTVT)

TT	Hạng mục	Hồ sơ, tài liệu	Hồ sơ, tài liệu chi tiết	Thời gian bàn giao		Ghi chú
				Xác nhận bởi PMUR/MOT và MRB/HPC	Bàn giao chính thức	
	Hồ sơ Pháp lý	(Đề xuất RPMU/MOT Cập nhật sau)				
		I. HỒ SƠ CHUẨN BỊ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH				
1	Hồ sơ Dự án	Báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi		02/2015~03/2015		
2		Báo cáo Nghiên cứu khả thi		02/2015~03/2015		
3		Các văn bản thẩm định, tham gia ý kiến của các cơ quan có liên quan trong việc thẩm định dự án đầu tư xây dựng		02/2015~03/2015		
4		Báo cáo thiết kế cơ sở - Thuyết minh thiết kế		02/2015~03/2015		
5		Báo cáo thiết kế cơ sở - Bản vẽ thiết kế cơ sở		02/2015~03/2015		
6		Phương án đền bù giải phóng mặt bằng được cấp thẩm quyền phê duyệt		02/2015~03/2015		
7		Báo cáo đánh giá tác động môi trường Dự án		02/2015~03/2015		
8		Văn bản của các tổ chức, cơ quan nhà nước có thẩm quyền về thỏa thuận quy hoạch (nếu có)		02/2015~03/2015		
9		Văn bản của các tổ chức, cơ quan nhà nước có thẩm quyền về thỏa thuận hoặc chấp thuận sử dụng hoặc đấu nối với công trình kỹ thuật khác.		02/2015~03/2015		
10		Văn bản của các tổ chức, cơ quan nhà nước có thẩm quyền về đảm bảo an toàn (an toàn giao thông, an toàn các công trình lân cận) và các văn bản khác có liên quan.		02/2015~03/2015		
11		Quyết định của các cơ quan có thẩm quyền về cấp đất, cho thuê đất của Dự án		02/2015~03/2015		
12		Giấy phép xây dựng		02/2015~03/2015		
13		Quyết định chỉ định thầu, phê duyệt kết quả lựa chọn các nhà thầu		02/2015~03/2015		

14	Các hợp đồng giữa chủ đầu tư với các nhà thầu		02/2015~03/2015		
15	Hồ sơ năng lực của các nhà thầu theo quy định.		02/2015~03/2015		
16	Các hồ sơ, tài liệu khác có liên quan trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư		02/2015~03/2015		
II. HỒ SƠ KHẢO SÁT XÂY DỰNG, THIẾT KẾ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH					
17	Phương án kỹ thuật khảo sát, báo cáo khảo sát xây dựng công trình.		3/2014~05/2015		
18	Biên bản nghiệm thu kết quả khảo sát xây dựng.		3/2014~05/2015		
19	Báo cáo thiết kế kỹ thuật – Thuyết minh thiết kế		02/2015~03/2015		
20	Báo cáo thiết kế kỹ thuật – Bản vẽ thiết kế		02/2015~03/2015		
21	Kết quả thẩm tra thiết kế kỹ thuật		02/2015~03/2015		
22	Kết quả thẩm định thiết kế kỹ thuật		02/2015~03/2015		
23	Quyết định phê duyệt thiết kế kỹ thuật		02/2015~03/2015		
24	Hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công đã được chủ đầu tư xác nhận (có danh mục bản vẽ kèm theo).	Hồ sơ bản vẽ thiết kế thi công ĐMTX	09/2015~11/2015		
		Hồ sơ bản vẽ thiết kế thi công thông tin tín hiệu, điện	05/2015~07/2015		
		Hồ sơ bản vẽ thiết kế thi công công trình, đường ray	04/2015~06/2015		
		Hồ sơ bản vẽ thiết kế thi công thiết bị nhà ga, AFC	07/2015~09/2015		
25	Biên bản nghiệm thu thiết kế xây dựng công trình.		03/2014~05/2015		
26	Các văn bản, tài liệu, hồ sơ khác có liên quan đến giai đoạn khảo sát, thiết kế xây dựng công trình.		03/2014~05/2015		
III. HỒ SƠ THI CÔNG VÀ NGHIỆM THU CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG					
27	Các thay đổi thiết kế trong quá trình thi công và các văn bản thẩm định, phê duyệt của cấp có thẩm quyền.		07/2015~09/2015		
28	Hồ sơ Bản vẽ hoàn công công trình, thiết bị (có danh mục bản vẽ kèm theo).		05/2015~07/2015		
29	Các kế hoạch, biện pháp kiểm tra, kiểm soát chất lượng thi công xây dựng công trình, thiết bị		07/2015~09/2015		
30	Báo cáo thực hiện kiểm tra		02/2015~03/2015		

31	Chứng nhận của các cơ quan về bản báo cáo kiểm tra cuối cùng		12/2015		
32	Các chứng chỉ xuất xứ, nhãn mác hàng hóa, công bố sự phù hợp về chất lượng của nhà sản xuất, chứng nhận hợp quy, chứng nhận hợp chuẩn		09/2015~12/2015		
33	Báo cáo nghiệm thu thiết bị của nhà sản xuất		09/2015~12/2015		
34	Báo cáo kiểm tra liên kết hệ thống ở nhà máy		09/2015~12/2015		
35	Giấy bảo hành liên quan đến sản phẩm, linh kiện, vật phẩm cấu thành		09/2015~12/2015		
36	Các kết quả quan trắc, đo đạc, thí nghiệm trong quá trình thi công và quan trắc trong quá trình vận hành.		09/2015~12/2015		
37	Các biên bản nghiệm thu công việc xây dựng, nghiệm thu giai đoạn (nếu có) trong quá trình thi công xây dựng.		07/2015~09/2015		
38	Các kết quả thí nghiệm đối chứng, kiểm định chất lượng công trình, thí nghiệm khả năng chịu lực kết cấu xây dựng (nếu có).		07/2015~09/2015		
39	Nhật ký lắp đặt thiết bị trong công trình		07/2015~09/2015		
40	Văn bản thỏa thuận, chấp thuận, xác nhận của các tổ chức, cơ quan Nhà nước có thẩm quyền (nếu có) về:	a. Di dân vùng lòng hồ, khảo sát các di tích lịch sử, văn hóa;	03/2014~05/2015		
		b. An toàn phòng cháy, chữa cháy;	09/2015~12/2015		
		c. An toàn môi trường;	09/2015~12/2015		
		d. An toàn lao động, an toàn vận hành hệ thống thiết bị công trình, thiết bị công nghệ;	09/2015~12/2015		
		e. Thực hiện Giấy phép xây dựng (đối với trường hợp phải có giấy phép xây dựng);	03/2014~05/2015		
		f. Cho phép đấu nối với công trình hạ tầng kỹ thuật và các công trình khác có liên quan;	03/2014~05/2015		
		g. Các văn bản khác theo quy định của pháp luật có liên quan.	03/2014~05/2015		
41	Hồ sơ giải quyết sự cố công trình (nếu có).		07/2015~09/2015		
42	Kết quả kiểm tra công tác nghiệm thu đưa công trình vào sử dụng của cơ quan chuyên môn về xây dựng.		09/2015~12/2015		

43		Chứng nhận của Hội đồng nghiệm thu Nhà nước.		07/2015~09/2015			
44		Các phụ lục tồn tại cần sửa chữa, khắc phục sau khi đưa công trình vào sử dụng.		09/2015~12/2015			
45		Các hồ sơ/ văn bản/ tài liệu khác có liên quan trong giai đoạn thi công xây dựng và nghiệm thu công trình xây dựng.		07/2015~09/2015			
46	Hồ sơ Quy trình, Quy phạm vận hành, bảo trì công trình, thiết bị, phương tiện	Giấy tờ liên quan đến sở hữu trí tuệ (thẻ đăng ký bằng sáng chế, giấy phép...)		11/2015~12/2015			
47		Bản vẽ thể hiện hình dạng tuyến (những bản vẽ có ghi thông tin liên quan đến độ dốc, đường cong, vị trí đường chuyển làn)		07/2015~09/2015			
48		Sơ đồ bố trí thiết bị các ga (Bao gồm máy móc thiết bị phục vụ công việc tại ga)		07/2015~09/2015			
49		Sổ tay quản lý an toàn		12/2015			
50		Bản vẽ vị trí thiết bị an toàn		12/2015			
51		Kế hoạch vận hành thử		06/2015~08/2015			
52		Báo cáo kết quả vận hành thử		11/2015~12/2015			
53		Chứng nhận của các cơ quan về bản báo cáo kết quả vận hành thử cuối cùng		11/2015~12/2015			
54		Sổ tay hướng dẫn đối ứng khi phát sinh tai nạn, sự cố, thảm họa		09/2015~11/2015			
55		Tài liệu liên quan đến khái quát kế hoạch vận hành (danh sách điều kiện lập đường cong vận hành, biểu đồ chạy tàu)		09/2015~11/2015			
56		Hồ sơ, bản vẽ về thông số kỹ thuật chi tiết của thiết bị liên quan đến vận hành tàu		07/2015~09/2015			
57		Danh sách máy móc, thiết bị dùng cho vận hành, công trình, thiết bị, phương tiện (số lượng, thông số kỹ thuật)	Vận hành tàu		05/2015~07/2015		
			Đầu máy toa xe		09/2015~10/2015		
			Thông tin tín hiệu, Điện		05/2015~07/2015		
	Công trình, đường ray			05/2015~07/2015			

			Thiết bị nhà ga, AFC	05/2015~07/2015		
58		Danh sách thiết bị dự phòng dùng cho vận hành, công trình, thiết bị, phương tiện (số lượng, phương pháp mua sắm)	Vận hành tàu	05/2015~07/2015		
			Đầu máy toa xe	09/2015~10/2015		
			Công trình, đường ray	05/2015~07/2015		
			Thông tin tín hiệu, điện	05/2015~07/2015		
			Dùng cho thiết bị nhà ga, AFC	05/2015~07/2015		
59		Danh sách bản thông số kỹ thuật và tình hình lắp đặt các dụng cụ/ vật dụng và các loại biển báo liên quan đến vận hành tàu		05/2015~07/2015		
60		Biểu đồ chạy tàu khi bắt đầu vận hành mới tuyến 2A		05/2015~07/2015		
61		Bản thông số kỹ thuật đặt hàng ĐMTX (bao gồm phê duyệt của các cơ quan liên quan)		05/2015~07/2015		
62		Bản báo cáo kiểm tra xuất hàng ĐMTX, thiết bị kiểm tra, sửa chữa ĐMTX (bao gồm phê duyệt của các cơ quan liên quan...)		09/2015~11/2015		
63		Giấy tờ, tài liệu liên quan đến đấu thầu ĐMTX, thiết bị kiểm tra, sửa chữa ĐMTX (các mục yêu cầu mang tính kỹ thuật của đấu thầu, đề án đấu thầu của nhà thầu, kết quả đấu thầu, phê duyệt của các cơ quan liên quan)		09/2015~12/2015		
64		Giấy tờ, tài liệu liên quan đến hợp đồng ĐMTX, thiết bị kiểm tra, sửa chữa ĐMTX		05/2015~07/2015		
65		Sổ tay hướng dẫn liên quan đến vận hành tàu	Bản thông số kỹ thuật, sổ tay hướng dẫn của hệ thống quản lý vận hành...	07/2015~09/2015		
			Sổ tay hướng dẫn công việc dùng cho nhân làm việc trên tàu, nhân viên OCC và người xử lý tín hiệu	07/2015~09/2015		
			Sổ sách về quy định xử lý vận hành tàu	07/2015~09/2015		
			Bản thông số kỹ thuật, sổ tay hướng dẫn, phần mềm... của thiết bị/công cụ	07/2015~09/2015		

			đồ để lập biểu đồ chạy tàu, đường cong vận hành và lập kế hoạch làm việc của nhân viên làm việc trên tàu			
66	Sổ tay hướng dẫn công việc tại nhà ga		Xử lý tiền thu nhập (Thiết bị máy móc phục vụ công việc tại ga)	06/2015~09/2015		
			Quản lý an toàn (đặc biệt là liên quan đến vận hành)	06/2015~09/2015		
			Văn phòng, quản lý giám sát	06/2015~09/2015		
			Quản lý cơ sở vật chất, thiết bị nhà ga	06/2015~09/2015		
			Phục vụ khách hàng (xử lý khi có sự cố, tai nạn)	06/2015~09/2015		
			Nội dung chung khác	06/2015~09/2015		
67	Sổ tay hướng dẫn vận hành, bảo dưỡng liên quan đến ĐMTX		Sổ tay hướng dẫn sử dụng ĐMTX/ thiết bị kiểm tra, sửa chữa ĐMTX	09/2015~12/2015		
			Sổ tay hướng dẫn bảo dưỡng ĐMTX/ thiết bị kiểm tra, sửa chữa ĐMTX (bao gồm sổ tay hướng dẫn chỉ đạo)	09/2015~12/2015		
			Sổ sách hoàn thành ĐMTX/ thiết bị kiểm tra, sửa chữa ĐMTX	09/2015~12/2015		
68	Sổ tay hướng dẫn vận hành, bảo dưỡng liên quan đến thông tin tín hiệu, điện		Sổ tay hướng dẫn vận hành thiết bị	11/2014~01/2015		
			Sổ tay hướng dẫn bảo dưỡng thiết bị	11/2014~01/2015		
			Sổ quản lý thiết bị	05/2015~07/2015		
69	Sổ tay hướng dẫn vận hành, bảo dưỡng liên quan đến công trình, đường ray		Sổ tay hướng dẫn sử dụng công trình, đường ray	05/2015~07/2015		
			Sổ tay hướng dẫn bảo dưỡng công trình, đường ray	05/2015~07/2015		
			Sổ tay quản lý công trình, đường ray	05/2015~07/2015		
70	Sổ tay hướng dẫn vận hành, bảo dưỡng liên quan đến thiết bị nhà ga, AFC		Sổ tay hướng dẫn vận hành thiết bị AFC	05/2015~07/2015		
			Sổ tay hướng dẫn bảo dưỡng thiết bị AFC	05/2015~07/2015		
			Sổ tay hướng dẫn về vòng đời AFC	05/2015~07/2015		

71		Quy trình, kế hoạch bảo trì công trình, thiết bị	Kế hoạch bảo dưỡng ĐMTX/ thiết bị kiểm tra, sửa chữa ĐMTX (bao gồm các mục liên quan đến kế hoạch kiểm tra cụ thể sau khi bắt đầu vận hành thương mại)	09/2015~12/2015		
			Kế hoạch bảo dưỡng công trình, đường ray	05/2015~07/2015		
			Kế hoạch bảo dưỡng thiết bị (thông tin, tín hiệu, điện)	05/2015~07/2015		
			Kế hoạch bảo dưỡng thiết bị nhà ga, AFC	05/2015~07/2015		
			Lưu trình công việc bảo dưỡng AFC	05/2015~07/2015		
			Kế hoạch sử dụng ĐMTX	09/2015~12/2015		
72		Quy tắc bảo dưỡng công trình, thiết bị, phương tiện	Đầu máy toa xe	05/2015~07/2015		
			Thông tin tín hiệu, điện	05/2015~07/2015		
			Công trình, đường ray	05/2015~07/2015		
			Thiết bị nhà ga, AFC	05/2015~07/2015		
73	Hồ sơ nhân sự	Bản sơ yếu lý lịch nhân sự (bao gồm kết quả kiểm tra sức khỏe)		07/2015~09/2015		
74		Sơ đồ, mô hình tổ chức, bảng bố trí nhân sự (gồm hệ thống chỉ huy, ra chỉ thị mệnh lệnh..)		Đã nằm trong KHĐT tuyến 2A		
75		Cách chia ca làm việc		Đã nằm trong KHĐT tuyến 2A		
76		Tiêu chuẩn tuyển dụng (Hạng mục và tiêu chuẩn của điều kiện tuyển dụng)		Đã nằm trong KHĐT tuyến 2A		
77		Kết quả kỳ thi tuyển dụng		07/2015~09/2015		
78		Giấy tờ, tài liệu liên quan đến chi trả BHXH		07/2015~09/2015		
79		Cơ sở dữ liệu liên quan đến thông tin của nhân viên như phòng ban trực thuộc, chức danh...(nếu có)		Đã nằm trong KHĐT tuyến 2A		
80		Bản kế hoạch đào tạo, huấn luyện (bao gồm tiêu chuẩn đánh giá hoàn thành đào tạo, giáo trình đào tạo)		Đã nằm trong KHĐT tuyến 2A		

81		Bản báo cáo đào tạo, huấn luyện (bao gồm kết quả đánh giá đạt/không đạt, chứng nhận hoàn thành khóa đào tạo)		09/2015~11/2015		
82		Giấy tờ, tài liệu liên quan đến việc hoàn thành đào tạo kỹ thuật		Đã nằm trong KHĐT tuyển 2A		
83		Giấy tờ, tài liệu liên quan đến nội dung đào tạo về quản lý vật tư, đào tạo về lập dự toán, kế toán của các phòng ban liên quan thuộc đơn vị vận hành tuyển 2A		Đã nằm trong KHĐT tuyển 2A		
84		Sổ sách liên quan đến phương pháp quản lý chuyên cần, sức khỏe, đào tạo của nhân viên làm việc trên tàu		Cần xem xét hạng mục này có tài liệu trong dự án hay không		
85		Hồ sơ quản lý chất lượng và kiểm tra tính phù hợp đối với nhân viên công tác trên tàu, nhân viên OCC và người xử lý tín hiệu		07/2015~9/2015		
86		Giấy phép vận hành tàu do cơ quan liên quan của Trung Quốc cấp, hoặc giấy chứng nhận hoàn thành đào tạo có hiệu lực tương đương		07/2015~09/2015		
87		Quy định về hệ thống giấy phép/chứng chỉ đối với nhân sự phụ trách kỹ thuật		Đã nằm trong KHĐT tuyển 2A		
88		Đồng phục (nếu có)		Không có trong Dự án Tuyển 2A		Trách nhiệm của Công ty
89	Hồ sơ tài chính	Giấy tờ, tài liệu liên quan đến kinh phí cho hoạt động tuyển dụng		07/2015~09/2015		RPMU cung cấp ngay khi Kế hoạch đào tạo 2A được phê duyệt
90		Giấy tờ, tài liệu liên quan đến kinh phí cho đào tạo, huấn luyện		11/2015~12/2015		
91		Giấy tờ, tài liệu liên quan đến chi phí nhân sự trực tiếp, chi phí nhân sự gián tiếp		07/2015~09/2015		
92		Sổ sách tài sản, vật tư cố định		07/2015~09/2015		
93		Sổ tay hướng dẫn liên quan đến hành chính, quản lý vật tư		07/2015~09/2015		
94		Giấy tờ, tài liệu liên quan đến quản lý văn phòng		07/2015~09/2015		

95	Tài liệu liên quan đến chi phí dự án (bao gồm hồ sơ quyết toán các hạng mục công trình)		11/2015~12/2015		
96	Sổ kế toán tài sản cố định (nội dung, vị trí hiện tại, thời gian thu mua, giá trị khi thu mua, giá trị trên sổ sách)		Không có		Công ty lập
97	Sổ kế toán vật phẩm cần thiết như thiết bị. (nội dung, vị trí bảo quản, thời gian thu mua, giá khi thu mua...)		Không có		
98	Giấy chứng nhận quyền bất động sản (quyền sử dụng đất, đăng ký nhà...)		07/2015~09/2015		
99	Giấy chứng nhận liên quan đến giao dịch, thu mua tài sản (hợp đồng...)		Không có		Giao dịch, thu mua tài sản do Công ty
100	Giấy chứng nhận liên quan đến cho thuê (hợp đồng cho thuê...)		Không có		Công ty lập
101	Giấy tờ liên quan đến nộp thuế (nếu có)		11/2015~12/2015		
102	Giấy tờ liên quan đến vốn vay của Chính phủ.		11/2015~12/2015		Trong hồ sơ pháp lý Dự án
103	Tài liệu liên quan đến chi phí đảm bảo an toàn chất lượng (Sổ tay an toàn chất lượng)		11/2015~12/2015		
104	Tài liệu liên quan đến chi phí vận hành thử		11/2015~12/2015		Dự toán (Báo cáo TKKT)
105	Tài liệu liên quan đến tình hình bảo quản vật tư, hàng dự phòng		Không có		Do công ty lập
106	Dự báo nhu cầu tài chính (1 năm, 5 năm)		Nằm trong báo cáo Nghiên cứu khả thi		Kế hoạch này do Công ty lập (Đề án thành lập công ty)
107	Chi phí mua sắm, lắp đặt phương tiện, thiết bị, công trình (bao gồm thiết bị kiểm tra, sửa chữa, thiết bị dự phòng)	ĐMTX	07/2015~09/2015		
		Thông tin tín hiệu, điện	07/2015~09/2015		
		Công trình, đường ray	07/2015~09/2015		
		Thiết bị nhà ga, AFC	07/2015~09/2015		
		Các thiết bị khác (dùng cho Lái tàu, nhân viên phục vụ vận hành tàu tại nhà ga)...	07/2015~09/2015		

108	Vòng đời sử dụng phương tiện, thiết bị, công trình (bao gồm thiết bị kiểm tra, sửa chữa)	ĐMTX	07/2015~09/2015		
		Thông tin tín hiệu, điện	07/2015~09/2015		
		Công trình, đường ray	07/2015~09/2015		
		Thiết bị nhà ga, AFC	07/2015~09/2015		
109	Chi phí bảo dưỡng hàng năm đối với công trình, thiết bị, phương tiện (bao gồm cả thiết bị dùng cho kiểm tra, sửa chữa)	Đầu máy toa xe	Năm trong báo cáo Nghiên cứu khả thi		Do công ty lập trong Kế hoạch kinh doanh 5 năm (Đề án)
		Thông tin tín hiệu, điện			
		Thiết bị nhà ga, AFC			
		Công trình, đường ray			
110	Tài liệu liên quan đến hệ thống quản lý trang thiết bị, quản lý tồn kho (nếu có)		Không có		RPMU cung cấp danh mục thiết bị, Công ty lập hệ thống quản lý
111	Tài liệu tính toán lượng điện		11/2014~01/2015		
112	Tài liệu liên quan đến hệ thống thiết bị quản lý tiền thu nhập AFC.		07/2015~09/2015		
113	Danh sách nhà cung cấp thiết bị, phương tiện (bao gồm cả thiết bị dự phòng, linh kiện)	ĐMTX	07/2015~09/2015		
		Thông tin tín hiệu, điện, đường ray	07/2015~09/2015		
		Thiết bị nhà ga, AFC	07/2015~09/2015		
		Công trình, đường ray	07/2015~09/2015		
114	Hợp đồng mua sắm thiết bị, phương tiện	ĐMTX	07/2015~09/2015		
		Thông tin tín hiệu, điện, đường ray	07/2015~09/2015		
		Thiết bị nhà ga, AFC	07/2015~09/2015		
		Công trình, đường ray	07/2015~09/2015		
115	Hợp đồng bảo dưỡng	ĐMTX	07/2015~09/2015		
		Thông tin tín hiệu, điện,	07/2015~09/2015		
		Công trình, đường ray	07/2015~09/2015		
		Thiết bị nhà ga, AFC	07/2015~09/2015		

116		Đơn giá nhân sự bảo dưỡng công trình, thiết bị, phương tiện	ĐMTX	Không có		Do công ty lập
			Thông tin tín hiệu, điện			
			Công trình, đường ray			
			Thiết bị nhà ga, AFC			
117		Ngân sách bảo dưỡng hàng năm(AFC)		Không có		Công ty vận hành sau này tự đề xuất theo quy định của nhà nước

Phụ lục số 3. DANH MỤC CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG

Sẽ được lập bởi bên chuyển giao trước thời điểm bàn giao chính thức 02 tháng

MẪU 2

tt	Tên công trình	Hạng mục	Thời gian		Số lượng	Ghi chú
			Hoàn thành	bàn giao		
\	Cầu cạn	Cột				
		Dầm				
				

Phụ lục số 4. DANH MỤC PHƯƠNG TIỆN, THIẾT BỊ

Sẽ được lập bởi bên chuyển giao trước thời điểm bàn giao chính thức 02 tháng

MẪU 3

tt	Tên thiết bị	Nội dung chi tiết	Thời gian		Số lượng	Kiểm tra hoạt động	
			Hoàn thành	bàn giao		Hoạt động tốt	HD kém, hỏng
\	AFC	Máy bán vé					
		Cổng soát vé					
					

Phụ lục số 5. DANH MỤC NHÂN SỰ

(Bên bàn giao có trách nhiệm bổ sung Họ và tên tương ứng với vị trí trước thời điểm bàn giao chính thức một (1) tháng.)

Bộ phận quản lý đơn vị vận hành tuyến: 83 người

Phòng	Vị trí	SL	Nơi đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
			TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
Trung tâm điều độ	Trưởng phòng	1							
	Phó phòng	1							
	Vị trí quản lý điều độ chạy tàu	1							

Phòng	Vị trí	SL	Nơi đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
			TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
	Vị trí quản lý điều độ điện lực	1							
	Vị trí quản lý và lập sơ đồ vận hành	2							
	Nhân viên điều độ chạy tàu	16							
	Nhân viên điều độ điện lực	8							
	Nhân viên điều độ giám sát môi trường	4							
Phòng quản lý lái tàu	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý lái tàu	2							
Phòng quản lý nhà ga	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý vé	2							
	Vị trí dịch vụ marketing	1							
	Vị trí quản lý trung tâm AFC	4							
Phòng sửa chữa duy tu công trình	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý thiết bị kiến trúc	2							
Phòng vật tư	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý vật tư	1							
	Vị trí quản lý kho vật tư	2							
Phòng thiết bị nhà ga	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý thiết bị nhà ga	2							
Phòng điện lực	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý thiết bị điện lực	2							
Phòng thông tin tín hiệu	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý thiết bị thông tin	1							
	Vị trí quản lý thiết bị tín hiệu	2							
	Vị trí quản lý thiết bị AFC	1							
Phòng đường ray	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý đường ray	2							
Phòng đầu máy toa xe: 5 người	Trưởng phòng	1							
	Vị trí quản lý thiết bị điện toa xe	2							
	Vị trí quản lý thiết bị toa xe	2							

Phòng	Vị trí	SL	Nơi đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
			TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
Phòng tổng hợp: 6 người	Trưởng phòng	1							
	Văn thư	2							
	Hành chính	1							
	Quản lý pháp luật	1							
	Quản lý hậu cần	1							
Phòng an toàn: 6 người	Trưởng phòng	1							
	Vị trí giám sát an toàn toa xe	1							
	Vị trí giám sát an toàn thiết bị kỹ thuật	1							
	Vị trí giám sát an toàn PCCC giao thông	1							
	Vị trí nghiên cứu đối sách an toàn	1							
	Vị trí giám sát an toàn lao động	1							
	Tổng công	83							

Trung tâm hành khách : 86 người

Trung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	SL	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
Trung tâm hành khách	Nhân viên quản lý	Trưởng phòng toa	1							
		Phó phòng toa	2							
		Chủ quản cao cấp kỹ thuật lái tàu	1							
		Chủ quản kỹ thuật lái tàu	1							
		Trợ lý kỹ thuật lái tàu	1							
	Phòng lái	Giám sát cao cấp chuyên ngành tín hiệu	1							
		Giám sát, điều độ lái tàu	4							
		Giám sát tín hiệu	8							
	Tổ lái	Nhân viên trực ban	8							
		Lái tàu điện	46							
	Tổ đồn tàu, thử tàu	Lái tàu cao cấp đồn tàu, thử tàu	1							
		Lái tàu đồn tàu, thử tàu	12							
		Tổng cộng	86							

Trung tâm kiểm tra sửa chữa tàu: 53 người

Trung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	S L	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
Trung tâm kiểm	Nhân viên	Trưởng phòng	1							
		Phó phòng	2							

TRung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	S L	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gin chuyên giao	Ghi chú	
				TQ	VN	Giỏi	Khá	TB			
<i>tra sửa chữa tàu:</i>	quản lý	Chủ quản kỹ thuật kiểm tra sửa chữa	1								
		Kỹ sư trưởng kiểm tra sửa chữa	1								
		Trợ lý kiểm tra sửa chữa	1								
	Phòng giám sát kiểm tra sửa chữa	Nhân viên giám sát kiểm tra sửa chữa	4								
	Tổ kiểm tra kỹ thuật đoàn tàu	Giám sát chính kiểm tra tàu	4								
		Kiểm tra điện khí cao cấp	4								
		Kiểm tra điện khí	8								
		Kiểm tra máy móc cao cấp	4								
		Kiểm tra máy móc	8								
	Tổ bảo trì tháng	Giám sát chính kiểm tra theo tháng	1								
		Kiểm tra điện khí cao cấp theo tháng	1								
		Bảo trì điện khí theo tháng	2								
		Bảo trì máy móc cao cấp theo tháng	1								
		Bảo trì máy móc theo tháng	2								
	Tổ tổng hợp thiết bị	Giám sát chính đối với thiết bị	1								
		Thao tác thiết bị loại A (Xe cầu, xe nâng)	1								
		Thao tác thiết bị loại B (con lăn)	2								
		Thao tác thiết bị loại C (Máy rửa tàu)	1								
		Giám thiết bị loại A (Dụng cụ đo lường)	1								
		Giám thiết bị loại B tàu nhỏ, xe sửa chữa)	2								
	Tổng công			53							

Trung tâm quản lý vận tải hành khách (tại các nhà ga): 254 người

TRung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	Số lượng	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gin chuyên giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
<i>Trung tâm quản lý vận tải hành</i>	Nhân viên quản lý	Trưởng phòng	3							
		Trợ lý	9							
		Nhân viên quản lý sự vụ khu ga	6							

<i>khách (tại các nhà ga</i>	Nhân viên thao tác sản xuất	Trạm trưởng trực ban	36						
		Nhân viên tổng hợp	78						
		Nhân viên vé	36						
		Nhân viên an toàn	48						
		Nhân viên thao tác tổng hợp	38						
Tổng cộng			254						

Trung tâm sửa chữa thông tin tín hiệu 62 người

TRung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	SL	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giới	Khá	TB		
<i>Trung tâm sửa chữa thông tin tín hiệu</i>	Nhân viên quản lý	Trưởng phòng	1							
		Phó phòng	2							
		Kỹ sư chủ quản chuyên ngành thông tin	1							
		Kỹ sư chủ quản chuyên ngành tín hiệu	1							
		Kỹ sư chủ quản chuyên ngành AFC	1							
	Nhân viên thao tác sản xuất	Công nhân bảo trì thông tin	18							
		Công nhân bảo trì tín hiệu	20							
		Công nhân bảo trì AFC	18							
Tổng cộng			62							

Trung tâm kiểm tra, sửa chữa điện lực: 22 người

TRung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	SL	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giới	Khá	TB		
<i>Trung tâm kiểm tra, sửa chữa điện lực</i>	Nhân viên quản lý	Trưởng phòng	1							
		Phó phòng	1							
		Kỹ sư chuyên ngành điện lực	2							
	Nhân viên thao tác	Công nhân tuần tra điện lực	18							
Tổng số người			22							

Trung tâm kiểm tra sửa chữa thiết bị nhà ga: 60 người

TRung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	SL	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giới	Khá	TB		
	Nhân viên quản lý	Trưởng phòng	1							
		Phó phòng an toàn	1							
		Phó phòng sản xuất	1							

Appendix8-4-2-B

Trung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	Sl	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
<i>Trung tâm kiểm tra sửa chữa thiết bị nhà ga:</i>		Vị trí chủ quản kỹ thuật chuyên ngành	3							
	Nhân viên thao tác sản xuất	Công nhân kiểm tra sửa chữa tổng hợp	42							
		Công nhân kiểm tra sửa chữa thang máy	12							
Tổng cộng số người			60							

Trung tâm kiểm tra, sửa chữa ray: 37 người

Trung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	Số lượng	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
<i>Trung tâm kiểm tra, sửa chữa ray</i>	Nhân viên quản lý	Trưởng phòng	1							
		Phó phòng	1							
		Kỹ sư chuyên ngành đường sắt	1							
		Kỹ sư chuyên ngành kiểm tra	1							
	Nhân viên thao tác sản xuất	Công nhân sửa chữa đường ray (bao gồm ba công nhân dò tìm chỗ hư hỏng)	33							
Tổng cộng số người			37							

Trung tâm kiểm tra sửa chữa công trình: 20 người

Trung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	Số lượng	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyển giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
<i>Trung</i>	Nhân viên	Trưởng phòng	1							

TRung tâm	Phân loại nhân viên	Phân loại vị trí	Số lượng	Đào tạo		Loại chứng chỉ			Thời gian chuyên giao	Ghi chú
				TQ	VN	Giỏi	Khá	TB		
<i>tâm kiểm tra sửa chữa công trình</i>	quản lý	Phó phòng	1							
		Kỹ sư kỹ thuật chuyên ngành cầu đường	1							
		Kỹ sư kỹ thuật chuyên ngành điện nước	1							
	Nhân viên thao tác sản xuất	Công nhân sửa chữa công trình	16							
	Tổng cộng số người		20							

Tổng số người bàn giao là: 685 người

<i>TT</i>	<i>Trung tâm</i>	<i>Số lượng</i>	<i>Ghi chú</i>
1	Phó Tổng Giám đốc	4	
1.1	Nhân viên các phòng ban	83	
2	<i>Trung tâm tàu</i>	86	
3	<i>Trung tâm duy tu tàu</i>	53	
4	<i>Trung tâm nhà ga</i>	254	
5	<i>Trung tâm duy tu thông tin tín hiệu</i>	62	
6	<i>Trung tâm duy tu điện</i>	22	
7	<i>Trung tâm duy tu thiết bị nhà ga</i>	60	
8	<i>Trung tâm duy tu đường ray</i>	37	
9	<i>Trung tâm duy tu công trình</i>	20	
	Tổng cộng	685	

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

Số: **9796** /UBND-XDGT

Hà Nội, ngày **15** tháng 12 năm 2014

V/v chấp thuận kế hoạch chuyên
giao, tiếp nhận tuyến đường sắt đô
thị 2A, Cát Linh – Hà Đông.

Kính gửi:

- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Nội vụ;
- Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội;
- Ban quản lý dự án đường sắt – Bộ GTVT.

Ủy ban nhân dân Thành phố nhận được Văn bản số 4678/KH&ĐT-HTQT ngày 09/12/2014 của Sở Kế hoạch và Đầu tư về việc thống nhất nội dung kế hoạch chuyên giao, tiếp nhận tuyến đường sắt đô thị 2A, Cát Linh – Hà Đông (có đính kèm).

Về việc này, UBND Thành phố có ý kiến như sau:

1. Chấp thuận đề xuất của Sở Kế hoạch và Đầu tư tại Văn bản nêu trên. Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư đôn đốc và hướng dẫn Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội khẩn trương hoàn chỉnh hồ sơ, thủ tục chuyên giao, tiếp nhận theo quy định.
2. Giao Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội chủ trì, phối hợp với Ban quản lý dự án đường sắt – Bộ GTVT và các đơn vị liên quan khẩn trương triển khai thực hiện theo quy định ./.

Nơi nhận:

- Đ/c Chủ tịch UBNDTP; (để báo cáo)
- Bộ GTVT;
- Đ/c PCT Nguyễn Quốc Hùng;
- Các Sở: GTVT, TC;
- VPUBTP: Đ/c CVP, PCVP Nguyễn Văn Thịnh,
XDGT (Đát, Thg, Thịnh), TH, KT;
- Lưu: VT, XDGT_{Hải}.

38967 -17

ban

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Quốc Hùng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 199 /BGTVT – CQLXD

Hà Nội, ngày 08 tháng 01 năm 2015

V/v: Chấp thuận kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận Dự án đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến Cát Linh - Hà Đông,

Kính gửi: Ban Quản lý dự án Đường sắt

Sau khi xem xét văn bản số 1133/BQLDAĐS-DA2 ngày 25/12/2014 của Ban QLDA Đường sắt và văn bản số 9796/UBND-XDGT ngày 15/12/2014 của UBND thành phố Hà Nội về kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận Dự án đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến Cát Linh - Hà Đông, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

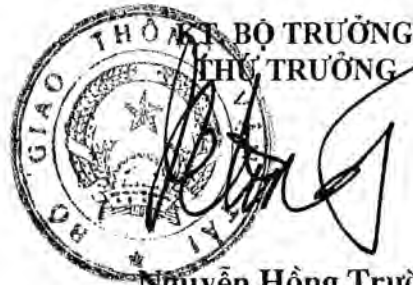
1. Chấp thuận kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận Dự án đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến Cát Linh - Hà Đông như đề nghị của Ban QLDA Đường sắt tại văn bản số 1133/BQLDAĐS-DA2 ngày 25/12/2014.

2. Giao Ban QLDA Đường sắt phối hợp cùng Ban Quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội (MRB), Công ty TNHH một thành viên Đường sắt Hà Nội và các đơn vị liên quan khẩn trương triển khai theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- UBND TP Hà Nội;
- Ban Quản lý ĐSDT Hà Nội;
- Lưu VP, CQLXD.





Nguyễn Hồng Trường

QUY ĐỊNH
CHỨC NĂNG, NHIỆM VỤ CÁC ĐƠN VỊ TRỰC THUỘC CÔNG TY TNHH
MTV ĐƯỜNG SẮT HÀ NỘI

PHÒNG HÀNH CHÍNH

1. Chức năng :

Tham mưu, hoạch định, thực hiện các nghiệp vụ hành chính đáp ứng các nhiệm vụ, kế hoạch và chiến lược của Công ty.

2. Nhiệm vụ:

(1) Xây dựng các chiến lược, kế hoạch, chính sách, quy trình, thủ tục về công tác văn thư, lưu trữ, đối ngoại, quản lý văn phòng, lương và chính sách xã hội cho người lao động.

(2) Công tác văn thư, lưu trữ của Công ty.

(3) Phát triển, quản lý, kiểm soát hệ thống thông tin chung của Công ty.

(4) Quản lý vận hành văn phòng Trụ sở Công ty, tài sản văn phòng tại Trụ sở Công ty.

(5) Công tác đối ngoại chung của Công ty.

(6) Thẩm định các kế hoạch hành chính; kiểm tra, kiểm soát, đánh giá công tác hành chính của các Đơn vị vận hành.

(7) Tham gia xử lý các sự cố, tai nạn theo Quy định của Công ty.

(8) Lập các phương án, kế hoạch và tổ chức tiếp nhận các dự án ĐSĐT về phương diện hành chính.

(9) Xây dựng Kế hoạch chất lượng (về công tác hành chính) phù hợp với chính sách chất lượng và hệ thống chất lượng của Công ty, phát triển kế hoạch chất lượng tới các Đơn vị vận hành tuyến. Tổ chức, thực hiện, kiểm soát việc thực hiện Kế hoạch chất lượng (bao gồm của đơn vị vận hành tuyến).

(10) Xây dựng Kế hoạch an toàn (về công tác hành chính) phù hợp với chính sách an toàn của Công ty, phát triển kế hoạch an toàn tới các Đơn vị vận hành tuyến. Tổ chức, thực hiện, kiểm soát việc thực hiện Kế hoạch an toàn (bao gồm của đơn vị vận hành tuyến).

(11) Tham gia ý kiến về kế hoạch phát triển nguồn nhân lực hành chính của các Đơn vị vận hành tuyến; đề xuất điều hoàn nguồn nhân lực hành chính giữa các tuyến.

(12) Xây dựng và tổ chức thực hiện các kế hoạch, chương trình để đáp ứng các hoạt động của Hội đồng thành viên, Ban kiểm soát của Công ty phù hợp với Điều lệ của Công ty.

(13) Cung cấp thông tin phù hợp kịp thời cho Hội đồng thành viên, Ban kiểm soát Công ty.

(14) Công tác Báo cáo về các nhiệm vụ được giao.

PHÒNG TỔ CHỨC – NGUỒN NHÂN LỰC

I. CHỨC NĂNG, NHIỆM VỤ

1. Chức năng:

Tham mưu, giúp Ban Tổng Giám đốc quản lý công tác: cơ cấu tổ chức, quản lý nhân sự; chế độ chính sách, lao động – tiền lương, thi đua – khen thưởng, kỷ luật, tuyển dụng, đào tạo nhân lực.

2. Nhiệm vụ:

2.1. Công tác về Cơ cấu tổ chức:

- Tham mưu về cơ cấu tổ chức, ban hành chế độ làm việc, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của các đơn vị trực thuộc Công ty. Xây dựng quy chế phối hợp, quan hệ công tác giữa các đơn vị này.

- Xây dựng các quy chế về tổ chức bộ máy;

- Thực hiện việc rà soát, bổ sung, chỉnh sửa quy chế tổ chức và hoạt động của Công ty.

- Tham mưu công tác thành lập, sát nhập hay giải thể các đơn vị trực thuộc Công ty.

- Theo dõi tình hình hoạt động thực hiện đúng quy chế của các đơn vị trực thuộc Công ty.

2.2. Công tác nhân sự:

- Chủ trì, phối hợp với các đơn vị trực thuộc xác định số lượng nhân sự của đơn vị, xây dựng kế hoạch nhân sự ngắn hạn, dài hạn của đơn vị, Công ty.

- Chủ trì, phối hợp với các phòng, đơn vị trực thuộc thực hiện việc tuyển dụng nhân viên; xây dựng kế hoạch, quy chế, quy trình tuyển dụng, tiêu chuẩn chức danh, vị trí; các điều kiện ưu tiên trong tuyển dụng;

- Tham mưu, đề xuất, thực hiện thủ tục điều động, bổ nhiệm, miễn nhiệm, từ chức, luân chuyển nhân sự;

- Tham mưu, chủ trì thực hiện xây dựng kế hoạch quy hoạch cán bộ ngắn hạn, dài hạn. Rà soát, bổ sung quy hoạch cán bộ hàng năm của Công ty.

- Xây dựng quy chế tiền lương, thực hiện các công tác liên quan đến thanh toán tiền lương, tiền thuê lao động, nhân công, thuế thu nhập cá nhân, thuế trợ cấp thôi việc

- Chủ trì thực hiện các chế độ chính sách cho nhân viên (nâng lương, nâng ngạch, chuyển ngạch, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm tai nạn lao động, phúc lợi xã hội, nghỉ phép, nghỉ hưu, trợ cấp nghỉ việc, thai sản);

- Tham gia các chương trình khảo sát lương với các đối tác và thực hiện khảo sát các chi phí lao động trên thị trường để làm cơ sở xây dựng chính sách

nhân sự hàng năm. Thực hiện khảo sát chính sách nhân sự, mức độ hài lòng hàng năm đối với toàn thể cán bộ, nhân viên để cải tiến chính sách nhân sự.

- Phối hợp với các đơn vị trực thuộc theo dõi, kiểm tra, nhắc nhở công tác quản lý và đánh giá nhân viên;

- Kiểm tra, quản lý an toàn lao động, vệ sinh lao động, trang thiết bị bảo hộ lao động và chăm sóc sức khỏe nhân viên;

- Lưu giữ, cập nhật, quản lý hồ sơ nhân sự (Hồ sơ văn bản và trên phần mềm), tài liệu mật về nhân sự và các tài liệu về điều tra lao động.

- Cung cấp và quản trị thông tin về cơ cấu tổ chức, chế độ quyền lợi, thông tin tuyển dụng,.. trên website tuyển dụng và các trang website quảng cáo tuyển dụng để quảng bá hình ảnh Công ty.

- Phụ trách các công tác liên quan đến tranh chấp và hòa giải trong quan hệ hành chính, lao động.

2.3. Công tác thi đua – khen thưởng, kỷ luật:

- Tham mưu xây dựng quy chế Thi đua – khen thưởng của Công ty;

- Tham mưu, xây dựng kế hoạch và tổ chức các phong trào thi đua; tuyên truyền phổ biến, nhân rộng các điển hình tiên tiến. Hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện kế hoạch, nội dung thi đua – khen thưởng cho các đơn vị trực thuộc;

- Đề xuất việc xem xét, xử lý các hình thức kỷ luật theo quy định của Nhà nước và Công ty đối với nhân viên.

2.4. Công tác đào tạo.

- Xây dựng quy chế đào tạo của Công ty;

- Chủ trì, phối hợp với các đơn vị trực thuộc xây dựng kế hoạch, chương trình và triển khai thực hiện việc đào tạo, huấn luyện nhân sự phù hợp với yêu cầu công việc của từng đơn vị trực thuộc Công ty;

- Tham mưu việc liên kết, hợp tác với các tổ chức trong và ngoài nước, thuê các chuyên gia có kinh nghiệm nhằm đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ trong lĩnh vực chuyên ngành về quản lý, điều hành, tổ chức vận hành, khai thác sử dụng các tuyến đường sắt đô thị của Thành phố Hà Nội.

- Nghiên cứu, tham mưu xây dựng các chính sách về đào tạo nhân sự và phát triển nguồn nhân lực cho Công ty.

2.5. Các công tác khác.

- Thực hiện công tác bảo vệ chính trị nội bộ Công ty.

- Thực hiện, tham mưu trong công tác phổ biến giáo dục pháp luật, dân chủ cơ sở, phòng ngừa và chống tham nhũng, công tác thực hành tiết kiệm, chống lãng phí...

- Quản lý việc đăng ký, thực hiện các biện pháp cải tiến nâng cao năng suất, hiệu quả công việc.

- Kiểm tra, giải quyết các khiếu nại, tố cáo và xử lý các vi phạm về công tác tổ chức, cán bộ theo phân công.

- Các công tác khác theo phân công của Ban Tổng Giám đốc.

II. CƠ CẤU TỔ CHỨC VÀ BẢNG PHÂN CÔNG NHIỆM VỤ

1. Cơ cấu tổ chức

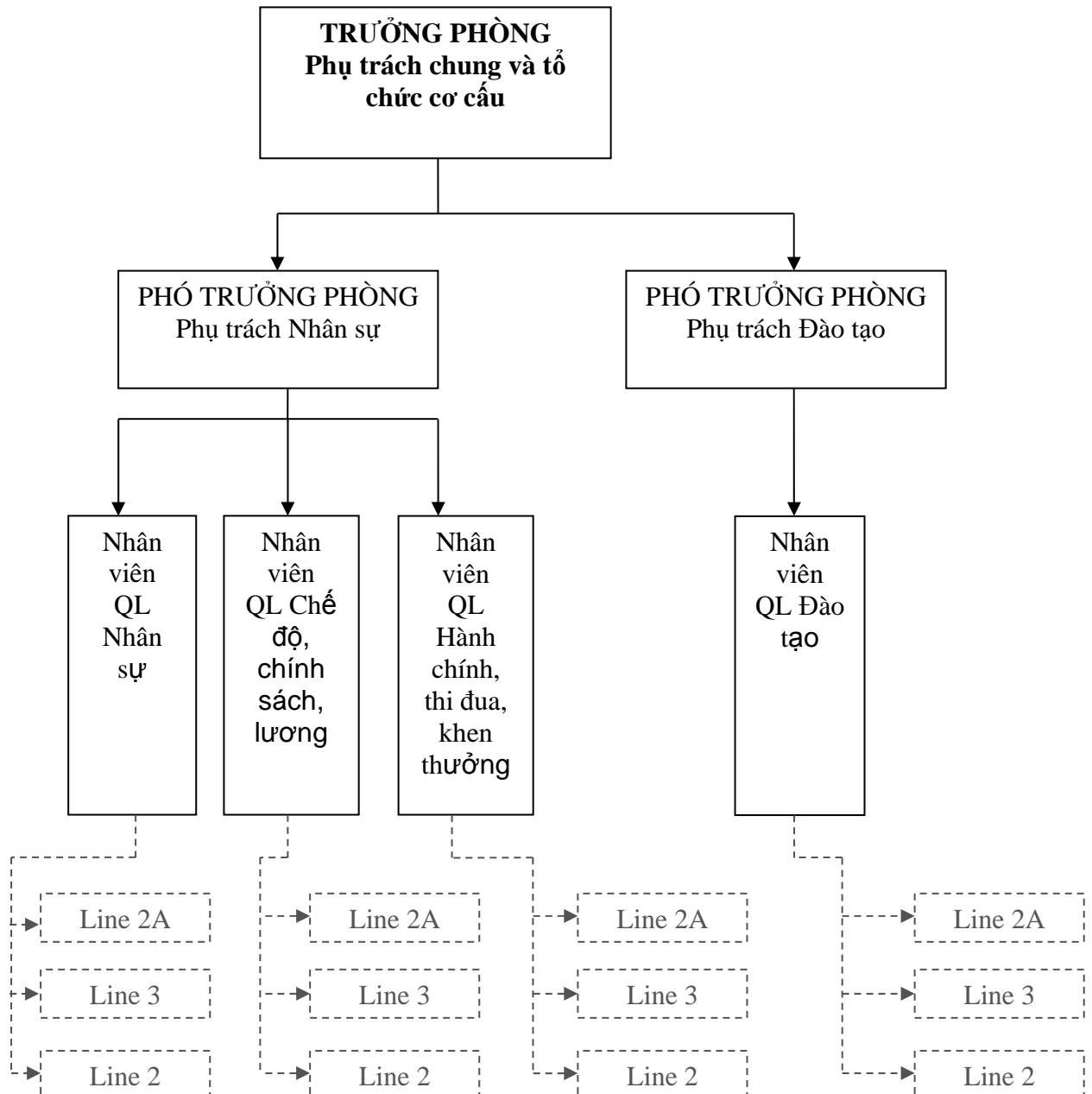
- Định biên Nhân sự: 07 Người

Trong đó: Trưởng phòng: 01 người

Phó Trưởng phòng: 02 người

Các Nhân viên giúp việc: 04 người

- Sơ đồ tổ chức:



———— Giai đoạn đầu khi chỉ vận hành 1 tuyến

----- Giai đoạn vận hành các tuyến

PHÒNG TÀI CHÍNH – KẾ TOÁN

1. Công tác Tài chính

【Nguồn vốn】

- Xây dựng các kế hoạch tài chính, vay, trả nợ ngắn hạn, trung hạn và dài hạn.
- Tổ chức, quản lý, kiểm soát hệ thống tài chính, luồng tiền của công ty.
- Quản lý nguồn vốn

【Tài chính】

- Lập báo cáo phân tích tài chính định kỳ, bất kỳ của công ty, phân tích dự báo các kết quả tài chính.
- Nghiên cứu các giải pháp, cơ chế, chính sách đặc thù nhằm đảm bảo sự ổn định về tài chính trong dài hạn.
- Quản lý, kiểm soát về phương diện tài chính các kế hoạch đầu tư của năm.

【Các công việc khác】

- Xây dựng các quy chế, quy tắc của phòng ban.
- Xây dựng các quy trình thanh toán nội bộ, quy trình thanh quyết toán của công ty.
- Các công việc liên quan đến lập và thực hiện các chương trình bảo hiểm.
- Xây dựng hệ thống, kế hoạch chất lượng và tổ chức thực hiện các kế hoạch liên quan đến công tác tài chính
- Xây dựng chiến lược, kế hoạch, giải pháp và tổ chức thực hiện tiếp nhận các tuyến ĐSĐT về phương diện tài chính.

2. Công tác Kế toán

【Kế toán, Ngân quỹ】

- Quản lý hệ thống kế toán
- Hạch toán doanh thu, nợ, tiền lãi, lợi nhuận, thuế...
- Hạch toán các kết quả kinh doanh
- Các công việc liên quan đến lập báo cáo tài chính, báo cáo lưu chuyển tiền tệ, bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, thuyết minh báo cáo tài chính.
- Quản lý, xây dựng kế hoạch về thu nhập và chi phí hàng năm
- Kiểm soát các đề xuất chi phí và đầu tư của từng phòng ban.
- Các công việc liên quan đến chính sách hỗ trợ, giá vé, điều chỉnh giá vé (về mặt kế toán).

【Quỹ, thanh toán】

- Quản lý tài khoản ngân hàng, quỹ tiền mặt (Management of bank account, treasurer of money (nộp tiền, rút tiền, thanh toán qua ngân hàng, tiền mặt nhỏ lẻ)
- Kiểm tra, lưu trữ tài liệu kế toán, sổ sách kế toán
- Xây dựng các quy trình thanh toán nội bộ, thanh, quyết toán hợp đồng
- Kiểm soát các yêu cầu thanh toán của các phòng ban
- Các công việc liên quan đến khai báo, kê khai và nộp thuế

【Các công việc khác】

- Lập kế hoạch, phối hợp trong công tác kiểm toán

- Các công việc liên quan đến thiết lập hệ thống IT kế toán của công ty
- Cung cấp tài liệu, thông tin cho các bên có thẩm quyền liên quan

2. **Quản lý tài sản, vật tư, hợp đồng**

【Quản lý vật tư】

- Quản lý tài sản cố định (về mặt giá trị, tính toán khấu hao...)
- Quản lý vật tư (lưu kho, kiểm kê, tồn thất, hư hại...về mặt giá trị)

【Quản lý hợp đồng】

- Quản lý các quy trình mua bán, thuê mướn, nhà cung cấp
- Quản lý hợp đồng: Xây dựng các quy trình, thủ tục, điều kiện về mặt tài chính cho các dự án, hợp đồng của công ty; tham gia thương thảo hợp đồng, điều chỉnh hợp đồng ...

BỘ PHẬN BẢO DƯỠNG THIẾT BỊ THÔNG TIN TÍN HIỆU VÀ ĐIỆN

1. **CNNV CỦA BỘ PHẬN TẠI TRỤ SỞ CHÍNH**

- **I) Chức năng:** Tham mưu, thực hiện các chức năng quản lý về bảo dưỡng, thay thế, mua mới thiết bị (bao gồm thiết bị điện, điện cơ, thông tin tín hiệu)
- **II) Nhiệm vụ:**
 - 1 - Thẩm định các quy trình, kế hoạch đào tạo, kế hoạch bảo dưỡng, thay thế, mua mới do các đơn vị vận hành tuyến trình căn cứ theo tiêu chuẩn của từng tuyến liên quan.
 - 2- Thực hiện các công việc thỏa thuận, xin phê duyệt (trình lên BGD cty) với các cấp thẩm quyền liên quan đến nghiệp vụ.
 - 3- Thực hiện công việc về đấu thầu, hợp đồng ủy thác liên quan đến bảo dưỡng, thay mới thiết bị.
 - 4- Tổng hợp, Xây dựng các quy tắc chung về bảo dưỡng thiết bị
 - 5- Tổng hợp, điều chỉnh kế hoạch bảo dưỡng, thay thế, mua mới thiết bị.
 - 6- Lập các quy trình, thủ tục về bảo dưỡng, thay thế, mua mới.
 - 7- Giám sát, kiểm tra, đánh giá, quản lý công tác bảo dưỡng, thay thế, cải tiến thiết bị do các đơn vị vận hành tuyến thực hiện.
 - 8- Phối hợp xử lý các công việc phòng chống, điều tra và báo cáo các sự cố.
 - 9- Thống kê sự cố, tổ chức phân tích, kiểm tra kỹ thuật, xây dựng trình tự xử lý sự cố
 - 10- Xây dựng kế hoạch về nhu cầu cấp điện.
 - 11- Thẩm định dự toán chi phí, giá thành sửa chữa, bảo dưỡng, thay mới thiết bị
 - 12- Điều phối, quản lý công việc liên quan đến yêu cầu cung cấp vật liệu, sử dụng linh phụ kiện giữa các tuyến.
 - 13- Phối hợp quản lý, luân chuyển nhân sự bảo dưỡng các tuyến theo yêu cầu
 - 14- Các nhiệm vụ khác do cấp trên giao

2. **CNNV CỦA BỘ PHẬN TẠI ĐƠN VỊ VẬN HÀNH TUYẾN**

- **I) Chức năng:**

- Đơn vị vận hành tuyến chịu trách nhiệm trực tiếp thực hiện công tác bảo dưỡng thiết bị tuân thủ theo đúng quy tắc, quy trình của công ty
- **II) Nhiệm vụ:**
- 1- Lập kế hoạch bảo dưỡng chi tiết các thiết bị của tuyến mà đơn vị vận hành tuyến được giao.
- 2- Xây dựng quy trình bảo dưỡng, bảo trì, thay mới thiết bị của tuyến.
- 3- Xây dựng kế hoạch triển khai các công tác liên quan đến nghiệp vụ
- 4- Xây dựng được kế hoạch về nhu cầu điện trong quá trình vận hành tuyến.
- 5- Lên kế hoạch cụ thể về nhu cầu thay thế, mua mới, cải tiến các thiết bị
- 6- Xây dựng danh mục các loại thiết bị cần được thay thế, mua mới, cải tiến.
- 7- Xây dựng và báo cáo công tác điều tra, phòng chống, xử lý sự cố liên quan đến nghiệp vụ.
- 8- Thống kê sự cố, phân tích và hoàn thiện tính năng thiết bị
- 9- Lập kế hoạch bảo dưỡng, thay mới định kì các thiết bị.
- 10- Thực hiện công việc về thiết lập giá dự định đấu thầu, hợp đồng ủy thác liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến các thiết bị.
- 11- Xây dựng, hoàn thiện các quy tắc bảo dưỡng thiết bị.
- 12- Lập kế hoạch đào tạo đội ngũ nhân viên bảo dưỡng thiết bị.
- 13- Các nhiệm vụ khác do cấp trên giao.

BỘ PHẬN BẢO DƯỠNG ĐẦU MÁY TOA XE

Bộ phận quản lý (Phòng bảo dưỡng ĐMTX):

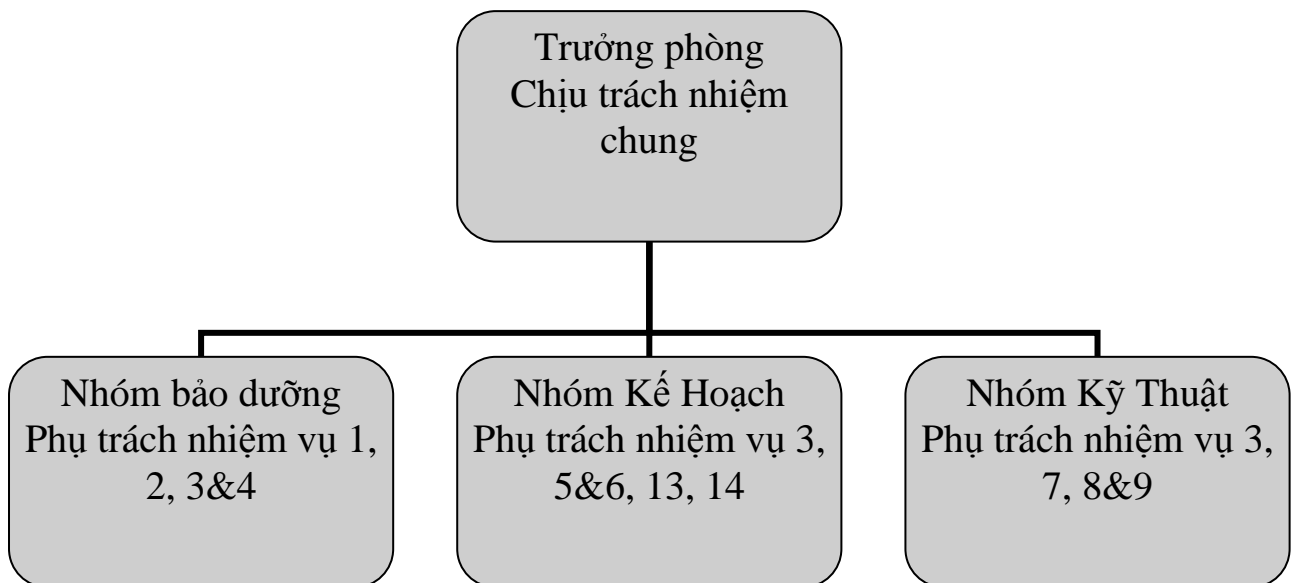
I) Chức năng: Tham mưu, thực hiện các chức năng quản lý về bảo dưỡng, thay thế, mua mới đầu máy toa xe cho Trụ sở chính công ty.

II) Nhiệm vụ:

- 1 - Xây dựng các quy tắc, quy trình thủ tục về quản lý bảo dưỡng đầu máy toa xe.
- 2- Thẩm định quy trình, kế hoạch sửa chữa, bảo dưỡng, thay mới đầu máy toa xe căn cứ tiêu chuẩn kỹ thuật của từng tuyến liên quan.
- 3- Giám sát, đánh giá, quản lý công tác bảo dưỡng, thay mới đầu máy toa xe của các tuyến.
- 4- Công việc liên quan đến xin phê duyệt của cấp thẩm quyền liên quan đến nghiệp vụ
- 5- Căn cứ định mức, thẩm định dự toán chi phí giá thành sửa chữa bảo dưỡng toa xe.
- 6- Phối hợp thực hiện công việc về đấu thầu, hợp đồng ủy thác liên quan đến bảo dưỡng, thay mới đầu máy toa xe.
- 7- Thống kê sự cố, tổ chức phân tích, tổ chức kiểm tra kỹ thuật, xây dựng trình tự xử lý sự cố.
- 8- Tổ chức nghiên cứu, thực hiện công việc liên quan đến thiết kế mới, cải tiến toa xe, thiết bị liên quan đến bảo dưỡng toa xe, công nghệ, kỹ thuật mới.
- 9- Công việc về điều tra, nghiên cứu liên quan đến sửa chữa và cải tiến phương pháp kiểm tra, sửa chữa toa xe.
- 10- Điều phối, quản lý liên quan đến yêu cầu cung cấp vật liệu, sử dụng linh phụ kiện giữa các tuyến.

- 11- Phối hợp quản lý, luân chuyển nhân sự bảo dưỡng các tuyến theo yêu cầu.
- 12- Công tác báo cáo về nhiệm vụ được giao.
- 13- Xây dựng kế hoạch tổng thể tiếp nhận các tuyến ĐSDT về mặt kỹ thuật, công nghệ.
- 14- Đề xuất phân cấp, nội dung phân cấp (giữa Trụ sở Công ty và các Đơn vị vận hành tuyến) về mua sắm

Tại thời điểm mở cửa tuyến 2A, các công việc 10, 11 chưa được bắt đầu. Bởi vậy, dự kiến số lượng nhân sự bộ phận bảo dưỡng đầu máy toa xe thời điểm bắt đầu vận hành tuyến 2A (4 nhân sự) theo các nhóm sau:



Đơn vị bảo dưỡng tuyến:

I) Chức năng:

1- Đơn vị vận hành tuyến chịu trách nhiệm trực tiếp thực hiện công tác bảo dưỡng đầu máy toa xe tuân thủ theo quy tắc, quy trình của công ty

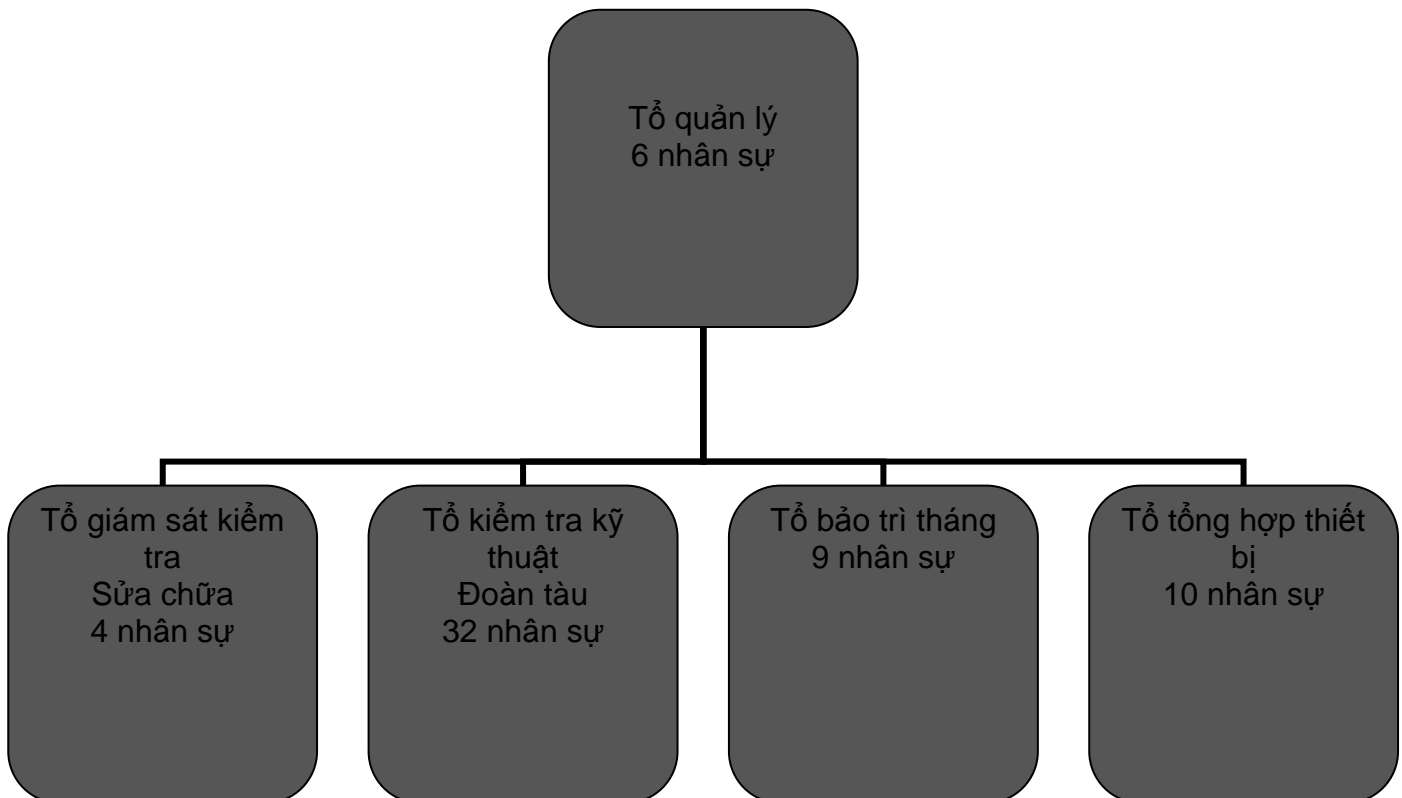
II) Nhiệm vụ:

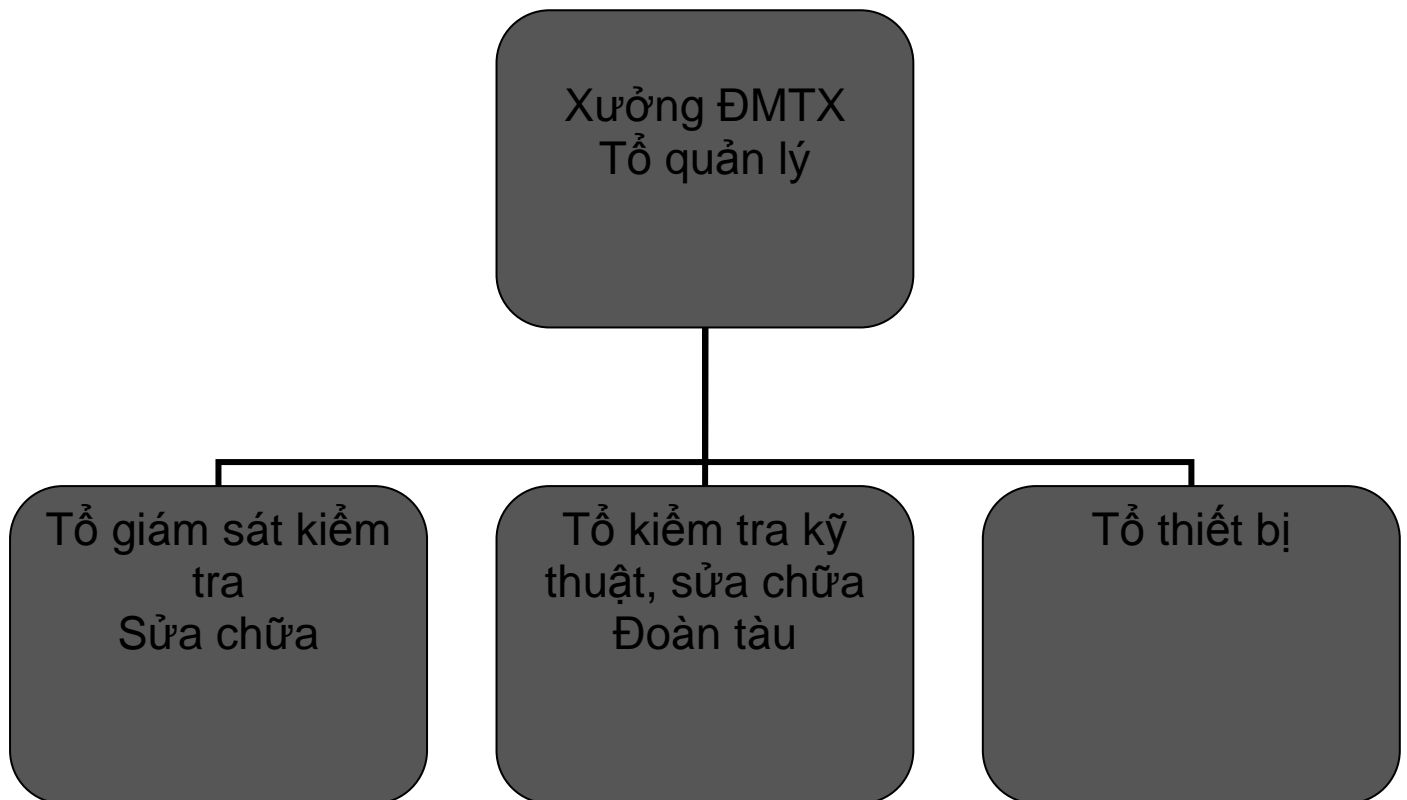
- 1- Xây dựng các quy trình, kế hoạch bảo dưỡng, thay mới đầu máy toa xe theo tiêu chuẩn kỹ thuật.
- 2- Chịu trách nhiệm thực hiện, quản lý thực hiện, kiểm tra công tác bảo dưỡng, thay mới đầu máy toa xe đảm bảo chất lượng tàu chạy theo quy định.
- 3- Chịu trách nhiệm sửa chữa phục hồi đoàn tàu, cung cấp đoàn tàu đạt yêu cầu dùng cho khai thác kinh doanh
- 4- Phối hợp nghiệm thu đầu máy toa xe đã hoàn thành bảo dưỡng và xác nhận tình trạng đoàn tàu bị hỏng.
- 5- Thống kê sự cố, phân tích và hoàn thiện tính năng thiết bị
- 6- Nghiên cứu, đề xuất ngân sách bảo dưỡng, thay mới đảm bảo hoạt động bảo dưỡng của tuyến an toàn, hiệu quả trình Trụ sở chính thông qua.
- 7- Công việc về thiết lập giá dự định đấu thầu, dự định hợp đồng ủy thác liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến toa xe.

- 8- Công việc liên quan đến nhu cầu cung cấp vật liệu cần thiết
- 9- Công việc về chính lý và lưu tài liệu, bảng biểu liên quan.
- 10- Xây dựng kế hoạch nhân sự bộ phận bảo dưỡng đơn vị tuyến.
- 11- Công việc về đề xuất, thực hiện thiết kế, chế tạo, cải tiến toa xe, thiết bị liên quan đến bảo dưỡng toa xe.

Kế hoạch nhân sự bảo dưỡng toa xe tuyến 2A

Theo kế hoạch, nhân sự bảo dưỡng tuyến 2A gồm 61 nhân sự
Nhân viên sửa chữa trên giá khi tháo rời toa xe sẽ được bố trí sau 3 năm vận hành





BỘ PHẬN KẾ HOẠCH

1. Chức năng :

- Tham mưu phương châm, phương hướng kinh doanh của toàn công ty.
- Tham mưu các chiến lược, lộ trình, kế hoạch phát triển chung của Công ty;
- Tham mưu xúc tiến các dự án đầu tư-kinh doanh của Công ty.
- Tham mưu phân cấp quản lý và thực hiện các dự án – Đầu tư của công ty
(quản lý hợp đồng và công tác đấu thầu)

2. Nhiệm vụ :

2.1 Về công tác Kế hoạch

- Xây dựng triết lý kinh doanh của công ty
- Xây dựng kế hoạch tổng thể cho toàn công ty trên cơ sở các kế hoạch do các phòng ban khác lập
- Xây dựng kế hoạch vận tải hàng năm, quý, tháng (Kế hoạch kinh doanh)
- Quản lý các kế hoạch mua sắm, sửa chữa của các bộ phận trong công ty
- Lập kế hoạch đầu tư các dự án của công ty
- Đôn đốc thực hiện, quản lý các kế hoạch, chiến lược chung của công ty
- Thẩm định kế hoạch kinh doanh do phòng Kinh doanh đề xuất

2.2 Về công tác Đấu thầu

- Chủ trì công tác lập kế hoạch đấu thầu cho toàn công ty
- Chủ trì công tác tổ chức đấu thầu của toàn công ty
- Chủ trì công tác thương thảo và công tác ký kết các hợp đồng của công ty
- Quản lý tiến độ thực hiện các hợp đồng của công ty
- Phối hợp, quản lý công tác tạm ứng, thanh toán và quyết toán các hợp đồng của công ty

2.3 Về công tác Đầu tư dự án

- Đề xuất, xây dựng các dự án đầu tư của công ty
- Huy động các nguồn vốn để thực hiện dự án
- Đôn đốc, quản lý tiến độ, kế hoạch các dự án đầu tư xây dựng

2.4 Về công tác Quản lý nguồn vốn (sẽ xem xét xem bộ phận nào làm Tài chính hay KH)

- Xây dựng, quản lý nguồn vốn hàng năm, quý, tháng của Công ty
- Chủ trì công tác điều chỉnh, bổ sung nguồn vốn hàng năm của công ty

2.5 Về công tác Báo cáo

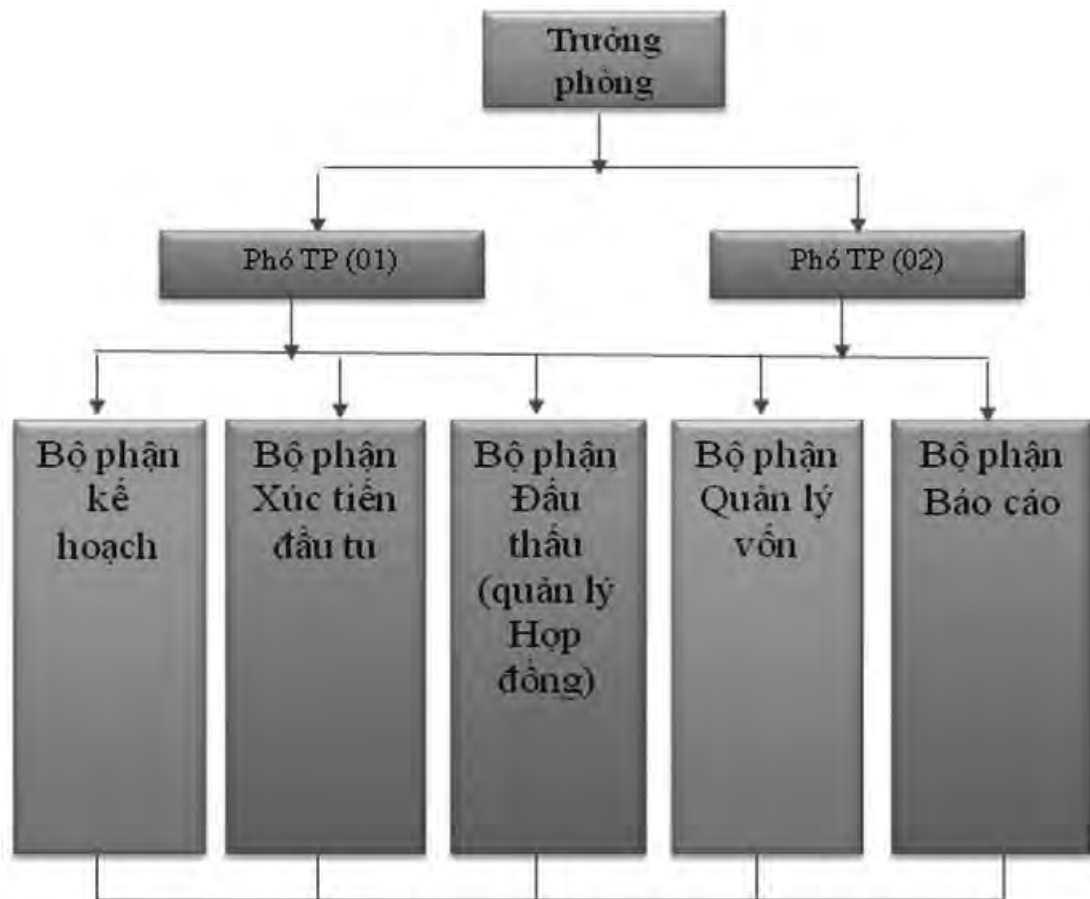
- Chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện các báo cáo theo quy định của Nhà nước, thành phố, và các nhà tài trợ (nếu có)
- Lập báo cáo tổng kế hàng năm, quý, tháng và các báo cáo đột xuất khác (nếu có)
- Lập báo cáo và thông báo kết luận các cuộc về triển khai kế hoạch năm và tổng kết kế hoạch năm

2.6 Các công tác khác

- Phối hợp với phòng ban trong công ty thực hiện các nhiệm vụ đột xuất của công ty
- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Lãnh đạo công ty giao

IV - Sơ đồ tổ chức của phòng Kế Hoạch – Đầu tư :

Số lượng nhân sự : dự kiến từ nay đến năm 6.2015 là 3-7 người.



Ghi chú :

- Quan hệ chỉ đạo : —————>
- Quan hệ đồng nghiệp : —————

BỘ PHẬN KINH DOANH

1 – Chức Năng, nhiệm vụ phòng Kinh doanh (HQ)

1.1 Chức năng:

- (1). Tham mưu, hoạch định về các chiến lược, kế hoạch, phương án kinh doanh, đầu tư của công ty, bao gồm kinh doanh vé và kinh doanh ngoài vé
- (2). Tham mưu xây dựng và nâng cao hình ảnh của công ty, cung cấp dịch vụ tiện lợi cho khách hàng, đào tạo nhân viên để có thể cung cấp dịch vụ tiện lợi và quảng bá hình ảnh.

1.2 Nhiệm vụ:

a. nhiệm vụ chung

- (1). Xây dựng kế hoạch tổng thể bao gồm kinh doanh vé và ngoài vé.
- (2). Chủ trì việc kinh doanh của công ty, thực hiện các kế hoạch, chiến lược đầu tư.
- (3). Phối hợp tổ chức công tác đấu thầu liên quan
- (4). Xây dựng quy định, quy trình nội bộ của bộ phận kinh doanh
- (5). Phối hợp xây dựng quy trình quản lý tiền thu nhập từ kinh doanh
- (6). Chủ trì soạn thảo, tổ chức thực hiện và quản lý các hợp đồng liên quan đến hoạt động kinh doanh
- (7). Chỉ đạo, quản lý các đơn vị vận hành tuyến công việc liên quan đến các hoạt động kinh doanh và quan hệ công chúng.
- (8). Phối hợp xây dựng kế hoạch nhân sự cho đơn vị vận hành tuyến (bộ phận kinh doanh)

b. Kinh doanh vé

- (9). Điều tra, nghiên cứu nhu cầu vận tải của từng ga và từng tuyến.
- (10). Xây dựng, quản lý chính sách vé và hệ thống giá vé
- (11). Phụ trách công tác đầu tư, phát hành và quản lý thẻ vé
- (12). Lập dự toán và quyết toán lượng hành khách và thu nhập từ vận tải.

c. Kinh doanh ngoài vé

- (13). Nghiên cứu đầu tư, xây dựng hạ tầng xung quanh các nhà ga; các loại hình vận tải khác. (xe buýt, xe taxi, xe đạp...)
- (14). Chủ trì quản lý, thực hiện các hoạt động kinh doanh Quảng cáo trên tuyến, dọc tuyến, trên trong nhà ga, trên trong, ngoài đầu máy toa xe.
- (15). Chủ trì quản lý, thực hiện các hoạt động kinh doanh Bất động sản, cho thuê các ki ốt tại các nhà ga và khu vực xung quanh nhà ga (nếu có)...
- (16). Tìm kiếm và lựa chọn đối tác trong hoạt động kinh doanh ngoài vé
- (17). Thực hiện các kế hoạch mua sắm vật tư phục vụ vận hành hệ thống ĐSDT của công ty trên cơ sở được các phòng Ban lập và thẩm định.

d. Quan hệ công chúng

- (18). Lập kế hoạch, phương án và tổ chức thực hiện công tác quan hệ công chúng (xây dựng và nâng cao hình ảnh của công ty, cung cấp dịch vụ tiện lợi cho khách hàng, đào tạo nhân viên để có thể cung cấp dịch vụ tiện lợi và quảng bá hình ảnh)
- (19). Tiếp nhận và xử lý các phản ánh/phê bình của khách hàng, nâng cao chất lượng dịch vụ kinh doanh
- (20). Xây dựng các quy chuẩn ứng xử với hành khách
- (21). Thực hiện các nhiệm vụ khác do lãnh đạo công ty giao.

2- Chức năng, nhiệm vụ tổ kinh doanh (bộ phận nhà ga thuộc đơn vị OU)

2.1 Chức năng

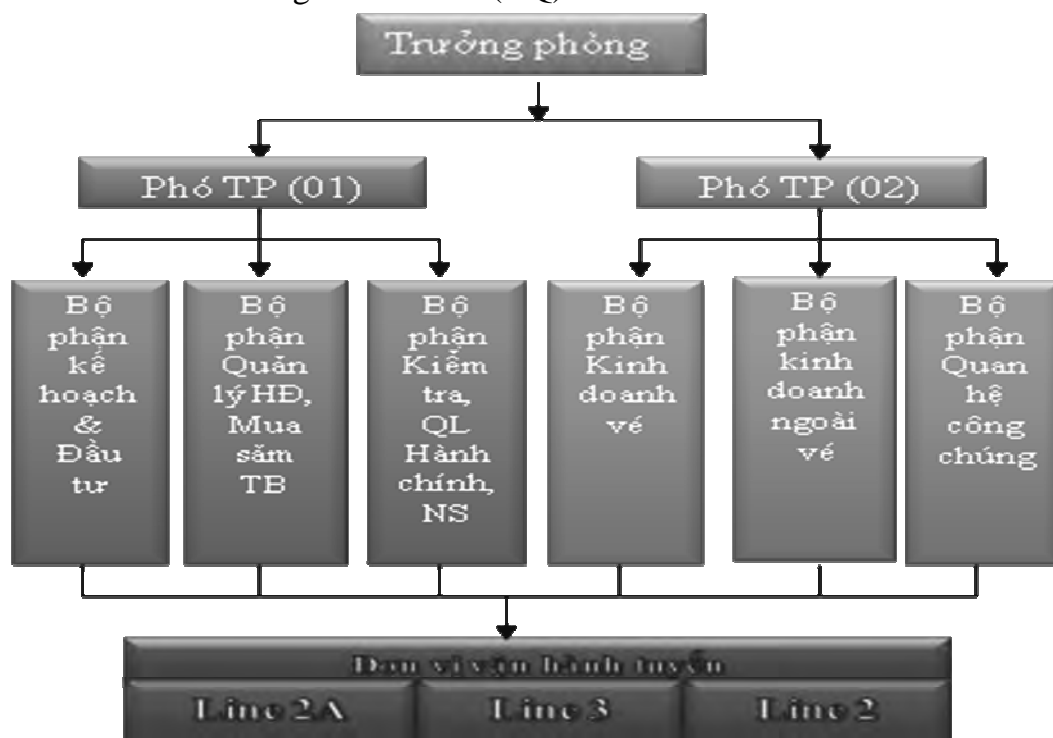
- (1). Tham mưu, thực hiện công tác thống kê, điều tra vận tải hành khách
- (2). Tham mưu, thực hiện công tác phát triển hình ảnh công ty, nâng cao chất lượng phục vụ hành khách

2.2 Nhiệm vụ

- (1).Thực hiện việc phát hành vé, thu hồi vé, thu tiền bán vé
- (2). Thực hiện việc hướng dẫn hành khách, đảm bảo an toàn khi bình thường cũng như khi có sự cố
- (3).Thực hiện việc tìm kiếm, quản lý và giao nhận đồ thất lạc
- (4).Thực hiện các công việc liên quan đến giữ gìn vệ sinh trong nhà ga và trên tàu
- (5).Phối hợp với HQ tổ chức các sự kiện, chương trình, hội thảo... liên quan đến nhiệm vụ quảng bá và nâng cao hình ảnh của Công ty
- (6).Thực hiện việc Xử lý cấp cứu tai nạn khi xảy ra sự cố, tai nạn tại hiện trường, nhà ga

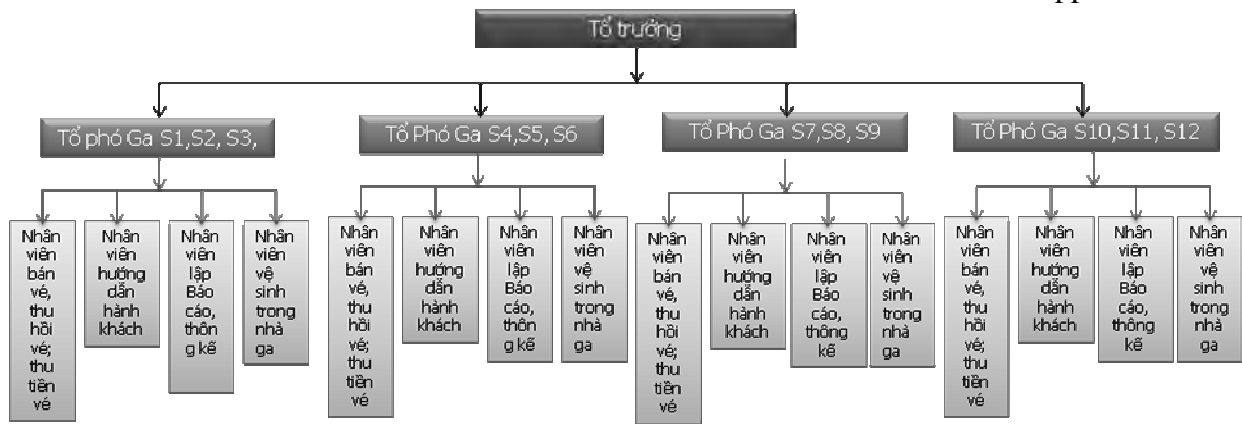
3 – Sơ đồ tổ chức của Trụ sở chính (HQ) và Đơn vị vận hành tuyến (OU)

3.1 Sơ đồ tổ chức của Phòng Kinh doanh (HQ)



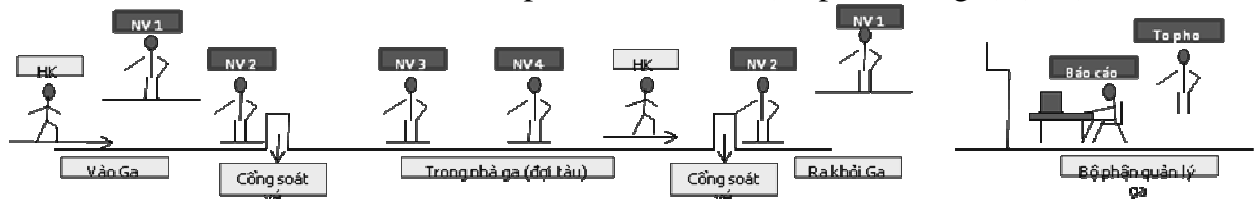
Hình 1. Sơ đồ tổ chức phòng Kinh doanh trụ sở chính (HQ)

3.2 Sơ đồ tổ chức của bộ phận kinh doanh (bộ phận nhà ga) (OU)



Hình 2. Sơ đồ tổ chức của bộ phận kinh doanh (bộ phận nhà ga) (OU)

3.3 Mô tả sơ bộ các nhiệm vụ của bộ phận kinh doanh (bộ phận nhà ga) (OU)



Hình 3. Mô tả nhiệm vụ của nhân viên bộ phận vận hành (bộ phận nhà ga)

- 1- Nhân viên số 1: thực hiện công việc bán vé và thu tiền vé
- 2- Nhân viên số 2: thực hiện công việc hướng dẫn hành khách (mua bán vé, lên tàu an toàn, tìm kiếm hành trình đi, và việc soát vé, thực hiện công tác xử lý khi có sự cố, khi thất lạc hành lý
- 3- Nhân viên số 3: thực hiện nhiệm vụ cảnh báo an toàn khi tàu đến cũng như khi tàu đi, thông báo các vấn đề liên quan đến (cảnh báo) an toàn/ hướng dẫn hành khách khi chuyển hoặc thay đổi tuyến (trung chuyển). thực hiện công tác xử lý khi có sự cố, khi thất lạc hành lý
- 4- Nhân viên 4: thực hiện các công tác vệ sinh trong nhà ga
5. Tổ phó: Quản lý chung các công việc hàng ngày; lập báo cáo hàng ngày (Nhân viên 2.3 sẽ cùng đảm nhận nhiệm vụ cảnh báo an toàn, hướng dẫn hành khách cũng như xử lý cấp cứu tại chỗ khi xảy ra sự cố...)

4 – Đề xuất ngành nghề kinh doanh cho công ty

4.1 – Ngành nghề kinh doanh chính

- Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị và vận tải đa phương thức
- Quản lý, khai thác, bảo dưỡng và sửa chữa đường sắt đô thị (cho tuyến 1 và các tuyến khác trong tương lai)
- Tư vấn, khảo sát, chế tạo, sản xuất các thiết bị, phụ tùng cho ĐSĐT
- Tư vấn đầu tư xây dựng ĐSĐT
- Đào tạo nguồn nhân lực cho ĐSĐT (lái tàu...)

4.2 – Ngành nghề kinh doanh khác

- Kinh doanh bất động sản (cho thuê cửa hàng, thuê các vị trí lắp đặt ...)
- Kinh doanh điếm đỗ xe
- Kinh doanh quảng cáo

PHÒNG BẢO DƯỠNG CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG

I. Trụ sở chính :

1) Chức năng:

- Tham mưu, thực hiện các chức năng quản lý về bảo dưỡng công trình xây dựng
- Tham mưu, thực hiện các chức năng về nghiên cứu công trình xây dựng (Bảo dưỡng bao gồm các công việc: Kiểm tra, bảo trì, sửa chữa, cải tiến, thay mới)

2) Nhiệm vụ:

- Quản lý công việc kiểm tra của các đơn vị vận hành tuyến.
- Thẩm định kế hoạch bảo dưỡng của các đơn vị vận hành tuyến.
- Xây dựng kế hoạch bảo dưỡng tổng thể cho toàn bộ các tuyến.
- Thực hiện công việc về đấu thầu, hợp đồng ủy thác liên quan đến bảo dưỡng các tuyến.
- Lập kế hoạch nhân sự bảo dưỡng các đơn vị vận hành tuyến.
- Thẩm định quy trình bảo dưỡng của các đơn vị vận hành tuyến.
- Thẩm định thiết kế, chi phí bảo dưỡng của các đơn vị vận hành tuyến.
- Quản lý kế hoạch cung cấp vật liệu, sử dụng linh kiện, phụ kiện các đơn vị vận hành tuyến.
- Giám sát, nghiệm thu công việc bảo dưỡng, quản lý công việc bảo dưỡng của các tuyến.
- Xây dựng các quy tắc, xây dựng hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình công nghệ về bảo dưỡng công trình xây dựng
- Xin phê duyệt của cấp thẩm quyền liên quan đến các công việc về bảo dưỡng công trình xây dựng
- Phân tích xác định sự cố, xây dựng biện pháp xử lý sự cố.
- Công việc nghiên cứu liên quan đến cải tiến phương pháp kiểm tra, bảo dưỡng.
- Công việc liên quan đến thiết kế, cải tiến thiết bị phục vụ công tác bảo dưỡng công trình xây dựng.

3. Định biên nhân sự: 04 người

II. Đơn vị vận hành tuyến :

1) Chức năng:

Đơn vị vận hành tuyến chịu trách nhiệm trực tiếp thực hiện công tác bảo dưỡng công trình xây dựng tuân thủ theo quy tắc, quy trình của công ty.

2) Nhiệm vụ:

- Thực hiện công việc kiểm tra của đơn vị vận hành tuyến .
- Xây dựng, báo cáo, xin phê duyệt kế hoạch bảo dưỡng của đơn vị mình.
- Lập, xin phê duyệt kế hoạch đấu thầu, nội dung hợp đồng ủy thác liên quan đến bảo dưỡng.
- Tham mưu, đề xuất công việc về đấu thầu, hợp đồng ủy thác liên quan đến bảo dưỡng của đơn vị vận hành tuyến.
- Đề xuất kế hoạch nhân sự bảo dưỡng của đơn vị vận hành tuyến.

- Thiết kế công việc, xác định chi phí bảo dưỡng .
- Xác định nhu cầu cung cấp vật liệu, sử dụng linh kiện, phụ kiện của đơn vị vận hành tuyến.
- Thực hiện bảo dưỡng, giám sát, nghiệm thu nội bộ công việc bảo dưỡng.
- Phối hợp với trụ sở chính nghiệm thu công tác bảo dưỡng đã hoàn thành, chưa hoàn thành.
- Thống kê sự cố, phân tích và đề xuất các ý kiến về sự cố lên trụ sở chính.
- Đề xuất cải tiến thiết bị liên quan đến bảo dưỡng.

3) Định biên nhân sự: 28 người

PHÒNG AN TOÀN CHẤT LƯỢNG

1. Chức năng: Tham mưu, thực hiện các chức năng về an toàn vận hành và an toàn của các dự án/hoạt động đầu tư kinh doanh khác.

2. Nhiệm vụ:

* *Công tác an toàn:*

- (1) Xây dựng chính sách, quy tắc, kế hoạch an toàn cho Công ty.
- (2) Thẩm định các kế hoạch an toàn từ các Phòng/Ban của Công ty và của các Đơn vị vận hành tuyến.
- (3) Thẩm định các chương trình, dự án, các kế hoạch về phương diện an toàn.
- (4) Giám sát, đánh giá, kiểm soát công tác quản lý an toàn thực hiện bởi các Phòng, Ban của Công ty và của các Đơn vị vận hành tuyến.
- (5) Phân cấp quyết định trong tổ chức, quản lý, xử lý về an toàn.
- (6) Tham gia xử lý các sự cố, tai nạn theo Quy định của Công ty.
- (7) Xây dựng kế hoạch, giải pháp và tổ chức thực hiện tiếp nhận dự án ĐSĐT xây dựng hoàn thành về phương diện an toàn.
- (8) Lập hồ sơ, giải trình trách nhiệm và các yêu cầu phê duyệt về các nội dung liên quan nhiệm vụ của phòng gồm nhiệm vụ chủ trì công tác xin cấp phép về an toàn.
- (9) Cung cấp thông tin phù hợp kịp thời cho Hội đồng thành viên, Ban kiểm soát Công ty.
- (10) Công tác Báo cáo về các nhiệm vụ được giao.

* *Công tác chất lượng*

- (1) Xây dựng chính sách, quy tắc, kế hoạch chất lượng cho Công ty.

- (2) Thẩm định các kế hoạch chất lượng từ các Phòng/Ban của Công ty và của các Đơn vị vận hành tuyến.
- (3) Giám sát, đánh giá, kiểm soát công tác quản lý chất lượng thực hiện bởi các Phòng, Ban của Công ty và của các Đơn vị vận hành tuyến.
- (4) Phân cấp quyết định trong tổ chức, quản lý, xử lý về chất lượng.
- (5) Xây dựng kế hoạch, giải pháp và tổ chức thực hiện tiếp nhận dự án ĐSDT xây dựng hoàn thành về phương diện an toàn.
- (6) Lập hồ sơ, giải trình trách nhiệm và các yêu cầu phê duyệt về các nội dung liên quan nhiệm vụ của Phòng, bao gồm nhiệm vụ chủ trì công tác xin cấp phép về chất lượng (khi được quy định hoặc yêu cầu).
- (7) Cung cấp thông tin phù hợp kịp thời cho Hội đồng thành viên, Ban kiểm soát Công ty.
- (8) Công tác Báo cáo về các nhiệm vụ được giao.

* Nhiệm vụ khác do Tổng giám đốc giao.

3. Định biên nhân sự: 3-6 người

PHÒNG VẬN HÀNH TÀU

I) Chức năng: Tham mưu, thực hiện các chức năng về điều độ, quản lý vận hành tàu, đảm bảo tuyệt đối an toàn, đúng giờ và hiệu quả trong khai thác.

II) Nhiệm vụ:

(a) Bộ phận kế hoạch vận hành (operation planning section)

- (1) Xây dựng kế hoạch vận hành tàu.
- (2) Xây dựng biểu đồ chạy tàu cho tất cả các tuyến.
- (3) Xây dựng kế hoạch, quy trình đào tạo; giám sát, kiểm tra sát hạch đối với nhân viên lái tàu và các nhân viên vận hành.
- (4) Công việc về kiểm tra tính thích hợp, tư chất của nhân viên liên quan đến lái tàu.
- (5) Điều phối, luân chuyển nhân sự vận hành tàu giữa các Tuyến.

(b) Bộ phận vận hành (transport section)

- (6) Điều tra, nghiên cứu và cải tiến kế hoạch vận hành.
- (7) Công tác thông báo, báo cáo... đối với cơ quan liên quan về nhiệm vụ thuộc thẩm quyền.
- (8) Trực tiếp quản lý, kiểm soát, đánh giá các trung tâm điều độ của các Tuyến. Phối hợp với đơn vị vận hành tuyến và các đơn vị liên quan để xử lý các sự cố về vận hành tàu.
- (9) Nghiên cứu về việc hình thành một trung tâm điều độ vận hành chung (OCC) cho tất cả các tuyến.

(c) Bộ phận vận hành an toàn (operation-safety section)

- (10) Giám sát, đánh giá, quản lý công tác vận hành do các Đơn vị vận hành tuyến thực hiện.

(11) Xây dựng sổ tay về các quy định/tiêu chuẩn vận hành tàu an toàn cho nhân viên vận hành.

(12) Xây dựng kế hoạch thiết lập mới, cải tiến các thiết bị an ninh, thiết bị đảm bảo an toàn chạy tàu để phòng tránh các sự cố.

(13) Công tác phòng chống, điều tra và báo cáo về thiên tai, các sự cố đường sắt,...

(14) Công việc liên quan đến lập kế hoạch cơ bản về cơ sở vật chất và thiết bị vận tải (ngoại trừ thiết bị bảo đảm vận hành an toàn), kế hoạch thực hiện và thực hiện kế hoạch đó.

Số lượng nhân sự Phòng Vận hành tàu (Trụ sở chính)

Bộ phận/Vị trí	Số lượng	Ghi chú
Trưởng phòng Vận hành tàu	1	
Phó phòng Vận hành tàu	2	
Kế hoạch vận hành tàu	2	
Vận hành tàu	2	
Vận hành tàu - an toàn	2	
Tổng số	9	

Chức năng, nhiệm vụ của nhân viên Trung tâm điều độ OCC

1. Quan sát và giám sát tất cả di chuyển của tàu để đảm bảo sự an toàn và hiệu quả;
2. Công việc liên quan đến đảm bảo an toàn giữa các đoàn tàu (liên quan đến phương thức điều độ) trong trường hợp các thiết bị đảm bảo an toàn bị hỏng;
3. Giám sát và vận hành hệ thống cung cấp điện và hệ thống phân bổ điện;
4. Khôi phục trạng thái vận hành bình thường theo biểu đồ chạy tàu;
5. Công việc liên quan đến các biện pháp khẩn cấp khi xảy ra tai nạn hoặc sự cố;
6. Giám sát hỏng hóc các thiết bị nhà ga và thiết bị dọc tuyến và báo cáo cho các cơ quan liên quan;
7. Thực hiện công tác liên quan đến đóng đường chạy tàu, và công tác điều độ xe dừng cho việc bảo dưỡng;
8. Công việc liên quan đến đóng cửa tuyến;
9. Những nhiệm vụ đột xuất do Giám đốc Hanoi Metro hoặc các đơn vị có thẩm quyền giao mà chưa được nêu ở trên;

PHÒNG THIẾT BỊ RAY, THIẾT BỊ GA

I) Chức năng của bộ phận bảo dưỡng đường ray tại trụ sở chính:

(1) Tham mưu, thực hiện các chức năng quản lý về bảo dưỡng *thiết bị đường ray*.

(2) Tham mưu, thực hiện các chức năng về nghiên cứu *thiết bị đường ray*.

(*Bảo dưỡng bao gồm các công việc: Bảo trì, sửa chữa, cải tiến, thay mới*)

II) Nhiệm vụ của bộ phận bảo dưỡng đường ray tại trụ sở chính:

1 - Xây dựng các quy tắc, xây dựng hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình công nghệ về bảo dưỡng *thiết bị về ray*.

2- Thẩm định quy trình, kế hoạch bảo dưỡng *thiết bị đường ray* căn cứ tiêu chuẩn kỹ thuật của từng tuyến liên quan.

3- Giám sát, đánh giá, quản lý công tác bảo dưỡng *thiết bị đường ray* của các tuyến.

4- Công việc liên quan đến xin phê duyệt của cấp thẩm quyền liên quan đến bảo dưỡng *thiết bị đường ray*.

5- Thẩm định thiết kế, chi phí bảo dưỡng *thiết bị đường ray*.

6- Thực hiện công việc về đấu thầu, hợp đồng ủy thác liên quan đến bảo dưỡng *thiết bị đường ray*.

7- Công việc liên quan kiểm tra kỹ thuật, phân tích xác định sự cố, xây dựng biện pháp xử lý sự cố.

8- Công việc liên quan đến thiết kế, cải tiến thiết bị phục vụ công tác bảo dưỡng *thiết bị đường ray*.

9- Công việc nghiên cứu liên quan đến cải tiến phương pháp kiểm tra, bảo dưỡng.

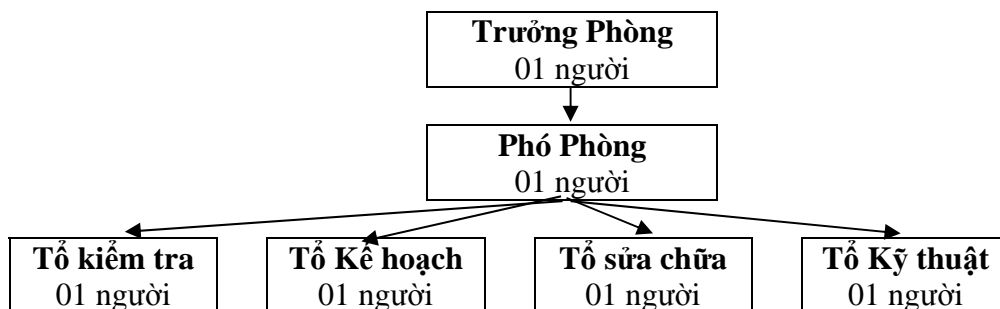
10- Xây dựng kế hoạch, giải pháp, tổ chức để thực hiện việc tiếp nhận công tác bảo dưỡng từ các tuyến.

11- Điều phối, quản lý liên quan đến yêu cầu cung cấp vật liệu, sử dụng linh kiện, phụ kiện giữa các tuyến.

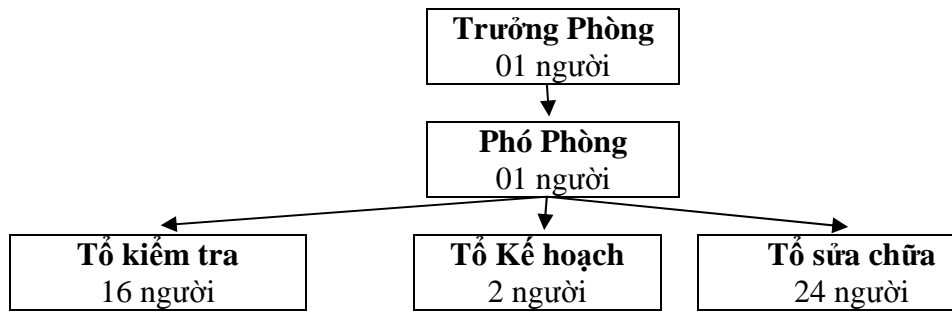
12- Phối hợp quản lý, luân chuyển nhân sự bảo dưỡng các tuyến theo yêu cầu

III) Sơ đồ tổ chức đơn vị bảo dưỡng đường ray (Trụ sở chính và đơn vị vận hành tuyến)

1) Trụ sở chính (HQ)



2) Đơn vị vận hành Tuyển (OU)



Ghi chú:

Trụ sở chính (HQ)

- Trưởng phòng : chịu trách nhiệm tại HQ và OU , khi vắng mặt có thể uỷ quyền lại cho Phó Phòng.
- Phó phòng : chịu trách nhiệm các tổ tại HQ và OU , bao quát công việc báo cáo Trưởng phòng. Khi vắng mặt có thể uỷ quyền lại cho các tổ trưởng.
- Tổ trưởng các nhóm : chịu trách nhiệm về công việc tại HQ và OU, báo cáo Trưởng phòng và Phó phòng.

Đơn vị vận hành Tuyển (OU)

- Trưởng phòng : chịu trách nhiệm về Phòng OU , khi vắng mặt có thể uỷ quyền lại cho Phó Phòng.
- Phó phòng : chịu trách nhiệm các tổ tại OU , bao quát công việc báo cáo Trưởng phòng (OU). Khi vắng mặt có thể uỷ quyền cho các tổ trưởng (OU).
- Tổ trưởng các nhóm : chịu trách nhiệm về công việc do tổ mình thực hiện , báo cáo Trưởng phòng và Phó phòng (OU).

KẾ HOẠCH KINH DOANH 5 NĂM

Mục lục

I – Căn cứ.....	3
II – Định hướng, mục tiêu.....	3
2.1 Định hướng	3
2.2 Mục tiêu	3
III – phương pháp	4
3.1 Tăng trưởng GDP của Hà Nội 2016 -2020 (phụ lục 5).....	4
3.2 Dự báo về dân số, khách du lịch, nhu cầu vận tải hành khách tại Hà Nội 2016 -2020 (Phụ lục 6)	4
3.3 Dự báo số hành khách đi lại tuyến Cát Linh – Hà Đông, tuyến 2 đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo, tuyến 3 đoạn Nhôn – ga Hà Nội (phụ lục 7)	4
IV- Nội dung kế hoạch.....	4
4.1 Kế hoạch thu, chi	4
4.2 Kế hoạch phân bổ vốn.....	5
4.3 Kế hoạch – An toàn -	5
4.4 Xây dựng Công ty (chiến lược 1).....	6
4.5 Xâm nhập thị trường/Maketing (Chiến lược 2)	6
4.6 Giá vé (Chiến lược 3).....	7
4.7 Liên kết với các loại hình GTCC khác (Chiến lược 4)	7
4.8 Kinh doanh ngoài vé (cửa hàng; Quảng cáo; hạ tầng) (Chiến lược 5. 6.7).....	7
4.9 Kết nối hành khách tại các cửa hàng trong nhà ga (Chiến lược 8)	8
4.10 Kế hoạch Nhân lực.....	8
4.11 Kế hoạch của từng phòng/ ban.....	8
IV - Phụ lục.....	8
Phụ lục 1 Triết lý Công ty.....	9
Phụ lục 2 Tầm nhìn dài hạn	10
Phụ lục 3 Chiến lược quản lý.....	11
Phụ lục 4 Phân tích môi trường, kinh tế xã hội.....	13
Phụ lục 5 Phân tích về Công ty	16
Phụ lục 6 Dự báo nhu cầu	21
Phụ lục 7 Lưu lượng hành khách tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông, tuyến 2 đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo và tuyến số 3 đoạn Nhôn – ga Hà Nội.....	24

I – Căn cứ

- Luật đường sắt số 35/2005QH11 ngày 14/6/2005;
- Luật Doanh nghiệp số 68/2014/QH13 ngày 26/11/2014;
- Luật kinh doanh Bất động sản số 66/2014/QH13 ngày 25/11/2014;
- Luật Quảng cáo số 16/2012/QH13 ngày 21/6/2012;
- Quyết định số 6266/QĐ-UBND ngày 27/11/2014 của UBND Tp Hà Nội về việc thành lập công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội;
- Quyết định số 4694/QĐ-UBND ngày 15/6/2015 của UBND Tp Hà Nội về việc phê duyệt Điều lệ tổ chức và hoạt động công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội;
- Quy chế tài chính được ban hành theo Quyết định sốcủa Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;
- Triết lý kinh doanh được phê duyệt và ban hành tại Quyết định sốngày.... của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;
- Tầm nhìn dài hạn được phê duyệt và ban hành tại Quyết định sốngày.... của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;
- Kế hoạch kinh doanh 30 năm được phê duyệt và ban hành tại Quyết định sốngàycủa Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;

II – Định hướng, mục tiêu**2.1 Định hướng**

- Năm 2016: Hoàn thiện hệ thống quản lý công ty; Tiếp nhận, vận hành thương mại tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông;
- Năm 2017: Triển khai các hoạt động kinh doanh ngoài vé, dọc tuyến; Chuẩn bị tiếp nhận tuyến 3 đoạn Nhổn – ga Hà Nội
- Năm 2018: Tiếp nhận, vận hành khai thác thương mại tuyến 3 đoạn Nhổn – ga Hà Nội; Chuẩn bị công tác tiếp nhận 2 đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo
- Năm 2019: Tiếp nhận, vận hành khai thác đoạn tuyến số 2 Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo;
- Năm 2020: Kết nối đồng bộ mạng lưới ĐSĐT, chuẩn bị tiếp nhận các tuyến khác sau ĐTXD;

2.2 Mục tiêu

- Giá trị mục tiêu
 - + Doanh thu :.....VND/năm 2016
- Chỉ số đánh giá hiệu suất chính (KPI)
 - + Số lượng tại nạn lớn: 0

- + Trễ tàu trung bình: dưới phút
- + Số lượng hành khách nhiều hơn dự tính từ trước:
- + Số lượng nhà ga có kinh doanh ngoài vé (quản cacos và cửa hàng trong nhà ga):

III – phương pháp

Tổng hợp, phân tích , đánh giá thị trường, sản phẩm cung cấp

3.1 Tăng trưởng GDP của Hà Nội 2016 -2020 (phụ lục 5)

3.2 Dự báo về dân số, khách du lịch, nhu cầu vận tải hành khách tại Hà Nội 2016 - 2020 (Phụ lục 6)

3.3 Dự báo số hành khách đi lại tuyến Cát Linh – Hà Đông, tuyến 2 đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo, tuyến 3 đoạn Nhôn – ga Hà Nội (phụ lục 7)

IV- Nội dung kế hoạch

4.1 Kế hoạch thu, chi

tt	Nội dung	Năm					Ghi chú
		2016	2017	2018	2019	2020	
1	Doanh thu						
a.	<i>Doanh thu từ hoạt động kinh doanh</i>						
a.1	<i>Kinh doanh vé</i>						
a.2	<i>Kinh doanh ngoài vé</i>						
b.	<i>Doanh thu từ hoạt động thanh lý thiết bị (khi hết hạn sử dụng hoặc hỏng hóc không thể tái sử dụng)</i>						
2	Chi phí vận hành và bảo dưỡng						
a.	<i>Chi phí nhân viên (lương)</i>						
b.	<i>Chi phí điện năng</i>						
c.	<i>Chi phí phụ tùng (thiết bị để phục vụ sửa chữa)</i>						
d.	<i>Chi phí kinh doanh ngoài vé</i>						
e.	<i>Các chi phí khác</i>						
3	Khấu hao						
a.	<i>Công trình xây dựng</i>						

tt	Nội dung	Năm					Ghi chú
		2016	2017	2018	2019	2020	
	Đoạn trên cao						
	Đoạn đi ngầm						
b.	Mua sắm và lắp đặt các thiết bị cơ điện						
c.	Đầu máy toa xe						
d.	Phần bổ sung/Phục hồi (đầu máy toa xe/mua sắm và lắp đặt các thiết bị cơ điện)						
4.	Thu nhập thuần chưa thuế						
5	Thu nhập thuần sau thuế						

4.2 Kế hoạch phân bổ vốn

tt	phòng/ban	Năm					Ghi chú
		2016	2017	2018	2019	2020	
1	Phòng Hành chính						
2	Tổ chức – Đào tạo						
3	An toàn – Chất lượng						
4	Kinh doanh – QHCC						
5	Kế hoạch – Dự án						
6	Vận Hành						
7	ĐMTX						
8	Kỹ thuật – bảo trì						
	Tổng						

4.3 Kế hoạch – An toàn

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Ghi chú
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Đào tạo						Đào tạo đội ngũ vận hành, quản lý, sửa chữa có tay nghề cao	
2	Kiểm tra, đánh giá						- Kiểm tra, đánh giá toàn bộ các trang thiết bị, hệ thống trước khi đưa vào vận hành khai thác	
	Công trình XD						- Kiểm tra các hệ thống: an toàn; PCCC; an ninh	
	Thiết bị							
	Hệ thống							
3	Điều chỉnh, bổ sung							

4.4 Xây dựng Công ty (chiến lược 1)

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với tầm nhìn dài hạn
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Hoàn thiện hệ thống quản lý Công ty	⇒		⇒	⇒		Hoàn thiện hệ thống quản lý công ty để tiếp nhận và vận hành các tuyến 2A; 3 và 2.	1
2	Tiếp nhận chuyển giao tuyến 2A	⇒					Triển khai kế hoạch chuyển giao, xây dựng hệ thống quản lý. Vận hành an toàn, ổn định	
3	Tiếp nhận chuyển giao tuyến 3		⇒				Xây dựng kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận và triển khai	
4	Tiếp nhận chuyển giao tuyến 2			⇒			Xây dựng kế hoạch chuyển giao, tiếp nhận và triển khai	
5	Đào tạo nguồn nhân lực					⇒	Đào tạo tại hiện trường, Lập kế hoạch xây dựng năng lực cho Nhân viên	
							Triển khai kế hoạch mới, điều chỉnh nếu cần thiết	

4.5 Xâm nhập thị trường/Maketing (Chiến lược 2)

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với tầm nhìn dài hạn
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Xúc tiến quản bá					⇒	Tổ chức sự kiện cùng với CP, UBND...	1
2	Tạo sự hứng thú cho hành khách					⇒	Màn hình máy tính, người nổi tiếng, Trang mạng,	
3	Khuyến khích hành khách			⇒			Các sự kiện tại ga, phá vé đi thử	
4	Ghi nhớ					⇒	truyền thông khác (ti vi, radio, báo chí...)	
5	Hành động	⇒	⇒	⇒	⇒		Truyền thông sự kiện tại các khu thương mại hoặc khu đô thị gần nhà ga	
	Địa điểm						Hình thành liên kết với các công ty khác để bán vé bên ngoài nhà ga	

4.6 Giá vé (Chiến lược 3)

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với tầm nhìn dài hạn
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Giá vé	⇒		⇒		⇒	Đặt ra mức giá vé hợp lý	1
							Xem xét một số chiết khấu ưu đãi cho khách hàng thương xuyên	

4.7 Liên kết với các loại hình GTCC khác (Chiến lược 4)

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với tầm nhìn dài hạn
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Liên kết	⇒	⇒				Thương thảo với công ty xe buýt và taxi	1
2	Tuyến 3 Tuyến 2	⇒	⇒				Thương thảo với các cơ quan liên quan	
			⇒				Lập kế hoạch tiếp nhận chuyển giao tuyến 3, 2	
					⇒		Xây dựng các ga	
	Kiểm soát phương tiện cá nhân	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	Đưa ra kế hoạch cùng chính phủ và UBND Tp	
					⇒		Triển khai	

4.8 Kinh doanh ngoài vé (cửa hàng; Quảng cáo; hạ tầng) (Chiến lược 5. 6.7)

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với tầm nhìn dài hạn
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Cửa hàng trong nhà ga	⇒					Nghiên cứu thị trường	1
			⇒	⇒	⇒		Xem xét cách thức hoạt động	
				⇒	⇒		Lắp đặt trang thiết bị cửa hàng	
					⇒		Triển khai, nâng cấp	
2	Quảng cáo		⇒				Lắp đặt thiết bị quảng cáo	
					⇒		Triển khai, nâng cấp	
	CNTT		⇒	⇒	⇒		Nghiên cứu lắp đặt trang thiết bị cần thiết	
					⇒		Triển khai, nâng cấp	

4.9 Kết nối hành khách tại các cửa hàng trong nhà ga (Chiến lược 8)

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với tầm nhìn dài hạn
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Cửa hàng trong nhà ga	→					Xem xét, ưu đãi gì; ưu đãi như thế nào	1
				→			Triển khai, cải thiện	
	Kết nối với các phương tiện GT khác	→					Xem xét cung cấp ưu đãi cho hành khách sử dụng cả đường sắt và các phương tiện khác	
			→				Lập dự án nghiên cứu xây dựng các bãi đỗ xe	
				→			Triển khai xây dựng	

4.10 Kế hoạch Nhân lực

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với tầm nhìn dài hạn
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Tuyển dụng	→					Xây dựng chính sách tuyển dụng	3
			→				Triển khai, cải thiện	3
2	Đào tạo	→					Đưa ra chương trình, kế hoạch	3
			→				Triển khai, cải thiện	3
	Lương và khen thưởng	→					Xem xét cách thức khích lệ nhân viên	3
			→				Triển khai, cải thiện	3

4.11 Kế hoạch của từng phòng/ ban

tt	Biện pháp	Năm					Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với tầm nhìn dài hạn
		2016	2017	2018	2019	2020		
								1

IV - Phụ lục

Phụ lục 1 Triết lý Công ty

Slogan: Luôn chuyển động cùng thủ đô

- Sứ mệnh của chúng tôi là tiếp tục cống hiến cho sự phát triển của Thủ đô bằng việc luôn ứng dụng kỹ thuật tiên tiến nhất, dịch vụ tiện lợi nhất để cải tiến hệ thống giao thông thành phố;
- Chúng tôi thực hiện trách nhiệm đối với khách hàng, nhân viên, đối tác và xã hội;
- Xây dựng và phát triển Hà Nội Metro là một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải hành khách hoàn hảo, tiện lợi. Một doanh nghiệp minh bạch, liêm chính trong kinh doanh. Một doanh nghiệp hiện đại, văn hóa và đoàn kết.

Nội dung thể hiện hành động

Đối với khách hàng

- Duy trì vận hành hệ thống đường sắt đô thị được người dân yêu thích sử dụng bằng những dịch vụ vận tải an toàn và thoải mái;
- Làm phong phú thêm nền văn hóa và đời sống của người dân bằng dịch vụ liên quan đến cuộc sống tiện nghi;

Đối với nhân viên

- Tôn trọng các quyền con người;
- Đảm bảo thu nhập ổn định và môi trường làm việc an toàn;
- Nâng cao ý chí, khuyến khích sự sáng tạo;

Đối với đối tác

- Thực hiện giao dịch trên nguyên tắc tôn trọng, công bằng hướng tới cùng tồn tại và phát triển.

Đối với xã hội

- Tuân thủ quy định của pháp luật, đường lối, chính sách của thành phố và Đất nước;
- Phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng nhằm góp phần giảm ách tắc giao thông, bảo vệ môi trường và sự phát triển kinh tế, văn hóa của Thủ đô, Đất nước.

Hành động cụ thể của Nhân viên

- Thực hiện tuân thủ nghiêm khắc các quy trình, quy tắc vận hành an toàn;
- Cùng nhau đoàn kết xây dựng Hanoi Metro phát triển vững mạnh;
- Luôn nêu cao tinh thần đạo đức trách nhiệm nghề nghiệp và nghĩa vụ với cộng đồng;
- Luôn quan tâm và cải tiến những chuẩn mực, hành vi, quy tắc ứng xử trong quá trình cung cấp dịch vụ, quá trình làm việc.

Phụ lục 2 Tầm nhìn dài hạn

- **Tên của tầm nhìn: *Xây dựng để cùng thủ đô phát triển bền vững***
 - **Khung thời gian: *10 năm từ năm 2016 đến năm 2026***
 - + Vận hành an toàn, ổn định các tuyến;
 - + Hoàn thiện thể chế nội quy và nâng cao trình độ cán bộ, viên chức, người lao động;
 - + Tuyên truyền phổ biến và xây dựng văn hóa ĐSĐT;
 - + Đáp ứng, nâng cao tiện ích cho người dân khi sử dụng dịch vụ;
- Năm 2016 Tiếp nhận tuyến 2A đưa vào vận hành khai thác:
 Năm 2018 Tiếp nhận tuyến số 3 đoạn Nhôn – Ga Hà Nội:
 Năm 2019 Tiếp nhận tuyến số 2 đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo
 Năm 2020-2026. Ổn định và phát triển bền vững, xây dựng mục tiêu mới; Tiếp nhận các tuyến khác sau ĐTXD.
- **Mục tiêu của Công ty trong giai đoạn này:**
 - + Vận hành hệ thống an toàn, ổn định và thông suốt được người dân tin dùng, yêu thích.
 - + Trở thành doanh nghiệp vững mạnh, luôn đổi mới đóng góp cho sự phát triển chung của Thủ đô
 - + Là nơi làm việc lý tưởng cho người lao động
 - **Hành động cụ thể để đạt được các mục tiêu:**
 - + ***Vận hành hệ thống an toàn, ổn định và thông suốt được người dân tin dùng.***
 - * Tiếp nhận và là chủ công nghệ tiên tiến
 - * Tuyên truyền phổ biến tính ưu việt của việc sử dụng ĐSĐT so với các phương tiện giao thông khác
 - + ***Trở thành doanh nghiệp vững mạnh, luôn đổi mới đóng góp cho sự phát triển chung của Thủ đô***
 - * Xây dựng, nội quy, quy định phù hợp để tổ chức thực hiện và tuân thủ pháp luật.
 - * Xây dựng nội quy khi tham gia sử dụng Metro để thực hiện, thiết lập một văn hóa giao thông công cộng mới
 - * Là nền tảng cho việc phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ môi trường thủ đô
 - + ***Là nơi làm việc lý tưởng cho người lao động***
 - * Tuyển chọn, trọng dụng người có năng lực, luôn khuyến khích phát huy sáng tạo.
 - * Luôn quan tâm, xây dựng định hướng cho sự thăng tiến và phát triển cho người lao động

Phụ lục 3 Chiến lược quản lý

Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị (Kinh doanh vé)

(1) Đối tượng và mục tiêu khách hàng:

- Người đi làm và người dân sống dọc tuyến.
- Sinh viên
- Khách nước ngoài (thăm quan hoặc công tác)

(2) Xây dựng công ty (chiến lược 1)

- Tiếp nhận các tuyến ĐSĐT sau khi hoàn thành đầu tư xây dựng (tuyến 2A, 3 và 2)
- Phối hợp với các Cơ quan, đơn vị trong và ngoài nước để đào tạo và phát triển nguồn nhân lực cho Công ty.

(3) Xâm nhập thị trường/Marketing (chiến lược 2)

- Lập Kế hoạch phù hợp để marketing, quảng cáo đảm bảo phù hợp với nguồn lực tài chính và nhân lực của Công ty.
- Tiếp thị:
 - + Tổ chức sự kiện để công chúng biết tới hình ảnh, dịch vụ và lợi ích của ĐSĐT, cùng phối hợp với Chính phủ, UBND thành phố, các Quận dọc tuyến.
 - + Thông tin tới công chúng về ĐSĐT, tăng cường giao tiếp với cộng đồng
- Địa điểm: Cần liên kết với các công ty, đơn vị khác để đảm bảo thuận tiện cho hành khách khi mua vé để sử dụng ĐSĐT.

(4) Giá vé (chiến lược 3)

- Xây dựng mức giá vé phù hợp đảm bảo phù hợp với thu nhập của người dân.
- Tăng cường sự gắn bó của hành khách bằng cách cung cấp một số ưu đãi như chiết khấu, giảm giá vé cho các hành khách thường xuyên. Và các đối tượng hành khách được ưu đãi theo luật định.

(5) Với các đối thủ (chiến lược 4)

- Liên kết với hệ thống vận tải công cộng khác để cùng phát triển: Hệ thống xe buýt và taxi gom khách tới các ga, tạo ra liên kết với các Công ty xe buýt, taxi phân rõ vai trò của từng hình thức vận tải.
- Kiểm soát phương tiện vận tải cá nhân: Đề xuất tới Chính phủ, UBND thành phố các biện pháp thích hợp để kiểm soát phương tiện cá nhân như xe máy, ô tô..

Chiến lược kinh doanh ngoài vé

(6) Đối tượng mục tiêu

- Người đi làm và người dân sống dọc tuyến.

- Sinh viên
 - Khách nước ngoài (thăm quan hoặc công tác
- (7) Kinh doanh các cửa hàng tại nhà ga (chiến lược 5)
- Nghiên cứu kinh doanh các cửa hàng phù hợp với nhu cầu của hành khách và người dân sống gần các nhà ga, ngay sau khi bắt đầu vận hành tuyến 2A.
 - Cách thức quản lý: Trực tiếp quản lý, ủy thác hoặc cho thuê
- (8) Quảng cáo (chiến lược 6)
- Quảng cáo trong toa tàu bằng những tờ áp phích và những hình ảnh bởi các màn hình tivi.
 - Liên kết với các công ty về quảng cáo (trong, trên tàu, nhà ga..)
- (9) Hạ tầng công nghệ thông tin (chiến lược 7)
- Nghiên cứu lắp đặt hệ thống cáp internet mà không làm ảnh hưởng tới việc vận hành tàu.
- (10) Kinh doanh với các cửa hàng trong nhà ga (chiến lược 8)
- Cấp vé miễn phí cho những người có tiêu dùng với số tiền chi phí nhất định tại các cửa hàng trong nhà ga.
 - Cấp ưu đãi chiết khấu tại các cửa hàng trong ga cho những hành khách mua vé đi trong 1 ngày.
Kết nối với các phương tiện giao thông khác
 - Cấp ưu đãi chiết khấu cho phí đỗ xe của hành khách
 - Đề xuất xây dựng các khu vực bãi đỗ, hoặc các bến xe buýt và tắc xi tại những địa điểm dễ dàng tiếp cận tới nhà ga
- Hệ thống chức năng**
- (11) Chiến lược về Nhân lực
- Quản lý:
 - + Tuyển dụng: từ nhiều nguồn khác nhau; Theo nhu cầu;
 - + Đào tạo nhân viên mới:
 - Đào tạo
 - + Đào tạo trên lớp: Đào tạo cần thiết, đào tạo định kỳ
 - + Đào tạo tại hiện trường
 - Lương và khen thưởng
 - + Đặt ra cơ cấu lương thích hợp cho từng vị trí
 - + Đặt ra chế độ khen thưởng thích hợp để tạo động lực cho nhân viên

Phụ lục 4 Phân tích môi trường, kinh tế xã hội

1. Phân tích về Công ty(Company)

Do công ty mới được thành lập, kinh nghiệm vận hành không nhiều với việc áp dụng các công nghệ, kỹ thuật tiên tiến, phức tạp đó cũng chính là điểm mạnh cũng như điểm yếu của công ty, xin khái quát một số điểm như sau

Điểm mạnh	Điểm yếu
<ul style="list-style-type: none"> + Vận chuyển số lượng lớn + An toàn, đúng giờ + Nhanh, thoải mái + Các dịch vụ tiện lợi (kinh doanh ngoài vé) + Không gây ô nhiễm môi trường 	<ul style="list-style-type: none"> + Mạng lưới ĐSĐT chưa hoàn thiện. + Là loại hình GTCC mới (ít được người dân tham gia) + Lực lượng nhân sự còn ít kinh nghiệm + Chi phí cho vận hành, bảo dưỡng lớn + Cần phải đi bộ tới (từ) nhà ga (chưa quen với người dân) + Chưa có bãi đỗ, gửi xe phù hợp + Giá vé (có khả năng cao)

2. Phân tích về đối thủ cạnh tranh (Competitor)

Xe buýt:

Là loại hình vận tải hành khách công cộng chính của thủ đô với tổng số tuyến là 70 tuyến, số phương tiện 1.180 xe, lưu lượng hành khách sử dụng xe buýt các năm 2011 là 440.629.503 hành khách/năm, năm 2012 là 453.719.550 hành khách/ năm, năm 2013 là 460.000.000 hành khách/năm (báo cáo của Tramoc). *chiếm khoảng 10% thị phần trong tổng thị phần của tất cả các loại phương tiện giao thông(Theo điều tra của TRAMOC năm 2009)* Tuy nhiên xe buýt lại gây ra không ít phiền toái về tắc đường về an toàn cho hành khách (ở đây nói đến vấn đề an ninh) cũng tác động không nhỏ cho việc gia tăng ô nhiễm môi trường của thủ đô nhưng vẫn phải đánh giá rằng xe buýt là dịch vụ VTHKCC lớn nhất và đáp ứng được nhu cầu đi lại của một bộ phận lớn dân cư sinh sống tại thủ đô.

Điểm mạnh	Điểm yếu
<ul style="list-style-type: none"> - Mạng lưới khá hoàn thiện - Giá thành rẻ - Điểm đỗ phù hợp 	<ul style="list-style-type: none"> -Tắc đường -Ngây ô nhiễm môi trường -Không an toàn (vấn đề an ninh, móc túi...) -Một số tuyến sử dụng loại xe cũ

Xe máy:Theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được điều chỉnh, xe máy sẽ bị khống chế số lượng ở mức 36 triệu xe vào năm 2020. Tuy nhiên theo thống kê của Bộ Giao thông Vận tải thì tính đến quý 1/2013, số xe máy đăng ký lưu hành trên thực tế đã hơn 37 triệu chiếc và sẽ còn tiếp tục tăng...

Dự báo, đến năm 2020, việc sử dụng mô tô, xe máy vẫn chiếm tỷ lệ 30% ở Hà Nội do đó mô tô và xe máy vẫn là phương tiện giao thông chính. Phương tiện này chủ yếu ở các khu đô thị bởi sự cơ động vốn có, chiếm ít diện tích và phù hợp với hạ tầng. ước tính hiện tại số lượng xe máy đang hoạt động trên địa bàn là 4 triệu xe.

Điểm mạnh	Điểm yếu
<ul style="list-style-type: none"> -Tiện lợi -Chi phí cho việc mua xe phù hợp với thu nhập -Có thể đi đến bất cứ đâu -Đỗ được ở nhiều nơi -95% mọi người dân thủ đô đều sở hữu 	<ul style="list-style-type: none"> - Tắc đường, nguy cơ tai nạn - Nguyên nhân ô nhiễm môi trường - Nhiên liệu đắt: 2500/lít - Cần mũ bảo hiểm, khẩu trang... - Trời mưa nguy hiểm và bất tiện - Vận chuyển được ít người (tối đa là 2 người) - Rẻ mất cắp

Ô tô và Taxi: Vài năm về trước (2007-2012) kinh tế thị trường phát triển từ việc kinh doanh phát Bất động sản, đời sống xã hội tăng cao, việc người dân mua ô tô để phục vụ nhu cầu đi lại không còn là khó khăn theo ước tính có khoảng 380.000 xe chưa bao gồm các phương tiện vẫn lại.

Việt Nam – Hà Nội được coi là thành phố văn hóa, có lịch sử lâu đời, là thành phố Du lịch, Theo số liệu do Tổng cục Thống kê cung cấp, trong tháng 4/2014, lượng khách quốc tế đến Việt Nam ước đạt 745.980 lượt, tăng 5,11% so với tháng 03/2014 và tăng 21,51% so với tháng 4/2013. Tính chung 4 tháng năm 2014 ước đạt 3.073.905 lượt khách, tăng 27,32% so với cùng kỳ năm ngoái. Do vậy các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ xe taxi phát triển không ngừng, theo ước tính khoảng 16.000 xe đang hoạt động

Điểm mạnh	Điểm yếu
<ul style="list-style-type: none"> -Nhiều doanh nghiệp hoạt động - Hạ tầng (đường bộ) thuận tiện. - Sử dụng được ở các nơi có địa hình nhỏ hẹp 	<ul style="list-style-type: none"> -Chi phí đi lại cao (đắt) - Nguyên nhân chính trong việc gây tắc đường trong thành phố - ít điểm đỗ xe - Phân chia giờ được hoạt động trong nội đô (theo quy định của VN thì vào các giờ cao điểm như 7-8h sáng và 16h30 đến 18h một số tuyến phố, cũng như từ một số quận taxi không được đi vào TT TP)

3. Thị trường/Khách hàng (Customer)

a. Quy mô thị trường,

Ngày 29/5/2008 Hà Nội được điều chỉnh địa giới hành chính mở rộng theo nghị quyết của Quốc hội, theo đó diện tích Hà Nội tăng lên hơn 3 lần 3300km², dân số tăng lên khoảng 2 lần 6,4 triệu người (nghị quyết số 15/2008/QH12).

Ngày 26/7/2011 Thủ tướng phê duyệt quy hoạch chung xây dựng thủ đô tầm nhìn 2030 đến tầm nhìn 2050, trong đó xác định dân số Hà Nội tới năm 2030 đạt 9,2 triệu người, tuy nhiên dân cư khu trung tâm sẽ chỉ khoảng 4,6 triệu người, (quyết định số 1259/QĐ-TTg)

b. Mức độ phát triển,

Thành phố Hà Nội là thủ đô của nước Việt Nam, trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa của cả nước, tốc độ tăng trưởng GDP trung bình của Hà Nội giai đoạn năm 1991 – 2010 đạt hơn

10% năm. Chính phủ đặt mục tiêu tăng trưởng GDP của Hà Nội ở mức 12,0 – 13% giai đoạn 2011 – 2020 và ở mức 9,5 – 10% giai đoạn 2021 – 2030; GDP bình quân đầu người của Hà Nội đạt khoảng 7,100-7,500 USD năm 2020, 16,000-17,000 USD năm 2030 (tại quyết định số 222/QĐ-TTg ngày 22/02/2012)

c.Nhu cầu khách hàng,

Với việc tốc độ tăng trưởng dân số Hà Nội cao, tỷ lệ tăng tự nhiên của dân số Hà Nội là 1,31%/năm (2009). Tuy nhiên, tỷ lệ tăng cơ học của dân số còn cao gấp 2 lần. dân số của Hà Nội tăng khoảng 3,5% mỗi năm. Hệ thống hạ tầng giao thông còn ở mức rất hạn chế, thường xuyên có những điểm ách tắc giao thông, tốc độ di chuyển chậm, ô nhiễm tiếng ồn và ô nhiễm không khí cao.

Muốn tăng năng lực hệ thống GTCC, Hà Nội đã tính đến các phương án khác và phương án khả thi được chọn là xây dựng mạng lưới ĐSĐT sẽ thay thế đảm nhiệm chính cho GTCC của Thủ đô

Theo quy hoạch chung xây dựng Thủ đô tầm nhìn đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 thì nhu cầu vận tải là:

Đơn vị tính: %

TT	Giai đoạn	Loại phương tiện	Giao thông công cộng		Phương tiện cá nhân		Phương tiện khác
			Đường sắt đô thị	Ôtô buýt	Xe con	Xe máy, đạp	
1	2020	TP. trung tâm	15	20 - 25	13 - 15	40-45	5
2		Đô thị Ngoại ô	8	18	10	62	2
1	2030	TP. trung tâm	25	30	15	25	5
2		Đô thị Ngoại ô	13	30	18	37	2
1	Sau 2030	TP. trung tâm	35	30-35	12	13 - 18	5
2		Đô thị Ngoại ô	18	30	20	30	2

(nguồn Quy hoạch chung Thủ đô)

Phụ lục 5 Phân tích về Công ty

1. Phân tích về công ty (company)

Với mục tiêu thu hút nhiều khách hàng tham gia sử dụng hệ thống ĐSDT thông qua việc nâng cao chất lượng phục vụ, chất lượng dịch vụ bằng việc cung cấp các tiện ích quanh khu vực các nhà ga, tuyến, công ty dự kiến kinh doanh dọc tuyến và các khu lân cận nhà ga bằng các hình thức sau:

Kinh doanh quảng cáo: trong và ngoài tàu, trong ga và ngoài nhà ga

Kinh doanh cửa hàng: bằng việc xây dựng và lắp đặt các cửa hàng phù hợp với không gian trong và ngoài nhà ga, sẽ kinh doanh các mặt hàng thiết thực và tiện lợi như:

Cửa hàng ăn uống là kinh doanh Nhà hàng, café, đồ ăn nhanh...

Cửa hàng bán vật phẩm là kinh doanh ngoài đồ ăn, đồ uống như đồ dung học sinh....

Cửa hàng tiện lợi là kinh doanh đồ ăn, đồ uống, vật phẩm và dịch vụ khác

Kinh doanh điểm đỗ xe và gửi xe: với việc thu hút người dân sử dụng ĐSDT thì việc tạo điều kiện cũng như đáp ứng được điều kiện để những hành khách đang sử dụng loại hình phương tiện khác có thể thuận tiện trong việc gửi lại tại các nhà ga như xe máy, xe đạp, oto là hết sức cần thiết

Kinh doanh lắp đặt các đường truyền và internet: dọc tuyến và tại vị trí các nhà ga

Ưu điểm	Nhược điểm
<ul style="list-style-type: none"> - Tập chung đông người với nhiều thành phần khách hàng (nhiều người có thể nhìn thấy, nghe thấy nội dung quảng cáo tại nhà ga và trên tàu) - Có các vị trí kinh doanh phù hợp với loại hình Quảng cáo, cửa hàng - Có nhiều nhà ga gần với khu dân cư hoặc khu đô thị và các trường học - Không gây nguy hiểm cho hành khách khi xem xét các quảng cáo hoặc mua bán - Tranh thủ sự di chuyển từ các vị trí đến nhà ga để mua các sản phẩm mà khách hàng cần mua - Quảng cáo bằng nhiều hình thức (loa, hình ảnh, giấy..) 	<ul style="list-style-type: none"> - Một số đối tượng sẽ quen việc sử dụng điện thoại di động (tập trung) hơn là nhìn vào các quảng cáo
Các cửa hàng trong ga	
<ul style="list-style-type: none"> - Có nhiều hành khách có thể là khách hàng tiềm năng của kinh doanh ngoài vé - Có thể liên kết cùng kinh doanh vận tải - Ngay cả khi trời mưa, hành khách có thể dừng lại mua sắm mà không bị ướt 	<ul style="list-style-type: none"> - Không thể bố trí những quầy hàng lớn do các nhà ga T2a có ít không gian - Trong ga chỉ bố trí được ít cửa hàng - Khó bố trí và kinh doanh cửa hàng dưới khu vực đường sắt trên cao vì nó nằm tại giải phân cách giữa đường.

2. Phân tích đối thủ cạnh tranh (competitor)

Các đối thủ cạnh tranh trực tiếp và chính của Công ty cho lĩnh vực kinh doanh ngoài vé gồm Các cửa hàng dân sinh, cửa hàng tạp hóa, các siêu thị. Các biển quảng cáo dọc tuyến.

Về Cửa hàng ăn uống, Cửa hàng bán vật phẩm, cửa hàng tiện lợi: Tuyến ĐSDT số 2A Cát Linh – Hà Đông như đã phân tích ở các phần trên, tuyến chạy dọc theo hướng Tây Nam nối Trung tâm thủ đô Hà Nội với Quận Hà Đông, dọc tuyến là rất nhiều khu dân cư, khu đô thị Trường học bởi vậy kéo theo đó là nhu cầu mua sắm rất lớn. Để phục vụ nhu cầu của người dân dọc hai bên đường có rất nhiều cửa hàng kinh doanh, các mặt hàng thì đa dạng nhiều chủng loại. Sự tiện lợi và các mặt hàng đa dạng này của các loại mặt hàng này đã đem lại sự tiện lợi và ưa thích của người dân

Ưu điểm	Nhược điểm
<ul style="list-style-type: none"> - Nhiều cửa hàng - Các mặt hàng đa dạng - Tiện lợi trong việc mua bán - Giá cả phù hợp với điều kiện của người dân - Phù hợp với văn hóa, sinh hoạt 	<ul style="list-style-type: none"> - Không đảm bảo vệ sinh; - Không rõ nguồn gốc

Về các Siêu thị: Qua đánh giá bước đầu bằng quan sát dọc tuyến đường gồm có khoảng 7 khu đô thị mới với mật độ dân số tương đối cao, để đáp ứng nhu cầu sinh hoạt của các khu đô thị này, những nhà quản lý của khu đô thị đã xây dựng hoặc cho thuê mặt bằng để mở các Siêu thị phục vụ dân cư sinh sống tại Khu đô thị và dân cư sinh sống quanh khu vực gồm Khu đô thị Văn Phú có Siêu Thị Mê Linh – Hà Đông, Siêu thị Haiway ở đường Quang Trung, Siêu thị Coopmax tại khu đô thị Làng Việt Kiều, Siêu thị điện Máy Media, Trần Anh, Nguyễn Kim cũng tọa lạc tại mặt đường Quang Trung tuy nhiên những Siêu thị này không phải là đối thủ của việc kinh doanh ngoài vé của ĐSDT mà lại là những điểm thu hút khách hàng cho HMC ngoài ra còn phải kể đến những khu đô thị Royal, Hòa Bình, Thái Hà hay Cát Linh sau này. Tuy nhiên để việc kinh doanh các mặt hàng phù hợp với khách hàng của HMC chúng ta cũng cần phải nhận định rõ Ưu điểm và Nhược điểm của các Siêu thị từ đó cho chúng ta biết được chiến lược của chúng ta sẽ tập chung vào điểm gì.

Ưu điểm	Nhược điểm
<ul style="list-style-type: none"> - Diện tích rộng, thu hút được nhiều người - Nhiều chủng loại, mặt hàng đa dạng - Xây dựng ở các nơi có sự tập chung đông người dân sinh sống - Có không gian vui chơi, giải trí 	<ul style="list-style-type: none"> - Giá thành cao hơn so với các cửa hàng - Chưa quen với việc mua sắm của người dân - Mất nhiều thời gian nếu chỉ mua sắm các mặt hàng nhỏ, lẻ

Các hình thức quảng cáo dọc tuyến đường Quang Trung - Nguyễn Trãi:

Ưu điểm	Nhược điểm
<ul style="list-style-type: none"> - Có thể quảng cáo bằng mọi hình thức - Diện tích quảng cáo nhiều - Phù hợp với giá cả - Thu hút nhiều người - Đã được sử dụng trong Hệ thống xe buýt, taxi và các bến chờ xe buýt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Chỉ quảng cáo được bằng hình ảnh - Không nhắm đúng được đối tượng

3. Phân tích thị trường/ khách hàng (customer) nhu cầu của người dân từ vị trí các nhà ga

Căn cứ vào số liệu dự toán lưu lượng hành khách vận hành cả ngày giai đoạn đầu là 259.400 lượt người, lưu lượng mặt cắt lớn nhất giờ cao điểm là 13.400 người, lưu lượng vận hành cả ngày giai đoạn sau là 925.300 lượt người, do vậy có thể thấy rằng tuyến đường sắt đô thị số 2A sẽ là giải pháp vận chuyển hành khách lớn nối liền khu vực trung tâm thành phố Hà Nội và Hà Đông là tuyến đường giao thông bắc nam của Thủ đô, xung quanh tuyến là rất nhiều khu dân cư, cơ quan và trường học, đồng thời nối liền rất nhiều điểm chốt giao thông quan trọng của Hà Đông như ga tàu, các bến xe... hỗ trợ mạnh mẽ cho người tham gia giao thông, có thể mang lại hiệu quả kinh doanh cao

Tuyến ĐSĐT số 2A chiều dài khoảng 13,06Km có 12 ga trong đó có 01 ga kết hợp với Công ty phát triển nhà đô thị Hà Nội xây dựng trung tâm thương mại (ga cuối Cát Linh) ngoài ra các đặc điểm các ga còn lại như sau:

Tên ga	Đặc điểm vị trí quanh khu vực nhà ga	Hành khách	Lưu lượng đón khách cả ngày năm 2016 (người)	
			Lên	Xuống
Cát Linh	-Nhà hàng kinh doanh vật liệu xây dựng, ăn uống, cà phê -Có nhiều khách sạn -Tòa nhà văn phòng -Văn miếu quốc tử giám - Dân cư sống quanh khu vực nhiều	-Dân cư sống tại khu vực: Người đi làm, học sinh và người kinh doanh -Du khách: từ các khác sạn lớn	41987	42545
La Thành	-Kinh doanh nhỏ, như cà phê, các cửa hàng thời trang - Dân cư sống quanh khu vực nhiều - Kết nối với tuyến ĐSĐT số 3	-Dân cư sống tại khu vực -Người đi làm -Sinh viên và học sinh	209327	210830
Thái Hà	-Tòa nhà thương mại lớn kết hợp văn phòng và chung cư - Nhiều tổng công ty: Vinaconex, Dầu khí.... - Các trung tâm mua sắm - hội hữu nghị Nga – Việt -Rạp chiếu phim	-Dân cư sống quanh khu vực nhà ga - Người đi làm - Người đi mua sắm - Khách du lịch	36162	36342
Đường Láng	Trường đào tạo cán bộ Đảng) nhiều nhà hàng, Karaoke Chợ gã tư sở Trung tâm mua sắm lớn (tòa nhà Loteria) Khu chung cư cao cấp kết hợp với trung tâm mua sắm giải trí lớn của Thủ đô	Dân cư sống quanh khu vực Sinh viên (cán bộ đã đi làm) Khách đi mua sắm Khách nước ngoài	35753	35160
Đại học Quốc Gia	- Trường Đại học quốc gia - Ký túc xá sinh viên (bao gồm cả của trường và thuê ngoài) - Trung tâm thương mại và chung	Dân cư sống quanh khu vực Sinh viên (đối tượng nhiều)		

Tên ga	Đặc điểm vị trí quanh khu vực nhà ga	Hành khách	Lưu lượng đón khách cả ngày năm 2016 (người)	
			Lên	Xuống
	<ul style="list-style-type: none"> cur - Nhà máy sản xuất thuốc là thăng long, giấy thượng đỉnh - Nhà hàng ăn uống 	Người lao động và CNVC	42725	42793
Vành Đai 3	<ul style="list-style-type: none"> -Chợ Bách hóa tổng hợp - Bệnh viện Xây dựng - Khu tập thể (lớn) - Công ty Giày, Phích nước rang đông, gần với trường đại học toàn nhà thương mại - Trung tâm điện máy Pico 	<ul style="list-style-type: none"> - Dân cư sống quanh khu vực - Sinh viên - Người đi mua sắm 	35714	35725
Thanh Xuân 3	<ul style="list-style-type: none"> -T trường đại học ngoại ngữ - Trường cao đẳng mỹ thuật, Giao thông - Chợ Phùng khoang (chợ lớn) - Ký túc xá các trường học - Chung cư 	<ul style="list-style-type: none"> - Dân cư sống quanh khu vực - Sinh viên - Người đi làm 	8722	8720
Bến xe Hà Đông (cũ)	<ul style="list-style-type: none"> - Đại học kiến trúc, đại học an ninh. Học viện bưu chính viễn thông, Trường cao đẳng y Tuệ Tĩnh - Chung cư kết hợp với các chung tâm mua sắm điện máy lớn (nguyễn kim, Trần Anh, siêu thị Coopmak...) - Khu đô thị lớn làng Việt kiều; Khu đô thị văn quán 	<ul style="list-style-type: none"> -Dân cư sống tại các đô thị và quanh khu vực -Người đi mua sắm - Người đi làm - Sinh viên 	7061	7061
Hà Đông	<ul style="list-style-type: none"> Trung tâm thương mại lớn Chợ Hà Đông Trường PTTH Lê Quý Đôn, Sân vận động Hà Đông Bệnh viện Hà Đông 	<ul style="list-style-type: none"> -Dân cư sống tại khu vực - Khách đi mua sắm - Hành khách đi làm - Học sinh 	14033	14063
La Khê	Là nơi tập trung khu vực dân cư, gần với 02 đô thị mới.	<ul style="list-style-type: none"> -Dân cư sống quanh khu vực -Hành khách đi làm - Sinh viên, học sinh 	6988	6996
Văn Khê	<ul style="list-style-type: none"> -Trường PTTH Nguyễn Huệ - Khu đô thị mới Văn Khê - Khu đô thị mới 	<ul style="list-style-type: none"> -Dân cư sống quanh khu vực -Học sinh 	5050	5020
Bến xe Yên Nghĩa	<ul style="list-style-type: none"> - Bến xe yên nghĩa (bến xe buýt, bên xe đi các tỉnh miền bắc - Trường c ao đẳng Kinh tế 	<ul style="list-style-type: none"> -Dân cư sống quanh khu vực -Học sinh, sinh viên 	70538	70453

(Bx HĐ mới)	- Trường Đại học thành tây	-Người đi làm		
-------------	----------------------------	---------------	--	--

(Số liệu từ thiết kế kỹ thuật tuyến 2A số hiệu HNHD-02-02-00-00-TDS-C(Bảng 2-6))

4. Khách hàng mục tiêu

Là công ty cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng, ngoài những đánh giá tại các phần ở trên, công ty luôn xác định rõ việc vận chuyển hành khách bằng ĐSĐT không chỉ nhằm vào một số hoặc một thành phần khách hàng nào, mà sẽ là tất cả các thành phần khách hàng, tuy nhiên để hiểu rõ hơn về nhu cầu của từng loại khách hàng sẽ sử dụng chỉ đơn thuần là đường sắt đô thị hay sẽ là những khách hàng sử dụng dịch vụ để thực hiện việc mua sắm:

Như đã phân tích ở trên 2.2.2 ta có thể nhận thấy rằng khách hàng của HMC là

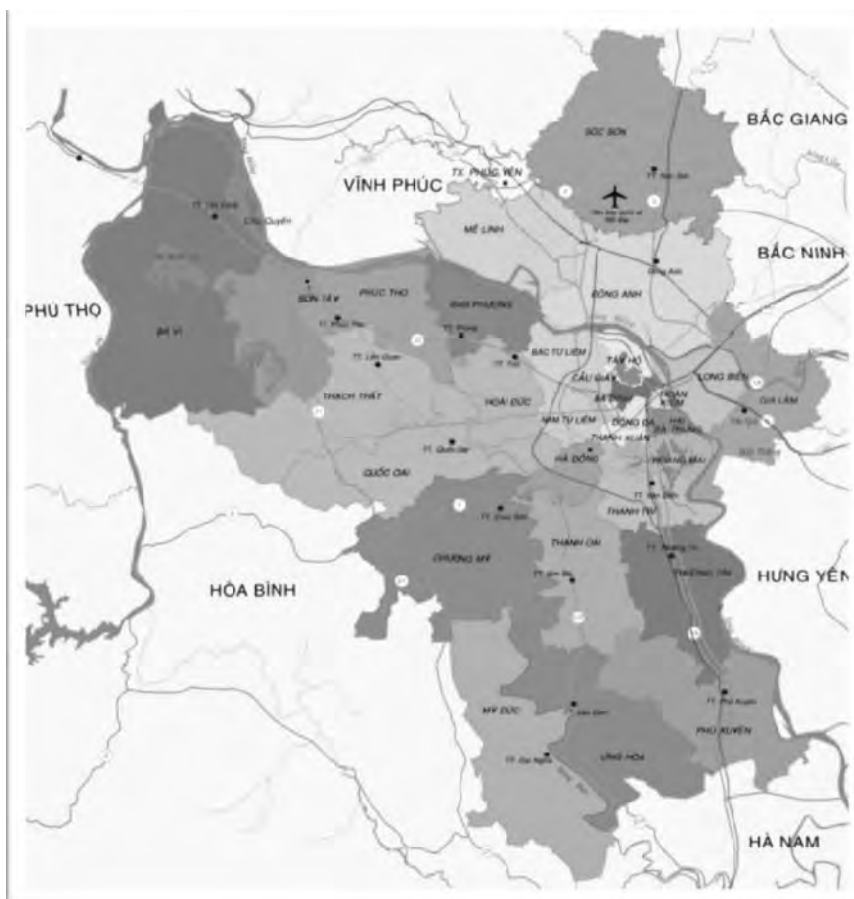
Hành khách chỉ sử dụng dịch vụ phục vụ cho công việc đi lại: CB, CN, Ng LĐ, Học sinh, Sinh viên

Hành khách sử dụng dịch vụ cho việc mua sắm: Khách du lịch, dân cư sống quanh khu vực nhà ga

Phụ lục 6 Dự báo nhu cầu

Thành phố Hà Nội là thủ đô của Việt Nam, là trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa, xã hội,.. của cả nước. Ngày 29 tháng 5 năm 2008 Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam ra Nghị quyết 15 điều chỉnh địa giới hành chính Thành phố Hà Nội và một số tỉnh liên quan, theo đó sau khi mở rộng địa giới hành chính, Thủ đô Hà Nội có diện tích rộng gần gấp 3 so với trước, với diện tích khoảng 3.344,7 km²; dân số khoảng 6,9 triệu người, gồm 10 quận, 1 thị xã và 18 huyện ngoại thành, là thành phố đứng thứ hai về dân số; Thủ đô Hà Nội là một trong 17 Thủ đô có diện tích lớn nhất thế giới (năm 2009, chưa kể lực lượng cư dân lao động của các tỉnh đến làm việc tại Thủ đô Hà Nội, nếu tính đến thì có khoảng hơn 10 triệu người). Ngày 26 tháng 7 năm 2011, Thủ tướng phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050 (theo Quyết định 1259/QĐ-TTg, ngày 26/7/2011), trong đó xác định tới năm 2030, quy mô dân số Thành phố Hà Nội sẽ tăng lên thành khoảng 9.2 triệu người;

Hình : Bản đồ hành chính Thành phố Hà Nội



Nguồn: Quyết định 1259/QĐ-TTg

Sự phát triển của Thành phố Hà Nội có sự gắn kết và thúc đẩy lẫn nhau mạnh mẽ với các thành phố, tỉnh và vùng trong cả nước, đặc biệt là trong vùng kinh tế Thủ đô gồm 6 tỉnh với diện tích khoảng 13.436km², dân số toàn vùng dự kiến tăng từ khoảng 13,5 triệu năm 2010 lên khoảng 18 triệu năm 2050. Tốc độ tăng trưởng GDP trung bình của Thành phố Hà Nội giai đoạn 1991-2010 đạt hơn 10%/năm. Chính phủ đặt mục tiêu tăng trưởng GDP của TP Hà Nội ở mức 12-13% giai đoạn 2011-2020 và ở mức 9.5-10% giai đoạn 2021-2030; GDP bình quân đầu người của TP Hà Nội đạt khoảng 7,100-7,500 USD năm 2020, và 16,000-17,000 năm 2030 (theo giá thực tế) (Quyết định 222/QĐ-TTg ngày 22/02/2012).

Cùng với những thành tựu phát triển về mặt kinh tế-xã hội, Thành phố Hà Nội đã đạt tốc độ đô thị hóa cao và dự kiến còn tiếp tục tăng cao trong khoảng 30 năm tới (tỷ lệ đô thị hóa hiện nay mới đạt khoảng 41%¹). Tốc độ đô thị hóa cao, ngoài những thuận lợi khác, kéo theo một loạt các vấn đề cần giải quyết, trước nhất là bài toán giao thông. Từ năm 1998, tại Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội tới năm 2020 đã khẳng định: “*Tăng cường phát triển hệ thống Giao thông vận tải hành khách công cộng nhằm đáp ứng phần lớn nhu cầu đi lại của thành phố như: Xe buýt nhanh(BRT), đường sắt đô thị ;Ưu tiên cho việc xây dựng hệ thống Đường sắt đô thị để tạo nên những trục chính của mạng lưới vận tải Hàng khách công cộng của Thủ đô*” (Quyết định 108/1998/QĐ-TTg ngày 20/6/1998). Đến năm 2008, Thủ tướng phê duyệt Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020², cụ thể hóa Quy hoạch chung năm 1998 về mặt Giao thông vận tải năm 2008 này bước đầu vạch ra một hệ thống Đường sắt đô thị gồm 5 tuyến với tổng chiều dài 196 km.

Trong khi tốc độ tăng trưởng dân số Thành phố Hà Nội cao, đặc biệt là vùng đô thị trung tâm (4.1%/năm), hệ thống hạ tầng giao thông còn rất hạn chế; thường xuyên có những điểm ách tắc giao thông, tốc độ di chuyển chậm, ô nhiễm tiếng ồn và ô nhiễm không khí cao.

¹ Tổng điều tra dân số và nhà ở Việt Nam năm 2009 – Tổng Cục thống kê, 2009.

² Quyết định 90/2008/QĐ-TTg ngày 08/7/2008 của Thủ tướng.

Người dân Thành phố Hà Nội chủ yếu sử dụng phương tiện giao thông cá nhân, phục vụ 90% nhu cầu đi lại; hệ thống GTCC chỉ phục vụ được khoảng 10% (Trancocen, 2012), tương ứng 1,296 triệu lượt hành khách. Phương tiện GTCC chính là hệ thống xe buýt, vận tải khoảng 1,06 triệu lượt; và các phương tiện khác như taxis, xe ôm, ...

Nhìn chung tốc độ tăng trưởng năng lực vận tải của hệ thống xe buýt đạt khoảng 6%; hệ số sử dụng công suất của hệ thống xe buýt ở giờ cao điểm là cao, bình quân 1,4 trên toàn mạng lưới, cá biệt lên tới 3 (Trancocen, 2012). Chứng tỏ hệ thống xe buýt Hà Nội đang vận hành ở mức tối đa công suất. Muốn tăng năng lực của hệ thống GTCC, TP Hà Nội cần tính đến các phương án khác; phương án khả thi đang được chọn chính là xây dựng hệ thống ĐSĐT, làm xương sống cho hệ thống GTCC của Thủ đô.

Bảng : Tổng hợp nhu cầu đi lại trong khu vực Hà Nội

Các chỉ tiêu		Thời điểm		
		1995 (JICA)	2005 (HAIDEP)	2009
Dân số (1.000 người)		2.431	3.186	6.448
TỔ số chuyến đi hàng ngày (1.000 chuyến/ngày)	Tính cả các chuyến đi bộ	6.223	8.721	14.898
	Không tính các chuyến đi bộ	3.082	6.545	11.93
Hệ số đi lại (số chuyến đi/người/ngày)	Tính cả các chuyến đi bộ	2.56	2.73	2.31
	Không tính các chuyến đi bộ	1.27	2.01	1.85

Nguồn: Trancocen 2012

Phụ lục 7 Lưu lượng hành khách tuyến 2A Cát Linh – Hà Động, tuyến 2 đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo và tuyến số 3 đoạn Nhòn – ga Hà Nội

Thủ đô Hà Nội có diện tích của 3.348,5 km², với dân số 6,47 triệu người, trong đó nội thành là 2,4 triệu người. Dân số phân bố không đồng đều, mật độ cao tại các quận nội thành. Trung bình trên toàn thành phố, mật độ dân cư trung bình 1.979 người/km². Tốc độ tăng trưởng dân số TP Hà Nội cao, đặc biệt là vùng đô thị trung tâm (4.1%/năm), hệ thống hạ tầng giao thông còn rất hạn chế; thường xuyên có những điểm ách tắc giao thông, tốc độ di chuyển chậm, ô nhiễm tiếng ồn và ô nhiễm không khí cao.

Người dân Thủ đô chủ yếu sử dụng phương tiện giao thông cá nhân, phục vụ 90% nhu cầu đi lại; hệ thống GTCC chỉ phục vụ được khoảng 10% (*Trancocen, 2012*), tương ứng 1,296 triệu lượt hành khách. Phương tiện GTCC chính là hệ thống xe buýt, vận tải khoảng 1,06 triệu lượt; và các phương tiện khác như taxi, xe ôm,...

Nhìn chung tốc độ tăng trưởng năng lực vận tải của hệ thống xe buýt đạt khoảng 6%; hệ số sử dụng công suất của hệ thống xe buýt ở giờ cao điểm là cao, bình quân 1,4 trên toàn mạng lưới, cá biệt lên tới 3 (*Trancocen, 2012*). Chứng tỏ hệ thống xe buýt Hà Nội đang vận hành ở mức tối đa công suất. Muốn tăng năng lực của hệ thống GTCC, TP Hà Nội cần tính đến các phương án khác; phương án khả thi đang được chọn chính là xây dựng hệ thống ĐSDT, làm xương sống cho hệ thống GTCC của Thủ đô.

Theo Nghiên cứu của các Dự án Tuyến 2A, Tuyến 2 và Tuyến 3, lưu lượng hành khách dự kiến trong các giai đoạn được đề cập trong Bảng sau:

Bảng : Lưu lượng hành khách được khảo sát với các Dự án ĐSDT

Năm	Dữ liệu nghiên cứu kỹ thuật (1000 lượt người/năm)			
	Tuyến 2	Tuyến 2A	Tuyến 3	Tổng số
2016		94,681		94,681
2017		118,012		118,012
2018		141,343	59,641	200,984
2019	37,465	164,673	91,834	293,972

Trên thực tế, trừ Tuyến 2A, các Tuyến số 2, 3 mới chỉ được phân đoạn đầu tư, các tuyến khác cần tiếp tục đầu tư để hoàn chỉnh hệ thống ĐSDT trên toàn địa bàn TP Hà Nội, chưa kể nhu cầu phát triển hệ thống GTCC tại các đô thị vệ tinh (5 đô thị vệ tinh thuộc TP Hà Nội) cũng sẽ ngày càng gia tăng; nghĩa là nhu cầu thị trường của Công ty (về việc

cung cấp dịch vụ vận tải HKCC) rất lớn, cũng như khả năng để phát triển thị trường đã được hoạch định rõ ràng.

KẾ HOẠCH KINH DOANH 1 NĂM

I. Căn cứ.....	3
II. Mục đích, mục tiêu.....	3
2.1 Mục đích.....	3
2.2 Mục tiêu.....	3
III. Phương pháp.....	4
3.1 Phân tích về tăng trưởng GDP Hà Nội 2016 (Phụ lục 1)	4
3.2 Dự báo về dân số Hà Nội 2016 (phụ lục 2)	4
3.3 Dự báo về khách du lịch tới Hà Nội 2016 (phụ lục 3)	4
3.4 Dự báo về nhu cầu vận tải hành khách 2016 (phụ lục 4)	4
IV. Nội dung kế hoạch.....	4
4.1 Kế hoạch Thu – Chi.....	4
4.2 Kế hoạch phân bổ vốn	5
4.3 Kế hoạch về – An toàn –.....	5
4.4 Xây dựng công ty, Tiếp nhận tuyến 2A và Đào tạo nhân sự, (chiến lược 1)..	6
4.4 Khuyến khích người dân sử dụng Đường sắt đô thị (chiến lược 2)	7
4.6 Giá vé (chiến lược 3)	7
4.7 Liên kết với các loại hình GTCC khác(chiến lược 4)	8
4.8 Kinh doanh ngoài vé (Cửa hàng; Quảng cáo; CNTT) (chiến lược 5,6,7).....	8
4.9 Liên kết với các hành khách sử dụng Cửa hàng và phương tiện GTCC khác ((chiến lược 8)	9
4. 10 Kế hoạch về nhân sự.....	9
4.11 Kế hoạch các phòng nghiệp vụ	10
V. Phụ lục, biểu mẫu	10
5.1 Phụ lục 1: Phân tích về tăng trưởng GDP Hà Nội 2016.....	10
5.2 Phụ lục 2: Dự báo về dân số Hà Nội 2016	10
5.3 Phụ lục 3: Dự báo về khách du lịch tới Hà Nội 2016	10
5.4 Phụ lục 4: Dự báo về nhu cầu vận tải hành khách 2016.....	10

I. Căn cứ

- Căn cứ Luật đường sắt số 35/2005QH11 ngày 14/6/2005;
- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 68/2014/QH13 ngày 26/11/2014;
- Căn cứ Luật kinh doanh Bất động sản số 66/2014/QH13 ngày 25/11/2014;
- Căn cứ Luật Quảng cáo số 16/2012/QH13 ngày 21/6/2012;
- Căn cứ Quyết định số 6266/QĐ-UBND ngày 27/11/2014 của UBND Tp Hà Nội về việc thành lập công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội;
- Căn cứ Quyết định số 4694/QĐ-UBND ngày 15/6/2015 của UBND Tp Hà Nội về việc phê duyệt Điều lệ tổ chức và hoạt động công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội;
- Căn cứ Quy chế tài chính được ban hành theo Quyết định sốcủa Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;
- Triết lý kinh doanh được phê duyệt và ban hành tại Quyết định sốngày.... của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;
- Tầm nhìn dài hạn được phê duyệt và ban hành tại Quyết định sốngày.... của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;
- Kế hoạch kinh doanh 5 năm được phê duyệt và ban hành tại Quyết định sốngàycủa Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;

II. Mục đích, mục tiêu

2.1 Mục đích

Tập trung vào các vấn đề:

- Hoàn thiện hệ thống quản lý của Công ty;
- Tiếp nhận tuyến Đường sắt đô thị số 2A Cát Linh – Hà Đông;
- Khuyến khích người dân thủ đô sử dụng đường sắt đô thị;
- Xây dựng kinh doanh ngoài vé và trên tuyến 2A;

2.2 Mục tiêu

- Giá trị mục tiêu: (chưa xác định bởi công tác vận hành tuyến 2 A chưa bắt đầu);
- Chỉ số đo lường hiệu suất chính : (chưa xác định bởi công tác vận hành tuyến 2 A chưa bắt đầu);

III. Phương pháp

Phân tích các nhân tố tác động trực tiếp đến kinh doanh của Công ty

3.1 Phân tích về tăng trưởng GDP Hà Nội 2016 (Phụ lục 1)

3.2 Dự báo về dân số Hà Nội 2016 (phụ lục 2)

3.3 Dự báo về khách du lịch tới Hà Nội 2016 (phụ lục 3)

3.4 Dự báo về nhu cầu vận tải hành khách 2016 (phụ lục 4)

IV. Nội dung kế hoạch

4.1 Kế hoạch Thu – Chi

Đơn vị tính: VNĐ

tt	Nội dung	Năm 2016				Ghi chú
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV	
A	Doanh thu					
1	Kinh doanh đường sắt (vé)					
2	Kinh doanh ngoài vé					
2.1	Cửa hàng					
2.1	Quảng cáo					
					
B	Chi phí					
1	Chi phí vận hành					
2	Chi phí bảo trì, sửa chữa					
4	Chi lương					
5	Chi phí đầu tư trang thiết bị					
	Trang thiết bị VP					
	Ô tô					
					
C	Doanh thu thuần trước thuế					
D	Doanh thu thuần sau thuế					

4.2 Kế hoạch phân bổ vốn

phòng/ban	Năm 2016				Nội dung chính
	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV	
Phòng Hành chính					
Tổ chức – Đào tạo					
Tài chính, Kế toán					
An toàn – Chất lượng					
Kinh doanh – QHCC					
Kế hoạch – Dự án					
Vận hành tàu					
Kỹ thuật – Bảo trì					
Tổng					

4.3 Kế hoạch về – An toàn –

An toàn trong vận hành, an toàn trong sản xuất là điều kiện tiên quyết được lãnh đạo công ty đặc biệt chú trọng trong cả quá trình hoạt động công ty. Đối với đường sắt đô thị việc đảm bảo an toàn

Biện pháp	Năm 2016				Nội dung cơ bản	Mối quan hệ với KH KD 5 năm
	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV		
An toàn khi vận hành					Tập huấn cho CB, NLĐ	
Rà soát các điểm lắp đặt Camera trong các nhà ga					Lắp đặt bổ sung nếu thiếu, điều chỉnh cho phù hợp	
Rà soát hệ thống PCCC					Lắp đặt bổ sung nếu thiếu, điều chỉnh cho phù hợp	
Tập huấn tại hiện trường về sự cố Trật ray					Huấn luyện nhân sự bằng tình huống	
Tập huấn tại hiện trường về PCCC					Huấn luyện nhân sự bằng tình huống	
Tập huấn tại hiện trường về các sự cố khác					Huấn luyện nhân sự bằng tình huống	

(Vấn đề về an toàn là vấn đề được ưu tiên hàng đầu trong ĐSĐT. Do ĐSĐT ở Hà Nội nói chung và VN nói riêng là mới, chưa có nhiều kinh nghiệm vận hành, hơn nữa là loại hình chuyên chở hành khách lớn, do vậy vấn đề An toàn là điều kiện tiên quyết của Công ty)

4.4 Xây dựng công ty, Tiếp nhận tuyến 2A và Đào tạo nhân sự, (chiến lược 1)

KHKD trung hạn	Nội dung công việc triển khai	Năm 2016			
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Hoàn thiện hệ thống quản lý	Thủ tục pháp lý	→	Triển khai ngay sau khi công ty được thành lập		
	Cơ sở vật chất (trụ sở)	→	Triển khai ngay sau khi công ty được thành lập và sau khi tiếp nhận 2A		
	Tổ chức, nhân sự	→ Ngay sau khi công ty được thành lập			
	Cơ chế tài chính	→	→ Ngay sau khi công ty được thành lập		
	KH, Quy trình, Quy tắc, Sổ tay....	→ Ngay sau khi công ty được thành lập			
Tiếp nhận tuyến 2A	Triển khai kế hoạch tiếp nhận 2A	→ Điều chỉnh KH với Ban 2A			
	Vận hành thử	→ Chuẩn bị Kế hoạch		→ Triển khai	
	Vận hành thương mại			→ Triển khai	
Đào tạo nhân sự	Đào tạo trên hiện trường			→	
	Xây dựng kế hoạch phát triển năng lực nhân viên	→ Dự thảo KH		→ Điều chỉnh KH	

4.4 Khuyến khích người dân sử dụng Đường sắt đô thị (chiến lược 2)

Theo kế hoạch trung hạn	Nội dung công việc triển khai	Năm 2016			
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Khuyến khích Chú ý:	Công việc của nhân viên				→
Quan tâm:	Thu hút người dùng	Chương trình →		Triển khai →	
	Người nổi tiếng (như những nhân tố thu hút)	Tuyển chọn →		Triển khai →	
	Truyền thông	Xây dựng nội dung →		Phát hành →	
	Trang mạng	Xây dựng nội dung →		Phát hành →	

4.6 Giá vé (chiến lược 3)

Theo kế hoạch trung hạn	Nội dung công việc triển khai	Năm 2016			
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Giá	Xây dựng mức giá vé hợp lý	☆ →			
	Xem xét một số ưu đãi như giảm giá vé thường xuyên	Đưa ra một số phương án →			

4.7 Liên kết với các loại hình GTCC khác (chiến lược 4)

Theo kế hoạch trung hạn	Nội dung công việc triển khai	Năm 2016			
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Phối hợp:	Thương thảo với các công ty xe buýt và taxi	Chuẩn bị	Thương thảo		
	Thương thảo với tổ chức liên quan của tuyến 2A	Thương thảo			
	Thương thảo với tổ chức liên quan của tuyến 3		Thương thảo		
	Thương thảo với tổ chức liên quan của tuyến 2		Thương thảo		
	Đưa ra kế hoạch cho tuyến 3 (xây dựng nhà ga)				
	Đưa ra kế hoạch cho tuyến 2 (xây dựng nhà ga)				
Kiểm soát phương tiện vận tải tư nhân	Lập kế hoạch với chính phủ và UBND TP	Dự thảo KH	Điều chỉnh KH		Triển khai

4.8 Kinh doanh ngoài vé (Cửa hàng; Quảng cáo; CNTT) (chiến lược 5,6,7)

Theo kế hoạch trung hạn	Nội dung công việc triển khai	Năm 2016			
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Cửa hàng trong nhà ga	Nghiên cứu thị trường	Chọn nhà thầu	Phân tích		
			Nghiên cứu		
Quảng cáo	Xem xét phương pháp quản lý		Xem xét phương án quyết định		
CNTT	Nghiên cứu	Nghiên cứu		Triển khai	

4.9 Liên kết với các hành khách sử dụng Cửa hàng và phương tiện GTCC khác ((chiến lược 8)

Theo kế hoạch trung hạn	Nội dung công việc triển khai	Năm 2016			
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Cửa hàng trong nhà ga	Xem xét Ưu tiên gì Ưu tiên như thế nào	Nghiên cứu X/x PA ưu đãi		Quyết định, Triển khai	
Liên kết với các phương tiện khác	Xem xét cung cấp ưu đãi cho hành khách sử dụng cả đường sắt và các phương tiện khác	Nghiên cứu X/x PA ưu đãi		Quyết định, Triển khai	
	Xây dựng các bãi đỗ xe	Lựa chọn vị trí		Lập Kế hoạch, triển khai	

4.10 Kế hoạch về nhân sự

Theo kế hoạch trung hạn	Nội dung công việc triển khai	Năm 2016			
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Tuyển dụng	Soạn thảo chính sách tuyển dụng		Triển khai ngày sau khi công ty được thành lập		
Đào tạo	Đưa ra cơ cấu đào tạo nhân lực	Trong nước, TQ	Hiện trường	Hiện trường	
Lương, thưởng	Nghiên cứu tăng yếu tố động lực đối với nhân viên		Triển khai ngày sau khi công ty được thành lập		

4.11 Kế hoạch các phòng nghiệp vụ

Biện pháp	Kế hoạch	Năm 2016			
		Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV

(Mỗi phòng ban sẽ xây dựng kế hoạch của bộ phận mình bao gồm cả Nội dung công việc và kinh phí. Trao đổi để xây dựng biểu mẫu đảm bảo thống nhất).

V. Phụ lục, biểu mẫu

5.1 Phụ lục 1: Phân tích về tăng trưởng GDP Hà Nội 2016

5.2 Phụ lục 2: Dự báo về dân số Hà Nội 2016

5.3 Phụ lục 3: Dự báo về khách du lịch tới Hà Nội 2016

5.4 Phụ lục 4: Dự báo về nhu cầu vận tải hành khách 2016

5.5 Phụ lục 5: Kế hoạch các phòng nghiệp vụ 2016

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

DƯ THẢO

ĐIỀU LỆ

**TỔ CHỨC VÀ HOẠT ĐỘNG
CỦA CÔNG TY TRÁCH NHIỆM HỮU HẠN MỘT THÀNH VIÊN
ĐƯỜNG SẮT HÀ NỘI**

(Ban hành kèm theo Quyết định số /QĐ - UBND ngày / /2014
của UBND Thành phố Hà Nội)

**Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG**

Điều 1. Giải thích từ ngữ

1. Điều lệ này quy định về tổ chức và hoạt động của Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội thuộc Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội (sau đây viết tắt là Công ty).

2. Trong phạm vi Điều lệ này, những từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

Trừ trường hợp các điều khoản của Điều lệ này quy định khác, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

a) Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội là Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội quyết định thành lập.

b) Chủ sở hữu công ty là UBND thành phố Hà Nội thực hiện các quyền và nghĩa vụ của Chủ sở hữu đối với Công ty.

c) Đơn vị trực thuộc là các xí nghiệp hạch toán phụ thuộc, nằm trong cơ cấu công ty.

d) “Công ty con” là doanh nghiệp do Công ty đầu tư 100% vốn điều lệ hoặc giữ cổ phần, vốn góp chi phối; được tổ chức dưới hình thức công ty cổ phần, công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên, công ty trách nhiệm hữu hạn hai thành viên trở lên, công ty liên doanh, công ty ở nước ngoài theo quy định của pháp luật.

đ) “Công ty liên kết” là doanh nghiệp mà Công ty nắm giữ cổ phần, vốn góp không chi phối theo quy định của pháp luật.

e) “Công ty tự nguyện tham gia liên kết” là doanh nghiệp không có cổ phần, vốn góp của Công ty nhưng tự nguyện trở thành thành viên liên kết trên cơ sở quan hệ gắn bó về lợi ích kinh tế, công nghệ, thị trường và các dịch vụ kinh doanh khác với Công ty, chịu sự ràng buộc về quyền, nghĩa vụ với Công ty theo hợp đồng liên kết hoặc theo thỏa thuận giữa doanh nghiệp đó với Công ty.

g) “Quyền chi phối” là quyền của Công ty đối với một doanh nghiệp khác, bao gồm ít nhất một trong các quyền sau đây:

- Quyền của chủ sở hữu duy nhất của doanh nghiệp; quyền của cổ đông, thành viên góp vốn nắm giữ cổ phần, vốn góp chi phối của doanh nghiệp;
- Quyền trực tiếp hay gián tiếp bổ nhiệm đa số hoặc tất cả các thành viên Hội đồng quản trị hoặc Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc của doanh nghiệp;
- Quyền quyết định phê duyệt, sửa đổi, bổ sung Điều lệ của doanh nghiệp;
- Các quyền chi phối khác theo thỏa thuận với doanh nghiệp bị chi phối và được ghi vào Điều lệ của doanh nghiệp bị chi phối.

h) “Cổ phần, vốn góp chi phối của Công ty” tại doanh nghiệp khác là số cổ phần hoặc mức vốn góp của Công ty chiếm trên 50% vốn điều lệ của doanh nghiệp đó.

i) “Cổ phần không chi phối, vốn góp không chi phối của Công ty” tại doanh nghiệp khác là cổ phần hoặc mức vốn góp của Công ty chiếm từ 50% vốn điều lệ của doanh nghiệp trở xuống.

k) “Nghị định 99/2012/NĐ-CP” là Nghị định số 99/2012/NĐ-CP ngày 15 tháng 11 năm 2012 của Chính phủ về phân công, phân cấp thực hiện các quyền, trách nhiệm, nghĩa vụ của chủ sở hữu nhà nước đối với doanh nghiệp nhà nước và vốn Nhà nước đầu tư vào doanh nghiệp.

l) “Nghị định 71/2013/NĐ-CP” là Nghị định số 71/2013/NĐ-CP ngày 11 tháng 7 năm 2013 của Chính phủ về đầu tư vốn nhà nước vào doanh nghiệp và quản lý tài chính đối với doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ.

m) “Luật doanh nghiệp” là Luật doanh nghiệp số 60/2005/QH11 ngày 29 tháng 11 năm 2005.

l) “Đường sắt đô thị” Trong Điều lệ này, trừ khi ngữ cảnh quy định khác, “Đường sắt đô thị” được hiểu là loại hình vận tải hành khách khối lượng lớn, sử dụng năng lượng điện, lưu thông trên đường dành riêng trong một thành phố hoặc giữa một thành phố với vùng phụ cận; các loại hình Đường sắt đô thị bao gồm tàu điện ngầm, tàu điện trên cao, tàu điện trên mặt đất, loại tàu điện hỗn hợp, tranway, tàu điện một ray và các loại tàu điện khác.

3. Các từ hoặc thuật ngữ đã được định nghĩa trong Luật Doanh nghiệp, pháp luật về Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do nhà nước làm chủ sở hữu và các văn bản khác có liên quan sẽ có nghĩa tương tự trong Điều lệ này.

4. Các tham chiếu của Điều lệ này tới quy định của văn bản khác sẽ bao gồm cả những sửa đổi hoặc văn bản thay thế các văn bản đó.

Điều 2. Tên công ty, trụ sở chính

1. Tên gọi:

- Tên đầy đủ tiếng Việt: CÔNG TY TRÁCH NHIỆM HỮU HẠN MỘT THÀNH VIÊN ĐƯỜNG SẮT HÀ NỘI
- Tên giao dịch tiếng Việt: CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT HÀ NỘI
- Tên giao dịch quốc tế tiếng Anh: HANOI METRO COMPANY
- Tên rút gọn: HANOI METRO
- Tên viết tắt: HMC

2. Trụ sở công ty:

- Địa chỉ trụ sở chính: Phường Phú Lương, quận Hà Đông, Thành phố Hà Nội
- Địa chỉ trụ sở tạm thời: Số 8 Hồ Xuân Hương, Phường Nguyễn Du, quận Hai Bà Trưng, thành phố Hà Nội
- Điện thoại:
- Fax:
- Email:
- Website:
- Biểu tượng:

3. Loại hình doanh nghiệp: Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên

Điều 3. Hình thức pháp lý và tư cách pháp nhân

1. Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước, được thành lập theo Quyết định số /QĐ-UBND ngày tháng năm 2014 của UBND Thành phố Hà Nội. Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội hoạt động theo quy định của pháp luật, Luật Doanh nghiệp và Điều lệ này.

2. Công ty có tư cách pháp nhân, có con dấu riêng, biểu tượng, được mở tài khoản tiền Đồng Việt Nam và ngoại tệ tại Kho bạc nhà nước, các Ngân hàng trong nước và ngoài nước theo quy định của pháp luật có liên quan.

3. Công ty có vốn và tài sản riêng, chịu trách nhiệm đối với các khoản nợ và các nghĩa vụ tài chính khác bằng toàn bộ tài sản của mình.

4. Công ty có quyền sở hữu, sử dụng và định đoạt đối với tên gọi, thương hiệu, biểu tượng riêng theo quy định của pháp luật.

Điều 4. Mục tiêu hoạt động, ngành, nghề kinh doanh

1. Mục tiêu

a) Sản xuất kinh doanh có lãi, sử dụng hiệu quả, bảo toàn và phát triển vốn chủ sở hữu đầu tư tại công ty và vốn của công ty đầu tư vào các doanh nghiệp khác.

b) Đảm bảo việc làm cho người lao động và lợi ích của Công ty theo quy định của pháp luật.

c) Hoàn thành các nhiệm vụ do chủ sở hữu Công ty giao.

2. Ngành nghề kinh doanh

a) Ngành, nghề kinh doanh chính

- Mã ngành 4931 Vận tải hành khách trong nội thành, ngoại thành bằng đường sắt đô thị
- Mã ngành 3312 Sửa chữa máy móc, thiết bị chuyên ngành đường sắt đô thị
- Mã ngành 3315 Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải
- Ngành nghề Quản lý, khai thác, bảo dưỡng và sửa chữa hệ thống

kết cấu hạ tầng đường sắt Đô thị;

- Ngành nghề Kinh doanh hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt;

b) Ngành nghề kinh doanh ngoài lĩnh vực kinh doanh chính

- Mã ngành 5221 Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường sắt và đường bộ

- Mã ngành 7310 Quảng cáo

- Mã ngành 7320 Nghiên cứu thị trường và thăm dò dư luận

c) Công ty chỉ được phép kinh doanh những ngành nghề trên cơ sở Quyết định của Chủ sở hữu Công ty và được cấp đăng kí bổ sung (cấp phép) bởi cơ quan thẩm quyền. Các ngành nghề kinh doanh chỉ được phép hoạt động khi đã đủ các điều kiện cần thiết theo quy định.

Điều 5. Mức vốn Điều lệ

Vốn Điều lệ của Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội tại thời điểm thành lập là: 1,781,817 triệu VNĐ (*số tiền bằng chữ: Một nghìn bảy trăm tám mươi một tỷ, tám trăm mười bảy triệu đồng./.*)

Điều 6. Chủ sở hữu nhà nước

- Chủ sở hữu Công ty: Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội.

- Địa chỉ: Số 79, phố Đinh Tiên Hoàng - Phường Lý Thái Tổ - Quận Hoàn Kiếm

- Thành phố Hà Nội.

Điều 7. Người đại diện theo pháp luật

Người Đại diện theo pháp luật của Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đường sắt Hà Nội là Chủ tịch Hội đồng thành viên.

Điều 8. Quản lý nhà nước

Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội chịu sự quản lý của các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

Điều 9. Tổ chức Đảng Cộng sản Việt Nam và các tổ chức chính trị - xã hội trong Công ty.

1. Tổ chức Đảng Cộng sản Việt Nam trong Công ty hình thành, hoạt động theo Hiến pháp, pháp luật và Điều lệ của Đảng Cộng sản Việt Nam .

2. Các tổ chức chính trị - xã hội khác trong Công ty hình thành, hoạt động theo Hiến pháp, pháp luật và Điều lệ của các tổ chức chính trị - xã hội phù hợp với quy định của pháp luật.

3. Công ty tạo điều kiện thuận lợi về cơ sở vật chất, thời gian, điều kiện cần thiết khác để thành viên các tổ chức Đảng, tổ chức chính trị - xã hội thực hiện việc sinh hoạt đầy đủ theo quy định của pháp luật, Điều lệ và nội quy của các tổ chức đó.

Chương II

QUYỀN VÀ NGHĨA VỤ CỦA CÔNG TY

Điều 10. Quyền của Công ty

1. Quyền của Công ty đối với vốn và tài sản.

a) Quản lý, sử dụng vốn và tài sản của công ty để kinh doanh, thực hiện các lợi ích hợp pháp từ vốn và tài sản của Công ty.

b) Được quyền quyết định đối với vốn và tài sản của công ty theo quy định của pháp luật và Điều lệ hoạt động của Công ty.

c) Sử dụng và quản lý tài sản nhà nước giao, cho thuê là đất đai, tài nguyên theo quy định của pháp luật về đất đai, tài nguyên.

d) Chủ sở hữu công ty không điều chuyển vốn nhà nước đầu tư tại công ty và vốn, tài sản của công ty theo phương thức không thanh toán.

đ) Có quyền chiếm hữu, sử dụng và định đoạt đối với tên gọi, biểu tượng, thương hiệu của công ty theo quy định của pháp luật.

e) Thực hiện các quyền khác của công ty đối với vốn và tài sản theo quy định của pháp luật.

2. Quyền về kinh doanh của Công ty.

a) Tự chủ trong việc tổ chức sản xuất, kinh doanh, tổ chức bộ máy quản lý theo yêu cầu kinh doanh và bảo đảm kinh doanh có hiệu quả.

b) Kinh doanh những ngành, nghề ghi trong giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp; mở rộng quy mô kinh doanh theo khả năng của công ty và nhu cầu của thị trường trong nước và ngoài nước.

c) Tìm kiếm thị trường, khách hàng trong nước, ngoài nước; tổ chức ký kết và thực hiện hợp đồng.

d) Tự quyết định giá mua, giá bán sản phẩm, dịch vụ, trừ những sản phẩm, dịch vụ công ích và những sản phẩm, dịch vụ do Nhà nước định giá thì theo mức giá hoặc khung giá do Nhà nước quy định.

đ) Quyết định các dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư; sử dụng vốn, tài sản của công ty để liên doanh, liên kết, góp vốn vào doanh nghiệp khác trong nước; thuê, mua một phần hoặc toàn bộ công ty khác theo quy định của pháp luật và Điều lệ này.

e) Quyết định các dự án đầu tư ra ngoài công ty sau khi đã được chủ sở hữu phê duyệt chủ trương.

g) Sử dụng vốn của Công ty hoặc vốn huy động để tham gia đầu tư thành lập công ty khác sau khi được Chủ sở hữu Công ty chấp thuận.

h) Mở chi nhánh, văn phòng đại diện ở trong nước, nước ngoài theo quy định của pháp luật và Điều lệ này.

i) Xây dựng, áp dụng các định mức lao động, vật tư, đơn giá tiền lương và chi phí khác trên cơ sở bảo đảm hiệu quả kinh doanh của công ty và phù hợp với quy định của pháp luật.

k) Tuyển chọn, bố trí, sử dụng, đào tạo, khen thưởng, xử lý vi phạm kỷ luật, chấm dứt hợp đồng lao động đối với lao động, lựa chọn các hình thức trả lương, thưởng; Xây dựng, ban hành thang lương, bảng lương, phụ cấp lương phù hợp với yêu cầu sản xuất kinh doanh của công ty và phù hợp với các quy định của pháp luật về lao động.

l) Quyết định cử cán bộ công nhân viên công ty đi công tác nước ngoài theo quy định của Nhà nước và Thành phố.

m) Có các quyền kinh doanh khác theo nhu cầu thị trường phù hợp với quy định của pháp luật.

3. Quyền về tài chính của công ty.

a) Huy động vốn để kinh doanh dưới hình thức: vay vốn của tổ chức ngân hàng, tín dụng và các tổ chức tài chính khác, của cá nhân, tổ chức ngoài công ty; vay vốn của người lao động và các hình thức huy động vốn khác theo quy định của pháp luật.

Việc huy động vốn để kinh doanh phải có phương án được chủ sở hữu phê duyệt đảm bảo khả năng thanh toán nợ, tự chịu trách nhiệm hoàn trả, bảo đảm hiệu quả sử dụng vốn huy động, không được làm thay đổi hình thức sở hữu công ty.

b) Chủ động sử dụng vốn cho hoạt động kinh doanh của công ty; cho vay vốn theo quy định pháp luật; được thành lập, sử dụng và quản lý các quỹ của công ty theo quy định của pháp luật.

c) Được quyết định chi phí tiền lương và các chi phí khác trên cơ sở kết quả từ hoạt động kinh doanh của công ty theo quy định của pháp luật.

d) Quyết định trích khấu hao tài sản cố định theo nguyên tắc mức trích khấu hao tối thiểu phải bảo đảm bù đắp hao mòn hữu hình, hao mòn vô hình của tài sản cố định theo quy định của pháp luật.

đ) Được hưởng các chế độ trợ cấp, trợ giá hoặc các chế độ ưu đãi khác của Nhà nước khi thực hiện các nhiệm vụ hoạt động công ích, quốc phòng, an ninh; phòng chống thiên tai hoặc cung cấp sản phẩm, dịch vụ theo chính sách giá của Nhà nước mà doanh thu không đủ bù đắp chi phí sản xuất sản phẩm, dịch vụ này của công ty.

e) Được chi thưởng sáng kiến đổi mới, cải tiến kỹ thuật, quản lý và công nghệ; thưởng tăng năng suất lao động; thưởng tiết kiệm vật tư và chi phí theo quy định của pháp luật.

g) Được hưởng các chế độ ưu đãi đầu tư, tái đầu tư theo quy định của pháp luật.

h) Được từ chối và tố cáo mọi yêu cầu cung cấp các nguồn lực không được pháp luật quy định của bất kỳ cá nhân, cơ quan hay tổ chức nào, trừ những khoản tự nguyện đóng góp vì mục đích nhân đạo và công ích.

i) Thực hiện các quyền khác về tài chính theo quy định của pháp luật.

4. Quyền được hỗ trợ, tạo điều kiện vật chất và các lợi ích tài chính khác khi tham gia hoạt động công ích theo quy định của Nghị định số 130/2013/NĐ-CP ngày 16 tháng 10 năm 2013 về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích và các văn bản pháp luật có liên quan.

Điều 11. Nghĩa vụ của công ty

1. Nghĩa vụ đối với vốn và tài sản

a) Bảo toàn và phát triển vốn chủ sở hữu đầu tư tại công ty và vốn công ty tự huy động; chịu trách nhiệm về các khoản nợ và các nghĩa vụ tài sản khác của công ty trong phạm vi vốn điều lệ của công ty.

b) Đánh giá lại tài sản của công ty theo quy định của pháp luật.

c) Thực hiện các nghĩa vụ khác của công ty về vốn và tài sản theo quy định của pháp luật.

2. Nghĩa vụ trong kinh doanh

a) Kinh doanh đúng ngành, nghề đã đăng ký; bảo đảm chất lượng sản phẩm và dịch vụ do công ty thực hiện theo tiêu chuẩn đã đăng ký.

b) Đổi mới, hiện đại hoá công nghệ và phương thức quản lý để nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh.

c) Bảo đảm quyền và lợi ích của người lao động theo quy định của pháp luật về lao động, bảo đảm quyền tham gia quản lý công ty của người lao động quy định tại Chương VI của Điều lệ này.

d) Tuân thủ các quy định của Nhà nước về quốc phòng, an ninh, văn hoá, trật tự, an toàn xã hội, bảo vệ tài nguyên và môi trường.

đ) Thực hiện chế độ kế toán, kiểm toán và báo cáo tài chính, báo cáo thống kê theo quy định của pháp luật và theo yêu cầu của Chủ sở hữu công ty.

e) Chịu sự giám sát, kiểm tra của Chủ sở hữu công ty hoặc cơ quan được Chủ sở hữu công ty uỷ quyền; chấp hành các quyết định về thanh tra của cơ quan tài chính và cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

g) Chịu trách nhiệm trước Chủ sở hữu công ty về việc sử dụng vốn để đầu tư thành lập doanh nghiệp khác hoặc đầu tư vào doanh nghiệp khác.

h) Sử dụng tối thiểu 70% tổng nguồn vốn đầu tư vào các hoạt động trong các lĩnh vực thuộc ngành nghề kinh doanh chính của công ty. Tổng mức đầu tư ra ngoài công ty (bao gồm đầu tư ngắn hạn và dài hạn) không vượt quá mức vốn điều lệ của công ty.

i) Công ty phải xây dựng Quy chế quản lý và sử dụng tài sản để xác định rõ trách nhiệm của từng khâu trong công tác quản lý; tổ chức hạch toán phản ánh đầy đủ, chính xác, kịp thời; tổ chức kiểm kê, đối chiếu theo định kỳ hoặc theo yêu cầu của Chủ sở hữu; thực hiện đầu tư tài sản cố định, quản lý, sử dụng tài sản theo quy định tại Điều lệ và pháp luật.

k) Thực hiện các nghĩa vụ khác của công ty về kinh doanh theo quy định của pháp luật.

3. Nghĩa vụ về tài chính

a) Kinh doanh có lãi, bảo toàn và phát triển vốn nhà nước; đăng ký, kê khai và nộp thuế theo quy định; thực hiện nghĩa vụ đối với Chủ sở hữu công ty và các nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật.

b) Quản lý, sử dụng có hiệu quả vốn kinh doanh bao gồm cả phần vốn đầu tư vào công ty khác (nếu có); quản lý, sử dụng có hiệu quả tài nguyên, đất đai và các nguồn lực khác do Chủ sở hữu công ty giao, cho thuê.

c) Sử dụng vốn và các nguồn lực khác để thực hiện các nhiệm vụ đặc biệt khác khi Nhà nước yêu cầu.

d) Chấp hành đầy đủ chế độ quản lý vốn, tài sản, các quỹ, chế độ hạch toán kế toán, kiểm toán theo quy định của pháp luật; chịu trách nhiệm về tính trung thực và hợp pháp đối với các hoạt động tài chính của công ty.

đ) Thực hiện các nghĩa vụ khác được quy định tại quy chế quản lý tài chính của công ty và các quy định khác của pháp luật.

4. Quyền và nghĩa vụ khi tham gia sản xuất, cung ứng các sản phẩm, dịch vụ công ích: Khi tham gia sản xuất, cung ứng các sản phẩm, dịch vụ công ích, công ty có các quyền và nghĩa vụ sau đây:

a) Sản xuất, cung ứng các sản phẩm, dịch vụ công ích trên cơ sở đấu thầu hoặc giao nhiệm vụ. Đối với hoạt động công ích theo đặt hàng, giao kế hoạch của Nhà nước thì công ty có nghĩa vụ tiêu thụ sản phẩm, cung ứng dịch vụ công ích đúng đối tượng, đủ số lượng, đúng chất lượng và thời hạn đã cam kết theo giá hoặc phí do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định.

b) Chịu trách nhiệm trước Nhà nước về kết quả hoạt động công ích của công ty; chịu trách nhiệm trước pháp luật và khách hàng về số lượng, chất lượng, điều kiện, cung ứng và giá, phí sản phẩm, dịch vụ công ích do công ty thực hiện.

c) Xây dựng, áp dụng các định mức chi phí, đơn giá tiền lương trong giá thực hiện thầu do Nhà nước đặt hàng hoặc giao kế hoạch.

d) Thực hiện các quyền và nghĩa vụ theo quy định của pháp luật về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích.

5. Nghĩa vụ khi tham gia hoạt động công ích theo quy định của Nghị định số 130/2013/NĐ-CP ngày 16 tháng 10 năm 2013 về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích và các văn bản pháp luật có liên quan.

Chương III

QUYỀN, TRÁCH NHIỆM VÀ NGHĨA VỤ CỦA CHỦ SỞ HỮU CÔNG TY

Điều 12. Quyền, trách nhiệm và nghĩa vụ của chủ sở hữu đối với công ty

1. Quyền, trách nhiệm

a) Quyết định thành lập, mục tiêu, nhiệm vụ và ngành, nghề kinh doanh của Công ty sau khi trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án thành lập.

Quyết định việc tổ chức lại, chuyển đổi sở hữu, giải thể và yêu cầu phá sản Công ty phù hợp với Đề án tổng thể về sắp xếp, đổi mới, tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Phê duyệt chủ trương thành lập, tổ chức lại, giải thể chi nhánh, văn phòng đại diện và các đơn vị hạch toán phụ thuộc của Công ty;

b) Phê duyệt Điều lệ, sửa đổi và bổ sung Điều lệ công ty;

c) Quyết định vốn điều lệ khi thành lập và điều chỉnh vốn điều lệ trong quá trình hoạt động của công ty

d) Quyết định bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, từ chức, khen thưởng, kỷ luật Chủ tịch và thành viên Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc (Giám đốc), Kiểm soát viên và trả lương cho chức danh Kiểm soát viên;

đ) Phê duyệt chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển 5 năm; danh mục các dự án đầu tư nhóm A, B hằng năm và thông báo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính để tổng hợp, giám sát;

e) Phê duyệt chủ trương góp vốn, nắm giữ, tăng, giảm vốn của công ty tại các doanh nghiệp khác; việc tiếp nhận doanh nghiệp tự nguyện tham gia làm công ty con, công ty liên kết;

g) Phê duyệt chủ trương vay, cho vay, mua, bán tài sản có giá trị bằng hoặc lớn hơn 50% vốn điều lệ của công ty hoặc một tỷ lệ khác nhỏ hơn được quy định tại Điều lệ công ty; phê duyệt chủ trương vay nợ nước ngoài của công ty và đề nghị Bộ Tài chính thẩm định, chấp thuận;

h) Quyết định lương của Chủ tịch và thành viên Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc (Giám đốc), Kiểm soát viên do mình bổ nhiệm; quỹ lương hằng năm của Hội đồng thành viên;

i) Chấp thuận để Hội đồng thành viên phê duyệt báo cáo tài chính hằng năm, phân phối lợi nhuận, trích lập và sử dụng các quỹ;

k) Thực hiện giám sát, kiểm tra thường xuyên và thanh tra việc chấp hành pháp luật; việc quản lý, sử dụng, bảo toàn và phát triển vốn; việc thực hiện chiến lược, kế hoạch; việc thực hiện chế độ tuyển dụng, tiền lương, tiền thưởng của công ty. Đánh giá việc thực hiện mục tiêu, nhiệm vụ, ngành, nghề kinh doanh được giao và kết quả hoạt động, hiệu quả sản xuất kinh doanh của công ty. Đánh giá đối với Chủ tịch và thành viên Hội đồng thành viên, Kiểm soát viên, Tổng Giám đốc, Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng trong việc quản lý, điều hành công ty;

l) Thực hiện các quyền và trách nhiệm khác theo quy định tại Điều lệ này và pháp luật có liên quan.

Điều 13. Tổ chức thực hiện nghĩa vụ của chủ sở hữu nhà nước đối với công ty

1. Đầu tư đủ vốn điều lệ:

2. Tuân thủ Điều lệ công ty:

3. Về các khoản nợ và nghĩa vụ tài sản khác:

a) Chủ sở hữu nhà nước có nghĩa vụ về các khoản nợ và tài sản khác trong phạm vi số vốn điều lệ của Công ty. Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc công ty phải quản lý và điều hành công ty bảo đảm khả năng thanh toán các khoản nợ và nghĩa vụ tài sản khác; xác định và tách biệt tài sản của chủ sở hữu và tài sản của công ty;

b) Ủy ban nhân dân thành phố phải giám sát, kiểm tra, đánh giá các khoản nợ và nghĩa vụ tài sản khác của Công ty. Trường hợp phát hiện công ty gặp khó khăn trong thanh toán các khoản nợ và nghĩa vụ tài sản khác, Ủy ban nhân dân thành phố yêu cầu và chỉ đạo Công ty có đề án khắc phục và báo cáo cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định;

c) Khi công ty lâm vào tình trạng phá sản, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chỉ đạo Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc công ty thực hiện thủ tục yêu cầu phá sản theo quy định của pháp luật về phá sản.

4. Phê duyệt chủ trương đầu tư, mua, bán tài sản và hợp đồng vay, cho vay:

a) UBND thành phố thực hiện quyền, trách nhiệm của chủ sở hữu có nghĩa vụ thực hiện đúng thẩm quyền, đúng pháp luật khi phê duyệt chủ trương đầu tư, mua, bán tài sản, hợp đồng vay, cho vay của công ty; giám sát thực hiện các quyết định và phê duyệt của mình;

b) Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc công ty phải thực hiện dự án đầu tư, mua, bán tài sản, hợp đồng vay, cho vay của công ty theo đúng chủ trương phê duyệt và quy định của pháp luật.

5. Nghĩa vụ bảo đảm quyền kinh doanh theo pháp luật của công ty: có nghĩa vụ bảo đảm quyền kinh doanh theo pháp luật của công ty; bảo đảm để Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc chủ động quản lý, điều hành có hiệu quả công ty theo quy định của pháp luật và Điều lệ công ty.

Chương IV

TỔ CHỨC, QUẢN LÝ CÔNG TY

Điều 14. Mô hình tổ chức quản lý Công ty

Công ty được tổ chức theo mô hình Hội đồng thành viên gồm:

1. Chủ tịch và thành viên Hội đồng thành viên;
2. Tổng Giám đốc;
3. Các Phó Tổng Giám đốc;
4. Kiểm soát viên;
5. Kế toán trưởng;
6. Các phòng chuyên môn nghiệp vụ;
7. Các xí nghiệp vận hành tuyến trực thuộc công ty.

Mục 1

HỘI ĐỒNG THÀNH VIÊN

Điều 15. Chức năng và cơ cấu của Hội đồng thành viên

1. Hội đồng thành viên là đại diện chủ sở hữu nhà nước trực tiếp tại Công ty; nhân danh công ty thực hiện các quyền và nghĩa vụ của Công ty theo quyền hạn và nhiệm vụ được giao, Điều lệ này và quy định của pháp luật có liên quan. Hội đồng thành viên chịu trách nhiệm trước chủ sở hữu nhà nước và trước pháp luật về mọi hoạt động của Công ty.

2. Thành viên Hội đồng thành viên gồm Chủ tịch và các thành viên khác do Chủ sở hữu công ty quyết định bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, từ chức, khen thưởng, kỷ luật. Nhiệm kỳ của thành viên Hội đồng thành viên không quá 5 năm. Thành viên Hội đồng thành viên có thể được bổ nhiệm lại.

3. Hội đồng thành viên có các thành viên chuyên trách và không chuyên trách. Số lượng thành viên 5 người.

Điều 16. Quyền hạn và trách nhiệm của Hội đồng thành viên

1. Quyết định chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển 5 năm của Công ty sau khi đề nghị và được Chủ sở hữu công ty phê duyệt.

2. Quyết định kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển hằng năm và gửi quyết định đến Chủ sở hữu công ty để tổng hợp, giám sát.

3. Đề nghị Chủ sở hữu công ty bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, từ chức, khen thưởng, kỷ luật đối với Chủ tịch và thành viên Hội đồng thành viên hoặc, Tổng Giám đốc công ty.

Quyết định bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, từ chức, ký hợp đồng, chấm dứt hợp đồng, khen thưởng, kỷ luật Phó Tổng Giám đốc, Kế toán trưởng theo đề nghị của Tổng Giám đốc.

4. Quyết định việc góp vốn, nắm giữ, tăng, giảm vốn của Công ty tại các doanh nghiệp khác, việc tiếp nhận công ty con, công ty liên kết, sau khi đề nghị và được Chủ sở hữu công ty phê duyệt chủ trương.

5. Cử, giao nhiệm vụ cho Người đại diện phần vốn góp của Công ty tại doanh nghiệp khác theo quy định tại Khoản 4 Điều 20, Khoản 4 Điều 29 Nghị định số 99/2012/NĐ-CP (sau đây viết tắt là Người đại diện).

6. Quyết định hoặc ủy quyền Tổng Giám đốc quyết định dự án đầu tư, hợp đồng vay, cho vay, mua, bán tài sản theo quy định của Điều lệ này và pháp luật có liên quan.

- Phê duyệt chủ trương vay, cho vay, mua bán tài sản có giá trị bằng hoặc thấp hơn 30% vốn điều lệ của Công ty.

- Ủy quyền cho Tổng giám đốc quyết định dự án đầu tư, hợp đồng vay, cho vay, mua, bán tài sản có giá trị bằng hoặc thấp hơn 15% vốn điều lệ của Công ty.

7. Quyết định thành lập, tổ chức lại, giải thể chi nhánh, văn phòng đại diện và các đơn vị hạch toán phụ thuộc khác sau khi đề nghị và được Chủ sở hữu công ty phê duyệt chủ trương.

8. Ban hành các quy chế quản lý nội bộ của Công ty. Phê duyệt báo cáo tài chính, phân phối lợi nhuận, trích lập và sử dụng các quỹ sau khi được Chủ sở hữu công ty chấp thuận.

9. Quyết định lương đối với các chức danh do Hội đồng thành viên bổ nhiệm.

10. Quyết định các giải pháp phát triển thị trường, tiếp thị và công nghệ của công ty.

11. Thực hiện sắp xếp, tái cơ cấu, đổi mới doanh nghiệp sau khi Đề án được phê duyệt.

12. Đề nghị Chủ sở hữu công ty quyết định hoặc phối hợp, thỏa thuận với các cơ quan có liên quan quy định tại Chương III Điều lệ này những vấn đề sau:

a) Bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, từ chức, khen thưởng, kỷ luật đối với Chủ tịch và thành viên Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc công ty;

b) Điều chỉnh vốn điều lệ; sửa đổi, bổ sung Điều lệ công ty; tổ chức lại, chuyển đổi sở hữu, giải thể và yêu cầu phá sản công ty;

c) Phê duyệt chủ trương vay nợ nước ngoài.

13. Quyền, trách nhiệm của Hội đồng thành viên đối với công ty con 100% vốn nhà nước:

a) Quyết định thành lập, mục tiêu, nhiệm vụ và ngành, nghề kinh doanh; tổ chức lại, chuyển đổi sở hữu, giải thể và yêu cầu phá sản sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

b) Phê duyệt Điều lệ, sửa đổi và bổ sung Điều lệ;

c) Quyết định vốn điều lệ khi thành lập và điều chỉnh vốn điều lệ trong quá trình hoạt động của công ty;

d) Quyết định bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, từ chức, khen thưởng, kỷ luật Chủ tịch và thành viên Hội đồng thành viên hoặc Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc, Kiểm soát viên;

đ) Phê duyệt chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển 5 năm;

e) Phê duyệt chủ trương vay, cho vay, mua, bán tài sản có giá trị bằng hoặc lớn hơn 50% vốn điều lệ của công ty hoặc một tỷ lệ khác nhỏ hơn quy định tại Điều lệ của công ty;

g) Phê duyệt báo cáo tài chính hằng năm, phân phối lợi nhuận, trích lập và sử dụng các quỹ.

14. Chịu trách nhiệm quản lý và điều hành Công ty tuân thủ đúng quy định của pháp luật và các quyết định của Chủ sở hữu công ty; quản lý sử dụng, bảo toàn và phát triển vốn có hiệu quả; báo cáo kịp thời cho Chủ sở hữu công ty về việc doanh nghiệp hoạt động thua lỗ, không bảo đảm khả năng thanh toán, không hoàn thành mục tiêu, nhiệm vụ do chủ sở hữu giao hoặc những trường hợp sai phạm khác.

Điều 17. Tiêu chuẩn và điều kiện thành viên Hội đồng thành viên

1. Thường trú tại Việt Nam. Chủ tịch Hội đồng thành viên phải là công dân Việt Nam.

2. Tốt nghiệp đại học, có năng lực kinh doanh và quản lý doanh nghiệp. Chủ tịch Hội đồng thành viên phải có kinh nghiệm ít nhất 03 năm làm công tác quản lý, điều hành doanh nghiệp thuộc ngành, nghề kinh doanh chính hoặc ngành nghề có liên quan đến ngành kinh doanh chính của Công ty.

3. Có sức khỏe, phẩm chất đạo đức tốt, trung thực, liêm khiết, hiểu biết pháp luật và có ý thức chấp hành pháp luật.

4. Không đồng thời là cán bộ trong bộ máy quản lý nhà nước hoặc tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội hoặc các chức vụ quản lý, điều hành tại các doanh nghiệp thành viên.

5. Không thuộc đối tượng bị cấm đảm nhiệm chức vụ quản lý điều hành doanh nghiệp theo quy định của pháp luật.

6. Không là Chủ tịch Hội đồng thành viên, thành viên Hội đồng thành viên Tổng Giám đốc, Phó Tổng Giám đốc đã từng bị miễn nhiệm trước thời hạn tại Công ty hoặc ở doanh nghiệp nhà nước khác trong những trường hợp quy định tại Điểm a, Điểm c và Điểm đ Khoản 1 Điều 18 Điều lệ này.

7. Các tiêu chuẩn khác theo quy định của pháp luật về công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu và các tiêu chuẩn khác theo ngành, lĩnh vực kinh doanh chính của Công ty (nếu có).

Điều 18. Miễn nhiệm, thay thế thành viên Hội đồng thành viên

1. Chủ tịch và thành viên Hội đồng thành viên bị miễn nhiệm trong những trường hợp sau đây:

a) Vi phạm pháp luật đến mức bị truy tố hoặc các trường hợp bị miễn nhiệm, thay thế theo quy định tại Điều lệ này;

b) Không đủ năng lực, trình độ đảm nhận công việc được giao, bị mất hoặc bị hạn chế năng lực hành vi dân sự;

c) Không trung thực trong thực thi nhiệm vụ, quyền hạn hoặc lạm dụng địa vị, quyền hạn để thu lợi cho bản thân hoặc cho người khác; báo cáo không trung thực tình hình tài chính và sản xuất kinh doanh của Công ty.

d) Theo yêu cầu công tác, do thay đổi về tổ chức hoặc trong các trường hợp: Không đủ sức khỏe hoặc không còn đủ uy tín, điều kiện để giữ chức vụ thành viên Hội đồng thành viên của Công ty;

đ) Khi Công ty không hoàn thành các nhiệm vụ hoặc chỉ tiêu do Chủ sở hữu công ty giao mà không giải trình được nguyên nhân khách quan và được Chủ sở hữu công ty chấp thuận;

e) Không đáp ứng tiêu chuẩn và điều kiện quy định tại Điều 17 của Điều lệ này.

2. Thành viên Hội đồng thành viên được thay thế trong những trường hợp sau đây:

a) Xin từ chức và được cấp có thẩm quyền chấp thuận bằng văn bản theo đúng trình tự pháp luật;

b) Khi có quyết định điều chuyển, nghỉ hưu hoặc bố trí công việc khác;

c) Bị miễn nhiệm theo quy định của Khoản 1 Điều này.

3. Trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày xảy ra một trong những trường hợp được nêu tại Khoản 1 Điều này, Hội đồng thành viên phải họp để kiến nghị Chủ sở hữu công ty xem xét, quyết định việc tuyển chọn, bổ nhiệm người thay thế.

Điều 19. Nhiệm vụ và quyền hạn của Chủ tịch Hội đồng thành viên

1. Chủ tịch Hội đồng thành viên có các quyền hạn và nhiệm vụ sau đây:

a) Chuẩn bị hoặc tổ chức việc chuẩn bị chương trình, kế hoạch hoạt động của Hội đồng thành viên;

b) Chuẩn bị hoặc tổ chức việc chuẩn bị chương trình, nội dung và tài liệu họp Hội đồng thành viên hoặc để lấy ý kiến các thành viên;

c) Triệu tập và chủ trì các cuộc họp của Hội đồng thành viên hoặc tổ chức việc lấy ý kiến các thành viên;

d) Giám sát hoặc tổ chức giám sát việc thực hiện các quyết định của Hội đồng thành viên;

đ) Thay mặt Hội đồng thành viên ký các quyết định của Hội đồng thành viên;

e) Thay mặt Hội đồng thành viên ký nhận vốn, đất đai, tài nguyên và các nguồn lực khác do chủ sở hữu đầu tư hoặc giao cho Công ty; quản lý công ty theo nghị quyết, quyết định của Hội đồng thành viên;

g) Tổ chức nghiên cứu và soạn thảo chiến lược phát triển, kế hoạch trung hạn, dài hạn, các dự án đầu tư quan trọng của Công ty; phương án đổi mới tổ chức, nhân sự chủ chốt của Công ty để trình Hội đồng thành viên;

h) Tổ chức xây dựng, giám sát việc thực hiện Quy chế quản lý tài chính, Quy chế quản lý người đại diện phân vốn của Công ty tại doanh nghiệp khác và các quy chế quản lý nội bộ khác của Công ty;

2. Trường hợp vắng mặt thì Chủ tịch Hội đồng thành viên ủy quyền bằng văn bản cho một thành viên thực hiện các quyền và nhiệm vụ của Chủ tịch Hội đồng thành viên.

3. Trường hợp không có thành viên được ủy quyền hoặc Chủ tịch Hội đồng thành viên không thể thực hiện các quyền và nhiệm vụ của mình vì một lý do bất khả kháng thì các thành viên kiến nghị Chủ sở hữu công ty chỉ định một người trong số các thành viên còn lại tạm thời thực hiện quyền và nhiệm vụ của Chủ tịch Hội đồng thành viên.

4. Chủ tịch Hội đồng thành viên có trách nhiệm giải trình và chịu trách nhiệm trước Chủ sở hữu công ty về việc chậm trễ hoặc không ký các quyết định của Hội đồng thành viên.

Điều 20. Nhiệm vụ và quyền hạn của các thành viên Hội đồng thành viên khác

1. Tham dự họp thảo luận, kiến nghị, biểu quyết các vấn đề thuộc thẩm quyền của Hội đồng thành viên.

2. Kiểm tra, xem xét, tra cứu, sao chép hoặc trích lục sổ ghi chép và theo dõi các giao dịch, sổ kế toán, báo cáo tài chính hằng năm, sổ biên bản họp Hội đồng thành viên, các giấy tờ và tài liệu khác của Công ty.

3. Thực hiện các nhiệm vụ và trách nhiệm khác theo quyết định bổ nhiệm, Điều lệ này và pháp luật có liên quan.

Điều 21. Nghĩa vụ của Chủ tịch và các thành viên Hội đồng thành viên khác

1. Tuân thủ pháp luật, Điều lệ công ty, quyết định của Chủ sở hữu công ty trong việc thực hiện các quyền và nhiệm vụ được giao.

2. Thực hiện các quyền và nhiệm vụ được giao một cách trung thực, cẩn trọng, tốt nhất nhằm bảo đảm lợi ích hợp pháp tối đa của Công ty và Chủ sở hữu công ty.

3. Trung thành với lợi ích của Công ty và Chủ sở hữu công ty. Không sử dụng thông tin, bí quyết, cơ hội kinh doanh, địa vị, chức vụ và tài sản của Công ty để tư lợi hoặc phục vụ cho lợi ích của tổ chức, cá nhân khác.

4. Thông báo kịp thời, đầy đủ và chính xác cho Công ty về các doanh nghiệp mà mình và người có liên quan làm chủ hoặc có cổ phần, phân vốn góp. Thông báo này được niêm yết tại trụ sở chính và chi nhánh của Công ty.

5. Chấp hành các quyết định của Hội đồng thành viên.

6. Chịu trách nhiệm cá nhân khi nhân danh Công ty thực hiện các hành vi quy định tại Khoản 5 Điều 42 Luật doanh nghiệp.

7. Thực hiện các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật đối với công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu.

Điều 22. Chế độ làm việc, điều kiện và thể thức tiến hành họp Hội đồng thành viên

1. Hội đồng thành viên làm việc theo chế độ tập thể; họp ít nhất một lần trong một quý để xem xét và quyết định những vấn đề thuộc nhiệm vụ, quyền hạn của mình. Đối với những vấn đề không yêu cầu thảo luận thì Hội đồng thành viên có thể lấy ý kiến các thành viên bằng văn bản.

Hội đồng thành viên có thể họp bất thường để giải quyết những vấn đề cấp bách theo yêu cầu của Chủ sở hữu công ty hoặc theo đề nghị của Chủ tịch Hội đồng thành viên, hoặc trên 50% tổng số thành viên Hội đồng thành viên, hoặc Tổng Giám đốc.

2. Chủ tịch Hội đồng thành viên hoặc thành viên được Chủ tịch Hội đồng thành viên ủy quyền có trách nhiệm chuẩn bị hoặc tổ chức việc chuẩn bị chương trình, nội dung tài liệu, triệu tập và chủ trì cuộc họp Hội đồng thành viên. Các thành viên Hội đồng thành viên có quyền kiến nghị bằng văn bản về chương trình họp. Nội dung và các tài liệu cuộc họp phải gửi đến các thành viên Hội đồng thành viên và các đại biểu được mời dự họp (nếu có) trước ngày họp ít nhất 03 ngày làm việc. Riêng tài liệu sử dụng trong cuộc họp liên quan đến việc kiến nghị Chủ sở hữu công ty sửa đổi, bổ sung Điều lệ công ty, thông qua phương hướng phát triển công ty, thông qua báo cáo tài chính hằng năm, tổ chức lại hoặc giải thể công ty phải được gửi đến các thành viên chậm nhất 05 ngày làm việc trước ngày họp.

3. Thông báo mời họp có thể bằng giấy mời hoặc các công cụ điện tử, truyền thông khác (nếu có) và được gửi trực tiếp đến từng thành viên Hội đồng thành viên và đại biểu khác (nếu có). Nội dung thông báo mời họp phải xác định rõ thời gian, địa điểm và chương trình họp. Hình thức họp trực tuyến có thể được áp dụng khi cần thiết.

4. Cuộc họp lấy ý kiến các thành viên của Hội đồng thành viên họp lệ khi có ít nhất hai phần ba tổng số thành viên Hội đồng thành viên tham dự. Nghị quyết, quyết định của Hội đồng thành viên có hiệu lực khi có hơn một nửa số thành viên tham dự biểu quyết đồng ý; trường hợp có số phiếu ngang nhau thì bên có phiếu của Chủ tịch Hội đồng thành viên hoặc người được Chủ tịch Hội đồng thành viên ủy quyền chủ trì cuộc họp là quyết định. Thành viên Hội đồng thành viên có quyền bảo lưu ý kiến của mình và được quyền kiến nghị lên Chủ sở hữu công ty.

ng nghị quyết, quyết định của Hội đồng thành viên được thông qua khi có hơn một nửa tổng số thành viên chấp thuận.

Nghị quyết, quyết định có thể được thông qua bằng cách sử dụng nhiều bản sao của cùng một văn bản nếu mỗi bản sao đó có ít nhất một chữ ký của thành viên Hội đồng thành viên.

6. Căn cứ vào nội dung và chương trình cuộc họp, khi xét thấy cần thiết, Hội đồng thành viên có quyền hoặc có trách nhiệm mời đại diện có thẩm quyền của các cơ quan, tổ chức có liên quan tham dự và thảo luận các vấn đề cụ thể trong chương trình nghị sự. Đại diện các cơ quan, tổ chức được mời dự họp có quyền phát biểu ý kiến

nhưng không tham gia biểu quyết. Các ý kiến phát biểu (nếu có) của đại diện được mời dự họp được ghi đầy đủ vào biên bản của cuộc họp.

7. Nội dung các vấn đề thảo luận, các ý kiến phát biểu, kết quả biểu quyết, các quyết định được Hội đồng thành viên thông qua và kết luận của các cuộc họp của Hội đồng thành viên phải được ghi thành biên bản. Chủ tọa và thư ký cuộc họp phải liên đới chịu trách nhiệm về tính chính xác và tính trung thực của biên bản họp Hội đồng thành viên. Biên bản họp Hội đồng thành viên phải làm xong và thông qua trước khi kết thúc cuộc họp. Nội dung biên bản phải có các nội dung chủ yếu sau:

a) Thời gian, địa điểm, mục đích, chương trình họp; danh sách thành viên dự họp; vấn đề được thảo luận và biểu quyết; tóm tắt ý kiến phát biểu của thành viên về từng vấn đề thảo luận;

b) Số phiếu biểu quyết tán thành và không tán thành (đối với trường hợp không áp dụng phương thức bỏ phiếu trắng) hoặc số phiếu biểu quyết tán thành, không tán thành và không có ý kiến (đối với trường hợp có áp dụng phương thức bỏ phiếu trắng);

c) Các quyết định được thông qua; họ, tên, chữ ký của thành viên dự họp.

8. Thành viên Hội đồng thành viên có quyền yêu cầu Tổng Giám đốc, Phó Tổng Giám đốc, Kế toán trưởng và cán bộ quản lý, điều hành trong Công ty, công ty con do Công ty nắm 100% vốn điều lệ, người đại diện phần vốn góp của Công ty tại các doanh nghiệp khác cung cấp các thông tin, tài liệu về tình hình tài chính, hoạt động của đơn vị theo quy chế thông tin do Hội đồng thành viên quy định hoặc theo nghị quyết của Hội đồng thành viên. Người được yêu cầu cung cấp thông tin phải cung cấp kịp thời, đầy đủ và chính xác các thông tin, tài liệu theo yêu cầu của thành viên Hội đồng thành viên, trừ trường hợp Hội đồng thành viên có quyết định khác.

9. Hội đồng thành viên sử dụng bộ máy điều hành và bộ phận giúp việc (nếu có) và con dấu của Công ty để thực hiện nhiệm vụ của mình.

10. Chi phí hoạt động của Hội đồng thành viên, kể cả tiền lương, phụ cấp và thù lao khác, được tính vào chi phí quản lý doanh nghiệp của Công ty.

11. Trong trường hợp cần thiết, Hội đồng thành viên được quyền tổ chức việc lấy ý kiến các chuyên gia tư vấn trong và ngoài nước trước khi quyết định các vấn đề quan trọng thuộc thẩm quyền của Hội đồng thành viên. Chi phí lấy ý kiến chuyên gia tư vấn được quy định tại Quy chế quản lý tài chính của Công ty.

12. Quyết định của Hội đồng thành viên có giá trị pháp lý kể từ ngày được thông qua, trừ các trường hợp phải được Chủ sở hữu công ty chấp thuận.

Mục 2

TỔNG GIÁM ĐỐC VÀ BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH CÔNG TY

Điều 23. Tổng Giám đốc

1. Tổng Giám đốc do Chủ sở hữu công ty bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, thay thế, ký hợp đồng, chấm dứt hợp đồng, khen thưởng, kỷ luật theo đề nghị của Hội đồng thành viên.

2. Tổng Giám đốc được bổ nhiệm hoặc ký hợp đồng với nhiệm kỳ không quá năm (05) năm.

3. Tổng Giám đốc có thể là thành viên Hội đồng thành viên. Trường hợp Công ty theo mô hình Hội đồng thành viên thì Chủ tịch Hội đồng thành viên không kiêm Tổng Giám đốc.

4. Tổng Giám đốc phải đáp ứng các tiêu chuẩn và điều kiện quy định tại Điều 17 Điều lệ này, quy định của Luật doanh nghiệp, pháp luật về công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu và các tiêu chuẩn khác theo ngành, lĩnh vực kinh doanh chính của Công ty (nếu có).

5. Tổng Giám đốc có các quyền sau đây:

- a) Tổ chức thực hiện các nghị quyết, quyết định của Hội đồng thành viên;
- b) Quyết định các vấn đề liên quan đến hoạt động kinh doanh hàng ngày của Công ty;
- c) Tổ chức thực hiện kế hoạch kinh doanh và phương án đầu tư của Công ty;
- d) Bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức các chức danh quản lý trong Công ty, trừ các chức danh thuộc thẩm quyền của Hội đồng thành viên;
- đ) Ký kết hợp đồng nhân danh công ty, trừ trường hợp thuộc thẩm quyền của Hội đồng thành viên;
- e) Kiến nghị phương án cơ cấu tổ chức Công ty;
- g) Trình báo cáo quyết toán tài chính hàng năm lên Hội đồng thành viên;
- h) Kiến nghị phương án sử dụng lợi nhuận hoặc xử lý lỗ trong kinh doanh;
- i) Tuyển dụng lao động;
- k) Các quyền khác được quy định tại Điều lệ và quyết định bổ nhiệm hoặc hợp đồng thuê (nếu có).

6. Tổng Giám đốc có các nghĩa vụ sau:

- a) Tuân thủ pháp luật, Điều lệ, nghị quyết, quyết định của Hội đồng thành viên trong việc thực hiện các quyền và nhiệm vụ được giao;
- b) Thực hiện các quyền và nhiệm vụ được giao một cách trung thực, cẩn trọng, tốt nhất nhằm bảo đảm tối đa lợi ích hợp pháp của Công ty;

c) Trung thành với lợi ích của Công ty. Không sử dụng thông tin, bí quyết, cơ hội kinh doanh của Công ty, lạm dụng địa vị, chức vụ và tài sản của Công ty để tư lợi hoặc phục vụ cho lợi ích của tổ chức, cá nhân khác;

d) Thông báo kịp thời, đầy đủ và chính xác cho Công ty về các doanh nghiệp mà Tổng Giám đốc (Giám đốc) và người có liên quan làm chủ hoặc có cổ phần, phần vốn góp. Thông báo này được niêm yết tại trụ sở chính và chi nhánh của Công ty;

đ) Chịu trách nhiệm cá nhân khi nhân danh Công ty thực hiện các hành vi vi phạm pháp luật; tiến hành kinh doanh hoặc giao dịch khác không nhằm phục vụ lợi ích của Công ty và gây thiệt hại cho người khác; thanh toán các khoản nợ chưa đến hạn trước nguy cơ tài chính có thể xảy ra đối với Công ty;

e) Thực hiện các nghĩa vụ khác theo quy định của Luật doanh nghiệp và pháp luật về công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu.

7. Chủ sở hữu công ty xem xét và quyết định miễn nhiệm, thay thế Tổng Giám đốc theo đề nghị của Hội đồng thành viên trong những trường hợp sau đây:

a) Vi phạm pháp luật đến mức bị truy tố hoặc các trường hợp bị miễn nhiệm, thay thế theo quy định tại Điều lệ này;

b) Không đủ năng lực, trình độ đảm nhận công việc được giao, bị mất năng lực hành vi dân sự hoặc bị hạn chế năng lực hành vi dân sự;

c) Quyết định vượt thẩm quyền dẫn tới hậu quả nghiêm trọng đối với Công ty;

d) Tổng Giám đốc xin từ chức;

đ) Khi có quyết định điều chuyển, bố trí công việc khác;

e) Các trường hợp khác theo quy định tại quyết định bổ nhiệm hoặc hợp đồng thuê Tổng Giám đốc, Giám đốc (nếu có), pháp luật về công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu và pháp luật có liên quan

Điều 24. Quan hệ giữa Hội đồng thành viên và Tổng Giám đốc trong quản lý, điều hành Công ty

1. Khi tổ chức thực hiện các nghị quyết, quyết định của Hội đồng thành viên nếu phát hiện vấn đề không có lợi cho Công ty thì Tổng Giám đốc báo cáo với Hội đồng thành viên để xem xét điều chỉnh lại nghị quyết, quyết định. Trường hợp Hội đồng thành viên không điều chỉnh lại nghị quyết, quyết định thì Tổng Giám đốc có thể báo cáo Chủ sở hữu công ty, nhưng vẫn phải thực hiện nghị quyết, quyết định của Hội đồng thành viên.

2. Tổng Giám đốc lập và gửi báo cáo bằng văn bản về tình hình hoạt động kinh doanh hàng tháng, quý, năm và phương hướng thực hiện trong kỳ tới của Công ty cho Hội đồng thành viên; có trách nhiệm báo cáo đột xuất về các vấn đề quản trị, tổ chức quản lý và điều hành của Công ty theo yêu cầu của Hội đồng thành viên.

3. Tổng Giám đốc phải mời Chủ tịch Hội đồng thành viên hoặc người được Chủ tịch Hội đồng thành viên ủy quyền tham dự các cuộc họp giao ban, các cuộc họp chuẩn bị các báo cáo, đề án trình Hội đồng thành viên hoặc trình Chủ sở hữu công ty do Tổng Giám đốc chủ trì để phối hợp chuẩn bị nội dung có liên quan. Chủ tịch Hội đồng thành

viên hoặc người được ủy quyền tham dự có quyền phát biểu ý kiến nhưng không kết luận cuộc họp.

4. Trường hợp Tổng Giám đốc không là thành viên Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc được mời tham gia cuộc họp của Hội đồng thành viên và được quyền phát biểu ý kiến, nhưng không có quyền biểu quyết.

Điều 25. Hợp đồng, giao dịch với những người có liên quan

1. Thành viên Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc công ty:

a) Không được để vợ hoặc chồng, bố, bố nuôi, mẹ, mẹ nuôi, con, con nuôi, anh, chị, em ruột của mình giữ chức danh Kế toán trưởng, thủ quỹ của Công ty;

b) Báo cáo Chủ sở hữu công ty về các hợp đồng kinh tế, dân sự của Công ty ký kết với vợ hoặc chồng, bố, bố nuôi, mẹ, mẹ nuôi, con, con nuôi, anh, chị, em ruột của thành viên Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc. Trường hợp phát hiện hợp đồng có mục đích tư lợi mà hợp đồng chưa được ký kết thì có quyền yêu cầu thành viên Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc không được ký kết hợp đồng đó. Nếu hợp đồng đã được ký kết thì bị coi là vô hiệu, thành viên Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc phải bồi thường thiệt hại cho Công ty và bị xử lý theo quy định của pháp luật.

2. Các trường hợp khác thực hiện theo Điều 75 Luật doanh nghiệp, Điều lệ công ty và quyết định của Chủ sở hữu công ty (nếu có).

Điều 26. Phó Tổng Giám đốc, Kế toán trưởng và bộ máy giúp việc

1. Phó Tổng Giám đốc giúp Tổng Giám đốc điều hành Công ty theo phân công và ủy quyền của Tổng Giám đốc; chịu trách nhiệm trước Tổng Giám đốc và trước pháp luật về nhiệm vụ được phân công và ủy quyền.

Hội đồng thành viên quyết định bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, từ chức, ký hợp đồng, chấm dứt hợp đồng, khen thưởng, kỷ luật Phó Tổng Giám đốc theo đề nghị của Tổng Giám đốc.

Số lượng Phó Tổng Giám đốc không quá 05 người. Hội đồng thành viên quyết định cơ cấu, số lượng Phó Tổng Giám đốc theo quy mô và đặc điểm sản xuất, kinh doanh của Công ty trong quá trình hoạt động. Trường hợp đặc biệt cần nhiều hơn 05 Phó Tổng Giám đốc, Hội đồng thành viên đề nghị chủ sở hữu công ty báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận.

2. Kế toán trưởng do Hội đồng thành viên bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, ký hợp đồng, chấm dứt hợp đồng, khen thưởng, kỷ luật theo đề nghị của Tổng Giám đốc; có tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn và nghĩa vụ theo phân công và ủy quyền của Tổng Giám đốc và phù hợp với quy định của pháp luật về kế toán và pháp luật có liên quan.

3. Thời hạn bổ nhiệm hoặc ký hợp đồng với Phó Tổng Giám đốc, Kế toán trưởng do Hội đồng thành viên quyết định, nhưng không quá 5 (năm) năm. Phó Tổng Giám đốc, Kế toán trưởng có thể được bổ nhiệm lại hoặc ký tiếp hợp đồng.

4. Bộ máy giúp việc gồm văn phòng, các phòng, ban chuyên môn, nghiệp vụ có chức năng tham mưu, kiểm tra, giúp việc Hội đồng thành viên, Tổng giám đốc quản lý,

điều hành công ty, thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của chủ sở hữu đối với các doanh nghiệp khác.

Cơ cấu tổ chức và chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của bộ máy giúp việc do Tổng giám đốc quyết định sau khi được Hội đồng thành viên chấp thuận.

Điều 27. Đơn vị trực thuộc

1. Đơn vị sự nghiệp của Công ty hoạt động theo chế độ Nhà nước quy định và quy chế do Hội đồng thành viên phê duyệt; được Công ty đầu tư xây dựng cơ sở vật chất, kỹ thuật, cấp kinh phí sự nghiệp nằm trong chi phí chung của Công ty và được tổ chức thực hiện chế độ lấy thu bù chi; thực hiện chế độ phân cấp hạch toán do Công ty quy định; được tạo nguồn thu từ việc thực hiện các nhiệm vụ do Công ty giao, thực hiện các hợp đồng cung cấp dịch vụ, nghiên cứu khoa học và đào tạo, chuyển giao công nghệ với các đơn vị trong và ngoài Công ty; được hưởng quỹ khen thưởng và quỹ phúc lợi theo chế độ.

2. Đơn vị hạch toán phụ thuộc là đơn vị không có vốn và tài sản riêng. Toàn bộ vốn, tài sản của đơn vị hạch toán phụ thuộc được hạch toán kế toán tập trung tại Công ty và thuộc sở hữu của Công ty. Đơn vị hạch toán phụ thuộc Công ty được ký kết các hợp đồng kinh tế, thực hiện các hoạt động kinh doanh, hoạt động tài chính, tổ chức và nhân sự theo phân cấp của Công ty quy định trong Điều lệ hoặc quy chế của đơn vị hạch toán phụ thuộc do Tổng Giám đốc xây dựng và trình Hội đồng thành viên phê duyệt. Công ty chịu trách nhiệm về các nghĩa vụ tài chính phát sinh đối với các cam kết của các đơn vị hạch toán phụ thuộc.

3. Văn phòng đại diện, chi nhánh và các địa điểm kinh doanh hoạt động theo quy chế do Hội đồng thành viên phê duyệt và Tổng Giám đốc ký ban hành phù hợp với quy định pháp luật có liên quan. Trong quá trình hoạt động, Hội đồng thành viên quyết định hoặc phê duyệt việc thành lập mới hoặc chấm dứt hoạt động các chi nhánh, văn phòng đại diện, địa điểm kinh doanh phù hợp với quy định của pháp luật.

4. Hội đồng thành viên có thể thành lập Ban Kiểm soát nội bộ để giúp Hội đồng thành viên kiểm tra, giám sát hoạt động sản xuất, kinh doanh và quản lý điều hành trong Công ty. Cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, tiêu chuẩn, điều kiện, tiền lương, tiền thưởng, các vấn đề khác có liên quan của Ban kiểm soát nội bộ theo quy định tại Quy chế hoạt động của Ban Kiểm soát nội bộ do Hội đồng thành viên ban hành.

Mục 3

NGƯỜI LAO ĐỘNG THAM GIA QUẢN LÝ CÔNG TY

Điều 28. Hình thức tham gia quản lý của người lao động

Người lao động tham gia quản lý công ty thông qua các hình thức và tổ chức sau đây:

1. Hội nghị toàn thể hoặc Hội nghị đại biểu người lao động Công ty.
2. Tổ chức công đoàn Công ty.
3. Ban Thanh tra nhân dân.

4. Thực hiện quyền khiếu nại, tố cáo theo quy định của pháp luật.

Điều 29. Nội dung tham gia quản lý công ty của người lao động

1. Người lao động có quyền tham gia thảo luận, đóng góp ý kiến và đề xuất với cấp có thẩm quyền các vấn đề sau:

a) Xây dựng và tổ chức thực hiện các nội quy, quy chế nội bộ Công ty liên quan trực tiếp đến quyền lợi và nghĩa vụ của người lao động;

b) Nội dung của dự thảo hoặc dự thảo sửa đổi, bổ sung thỏa ước lao động tập thể trước khi ký kết;

c) Các giải pháp nâng cao năng suất lao động, chất lượng sản phẩm, hạ giá thành, tiết kiệm nguyên vật liệu, an toàn lao động, vệ sinh lao động, bảo vệ môi trường, cải thiện điều kiện làm việc, sắp xếp bố trí lao động;

d) Phương án tổ chức lại, chuyển đổi Công ty;

đ) Tham gia bỏ phiếu tín nhiệm đối với các chức danh quản lý, điều hành Công ty khi được yêu cầu theo quy định của pháp luật;

e) Các vấn đề khác theo quy định của pháp luật có liên quan.

2. Tập thể người lao động trong Công ty có quyền tham gia giám sát:

a) Việc thực hiện nghị quyết Hội nghị người lao động;

b) Việc thực hiện các nội quy, quy định, quy chế, Điều lệ của Công ty; thực hiện thỏa ước lao động tập thể; thực hiện hợp đồng lao động; thực hiện các chế độ, chính sách đối với người lao động;

c) Việc thu và sử dụng các loại quỹ do người lao động đóng góp;

d) Kết quả giải quyết khiếu nại, tố cáo và tranh chấp lao động; kết quả thi đua, khen thưởng hàng năm.

3. Hàng năm Công ty có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Ban Chấp hành Công đoàn tổ chức Hội nghị người lao động để bàn giải pháp thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất, kinh doanh mà Hội đồng thành viên (Chủ tịch công ty) đã thông qua; đánh giá việc thực hiện thỏa ước lao động tập thể, các nội quy, quy chế của Công ty và những vấn đề khác liên quan tới quyền và lợi ích hợp pháp, chính đáng của người lao động.

4. Quan hệ giữa công ty và người lao động thực hiện theo các quy định pháp luật về lao động. Tổng Giám đốc (Giám đốc) lập kế hoạch để Hội đồng thành viên (Chủ tịch công ty) thông qua các vấn đề liên quan đến việc tuyển dụng, lao động, tiền lương, bảo hiểm xã hội, phúc lợi, khen thưởng và kỷ luật đối với người quản lý và người lao động trong công ty cũng như mối quan hệ giữa công ty với các tổ chức Công đoàn của người lao động.

Chương V

QUẢN LÝ TÀI CHÍNH

Điều 30. Vốn điều lệ

1. Vốn điều lệ quy định tại Điều 5 của Điều lệ này có thể tăng trong quá trình hoạt động. Chủ sở hữu công ty phê duyệt tăng vốn điều lệ cho Công ty căn cứ vào mục tiêu, nhiệm vụ, chiến lược phát triển và mở rộng quy mô, hoạt động sản xuất kinh doanh, đặc thù hoạt động của Công ty. Mức vốn điều lệ điều chỉnh tăng thêm được xác định tối thiểu cho 3 năm kể từ năm quyết định điều chỉnh vốn điều lệ:

a) Bộ trưởng quyết định tăng vốn điều lệ đối với Công ty thuộc Bộ sau khi có thỏa thuận bằng văn bản của Bộ Tài chính;

b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định tăng vốn điều lệ đối với Công ty thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

2. Hồ sơ, thủ tục và phương pháp xác định vốn điều lệ; quyền, trách nhiệm và nguồn bổ sung vốn điều lệ theo quy định tại Khoản 3 và Khoản 4 Điều 18 của Nghị định số 71/2013/NĐ-CP.

Điều 31. Quản lý tài chính công ty

Quản lý tài chính của Công ty thực hiện theo Quy chế quản lý tài chính Công ty do Hội đồng thành viên ban hành phù hợp với quy định có liên quan của Nghị định số 71/2013/NĐ-CP, bao gồm những nội dung chủ yếu sau đây:

1. Quản lý và sử dụng vốn, tài sản của Công ty, trong đó có hoạt động đầu tư vốn ra ngoài Công ty; quyền, trách nhiệm của Công ty khi đầu tư vốn vào doanh nghiệp khác; cơ chế quản lý, quyền, trách nhiệm, thù lao, tiền lương, thưởng, quyền lợi và tiêu chuẩn Người đại diện của công ty tại doanh nghiệp khác.

2. Quản lý doanh thu, chi phí và kết quả hoạt động kinh doanh, trong đó có quy định về phân phối thu nhập, sử dụng các quỹ.

3. Kế hoạch tài chính, chế độ kế toán, thống kê và kiểm toán.

4. Những nội dung khác có liên quan

Chương VI

TỔ CHỨC LẠI, CHUYỂN ĐỔI, GIẢI THỂ, PHÁ SẢN CÔNG TY

Điều 32. Tổ chức lại Công ty

Các hình thức, điều kiện, thẩm quyền quyết định, hồ sơ, trình tự, thủ tục tổ chức lại Công ty thực hiện theo quy định của Luật doanh nghiệp, Nghị định số 172/2013/NĐ-CP ngày 13 tháng 11 năm 2013 về thành lập, tổ chức lại, giải thể công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu và công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên là công ty con của công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu và các văn bản pháp luật có liên quan.

Điều 33. Chuyển đổi sở hữu Công ty

Chủ sở hữu công ty quyết định việc chuyển đổi Công ty thành công ty trách nhiệm hữu hạn hai thành viên trở lên hoặc công ty cổ phần theo quy định của pháp luật có liên quan.

Điều 34. Tạm ngừng kinh doanh

1. Chủ sở hữu công ty quyết định việc tạm ngừng kinh doanh của Công ty theo đề nghị của Hội đồng thành viên. Quyết định tạm ngừng kinh doanh của Chủ sở hữu công ty phải được lập thành văn bản.

2. Công ty tổ chức thực hiện tạm ngừng kinh doanh theo quyết định của Chủ sở hữu công ty phù hợp với Điều 156 của Luật doanh nghiệp, Điều 23 của Nghị định số 172/2013/NĐ-CP ngày 13 tháng 11 năm 2013 về thành lập, tổ chức lại, giải thể công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu và công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên là công ty con của công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu, pháp luật về thành lập doanh nghiệp, pháp luật về thuế và pháp luật có liên quan.

Điều 35. Giải thể Công ty

1. Việc giải thể Công ty thực hiện theo quy định từ Điều 24 đến Điều 31 của Nghị định số 172/2013/NĐ-CP ngày 13 tháng 11 năm 2013 về thành lập, tổ chức lại, giải thể công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu và công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên là công ty con của công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu và pháp luật có liên quan.

2. Hình thức tổng công ty sẽ chấm dứt khi diễn ra một trong các trường hợp sau:

- a) Công ty mẹ bị giải thể theo quy định tại Khoản 1 Điều này;
- b) Tổng công ty không còn đáp ứng các điều kiện tồn tại theo quy định của pháp luật về tổng công ty nhà nước và phải giải thể theo Đề án tổng thể sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp nhà nước được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt;
- c) Các trường hợp khác theo quy định của pháp luật.

Điều 36. Phá sản Công ty

Việc phá sản Công ty được thực hiện theo quy định của Luật phá sản.

Chương VII CHẾ ĐỘ BÁO CÁO, CÔNG KHAI THÔNG TIN

Điều 37. Trách nhiệm báo cáo và thông tin

1. Tổng Giám đốc có trách nhiệm gửi Hội đồng thành viên những tài liệu sau đây theo định kỳ hàng quý:

- a) Báo cáo về tình hình kinh doanh của công ty;
- b) Báo cáo tài chính;

c) Báo cáo đánh giá công tác quản lý, điều hành công ty và các báo cáo khác theo quy định.

2. Thành viên Hội đồng thành viên có quyền yêu cầu Tổng Giám đốc, các cán bộ quản lý của Công ty cung cấp mọi hồ sơ, tài liệu liên quan đến tổ chức thực hiện chức năng, nhiệm vụ của Hội đồng thành viên, Chủ tịch Hội đồng thành viên.

3. Giám đốc là người chịu trách nhiệm tổ chức việc lưu giữ và bảo mật hồ sơ, tài liệu của công ty.

Điều 38. Báo cáo và thông tin cho Chủ sở hữu

1. Hội đồng thành viên lập và gửi Chủ sở hữu công ty những tài liệu sau đây:

a) Báo cáo về tình hình kinh doanh và tài chính của Công ty;

b) Báo cáo về tình hình thực hiện chức năng, nhiệm vụ của Hội đồng thành viên; của từng thành viên Hội đồng thành viên về kết quả thực hiện các nhiệm vụ được ủy quyền hoặc ghi tại quyết định bổ nhiệm;

c) Các tài liệu khác theo quy định của Điều lệ này và của pháp luật về chế độ thông tin, báo cáo của công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu.

2. Kiểm soát viên trình Chủ sở hữu công ty:

a) Báo cáo kết quả kiểm tra tính hợp pháp, trung thực, cẩn trọng của Hội đồng thành viên, Giám đốc/Tổng Giám đốc trong tổ chức thực hiện quyền chủ sở hữu, trong quản lý điều hành công việc kinh doanh của Công ty;

b) Báo cáo kết quả thẩm định báo cáo tài chính, báo cáo tình hình kinh doanh;

c) Báo cáo đánh giá công tác quản lý và các tài liệu khác theo quy định của Điều lệ này và pháp luật về chế độ báo cáo, thông tin của công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu.

3. Các báo cáo định kỳ được lập và trình hàng quý. Báo cáo đột xuất được lập và gửi theo yêu cầu của Chủ sở hữu công ty trong từng trường hợp.

Điều 39. Công khai thông tin

1. Người đại diện theo pháp luật của Công ty quyết định và chịu trách nhiệm việc công khai thông tin ra bên ngoài của công ty. Bộ phận lưu giữ hồ sơ, tài liệu của công ty chỉ được cung cấp thông tin ra bên ngoài theo quyết định của người đại diện theo pháp luật của Công ty hoặc người được người đại diện theo pháp luật của Công ty ủy quyền.

2. Biểu mẫu, nội dung và nơi gửi thông tin thực hiện theo các quy định pháp luật có liên quan.

3. Trường hợp có yêu cầu thanh tra, kiểm tra của các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền, người đại diện theo pháp luật của Công ty là người chịu trách nhiệm trong tổ chức cung cấp thông tin theo đúng quy định pháp luật về thanh tra, kiểm tra.

Chương VIII

SỬA ĐỔI, BỔ SUNG ĐIỀU LỆ CÔNG TY VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ KHÁC

Điều 40. Sửa đổi, bổ sung Điều lệ công ty

Chủ sở hữu công ty quyết định sửa đổi, bổ sung Điều lệ công ty. Hội đồng thành viên, Chủ tịch công ty có quyền kiến nghị Chủ sở hữu công ty sửa đổi, bổ sung Điều lệ này.

Điều 41. Quản lý con dấu của Công ty

1. Hội đồng thành viên quyết định thông qua con dấu chính thức của Công ty. Con dấu được khắc theo quy định của pháp luật.

2. Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc quản lý và sử dụng con dấu theo quy định của pháp luật.

Điều 42. Nguyên tắc giải quyết tranh chấp nội bộ

Việc giải quyết tranh chấp nội bộ trong Công ty trước hết phải được thực hiện theo phương thức thương lượng, hòa giải. Trường hợp giải quyết tranh chấp nội bộ theo phương thức thương lượng, hòa giải không đạt được kết quả thì bất kỳ bên nào cũng có quyền đưa tranh chấp ra các cơ quan có thẩm quyền để giải quyết.

Chương IX

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 43. Hiệu lực thi hành

Điều lệ này có hiệu lực thi hành kể từ ngày được Chủ sở hữu công ty phê duyệt.

Điều 44. Phạm vi thi hành

1. Chủ sở hữu, Công ty, các đơn vị và cá nhân có liên quan có trách nhiệm tuân thủ các quy định tại Điều lệ công ty.

2. Các Quy chế nội bộ của Công ty phải tuân thủ nguyên tắc, nội dung của Điều lệ.

3. Trong trường hợp có những quy định của pháp luật có liên quan đến hoạt động của Công ty chưa được quy định tại Điều lệ hoặc trong trường hợp có những quy định mới của pháp luật khác với những điều khoản trong Điều lệ thì những quy định của pháp luật đó đương nhiên được áp dụng để điều chỉnh hoạt động của Công ty./.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH

Nguyễn Thế Thảo

QUY ĐỊNH QUẢN LÝ AN TOÀN VẬN HÀNH ĐSĐT (DỰ THẢO)

PHẦN 1: QUY TẮC CHUNG

Chương 1: Mục đích

Điều 1: Mục đích

1. Quy định này nhằm thiết lập Hệ thống quản lý an toàn và nâng cao tiêu chuẩn An toàn ĐSĐT bằng việc quy định phương châm và các phương pháp vận hành ĐSĐT.
2. An toàn giao thông ĐSĐT phải được đảm bảo bằng việc tuân theo Quy định này, các quy định, quy tắc liên quan được xây dựng bởi các phòng ban trong công ty, cũng như việc tuân theo Luật Đường sắt VN, các Luật liên quan khác và các quy định pháp lý, tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật được quy định bởi Bộ GTVT.

Chương 2: Phương châm cơ bản để duy trì an toàn giao thông ĐSĐT

Điều 2: Phương châm cơ bản về an toàn

1. Chủ tịch và HĐQT phải hướng tới xây dựng các hệ thống, quy định để quản lý vận hành ĐSĐT với tiêu chí An toàn là trên hết. Việc thiết lập phương châm quản lý an toàn để đảm bảo an toàn trên mọi phương diện của hệ thống ĐSĐT như các trang thiết bị, Đầu máy toa xe, người lao động.
2. Chủ tịch và HĐQT cùng toàn bộ cán bộ, nhân viên phải tuân theo các quy định hướng dẫn sau đây:
 - (1) Đảm bảo An toàn là tiêu chí cao nhất trong vận tải ĐSĐT.
 - (2) Hiểu rõ và tuân thủ Luật ĐSVN và các quy định liên quan là nền tảng của An toàn
 - (3) Quan điểm làm việc nghiêm chỉnh và chuẩn xác là điều cần thiết cho An toàn.
 - (4) Trong trường hợp nhận thấy đã phát sinh tai nạn, sự cố...hoặc có nguy cơ phát sinh tai nạn, sự cố, cần nhanh chóng có các hành động ứng phó thích hợp, với ưu tiên hàng đầu là cứu người.
 - (5) Thông tin an toàn được truyền đạt đầy đủ, nhanh chóng, chính xác.
 - (6) Luôn có ý thức về vấn đề an toàn và hoàn thành tốt công việc

3. Các biện pháp nhằm duy trì và nâng cao an toàn cho các trang thiết bị ĐSDT, DMTX và những vấn đề khác đã xây dựng dựa trên phương châm nêu ở khoản 1, sẽ thường xuyên được xem xét lại dựa trên tình hình thực hiện công việc để đảm bảo an toàn vận tải.

Chương 3: Hệ thống để thực hiện và phương pháp quản lý để duy trì an toàn trong vận tải ĐSDT

Mục 1: Cơ cấu tổ chức để đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT:

Điều 3: Trách nhiệm của Hội đồng thành viên, Tổng giám đốc, Phó Tổng giám đốc:

1. Hội đồng thành viên phải là người chịu trách nhiệm cuối cùng để đảm bảo an toàn giao thông ĐSDT.
2. Hội đồng thành viên xây dựng hệ thống quản lý và phương pháp thực hiện các công việc, nhiệm vụ để đảm bảo an toàn GT ĐSDT.
3. Trong việc lập kế hoạch kinh doanh liên quan tới thiết bị, vận hành tàu, nhân sự, đầu tư, tài chính ngân sách và vấn đề khác, Tổng giám đốc, Phó Tổng giám đốc Công ty yêu cầu các trưởng phòng và những người quản lý nêu ở điều 4 tiến hành kiểm chứng trên quan điểm tính an toàn và tính khả thi.
4. Hội đồng thành viên phải hiểu biết, nắm bắt tình trạng kinh doanh, vận hành ĐSDT và tiến hành quản lý, thực hiện việc cải tiến nếu cần thiết.
5. Hội đồng thành viên phải tôn trọng những ý kiến và quan điểm của người quản lý tổng thể về An toàn.
6. Để chuẩn bị cho tình huống phát sinh tai nạn, sự cố... hoặc có nguy cơ phát sinh tai nạn, sự cố và những tình huống có nguy cơ gây trở ngại tới đảm bảo an toàn vận tải, cần xác định rõ việc thành lập Ban Ứng phó đặc biệt, quyết định người chịu trách nhiệm, biện pháp ứng phó và các mục cần thiết khác phù hợp với quy mô, nội dung và thông báo tới toàn thể nhân viên.

Điều 4: Cơ cấu tổ chức

1. Cơ cấu tổ chức liên quan tới đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT theo như “sơ đồ thể chế quản lý an toàn (đính kèm 1)”, trong đó quyền hạn và trách nhiệm của mỗi người quản lý và mỗi trưởng phòng được quy định như sau:

- (1) Người quản lý tổng thể về An toàn: thực hiện các công việc để đảm bảo An toàn vận tải ĐSDT.
- (2) Người quản lý an toàn vận hành: thực hiện các công việc liên quan đến vận hành dưới sự chỉ đạo của Người quản lý tổng thể về An toàn.
- (3) Người quản lý nhân viên công tác trên tàu: Chịu trách nhiệm về phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu hoặc nhân viên lái tàu trong Depot dưới sự chỉ đạo của người quản lý an toàn vận hành hoặc trưởng phòng ĐMTX.
- (4) Trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng: quản lý tổng thể về công việc nhà ga, dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn
- (5) Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu: Chịu trách nhiệm các công việc liên quan tới thiết bị điện và thông tin tín hiệu dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
- (6) Trưởng phòng công trình xây dựng: Chịu trách nhiệm các công việc liên quan tới công trình xây dựng và kiến trúc dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
- (7) Trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray: Chịu trách nhiệm các công việc liên quan tới thiết bị nhà ga, ray dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
- (8) Trưởng phòng Đầu máy toa xe: Chịu trách nhiệm các công việc liên quan đến ĐMTX dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
- (9) Trưởng phòng An toàn – Chất lượng: Chịu trách nhiệm về các công việc liên quan đến biện pháp đảm bảo an toàn và phòng chống tai nạn, sự cố dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về An toàn.
- (10) Trưởng phòng Tài chính-kế toán: Chịu trách nhiệm về các công việc liên quan tới tài chính cần thiết để đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn
- (11) Trưởng phòng tổ chức, nhân sự: Chịu trách nhiệm về các công việc liên quan tới quản lý nhân sự và công tác đào tạo nhân sự cần thiết để đảm bảo an toàn vận tải, dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.
- (12) Trưởng phòng kế hoạch, dự án: Chịu trách nhiệm liên quan đến kế hoạch kinh doanh cần thiết để đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT dưới sự chỉ đạo của người quản lý tổng thể về an toàn.

2. Việc bổ nhiệm và bãi nhiệm các nhân sự quản lý và trưởng phòng được đề cập phía trên phải được thông báo tới Hội đồng thành viên và toàn thể nhân viên, thường xuyên cập nhật, làm rõ về thể chế trách nhiệm liên quan tới vấn đề đảm bảo an toàn vận tải.
3. Những người quản lý và các trưởng phòng được nêu trong khoản 1 Điều 4 thực hiện công việc và quản lý nhiệm vụ an toàn một cách thích hợp bằng sự liên lạc chặt chẽ và chia sẻ thông tin cần thiết về kế hoạch vận hành, trang thiết bị, Đầu máy toa xe.
4. Trong trường hợp những người quản lý và các trưởng phòng được nêu tại Khoản 1 Điều 4 không thể thực hiện công việc do gặp tai nạn hay nguyên nhân khác, người quản lý đã quy định từ trước và người đại diện cho trưởng phòng sẽ tiếp quản nhiệm vụ.

Điều 5: Việc bổ nhiệm và bãi nhiệm người chịu trách nhiệm tổng thể về an toàn

1. Người quản lý tổng thể về an toàn được bổ nhiệm trong số những thành viên đáp ứng được các yêu cầu theo quy định của Nhà nước và có đủ kiến thức và kinh nghiệm về quản lý An toàn. Thông thường Tổng giám đốc công ty ĐSDT sẽ đảm nhận vị trí này.
2. Người quản lý tổng thể về an toàn bị bãi nhiệm trong một số trường hợp sau:
 - (1) Trường hợp người quản lý tổng thể về an toàn không đáp ứng yêu cầu và chuyển sang vị trí khác.
 - (2) Trường hợp có yêu cầu bãi nhiệm của Cơ quan quản lý nhà nước
 - (3) Trường hợp không thể tiếp tục công việc vì lý do bệnh tật, thương tổn hay các lý do không thể tránh được khác.
 - (4) Trường hợp có khả năng/e ngại rằng người quản lý tổng thể về an toàn vi phạm các quy định, quy tắc và có thể gây nguy hại đến an toàn vận tải ĐSDT nếu tiếp tục đảm nhận tại vị trí này.

Điều 6: Việc bổ nhiệm và bãi nhiệm người quản lý vận hành ĐSDT

1. Người quản lý an toàn vận hành được bổ nhiệm giữa các thành viên đáp ứng được các yêu cầu theo quy định của Nhà nước. Thông thường, trưởng phòng vận hành tàu tổng hợp sẽ đảm nhận vị trí này.
2. Dựa và khoản 2 Điều 5, sẽ quy định các trường hợp bãi nhiệm người quản lý an toàn vận hành.

Mục 2: Trách nhiệm của người quản lý tổng thể về an toàn... của công ty:

Điều 7: Trách nhiệm của người quản lý tổng thể về an toàn

Người quản lý tổng thể về an toàn có trách nhiệm liên quan đến đảm bảo an toàn vận tải ĐSDT như sau:

- (1) Đảm bảo tính an toàn trong vận hành, trang thiết bị, đầu máy toa xe và tính phù hợp giữa các phòng ban, đồng thời quản lý tổng thể các phòng ban và quản lý thực hiện công việc vận tải với ưu tiên hàng đầu là an toàn.
- (2) Đảm bảo chắc chắn rằng toàn thể nhân viên hoàn toàn tuân thủ các luật và quy định liên quan, và ý thức rằng an toàn là quan trọng nhất.
- (3) Thường xuyên kiểm tra việc thực hiện và quản lý công tác vận tải, tình hình hệ thống quản lý an toàn, có các hành động cải tiến nếu cần thiết.
- (4) Tham gia vào việc đưa ra những quyết định quan trọng để đảm bảo an toàn vận tải, đóng góp những ý kiến cần thiết để thực hiện nhiệm vụ đảm bảo an toàn vận tải tới Hội đồng thành viên, các Phó Tổng giám đốc và các trưởng phòng liên quan.
- (5) Thu thập các thông tin liên quan đến tai nạn, sự cố và thảm họa và cung cấp tới người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác hoặc đưa ra các chỉ thị nếu cần thiết.

Điều 8: Nhiệm vụ của người quản lý an toàn vận hành:

1. Để đảm bảo an toàn vận tải, người quản lý an toàn vận hành có trách nhiệm về các công việc liên quan đến vận hành tàu, gồm việc xây dựng và sửa đổi kế hoạch vận hành, sử dụng nhân viên công tác trên tàu và ĐMTX, đào tạo và huấn luyện nhân viên công tác trên tàu, quản lý vận hành tàu, thu thập các thông tin về vận hành tàu.
2. Người quản lý an toàn vận hành bổ nhiệm người quản lý nhân viên công tác trên tàu từ trong số những người ở vị trí quản lý nhân viên công tác trên tàu và báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn.
3. Người quản lý an toàn vận hành phải phối hợp với trưởng phòng của các phòng ban khác, xác nhận tính an toàn và tính khả thi trong công tác xây dựng kế hoạch vận hành tàu và các kế hoạch liên quan khác, bằng cách xem xét điều kiện về nhân sự và trang thiết bị liên quan đến vận hành, ĐMTX,.
4. Người quản lý an toàn vận hành phải quản lý một cách phù hợp việc đào tạo và huấn luyện nhân viên liên quan đến vận hành.

5. Người quản lý an toàn vận hành tiến hành liên lạc và phối hợp chặt chẽ với người quản lý tổng thể về an toàn để đảm bảo vận hành tàu an toàn.
6. Người quản lý an toàn vận hành phải tiến hành chia sẻ các thông tin cần thiết liên quan đến an toàn vận tải với người quản lý tổng thể về an toàn và các trưởng phòng liên quan khác để đảm bảo an toàn cho việc vận hành tàu.

Điều 9: Nhiệm vụ của người quản lý nhân viên công tác trên tàu

1. Người quản lý nhân viên công tác trên tàu được bổ nhiệm bởi người quản lý an toàn vận hành sẽ chịu sự chỉ đạo của người quản lý an toàn vận hành, và có nhiệm vụ như sau:

(1) Liên quan đến quản lý, duy trì phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu.

(2) Liên quan đến việc xác nhận định kỳ về tình hình bổ túc phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu và báo cáo tới người quản lý an toàn vận hành

2. Người quản lý nhân viên công tác trên tàu được bổ nhiệm bởi trưởng phòng ĐMTX sẽ chịu sự chỉ đạo của trưởng phòng ĐMTX, và có nhiệm vụ như sau:

(1) Liên quan đến quản lý duy trì phẩm chất, năng lực của nhân viên lái tàu trong depot

(2) Liên quan đến việc xác nhận định kỳ về tình hình bổ túc phẩm chất, năng lực của nhân viên lái tàu trong depot và báo cáo tới trưởng phòng ĐMTX.

Điều 10: Nhiệm vụ của trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng

1. Trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng có trách nhiệm như dưới đây để quản lý công việc nhà ga nhằm đảm bảo an toàn vận tải.

(1) Liên quan đến việc xử lý vận hành tại nhà ga

(2) Liên quan đến việc cung cấp các thông tin cần thiết như thông tin thời tiết để tàu có thể vận hành một cách an toàn

(3) Liên quan đến việc quản lý duy trì phẩm chất, năng lực của nhân viên nhà ga

2. Khi xem xét lập kế hoạch vận tải và các kế hoạch liên quan khác, trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng phải xác nhận tính an toàn và tính

khả thi bằng cách xem xét tổng thể tình hình nhân viên nhà ga, thiết bị và cơ sở vật chất tại nhà ga.

3. Trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng quản lý một cách thích hợp việc huấn luyện, đào tạo nhân viên nhà ga.
4. Các khoản khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng kinh doanh, quan hệ công chúng.

Điều 11: Nhiệm vụ của của trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu

1. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu có trách nhiệm như dưới đây để quản lý duy trì trang thiết bị điện, thông tin tín hiệu nhằm đảm bảo an toàn vận tải:
 - (1) Liên quan đến việc lập, thay đổi hệ thống quản lý cũng như kế hoạch quản lý duy trì về bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
 - (2) Liên quan đến việc đảm bảo tính phù hợp giữa trang thiết bị ĐSĐT, ĐMTX và vận hành.
 - (3) Liên quan đến việc đảm bảo an toàn trong công tác bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
 - (4) Liên quan đến việc chia sẻ thông tin cần thiết để vận hành tàu an toàn như các thông tin về thời tiết và tình trạng thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
 - (5) Liên quan đến việc quản lý duy trì tư chất, trình độ chuyên môn của nhân viên bảo dưỡng, cải tiến thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
2. Khi xem xét kế hoạch quản lý duy trì, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu phải xác nhận tính an toàn và tính khả thi bằng cách xem xét tổng thể điều kiện của các nhân viên liên quan và tình hình thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
3. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu phải quản lý một cách thích hợp việc đào tạo và huấn luyện nhân viên liên quan đến thiết bị điện, thông tin tín hiệu.
4. Các khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu.

Điều 12: Nhiệm vụ của trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray:

1. Trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray có trách nhiệm như dưới đây để quản lý duy trì thiết bị nhà ga, đường ray nhằm đảm bảo an toàn vận tải:
 - (1) Liên quan đến việc lập, thay đổi hệ thống quản lý cũng như kế hoạch quản lý duy trì về bảo dưỡng, cải tiến thiết bị nhà ga, đường ray.
 - (2) Liên quan đến việc đảm bảo tính phù hợp giữa trang thiết bị ĐSĐT, ĐMTX và vận hành.
 - (3) Liên quan đến việc đảm bảo an toàn trong, công tác bảo dưỡng, cải tiến thiết bị nhà ga, đường ray.
 - (4) Liên quan đến việc chia sẻ thông tin cần thiết để vận hành tàu an toàn như các thông tin về thời tiết và tình trạng thiết bị nhà ga, đường ray.
 - (5) Liên quan đến việc quản lý tư chất, trình độ chuyên môn của nhân viên bảo dưỡng, cải tiến thiết bị nhà ga, đường ray.
2. Khi xem xét kế hoạch quản lý duy trì, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải xác nhận tính an toàn và tính khả thi bằng cách xem xét tổng thể điều kiện của nhân viên liên quan đến thiết bị nhà ga, đường ray và tình hình thiết bị nhà ga, đường ray.
3. Trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải quản lý một cách thích hợp việc đào tạo và huấn luyện nhân viên thiết bị nhà ga, đường ray.
4. Các khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray.

Điều 13: Nhiệm vụ của trưởng phòng công trình xây dựng:

1. Trưởng phòng công trình xây dựng có trách nhiệm như dưới đây để quản lý duy trì các công trình xây dựng nhằm đảm bảo an toàn vận tải:
 - (1) Liên quan đến việc lập, thay đổi hệ thống quản lý cũng như kế hoạch quản lý duy trì về bảo dưỡng, cải tiến các công trình xây dựng.
 - (2) Liên quan đến việc đảm bảo tính phù hợp giữa công trình xây dựng, ĐMTX và vận hành.
 - (3) Liên quan đến việc đảm bảo an toàn trong công tác bảo dưỡng, cải tiến các công trình xây dựng
 - (4) Liên quan đến việc chia sẻ thông tin cần thiết để vận hành tàu an toàn như các thông tin về thời tiết và tình trạng của công trình xây dựng.
 - (5) Liên quan đến việc quản lý tư chất, trình độ chuyên môn nhân viên bảo dưỡng, cải tiến công trình xây dựng ĐSĐT.

2. Khi xem xét kế hoạch quản lý duy trì, trưởng phòng công trình xây dựng phải xác nhận tính an toàn và tính khả thi bằng cách xem xét điều kiện của nhân viên bảo dưỡng công trình xây dựng và tình hình của các công trình xây dựng.
3. Trưởng phòng công trình xây dựng phải quản lý một cách thích hợp việc đào tạo và huấn luyện nhân viên công trình xây dựng.
4. Các khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng công trình xây dựng.

Điều 14: Nhiệm vụ của trưởng phòng Đầu máy toa xe

1. Trưởng phòng đầu máy toa xe có trách nhiệm như sau đây để quản lý duy trì ĐMTX nhằm đảm bảo an toàn vận tải:
 - (1) Liên quan đến việc lập, thay đổi hệ thống quản lý cũng như kế hoạch quản lý duy trì về bảo dưỡng, cải tạo... ĐMTX.
 - (2) Liên quan đến việc đảm bảo tính phù hợp giữa trang thiết bị ĐSĐT, ĐMTX và vận hành.
 - (3) Liên quan đến công việc phối hợp giữa kế hoạch quay vòng ĐMTX và kế hoạch vận hành.
 - (4) Liên quan đến việc quản lý tư chất, trình độ chuyên môn của nhân sự bảo dưỡng, cải tạo... ĐMTX.
2. Trưởng phòng ĐMTX bổ nhiệm người quản lý nhân viên công tác trên tàu từ trong số những người ở vị trí quản lý nhân viên lái tàu trong depot và báo cáo cho người quản lý tổng thể về an toàn biết.
3. Trong việc xây dựng kế hoạch sử dụng ĐMTX, trưởng phòng ĐMTX phải xác nhận tính an toàn và tính khả thi bằng cách xem xét, cân nhắc tổng thể về nhân viên ĐMTX và tình trạng trang thiết bị.
4. Trưởng phòng ĐMTX phải quản lý một cách thích hợp việc đào tạo và huấn luyện các nhân viên liên quan đến ĐMTX.
5. Các khoản 5, 6 thuộc điều 8 cũng áp dụng với trưởng phòng ĐMTX.

Điều 15: Nhiệm vụ của Trưởng phòng An toàn – Chất lượng

Trưởng phòng An toàn – Chất lượng có trách nhiệm xác nhận tình hình thực hiện công việc và phương pháp quản lý nhằm đảm bảo an toàn vận tải bằng cách tiến hành kiểm tra nội bộ, xúc tiến biện pháp để nâng cáo tính an toàn như biện pháp phòng chống sự cố tái phát...

Điều 16: Nhiệm vụ của trưởng phòng tài chính – kế toán

Trưởng phòng tài chính – kế toán cân nhắc tổng thể về nâng cao tính an toàn và các nội dung khác, xây dựng kế hoạch dự toán và kế hoạch cần thiết khác.

Điều 17: Nhiệm vụ của Trưởng phòng tổ chức, nhân sự

Trưởng phòng tổ chức, nhân sự cân nhắc tổng thể về nâng cao tính an toàn, xây dựng kế hoạch nhân sự, kế hoạch đào tạo cần thiết để đảm bảo an toàn vận tải và các kế hoạch cần thiết khác.

Điều 18: Nhiệm vụ của trưởng phòng kế hoạch dự án

Cùng với việc cân nhắc tổng thể về nâng cao tính an toàn và tiến hành điều chỉnh cần thiết để xây dựng, thực hiện kế hoạch kinh doanh và các kế hoạch cần thiết khác, trưởng phòng kế hoạch dự án cũng quản lý tiến độ những công việc này.

Chương 4: Nhiệm vụ thực hiện và quản lý công việc liên quan đến đảm bảo an toàn vận hành ĐSDT:

Điều 19: Báo cáo công việc

1. Trưởng phòng an toàn chất lượng thường xuyên nhận báo cáo từ người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác về những thông tin hữu dụng cho việc ngăn ngừa tai nạn, những sự việc không an toàn, và những sự việc gây ảnh hưởng đến việc đảm bảo an toàn vận tải, đồng thời báo cáo cho người quản lý tổng thể về an toàn được biết.
2. Trưởng phòng an toàn chất lượng cố gắng để có thể truyền đạt, chia sẻ những thông tin báo cáo đã nhận được ở khoản 1 nêu trên cho các phòng ban liên quan.
3. Mọi nhân viên phải chia sẻ cho nhau các thông tin cần thiết để đảm bảo an toàn vận hành tàu.

Điều 20: Biện pháp ngăn ngừa tai nạn, sự cố

1. Người quản lý tổng thể về an toàn chỉ thị cho trưởng phòng an toàn chất lượng phân tích, chỉnh lý những thông tin hữu ích cho việc phòng ngừa tai nạn, thảm họa, đảm bảo an toàn vận tải, thảo luận các biện pháp cần thiết để ngăn ngừa tai nạn, sự cố.

2. Người quản lý tổng thể về an toàn nhận báo cáo thảo luận đã chỉ thị ở khoản 1, xây dựng các biện pháp cần thiết. Đồng thời trên quan điểm nâng cao nhận thức về an toàn và phòng chống các sự việc có nguy cơ gây ra tai nạn, sự cố, người quản lý tổng thể về an toàn truyền đạt cho các phòng ban liên quan về nội dung cần thông báo cho người tham gia vào công việc vận tải để các nhân viên có thể chia sẻ thông tin với nhau.

Điều 21: Báo cáo về tai nạn, sự cố và biện pháp xử lý

1. Toàn thể nhân viên phải hoàn toàn hiểu rõ về Ban ứng phó, những người có trách nhiệm, biện pháp xử lý, ứng phó, các công việc cần thiết khác khi xảy ra tai nạn, thảm họa; trường hợp xảy ra tai nạn, thảm họa, phải có những xử lý, ứng phó cần thiết.
2. Người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác tiến hành các biện pháp linh hoạt và thích hợp vượt quá trách nhiệm đã định của mình nếu cần thiết.
3. Bất kỳ người nào biết về sự cố, tai nạn hay thảm họa xảy ra phải lập tức báo cáo theo phương pháp đã được quy định.
4. Người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác nhanh chóng báo cáo sự việc về tai nạn, sự cố, thảm họa...tới các cơ quan chức năng của nhà nước theo quy định của pháp luật.
5. Nội dung ứng phó cụ thể được nêu trong “Quy tắc ứng phó khi xảy ra tai nạn, sự cố, thảm họa”, “ Quy tắc vận hành” và các quy định liên quan khác.

Điều 22: Xác nhận công việc

1. Người quản lý tổng thể về an toàn, người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng phải liên tục rút ra các rủi ro tiềm ẩn bằng việc đến hiện trường xác nhận tình hình thực hiện công việc liên quan đến đảm bảo an toàn vận tải trong công ty và tình hình vận dụng Hệ thống quản lý an toàn, đồng thời đưa ra biện pháp xử lý rõ ràng, chính xác cho các công việc cần cải tiến.
2. Trưởng phòng an toàn chất lượng lập kế hoạch kiểm tra nội bộ hàng năm, xin phê duyệt của người quản lý tổng thể về an toàn và dựa trên kế hoạch đó, tiến hành kiểm tra các công việc được quy định trong Quy định này đối với các phòng ban thuộc đối tượng kiểm tra.

3. Trưởng phòng an toàn chất lượng yêu cầu các phòng ban thuộc đối tượng kiểm tra tiến hành cải tiến thông qua bản yêu cầu cải tiến, trong trường hợp khi kiểm tra nội bộ phát hiện thấy các mục cần cải tiến.
4. Trưởng phòng của các phòng thuộc đối tượng kiểm tra sau khi nhận được yêu cầu cải tiến, cần nhanh chóng xây dựng các biện pháp xử lý cải tiến cần thiết và báo cáo cho trưởng phòng an toàn chất lượng thông qua bản báo cáo xử lý cải tiến.
5. Người quản lý tổng thể về an toàn nhận báo cáo kết quả kiểm tra nội bộ từ trưởng phòng an toàn chất lượng và xây dựng biện pháp xử lý thích hợp đối với các mục cần cải tiến công việc.

Điều 23: Đào tạo và huấn luyện để đảm bảo an toàn vận tải

Người quản lý tổng thể về an toàn yêu cầu các phòng ban liên quan thường xuyên lập kế hoạch đào tạo, huấn luyện nhân viên và tổ chức thực hiện đào tạo huấn luyện để đảm bảo an toàn vận tải, đồng thời, yêu cầu đánh giá quá trình đào tạo, xây dựng biện pháp thích hợp nếu cần thiết.

Điều 24: Xây dựng các quy định/quy tắc quản lý An toàn

1. Ngoài quy định này, người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác phải xây dựng các quy định an toàn cần thiết liên quan đến việc duy trì đầu máy toa xe và trang thiết bị ĐSĐT, vận hành tàu, đồng thời xem xét rà soát liên tục.
2. Phải triệt để thông báo tới toàn thể nhân viên về nội dung của các quy định được nêu tại khoản 1 điều này để đảm bảo an toàn vận hành tàu.

Điều 25: Quản lý những quy định, tài liệu và hồ sơ

1. Quy định này cùng với những hồ sơ, quy định khác về cơ cấu, tính năng của trang thiết bị ĐSĐT và ĐMTX, và các quy định khác liên quan đến đảm bảo an toàn vận tải phải được quản lý, lưu trữ hợp lý tại các phòng ban liên quan.
2. Những ý kiến của người quản lý tổng thể về an toàn và biên bản cuộc họp để quyết định những chính sách an toàn phải được lập, quản lý, lưu trữ hợp lý theo Quy định của Hệ thống quản lý thông tin của Công ty.
3. Những quy tắc liên quan đến đảm bảo an toàn vận tải và những hồ sơ cần thiết khác phải được lưu trữ và quản lý hợp lý bởi trưởng các bộ phận có trách nhiệm theo quy định của Hệ thống quản lý thông tin của Công ty.

PHẦN 2: QUẢN LÝ VẬN HÀNH TÀU

Chương 1: Quản lý vận hành tàu

Điều 26: Hệ thống quản lý vận hành

Quy định hệ thống quản lý vận hành và hệ thống chỉ thị, ra mệnh lệnh.

Điều 27: Kế hoạch vận hành

1. Khi xây dựng kế hoạch vận hành cụ thể, người quản lý an toàn vận hành phải xác nhận an toàn và tính khả thi căn cứ trên sơ đồ đường cong chạy tàu được lập cho mỗi loại tàu và xem xét theo những nhân tố sau đây:
 - (1) Thời gian di chuyển giữa các ga.
 - (2) Tình trạng lên và xuống tàu của hành khách tại các ga
 - (3) Điều kiện hạn chế bởi thiết bị chạy vượt và thiết bị tín hiệu
 - (4) Sự giới hạn liên quan đến nhân viên công tác trên tàu và ĐMTX
 - (5) Các nội dung cần thiết khác để vận hành tàu thuận lợi.
2. Sơ đồ đường cong chạy tàu được xây dựng, xem xét về tính năng ĐMTX: gồm gia tốc và giảm tốc, tốc độ tối đa và tính năng đi qua đường cong; các điều kiện về đường ray bao gồm đường cong và độ dốc; kỹ năng lái tàu.
3. Người quản lý an toàn vận hành phải kiểm tra việc xây dựng và điều chỉnh kế hoạch vận hành.
4. Người quản lý an toàn vận hành phối hợp với Trưởng phòng ĐMTX, trưởng phòng điện, tín hiệu, trưởng phòng thiết bị nhà ga, ray, trưởng phòng CTXD chuẩn bị đầy đủ hồ sơ liên quan cần thiết để xây dựng và thay đổi kế hoạch vận hành như tính năng ĐMTX, các điều kiện về đường ray, và giới hạn tốc độ tại các đường cong.

Điều 28: Ca làm việc của nhân viên công tác trên tàu

Người quản lý an toàn vận hành phải xây dựng kế hoạch làm việc của nhân viên công tác trên tàu bằng việc xem xét hợp lý để cân bằng thời gian lao động, thời gian làm việc trên tàu theo các quy định liên quan.

Điều 29: Quản lý phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu

1. Người quản lý nhân viên công tác trên tàu phải định kỳ xác nhận về tình hình bổ túc phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu theo sự chỉ đạo của người quản lý an toàn vận hành.
2. Trường hợp người quản lý nhân viên công tác trên tàu nhận thấy nhân viên công tác trên tàu không đáp ứng năng lực về thể chất, tinh thần, kiến thức và kỹ năng, phải có các biện pháp như đình chỉ công tác hoặc tiến hành đào tạo lại và tổng hợp, báo cáo tình hình tới người quản lý an toàn vận hành.
3. Trường hợp người quản lý an toàn vận hành nhận được báo cáo về nghi vấn năng lực và việc thực hiện công việc của nhân viên công tác trên tàu, người quản lý an toàn vận hành phải dựa trên ý kiến của người quản lý nhân viên công tác trên tàu, nhanh chóng có biện pháp như đình chỉ công tác hoặc tiến hành đào tạo lại.
4. Trong số nhân viên bị tạm thời đình chỉ công tác trên tàu, người quản lý nhân viên công tác trên tàu phải xây dựng kế hoạch đào tạo để cải thiện trình độ, kỹ năng của họ, xác nhận kết quả sau khi hoàn thành đào tạo lại, và quyết định xem có thể tiếp tục công tác trên tàu được hay không, trên cơ sở thảo luận với người quản lý an toàn vận hành.

Điều 30: Báo cáo về phẩm chất, năng lực của nhân viên công tác trên tàu và nhân viên lái tàu trong Depot

Liên quan tới tình hình phẩm chất năng lực của nhân viên công tác trên tàu và nhân viên lái tàu trong Depot, người quản lý an toàn vận hành phải tổng hợp báo cáo từ người quản lý nhân viên công tác trên tàu và trưởng phòng ĐMTX, lập và gửi báo cáo theo yêu cầu của Cơ quan quản lý nhà nước phù hợp với các quy định liên quan của pháp luật các nội dung sau đây:

- (1) Số giấy phép lái tàu, kết quả kiểm tra sức khỏe và kiểm tra sự phù hợp
- (2) Số lần phát sinh các lỗi thao tác lái và tình hình thực hiện chương trình đào tạo, huấn luyện.

Điều 31: Đào tạo, huấn luyện và quản lý duy trì phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến vận hành

1. Người quản lý an toàn vận hành và các trưởng phòng liên quan khác phải xác nhận định kỳ và quản lý duy trì năng lực, sự hiểu biết và kỹ năng nhân viên liên quan đến vận hành bằng những phương pháp và quy trình thích hợp được quy định trong “Quy tắc vận hành”

2. Những người có trách nhiệm giám sát chỉ đạo hoạt động của nhân viên liên quan đến vận hành dựa trên “Quy tắc vận hành”, thường xuyên kiểm tra những vấn đề liên quan cần thiết về mặt vận hành của nhân viên liên quan đến vận hành tại thời điểm trước hoặc trong thời gian làm việc, và đưa ra cho họ những chỉ thị cần thiết.
3. Người có trách nhiệm giám sát chỉ đạo hoạt động của nhân viên liên quan đến vận hành phải ghi chép lại tình trạng năng lực của nhân viên liên quan đến vận hành mà mình quản lý và xác nhận sự thay đổi.

Điều 32: Hệ thống vận hành tàu

1. Người quản lý an toàn vận hành làm rõ những người có trách nhiệm, hệ thống chỉ huy, ra lệnh...liên quan đến các mục nêu dưới đây, và quy định thể chế cụ thể liên quan đến thực hiện quản lý vận hành tàu trong quy tắc vận hành:
 - (1) Nắm bắt về tình trạng vận hành trong trường hợp xảy ra xáo trộn và rối loạn
 - (2) Thay đổi đột xuất về kế hoạch vận hành
 - (3) Các chỉ thị quan trọng liên quan đến an toàn như thay đổi phương pháp vận hành...để đảm bảo an toàn giữa các tàu.
 - (4) Thu thập và truyền đạt các thông tin thời tiết bất thường
 - (5) Liên lạc thông tin về việc chấp thuận bắt đầu công việc bảo dưỡng, cải tiến... mà có nguy cơ gây ảnh hưởng tới vận hành tàu và thông tin liên quan đến việc có thể tiến hành vận hành trở lại sau khi hoàn thành hay không.
2. Người tham gia công tác vận hành tàu phải nỗ lực trong việc nắm bắt các thông tin về tình trạng vận hành, đường ray, điều kiện thời tiết bất thường..., trong trường hợp có những tình trạng gây ảnh hưởng tới an toàn vận hành tàu, phải ưu tiên hàng đầu đưa ra những biện pháp nhanh chóng và hợp lý.
3. Khi công tác vận hành bị gián đoạn bởi tai nạn, sự cố, thảm họa..., sau khi tiến hành xác nhận an toàn tại hiện trường, trưởng OCC ra lệnh vận hành tàu trở lại.
4. Trường hợp vận hành tàu bị xáo trộn, kế hoạch vận hành bị thay đổi do tai nạn, sự cố, thảm họa, phải tiến hành theo lệnh của trưởng OCC, liên lạc và xác nhận với những người liên quan theo Quy tắc vận hành tàu để thực hiện chắc chắn việc truyền đạt chỉ thị

5. Khi có nguy cơ phát sinh trở ngại đến vận hành tàu an toàn do điều kiện thời tiết bất thường, người quản lý an toàn vận hành phải đưa ra các biện pháp thích hợp như đình chỉ công tác vận hành...
6. Người quản lý an toàn vận hành phải ghi chép và lưu trữ các thông tin về tình trạng vận hành, tiến hành liên lạc với các cá nhân liên quan và đưa ra các biện pháp thích hợp để vận hành một cách chính xác.

Điều 33: Biện pháp/Cách xử lý trong trường hợp khẩn cấp như tai nạn, sự cố, thảm họa...

1. Trường hợp khẩn cấp như tai nạn, thiên tai, người tham gia công tác vận hành phải đưa ra các biện pháp nhanh chóng và phù hợp để cứu hộ hành khách, giảm thiểu thiệt hại phù hợp với “Quy tắc ứng phó khi phát sinh tai nạn, sự cố, thảm họa”
2. Trong trường hợp xảy ra tai nạn, sự cố, thảm họa...có người tham gia vào công tác cứu hộ, cứu nạn cần vào khu vực đường ray, trưởng OCC phải ra lệnh dừng công tác chạy tàu và đưa ra các biện pháp cần thiết để đảm bảo an toàn.

Chương 2: Quản lý trang thiết bị ĐSDT

Điều 34: Hệ thống quản lý trang thiết bị ĐSDT

1. Quy định hệ thống quản lý trang thiết bị ĐSDT
2. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải xây dựng những quy định liên quan đến việc bảo trì, cải tiến trang thiết bị ĐSDT và tiến hành báo cáo công việc đến người quản lý tổng thể về an toàn. Trường hợp thay đổi cũng tương tự như vậy.
3. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray khi bảo trì, cải tiến... trang thiết bị ĐSDT, phải xây dựng kế hoạch quản lý duy trì tương ứng với tính cần thiết của việc nâng cao tính an toàn, độ tin cậy và sự phù hợp giữa ĐMTX với kế hoạch vận hành trong tương lai và báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn.
4. Về việc thực hiện và kiểm tra hoàn thành công tác bảo trì, cải tiến trang thiết bị ĐSDT, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải liên lạc chặt chẽ với các bộ phận liên quan và lập kế hoạch phù hợp với tiêu chuẩn của trang

thiết bị ĐSDT, quy tắc bảo trì... để ngăn ngừa các tác động ảnh hưởng tới việc đảm bảo an toàn vận hành.

5. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray tổng hợp kế hoạch kiểm tra và kết quả kiểm tra trang thiết bị ĐSDT, lập kế hoạch bảo dưỡng, kế hoạch cải tiến và báo cáo đến người quản lý tổng thể về an toàn.
6. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải định rõ các phương pháp và quy trình kiểm tra, bảo trì, cải tiến trang thiết bị ĐSDT phù hợp với tiêu chuẩn và quy tắc bảo trì...trang thiết bị ĐSDT, đảm bảo rằng những nhân viên liên quan đều nắm được hoàn toàn.
7. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải tiến hành công việc kiểm tra một cách chắc chắn dựa trên quy tắc bảo trì và triệt để phổ biến tới những người liên quan nhằm duy trì trang thiết bị ĐSDT luôn ở trạng thái có thể sử dụng một cách an toàn.

Điều 35: Công việc đảm bảo an toàn trong bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT

1. Liên quan đến việc bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải đứng trên quan điểm đảm bảo an toàn vận hành tàu và ngăn ngừa tai nạn, tiến hành xác nhận chi tiết các hạng mục công việc từ giai đoạn kế hoạch bảo dưỡng, cải tiến.
2. Nhân viên tham gia vào công tác bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT (bao gồm cả nhà thầu) phải trao đổi với những người liên quan về nội dung, phương pháp và trình tự thao tác công việc tại giai đoạn thực hiện bảo dưỡng, cải tiến.
3. Nhân viên tham gia bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT (gồm cả nhà thầu), tại thời điểm trước, trong và sau khi kết thúc công việc, phải chắc chắn thực hiện nắm bắt tình trạng vận hành tàu, ứng phó khi phát sinh lỗi trang thiết bị ĐSDT và xác nhận an toàn sau khi thực hiện công việc, dựa trên những quy tắc được quy định bởi các phòng ban.
4. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải đảm bảo rằng mọi nhân viên tham gia bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT (gồm cả nhà thầu) hoàn toàn

nắm rõ các quy định, sổ tay liên quan cần thiết để tiến hành công việc một cách an toàn.

5. Trường hợp tiến hành công tác bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT trong khu vực đường ray, nhân viên tham gia bảo dưỡng, cải tiến (gồm cả nhà thầu) liên lạc chặt chẽ với trưởng OCC và tiến hành xác nhận, báo cáo cần thiết.
6. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray cung cấp cho nhân sự tham gia bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT (gồm cả nhà thầu) những thông tin cần thiết về tình trạng vận hành tàu để đảm bảo an toàn cho tàu và người thao tác.
7. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray tập hợp lại các thông tin về tai nạn bao gồm cả những tai nạn, sự cố đã phát sinh tại hiện trường khác nhiều nhất có thể và phải chắc chắn rằng những nhân sự tham gia bảo dưỡng, cải tiến (gồm cả nhà thầu) hoàn toàn nắm bắt được.
8. Trường hợp có lo ngại vấn đề gây trở ngại đến vận hành tàu, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray nhanh chóng liên lạc thông tin tới trưởng OCC và những người liên quan cần thiết khác.

Điều 36: Quản lý phẩm chất, năng lực của nhân sự tham gia bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT

1. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray lập kế hoạch đào tạo, tiến hành đào tạo, huấn luyện cần thiết một cách thích hợp theo các quy định, sổ tay và tiêu chuẩn liên quan đến đào tạo, huấn luyện của các phòng ban, đồng thời quản lý phù hợp về năng lực, sự hiểu biết, kỹ năng của nhân viên liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT.
2. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray xác nhận định kỳ phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT.
3. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray ghi chép tình trạng phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT và xác nhận sự thay đổi.

4. Việc quản lý phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến vận hành trong số những nhân viên liên quan đến bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT tuân theo điều 31.

Điều 37: Công tác thuê ngoài bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT

1. Khi công tác bảo dưỡng, cải tiến trang thiết bị ĐSDT cần phải được thuê ngoài, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray kiểm tra kinh nghiệm, quy mô, kỹ thuật và hồ sơ thành tích của những công ty ứng tuyển, xác định phạm vi công việc cần thuê ngoài, phương pháp lựa chọn công ty thuê ngoài trong số các công ty có đủ điều kiện ứng tuyển.
2. Để công ty thuê ngoài đảm nhận công tác bảo dưỡng, cải tiến (sau đây gọi là Nhà thầu) tiến hành công việc bảo dưỡng, cải tiến một cách phù hợp, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray cần lựa chọn từ nhà thầu một người chịu trách nhiệm làm công tác giám sát.
3. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray phải xác định rõ ràng những chỉ thị, báo cáo, quy trình (bao gồm thể chế liên lạc thông tin trong trường hợp phát sinh tình huống khẩn cấp) cần thiết cho công tác bảo dưỡng, cải tiến với người chịu trách nhiệm của nhà thầu.
4. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray cung cấp các thông tin cần thiết cho công tác bảo dưỡng, cải tiến và đưa ra chỉ thị nếu cần cho phía nhà thầu thông qua người chịu trách nhiệm của nhà thầu.
5. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray yêu cầu người chịu trách nhiệm của nhà thầu tiến hành đào tạo, huấn luyện và kiểm tra năng lực theo điều 36 nhằm giúp người thao tác của nhà thầu có đủ kiến thức và kỹ năng cần thiết để tiến hành công việc bảo dưỡng, cải tiến, đồng thời phải nhanh chóng báo cáo kết quả.
6. Trong trường hợp nhận thấy đã phát sinh tai nạn, sự cố...hoặc có nguy cơ phát sinh tai nạn, sự cố...do các thao tác mà bên nhà thầu thực hiện, trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray yêu cầu người chịu trách nhiệm của nhà thầu nhanh chóng báo cáo tình hình, và đưa ra các chỉ thị cần thiết.

7. Trưởng phòng điện, thông tin tín hiệu, trưởng phòng CTXD, trưởng phòng thiết bị nhà ga, đường ray tiến hành kiểm tra thao tác thực hiện của Nhà thầu, đưa ra các chỉ thị cải thiện khi nhận ra có nguy cơ gây trở ngại cho vận hành tàu.

Chương 3: Quản lý đầu máy toa xe

Điều 38: Hệ thống quản lý Đầu máy toa xe

1. Quy định hệ thống liên quan đến quản lý ĐMTX.
2. Trưởng phòng ĐMTX xây dựng quy tắc và quy định liên quan đến việc sản xuất, bảo trì, cải tạo... ĐMTX và báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn. Trường hợp thay đổi cũng tương tự như vậy.
3. Khi sản xuất, bảo trì, cải tạo ĐMTX, trưởng phòng ĐMTX phải xây dựng kế hoạch quản lý duy trì tương ứng với tính cần thiết của việc nâng cao tính an toàn, độ tin cậy và sự phù hợp giữa trang thiết bị ĐSDT với kế hoạch vận hành trong tương lai và báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn.
4. Liên quan đến việc thực hiện sản xuất và cải tạo ĐMTX, trưởng phòng ĐMTX quy định phương pháp, quy trình kiểm tra thực hiện trong khi thi công và khi đã hoàn thành thi công và phải đảm bảo chắc chắn rằng những người có liên quan nắm bắt được đầy đủ.
Trưởng phòng ĐMTX tổng hợp kế hoạch kiểm tra và kết quả kiểm tra ĐMTX, xây dựng kế hoạch bảo dưỡng ĐMTX, thực hiện công tác báo cáo tới người quản lý tổng thể về an toàn.
6. Trưởng phòng ĐMTX quy định rõ các phương pháp, quy trình kiểm tra và bảo dưỡng phù hợp với các quy định tại Việt Nam, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đảm bảo về môi trường, tiếng ồn, quy tắc bảo dưỡng ĐMTX..., và làm cho các nhân viên liên quan nắm được các nội dung này.
7. Trưởng phòng ĐMTX tiến hành kiểm tra một cách chắc chắn dựa trên quy tắc bảo dưỡng, triệt để thông báo tới các nhân viên liên quan nhằm duy trì ĐMTX luôn ở trạng thái có thể sử dụng một cách an toàn.

Điều 39: Kế hoạch sử dụng Đầu máy toa xe

Trưởng phòng ĐMTX phải xây dựng kế hoạch sử dụng ĐMTX đảm bảo an toàn vận tải bằng việc xem xét về cơ cấu và tính năng ĐMTX, cấu trúc

đường ray và thiết bị đảm bảo an toàn vận hành ở những đoạn vận hành và kế hoạch kiểm tra ĐMTX được yêu cầu trong vận hành tàu.

Điều 40: Quản lý phẩm chất, năng lực của nhân sự tham gia bảo dưỡng ĐMTX

1. Trưởng phòng ĐMTX xây dựng kế hoạch đào tạo, tiến hành đào tạo huấn luyện cần thiết một cách thích hợp theo các quy định, sổ tay, tiêu chuẩn liên quan đến đào tạo, huấn luyện, đồng thời quản lý phù hợp phẩm chất, năng lực của nhân viên tham gia bảo dưỡng ĐMTX.
2. Trưởng phòng ĐMTX xác nhận định kỳ phẩm chất, năng lực của nhân sự tham gia bảo dưỡng... ĐMTX.
3. Trưởng phòng ĐMTX ghi chép tình hình phẩm chất, năng lực của nhân sự tham gia bảo dưỡng...ĐMTX và quản lý để có thể xác nhận sự thay đổi.
4. Việc quản lý phẩm chất, năng lực nhân viên lái tàu tại depot sẽ tuân thủ theo điều 29 “Quản lý phẩm chất, năng lực của viên công tác trên tàu”. Trong trường hợp này có thể thay “Nhân viên công tác trên tàu” thành “nhân viên lái tàu tại depot”, thay “Người quản lý an toàn vận hành” thành “Trưởng phòng ĐMTX”.
5. Việc quản lý phẩm chất, năng lực của nhân viên liên quan đến vận hành trong số những nhân sự tham gia bảo dưỡng...ĐMTX, tuân theo điều 31 của quy định này.

Điều 41: Công tác thuê ngoài bảo dưỡng ĐMTX

1. Khi công tác bảo dưỡng ĐMTX cần phải được thuê ngoài, trưởng phòng ĐMTX kiểm tra kinh nghiệm, quy mô, hệ thống quản lý, kỹ thuật, hồ sơ thành tích của những công ty ứng tuyển, xác định phương pháp lựa chọn công ty thuê ngoài trong số những công ty có đủ điều kiện ứng tuyển.
2. Để công ty thuê ngoài đảm nhận công tác bảo dưỡng ĐMTX (sau đây gọi là Nhà thầu) tiến hành công việc bảo dưỡng... một cách phù hợp, trưởng phòng ĐMTX cần lựa chọn từ nhà thầu một người chịu trách nhiệm làm công tác giám sát.
3. Trưởng phòng ĐMTX phải xác định rõ ràng những chỉ thị, báo cáo, quy trình (bao gồm thể chế liên lạc thông tin trong trường hợp phát sinh tình

huống khẩn cấp) cần thiết cho công tác bảo dưỡng... với người chịu trách nhiệm của nhà thầu.

4. Trưởng phòng ĐMTX cung cấp các thông tin cần thiết cho công tác bảo dưỡng...và đưa ra chỉ thị nếu cần cho phía nhà thầu thông qua người chịu trách nhiệm của nhà thầu.
5. Trưởng phòng ĐMTX yêu cầu người chịu trách nhiệm của nhà thầu tiến hành đào tạo, huấn luyện và kiểm tra năng lực theo điều 43 nhằm giúp người thao tác của nhà thầu có đủ kiến thức và kỹ năng cần thiết để tiến hành công việc bảo dưỡng..., đồng thời phải nhanh chóng báo cáo kết quả
6. Trong trường hợp nhận thấy đã phát sinh tai nạn, sự cố...hoặc có nguy cơ phát sinh tai nạn, sự cố...do các thao tác mà bên nhà thầu thực hiện, trưởng phòng ĐMTX yêu cầu người chịu trách nhiệm của nhà thầu nhanh chóng báo cáo tình hình, và đưa ra các chỉ thị cần thiết.
7. Trưởng phòng ĐMTX tiến hành kiểm tra thao tác thực hiện của Nhà thầu, đưa ra các chỉ thị cải thiện khi nhận ra có nguy cơ gây trở ngại cho việc sử dụng an toàn ĐMTX.

PHẦN 3: TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 42: Trách nhiệm triển khai thực hiện

Ngay sau khi quy định này có hiệu lực áp dụng, Phòng An toàn – Chất lượng có trách nhiệm phổ biến đến các cá nhân, đơn vị, phòng ban liên quan để các cá nhân, đơn vị, phòng ban này có trách nhiệm phân công cụ thể, xây dựng biểu mẫu chi tiết, triển khai thực hiện quy định này.

Điều 43: Xây dựng và điều chỉnh quy định quản lý an toàn

Ngoài bản Quy định về quản lý an toàn này và các quy định liên quan khác, Phòng An toàn – Chất lượng có trách nhiệm xây dựng và điều chỉnh các quy định cần thiết liên quan đến công tác quản lý an toàn để đảm bảo an toàn vận hành.

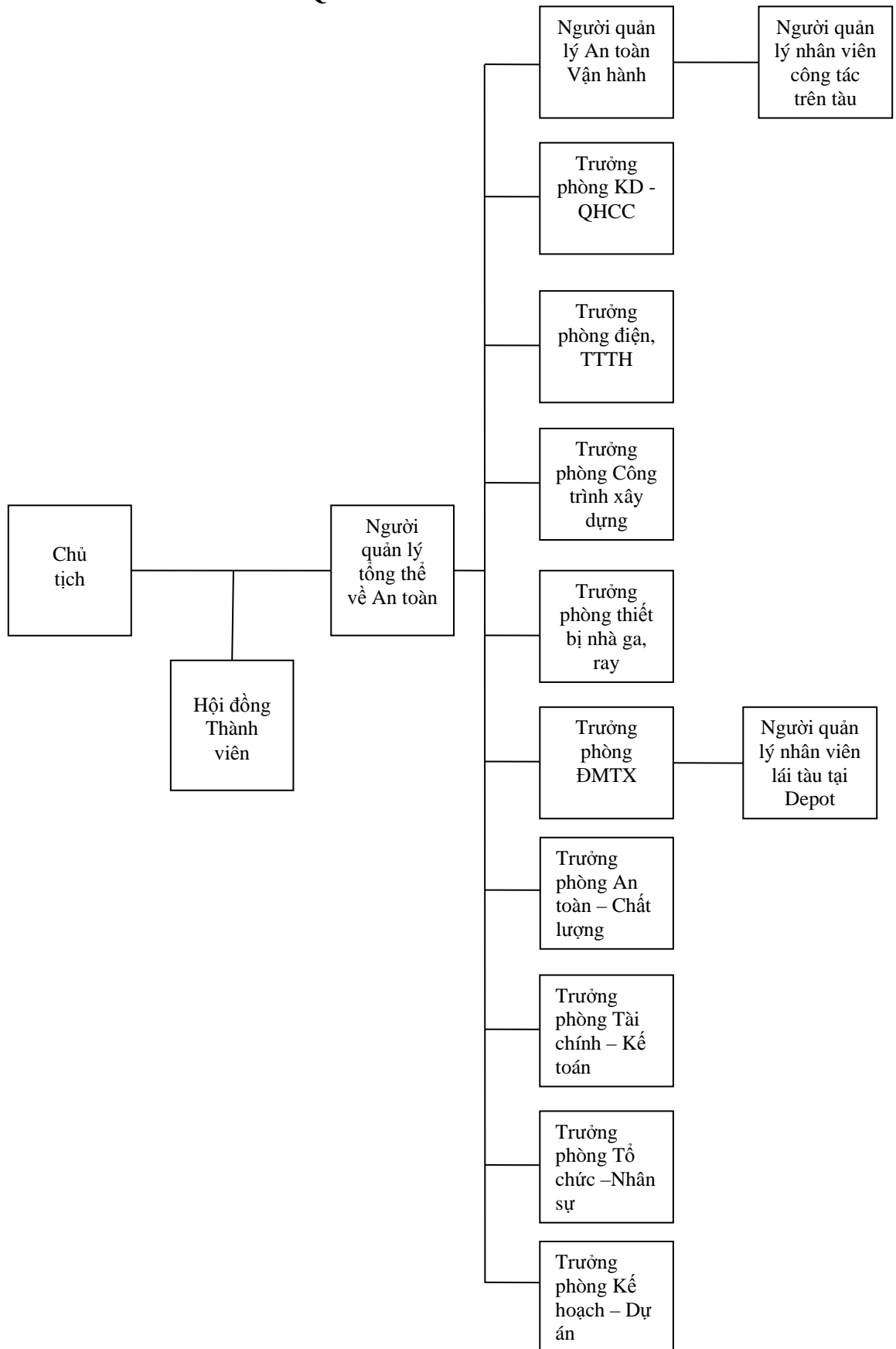
Hàng năm, người quản lý tổng thể về an toàn của công ty sẽ tổng kết, đánh giá kết quả và công bố về tình hình thực hiện an toàn trong năm. Nếu xét thấy cần thiết, người quản lý tổng thể về an toàn của công ty xem xét, sửa đổi các nội dung trong quy định này nhằm tăng cường mức độ an toàn khi vận hành nhưng phải đảm bảo đúng quy định của pháp luật và khả năng thực hiện của đơn vị.

Điều 44: Hiệu lực thi hành

Quy định về quản lý an toàn gồm 02 phần và ... điều, có hiệu lực áp dụng từ ngày cho tất cả cá nhân, đơn vị, phòng ban thuộc công ty.

Trong quá trình thực hiện, nếu nhận thấy nội dung nào cần điều chỉnh hoặc cần thay đổi, bổ sung để phù hợp với thực tiễn hoạt động, các cá nhân, đơn vị, phòng ban liên quan có trách nhiệm đóng góp ý kiến với lãnh đạo công ty để kịp thời ban hành những bổ sung, sửa đổi cần thiết.

(Đính kèm 1)
SƠ ĐỒ THỂ CHẾ QUẢN LÝ AN TOÀN CÔNG TY HMC



QUY TẮC ỨNG PHÓ TAI NẠN, SỰ CỐ ĐSĐT (DỰ THẢO)

Chương 1 Quy định chung

Điều 1 Mục đích

1. Quy định này được lập ra nhằm mục đích xác lập thể chế ứng phó của công ty khi phát sinh tai nạn, sự cố ĐSĐT, tiến hành thích hợp công tác đảm bảo an toàn cho hành khách, nhân viên công ty, và phục hồi ban đầu tai nạn, sự cố ĐSĐT thông qua việc quy định phương pháp ứng phó trong trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố ĐSĐT

2. Việc ứng phó tai nạn, sự cố ĐSĐT phải được đảm bảo bằng việc tuân thủ quy định này, các quy định, quy tắc liên quan được xây dựng bởi các phòng ban trong công ty, cũng như tuân theo Luật đường sắt Việt Nam và các quy định pháp luật được hành bởi Bộ GTVT của Việt Nam (MOT).

Điều 2 Định nghĩa

1. Định nghĩa các từ chuyên môn trong quy định này như sau.

- a) Tai nạn ĐSĐT là việc phương tiện giao thông đường sắt ĐSĐT xảy ra đâm nhau, trật bánh, đổ tàu, đâm, va vào người, phương tiện giao thông khác và ngược lại hoặc phương tiện giao thông ĐSĐT đang hoạt động đâm, va vào chướng ngại vật gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của con người hoặc gây thiệt hại về tài sản.
- b) Sự cố ĐSĐT là những vụ việc xảy ra trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt đô thị gây trở ngại đến chạy tàu nhưng chưa xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đô thị

2. Phân loại tai nạn, sự cố

a) Phân loại tai nạn ĐSĐT:

- Phân loại theo nguyên nhân:

+ Tai nạn do nguyên nhân chủ quan là tai nạn xảy ra do vi phạm các quy định của pháp luật và các quy định liên quan về giao thông vận tải ĐSĐT của tổ chức, cá nhân thuộc công ty vận hành ĐSĐT Hà Nội.

+ Tai nạn do nguyên nhân khách quan là tai nạn do nguyên nhân bất khả kháng (thiên tai, địch họa) hoặc các nguyên nhân khác ngoài nguyên nhân chủ quan của công ty vận hành ĐSĐT Hà Nội.

- Phân loại theo tính chất của tai nạn giao thông ĐSĐT

+ Tai nạn vận hành là tai nạn xảy ra khi các đoàn tàu đâm nhau, trật bánh, đổ; đâm, va chạm vào chướng ngại, va vào chướng ngại vật, hoặc tai nạn liên quan đến công trình xây dựng, trang thiết bị ĐSĐT gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của con người hoặc gây thiệt hại về tài sản.

+ Tai nạn khác là những tai nạn về người, xảy ra khi đoàn tàu va, cán người; người nhảy xuống đường ray hay rơi từ trên đoàn tàu xuống; ném đất, đá hoặc các vật khác lên đoàn tàu gây thiệt hại về tài sản, tính mạng và sức khỏe của con người.

- Phân loại theo mức độ thiệt hại do tai nạn giao thông ĐSĐT gây ra

+ Tai nạn ít nghiêm trọng là tai nạn có từ 01 - 05 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ _____ đồng đến dưới _____ triệu đồng;

+ Tai nạn nghiêm trọng là tai nạn có 01 người chết hoặc có từ 06 - 08 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ _____ đồng đến dưới _____ triệu đồng;

+ Tai nạn rất nghiêm trọng là tai nạn có 02 người chết hoặc từ 09 - 10 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ _____ đồng đến dưới _____ triệu đồng;

+ Tai nạn đặc biệt nghiêm trọng là tai nạn có từ 03 người chết trở lên hoặc có từ 11 người bị thương trở lên hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị _____ đồng đến dưới _____ triệu đồng;

b) Phân loại sự cố ĐSĐT:

Phân loại theo nguyên nhân gây ra sự cố: Sự cố ĐSĐT gồm sự cố do nguyên nhân chủ quan và sự cố do nguyên nhân khách quan.

+ **Nguyên nhân chủ quan:** Công trình xây dựng, thiết bị thông tin tín hiệu (TTTH), điện, Đầu máy, toa xe bị hỏng... hoặc các trường hợp khác do vi phạm các quy định của pháp luật và các quy định liên quan về giao thông vận tải ĐSĐT và của tổ chức, cá nhân thuộc các doanh nghiệp ĐSĐT.

+ **Nguyên nhân khách quan:** thiên tai, địch họa hoặc do các nguyên nhân khác ngoài nguyên nhân chủ quan của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

Điều 3 Hành động cơ bản của nhân viên công ty

Khi phát sinh tai nạn, sự cố, nhân viên trong công ty phải cùng nhau phối hợp, và hành động theo phương pháp được cho là tốt nhất dựa trên những mục trọng điểm dưới đây, nhằm đảm bảo an toàn cho hành khách và nhân viên công ty:

- (1) Cứu trợ và hướng dẫn hành khách lánh nạn
- (2) Đảm bảo an toàn cho bản thân và cho các nhân viên khác
- (3) Phòng chống thảm họa thứ cấp và các tai nạn, sự cố phát sinh đi kèm (cần ưu tiên hàng đầu việc phòng hộ tàu)
- (4) Hỗ trợ và giúp đỡ với các nạn nhân
- (5) Liên lạc và thông báo
- (6) Bảo toàn tài sản

- (7) Đảm bảo nhân chứng trong số các hành khách
- (8) Các mục cho là cần thiết khác

Chương 2 Phòng tránh tai nạn, sự cố

Điều 4 Xác lập thể chế phòng chống tai nạn, sự cố

Tổng giám đốc phải quy định trước về Hội đồng giải quyết và Ban ứng phó cơ sở tại hiện trường, các thành viên cần thiết để điều hành, và chuẩn bị sẵn sàng để có thể lập tức tập hợp các thành viên.

Điều 5 Biện pháp phòng chống

Các trưởng phòng ở HQ và giám đốc OU phải thực hiện các nội dung dưới đây để phòng bị khi phát sinh tai nạn, sự cố

- (1) Quản lý duy trì phù hợp các trang thiết bị ĐSĐT
- (2) Quy định về mạng lưới liên lạc giữa các nhân viên trong công ty
- (3) Chuẩn bị các vật dụng dùng khi khẩn cấp
- (4) Chuẩn bị các vật dụng cần thiết cho công tác bảo hộ hành khách, đồng thời đào tạo huấn luyện phương pháp sử dụng các vật dụng đó.

Điều 6 Thông báo rộng rãi tới hành khách

Để tiến hành một cách thuận lợi công tác hướng dẫn hành khách lánh nạn khi xảy ra tai nạn, sự cố, giám đốc OU phải tiến hành hoạt động thông báo rộng rãi tới hành khách và phải nỗ lực trong việc nắm vững các kiến thức liên quan đến tai nạn, sự cố,

Điều 7 Đào tạo huấn luyện

1. Các trưởng phòng ở HQ và giám đốc OU phải tiến hành đào tạo và huấn luyện một cách có kế hoạch cho nhân viên về các biện pháp xử lý ban đầu như cứu hộ hành khách khi xảy ra tai nạn, sự cố
2. Các trưởng phòng ở OU phải có kế hoạch tiến hành đào tạo và huấn luyện cho nhân viên của mình về công tác phục hồi khi xảy ra tai nạn, sự cố

Chương 3 Ứng phó tai nạn, sự cố

Phần 1 Thể chế trong trường hợp xảy ra tai nạn, sự cố

Điều 8 Phân loại Hội đồng giải quyết tai nạn

1. Người thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn, Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn, thành viên Hội đồng giải quyết tai nạn khi xảy ra tai nạn như sau.

Phân loại	Người thành lập Hội đồng	Chủ tịch Hội đồng giải quyết	Thành phần Hội đồng (HQ)
Tai nạn đặc biệt nghiêm trọng	Tổng giám đốc HMC	Tổng giám đốc HMC	<p>Trưởng phòng An toàn chất lượng</p> <p>Trưởng phòng kinh doanh - quan hệ công chúng</p> <p>Trưởng phòng Vận hành tàu chung</p> <p>Trưởng phòng ĐMTX</p> <p>Trưởng phòng Công trình xây dựng</p> <p>Trưởng phòng điện - Thông tin tín hiệu</p> <p>Trưởng phòng thiết bị nhà ga, ray</p> <p>Trưởng phòng Hành chính</p> <p>Giám đốc và Phó giám đốc OU</p>
Tai nạn rất nghiêm trọng	Tổng giám đốc HMC	Tổng giám đốc HMC	<p>Trưởng phòng An toàn chất lượng</p> <p>Trưởng phòng kinh doanh - quan hệ công chúng</p> <p>Trưởng phòng Vận hành tàu chung</p> <p>Trưởng phòng ĐMTX</p> <p>Trưởng phòng Công trình xây dựng</p> <p>Trưởng phòng điện - Thông tin tín hiệu</p> <p>Trưởng phòng thiết bị nhà ga, ray</p> <p>Trưởng phòng Hành chính</p> <p>Giám đốc và Phó giám đốc OU</p>

Tai nạn nghiêm trọng	Phó Tổng giám đốc HMC phụ trách Vận hành	Phó Tổng giám đốc HMC phụ trách Vận hành	Trưởng phòng An toàn chất lượng Trưởng phòng kinh doanh - quan hệ công chúng Trưởng phòng Vận hành tàu chung Trưởng phòng ĐMTX Trưởng phòng Công trình xây dựng Trưởng phòng điện - Thông tin tín hiệu Trưởng phòng thiết bị nhà ga, ray Trưởng phòng Hành chính Giám đốc và Phó giám đốc OU
Tai nạn ít nghiêm trọng	Phó Tổng giám đốc HMC phụ trách Vận hành	Phó Tổng giám đốc HMC phụ trách Vận hành	Trưởng phòng An toàn chất lượng Trưởng phòng kinh doanh - quan hệ công chúng Trưởng phòng Vận hành tàu chung Trưởng phòng ĐMTX Trưởng phòng Công trình xây dựng Trưởng phòng điện - Thông tin tín hiệu Trưởng phòng thiết bị nhà ga, ray Trưởng phòng Hành chính Giám đốc và Phó giám đốc OU

2. Trưởng phòng an toàn - chất lượng nhận báo cáo xảy ra tai nạn từ trưởng OCC, và thông báo tới người thành lập Hội đồng giải quyết để thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn.

3. Trường hợp Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn vắng mặt, nếu Chủ tịch là Tổng giám đốc thì Phó tổng giám đốc phụ trách vận hành sẽ thay mặt, nếu Chủ tịch là Phó tổng giám đốc phụ trách vận hành thì Phó tổng giám đốc phụ trách phòng an toàn chất lượng sẽ thay mặt đảm nhiệm vai trò Chủ tịch.
4. Hội đồng giải quyết tai nạn vẫn được thành lập và hoạt động dù giám đốc OU và phó giám đốc OU vắng mặt.

Điều 9 Thành lập, giải tán Hội đồng giải quyết tai nạn

1. Khi xảy ra tai nạn ĐSĐT phải lập tức thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn dựa trên điều 8, và người thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn phải lập tức thông báo tới toàn thể công ty.
2. Sau khi hoàn thành công tác phục hồi tai nạn và đã xác nhận được an toàn của hiện trường phát sinh thì sẽ giải tán Hội đồng giải quyết.
3. Việc giải tán Hội đồng giải quyết tai nạn và thay đổi phân loại là do Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn .
4. Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn khi giải tán Hội đồng giải quyết tai nạn và thay đổi phân loại, phải lập tức thông báo tới toàn thể công ty.
5. Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn có thể giới hạn thành phần của Hội đồng giải quyết tai nạn trong những thành viên được chỉ định tùy theo tình hình tai nạn, sự cố

Điều 10 Ứng phó tại OU

1. Giám đốc OU và các trưởng phòng OU phải quy định trước nội dung ứng phó khi xảy ra tai nạn, sự cố và phải đảm bảo nhân sự cần thiết để ứng phó cho tai nạn, sự cố chẳng hạn như công tác hướng dẫn lánh nạn cho hành khách và nhân viên, công tác phục hồi tai nạn, sự cố
2. Nội dung ứng phó cho tai nạn, sự cố và hệ thống thông tin liên lạc của các phòng ban ở OU phải được quy định sẵn trong Quy tắc ứng phó tai nạn, sự cố tại các phòng ban.
3. Các trưởng phòng OU sau khi nhận thông báo về xảy ra tai nạn, sự cố, phải xác nhận nội dung của tai nạn, sự cố, và lập tức cùng các nhân sự cần thiết cho công tác ứng phó tới hiện trường phát sinh.
4. Các trưởng phòng OU phải chuẩn bị sẵn các vật tư, thiết bị cho công tác phục hồi, và các vật dụng mang theo khi cần đến hiện trường phát sinh tai nạn, sự cố trong trạng thái sẵn sàng để bất cứ lúc nào cũng có thể mang đi sử dụng.

Điều 11 Ứng phó trong trường hợp có khả năng, cảnh báo xảy ra tai nạn, sự cố:

1. Về xử lý vận hành tàu, khi có cảnh báo về điều kiện thời tiết bất thường như mưa lớn, bão, sương mù, ngập nước.. tuân theo quy định được nêu trong Quy tắc vận hành tàu..
2. Các phòng ban khác như Điện – Thông tin tín hiệu, Phòng Thiết bị nhà ga – Ray,

Phòng Công trình xây dựng, Phòng Đầu máy toa xe phải có những biện pháp thích hợp và tuân thủ các quy định về xử lý trong trường hợp có khả năng, cảnh báo xảy ra tai nạn, sự cố do bộ phận mình xây dựng;

Phần 2 Hội đồng giải quyết tai nạn

Điều 12 Nhiệm vụ của Hội đồng giải quyết tai nạn

Nhiệm vụ của Hội đồng giải quyết tai nạn như sau.

- (1) Hỗ trợ tới hiện trường phát sinh tai nạn, sự cố
- (2) Xác nhận nơi người tử thương được đưa tới, mức độ thương tích
- (3) Liên lạc tới gia đình các nạn nhân..., bố trí địa điểm chờ
- (4) Bố trí, hỗ trợ vật tư, thiết bị và nhân sự cần cho công tác phục hồi, bố trí quần áo, chỗ ăn, ở cần thiết cho những người làm công tác phục hồi.
- (5) Tập hợp, ghi chép lại thông tin về tai nạn, sự cố.
- (6) Báo cáo tình hình tới các cơ quan liên quan
- (7) Ứng phó với cơ quan điều tra tai nạn
- (8) Điều tra hiện trường và đảm bảo hiện trường
- (9) Ứng phó với các cơ quan báo chí
- (10) Các nội dung được cho là cần thiết khác

Điều 13 Biện pháp xử lý cho tới khi thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn

1. Trong khoảng thời gian cho tới khi Hội đồng giải quyết tai nạn được thành lập, trưởng OCC sẽ xử lý các công việc khẩn cấp.
2. Trưởng OCC báo cáo tới trưởng phòng an toàn chất lượng về nội dung xử lý công việc cho tới khi Hội đồng giải quyết tai nạn được thành lập, và bàn giao công việc.

Điều 14 Nhiệm vụ của thành viên Hội đồng giải quyết

1. Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn quản lý tổng thể Hội đồng giải quyết tai nạn
2. Trưởng phòng an toàn chất lượng quản lý tổng thể hoạt động của Hội đồng giải quyết tai nạn. Ngoài ra, còn là người chịu trách nhiệm liên lạc của Hội đồng giải quyết tai nạn, nhận báo cáo từ OCC và truyền đạt chỉ thị cho OCC.
3. Thành viên Hội đồng giải quyết tai nạn nhận chỉ thị của Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn, chỉ đạo nhân viên trực thuộc của mỗi phòng ban, cùng với các nhân viên của mình thực hiện các nhiệm vụ quy định trong bảng đính kèm 1
3. Giám đốc OU và phó giám đốc OU thu thập tình hình chi tiết tại hiện trường từ các phòng ban ở OU, và báo cáo tới Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn.

Điều 15 Truyền đạt thông tin

1. Hệ thống truyền đạt thông tin liên quan đến tai nạn, sự cố như bảng đính kèm 2.
2. Việc cung cấp chỉ thị và thông tin từ Hội đồng giải quyết tai nạn phải được tiến hành theo hình thức quy định trước nhằm triệt để việc truyền đạt.

Điều 16 Công bố thông tin ra bên ngoài

1. Công bố thông tin liên quan đến tai nạn, sự cố ra bên ngoài công ty là do trưởng phòng KD-QHCC hoặc người được trưởng phòng KD-QHCC chỉ định tiến hành.
2. Khi công bố ra bên ngoài công ty, cần tiến hành theo điều 14, khoản 2.

Điều 17 Điều tra hiện trường tai nạn, sự cố

1. Trường hợp cần điều tra hiện trường tùy theo tai nạn, sự cố Chủ tịch Hội đồng giải quyết phải tổ chức đội điều tra và tiến hành điều tra hiện trường.
2. Trường hợp cơ quan điều tra tai nạn tiến hành điều tra hiện trường, Chủ tịch Hội đồng giải quyết chỉ thị cho đội điều tra, tiến hành ứng phó thích hợp như đảm bảo hiện trường phục vụ cho công tác điều tra hiện trường của cơ quan điều tra tai nạn.

Phần 3: Ban ứng phó cơ sở tại hiện trường

Điều 18 Thiết lập ban ứng phó cơ sở tại hiện trường...

1. Trường hợp phát sinh tai nạn thiết lập ban ứng phó cơ sở tại hiện trường ở nơi phát sinh tai nạn để hợp nhất hệ thống truyền đạt thông tin.
2. Cùng với việc thiết lập ở vị trí phương tiện thông tin với OCC được đảm bảo, ban ứng phó cơ sở tại hiện trường chỉ rõ vật mốc để làm rõ vị trí thiết lập.
3. Tất cả nhân sự của ban ứng phó cơ sở tại hiện trường phải đeo vật có dấu hiệu thể hiện rõ sự tồn tại.

Điều 19 Nhiệm vụ của ban ứng phó cơ sở tại hiện trường

Nhiệm vụ của ban ứng phó cơ sở tại hiện trường như dưới đây.

- (1) Đảm bảo an toàn của hành khách và nhân viên, cứu hộ và hướng dẫn lánh nạn.
- (2) Xác nhận nơi người tử thương được đưa tới và mức độ bị thương...
- (3) Nắm bắt tình trạng tai nạn báo cáo với trưởng OCC về tình trạng đã nắm bắt và thời gian dự kiến phục hồi dựa vào tình trạng đó.
- (4) Phòng chống thảm họa thứ cấp, biện pháp ứng cứu, chuẩn bị cho công tác phục hồi và công tác phục hồi
- (5) Bảo vệ hiện trường
- (6) Xử lý việc điều tra hiện trường
- (7) Hạng mục cần thiết khác

Điều 20 Nhiệm vụ của thành viên ban ứng phó cơ sở tại hiện trường

1. Trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường do các trưởng phòng ở OU phụ trách nơi phát sinh tai nạn, sự cố đảm nhiệm. Tuy nhiên, trên tuyến chính, trưởng ga gần vị trí phát sinh tai nạn, sự cố nhất có thể thay mặt trưởng ban ứng phó theo chỉ định của trưởng phòng quản lý ga. Tại Depot, trưởng Depot có thể thay mặt trưởng ban ứng phó theo chỉ định của trưởng phòng đầu máy toa xe.

2. Về nguyên tắc, trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường ở lại ban ứng phó cơ sở tại hiện trường, thống nhất ban ứng phó cơ sở, đồng thời, báo cáo tình trạng hiện trường cho OCC và nhận chỉ thị... từ OCC.
3. Khi thực hiện nhiệm vụ, trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường có thể hành động theo sự phán đoán, kinh nghiệm của bản thân. Tuy nhiên, trường hợp cần thiết, chủ tịch hội đồng giải quyết tai nạn sẽ chỉ thị. Trong trường hợp đó, trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường báo cáo cho trưởng OCC.
4. Những người chịu trách nhiệm trong ban ứng phó cơ sở tại hiện trường nhận chỉ thị từ trưởng ban ứng phó cơ sở, chỉ huy nhân viên của mình, cùng các nhân viên đó thực hiện nhiệm vụ được quy định trong bảng...
5. Những người chịu trách nhiệm của ban ứng phó cơ sở tại hiện trường tiến hành thích hợp việc nắm bắt tình hình hiện trường tai nạn báo cáo với trưởng ban ứng phó cơ sở và thời gian dự kiến phục hồi.
6. Trường hợp hội đồng giải quyết tai nạn được thành lập, những người chịu trách nhiệm của ban ứng phó cơ sở tại hiện trường cũng tiến hành việc báo cáo ở khoản 5 với phó giám đốc phụ trách.
7. Để thống nhất hệ thống liên lạc thông tin, toàn bộ người làm nhiệm vụ ở hiện trường phát sinh tai nạn, sự cố phải báo cáo thông qua trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường.

Điều 21 Miễn truy cứu trách nhiệm của trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường

Trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường không bị truy cứu trách nhiệm về việc xử lý tai nạn, sự cố chỉ trong trường hợp không có lỗi nghiêm trọng.

Điều 22 Giải tán ban ứng phó cơ sở tại hiện trường

Khi công tác phục hồi tai nạn hoàn thành, sau khi đã xác nhận an toàn ở hiện trường phát sinh, trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường báo cáo trưởng OCC nội dung này và giải tán ban này.

Phần 4: Triệu tập khẩn cấp

Điều 23 Triệu tập nhân viên ứng phó khi phát sinh tai nạn

Các trưởng phòng của HQ và các trưởng phòng OU phải triệu tập nhân viên ứng phó trong trường hợp phát sinh tai nạn

Điều 24 Chỉ định nhân viên ứng phó

1. Các trưởng phòng của HQ và các trưởng phòng OU phải quy định trước nhân viên ứng phó trong số nhân viên của mình.
2. Các trưởng phòng của HQ và các trưởng phòng OU phải lập sẵn sổ tên nhân viên ứng phó, hệ thống liên lạc và để sẵn ở mỗi khu vực làm việc để có thể nhanh chóng triệu tập nhân viên ứng phó.

Điều 25 Nhiệm vụ của nhân viên ứng phó

Khi nhận được liên lạc triệu tập, nếu không có lý do đặc biệt gì, nhân viên triệu tập khẩn cấp phải nhanh chóng đi đến nơi làm việc của mình, hiện trường phát sinh tai nạn, nhận chỉ thị từ thành viên hội đồng giải quyết tai nạn hoặc người chịu trách nhiệm trong ban ứng phó cơ sở tại hiện trường và hành động.

Điều 26 Báo cáo triệu tập

Trong trường hợp triệu tập nhân viên ứng phó, các trưởng phòng ở HQ và các trưởng phòng OU phải báo cáo với hội đồng giải quyết tai nạn về tình hình triệu tập.

Chương 4: Báo cáo về tai nạn, sự cố

Điều 27 Báo cáo ban đầu về tai nạn, sự cố

1. Người phát hiện tai nạn, sự cố nhanh chóng thông báo cho OCC.
2. Nội dung cần báo cáo như dưới đây.
 - (1) Địa điểm phát sinh (Tuyến, đoạn tuyến)
 - (2) Thời gian phát sinh
 - (3) Có người tử vong, bị thương không (nếu có, báo cáo số người)
 - (4) Tình trạng hiện trường (Tình trạng thiệt hại của đầu máy toa xe và trang thiết bị đường sắt đô thị...)
3. Các trưởng phòng tại OU quản lý địa điểm phát sinh tai nạn lập báo cáo ban đầu theo biểu mẫu quy định.

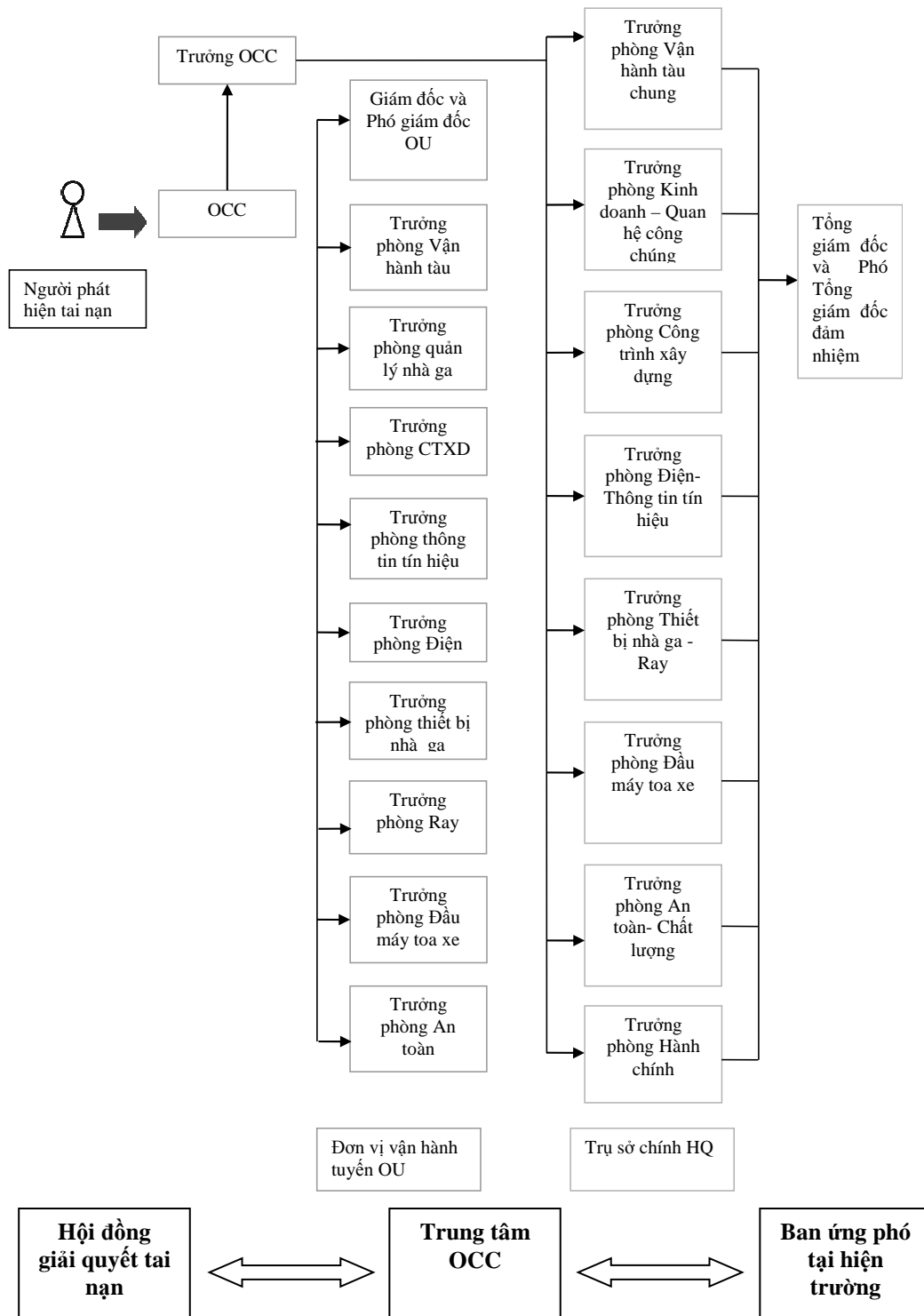
Điều 28 Báo cáo sau khi khôi phục tai nạn, sự cố

1. Báo cáo sau khi khôi phục tai nạn, sự cố được lập bởi các trưởng phòng OU_người phụ trách chính việc phân tích nguyên nhân và biện pháp phòng chống tái phát.
2. Việc xử lý báo cáo sau khôi phục được đưa ra trong bảng đính kèm 3
3. Trường hợp nộp báo cáo tai nạn cho cơ quan bên ngoài, trưởng phòng an toàn chất lượng phải trở thành đầu mối liên lạc và ứng phó.

Bảng đính kèm 1 : Vai trò của HQ và các phòng ban OU trong trường hợp xảy ra tai nạn, sự cố

Vai trò	Hội đồng giải quyết tai nạn (HQ)	Ban ứng phó cơ sở tại hiện trường (OU)
Người chịu trách nhiệm cao nhất	<u>Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn</u> (Chủ tịch Hội đồng giải quyết tai nạn theo điều 8)	<u>Trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường</u> (Trưởng ban ứng phó cơ sở tại hiện trường theo điều 19, khoản 1)
Người cung cấp thông tin chi tiết	<u>Giám đốc OU và phó giám đốc OU</u> 1. Liên quan đến việc nắm bắt tình hình chi tiết của hiện trường phát sinh từ các phòng ban ở OU thuộc phạm vi quản lý 2. Liên quan đến việc báo cáo tình hình chi tiết của hiện trường phát sinh mà cần cho Hội đồng giải quyết tai nạn, theo điều 14, khoản 3	—
Nhóm quản lý tổng thể, điều tra	<u>【Phòng an toàn chất lượng】 Người chịu trách nhiệm: trưởng phòng an toàn chất lượng</u> 1. Liên quan đến việc thành lập và điều hành Hội đồng giải quyết tai nạn 2. Liên quan đến việc báo cáo tình hình và liên lạc thông tin từ OCC 3. Liên quan đến những chỉ thị và liên lạc thông tin từ Hội đồng giải quyết tai nạn 4. Liên quan đến việc ghi chép và chỉnh lý của Hội đồng giải quyết tai nạn 5. Liên quan đến việc ứng phó với cơ quan điều tra tai nạn 6. Liên quan đến việc điều tra nguyên nhân và tổng hợp báo cáo	<u>【Phòng an toàn】 Người chịu trách nhiệm: trưởng phòng an toàn</u> 1. Liên quan đến việc ghi chép và chỉnh lý của Ban ứng phó cơ sở tại hiện trường (Khi thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn, thì trưởng phòng an toàn sẽ có mặt tại OCC) 2. Liên quan đến việc điều tra nguyên nhân tại hiện trường phát sinh 3. Liên quan đến việc đảm bảo hiện trường 4. Liên quan đến việc điều tra nguyên nhân và tổng hợp báo cáo

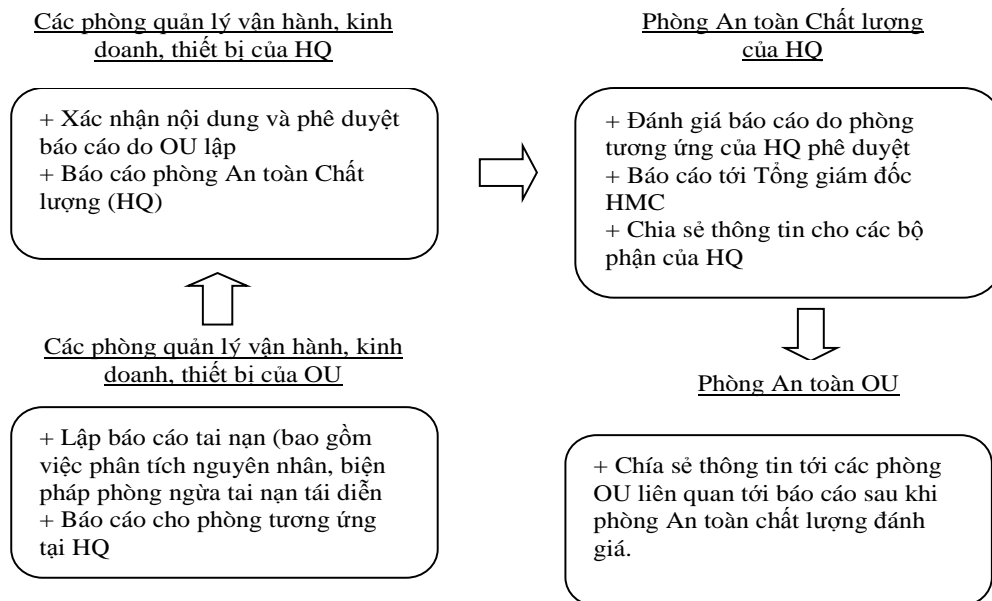
Đính kèm 2 : Sơ đồ tổ chức về hệ thống truyền đạt thông tin tai nạn, sự cố ĐSDT



Khi cần thiết:

- (1) Trưởng phòng An toàn (OU) liên lạc tới các phòng ban khác thuộc OU mà không được nêu trong sơ đồ trên.
- (2) Trưởng phòng An toàn - Chất lượng (HQ) liên lạc tới các phòng ban khác thuộc HQ mà không được nêu trong sơ đồ trên.

Đính kèm 3: Xử lý báo cáo sau khi phục hồi tai nạn - sự cố





ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN

NHIỆM VỤ 6.1.6

QUY ĐỊNH VẬN HÀNH TÀU

**DỰ ÁN TĂNG CƯỜNG NĂNG LỰC CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐSDT
VÀ THÀNH LẬP CÔNG TY VẬN HÀNH BẢO DƯỠNG ĐSDT HÀ NỘI**

Người thực hiện : Nguyễn Văn Bằng

Chuyên gia hỗ trợ: Kohei Ushida

Hà Nội, tháng 11 năm 2015

MỤC LỤC

Chương I. Quy định chung	11
Điều 1. Mục đích ban hành Quy định	11
Điều 2. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng	11
Điều 3. Căn cứ pháp lý và tài liệu liên quan	11
Điều 4. Định nghĩa thuật ngữ và những từ viết tắt	12
Chương II. Nhân viên vận hành	16
Điều 5. Nhân viên trực tiếp liên quan đến vận hành.....	16
Điều 6. Điều kiện đối với nhân viên trực tiếp liên quan đến vận hành.....	16
Điều 7. Đảm bảo an toàn vận hành	16
Điều 8. Đào tạo và huấn luyện nhân viên	17
Điều 9. Chế độ kiểm tra, báo cáo.....	17
Điều 10. Giám sát đối với nhân viên	17
Điều 11. Người thực hiện công tác lái tàu	17
Điều 12. Nhân viên làm việc trên tàu	17
Điều 13. Nhân viên xử lý thiết bị tín hiệu cố định.....	18
Điều 14. Nhân viên xử lý ghi.....	18
Điều 15. Nhân viên ra hiệu lệnh di chuyển tàu và dồn tàu	18
Chương III. Vận hành tàu	18
Mục 1. Thành phần đoàn tàu.....	18
Điều 16. Số toa xe tối đa của đoàn tàu.....	18
Điều 17. Xác nhận liên kết tàu.....	18
Điều 18. Các loại tàu/toa xe được vận hành trên tuyến chính	19
Điều 19. Trang bị thiết bị cứu hỏa	19
Điều 20. Toa xe ở hai đầu của đoàn tàu.....	19
Mục 2. Vận hành tàu.....	19
A. Tổng thể	19
Điều 21. Phạm vi nhà ga	19
Điều 22. Kiểm soát Vận hành trên tuyến đường chính.....	19
Điều 23. Lái tàu ở bên phải.....	20
Điều 24. Vị trí lái tàu	20
Điều 25. Thiết bị bảo vệ đoàn tàu (ATP).....	20
Điều 26. Xác nhận tình trạng đóng cửa tàu (xác nhận đèn hiệu).....	20
B. Kế hoạch vận hành tàu	20
Điều 27. Biểu đồ chạy tàu.....	20
Điều 28. Đường cong chạy tàu	21
Điều 29. Số hiệu đoàn tàu	22
Điều 30. Thiết lập thời gian chạy tàu trong khu gian và thời gian dừng tàu tại ga.....	22
Điều 31. Thời điểm chạy tàu.....	22
Điều 32. Đồng hồ chuẩn của hệ thống.....	22

C. Thiết bị hãm đoàn tàu.....	23
Điều 33. Sử dụng thiết bị hãm	23
Điều 34. Việc xử lý hãm khẩn cấp của nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu	23
Điều 35. Quãng đường hãm khẩn cấp.....	23
Điều 36. Kiểm tra hãm của lái tàu	23
Điều 37. Trường hợp thiết bị hãm bị lỗi	23
Điều 38. Tác động của hãm tới trục bánh xe	24
D. Tốc độ vận hành.....	24
Điều 39. Tốc độ chạy tàu	24
Điều 40. Tốc độ chạy tàu trong các điều kiện khác nhau	24
Điều 41. Tốc độ chạy tàu khi chức năng của thiết bị hãm không đảm bảo	24
Điều 42. Tốc độ giới hạn tại đường cong, đường chuyển làn và các đoạn xuống dốc	24
Điều 43. Tốc độ chạy tàu khi tàu hoặc đường ray bị hỏng	25
Điều 44. Tốc độ chạy tàu theo tín hiệu tay	25
Điều 45. Tốc độ chạy tàu theo tín hiệu yêu cầu giảm tốc độ.....	25
Điều 46. Tốc độ chạy tàu trong nhà ga, bãi đỗ tàu;	25
Điều 47. Tốc độ chạy tàu theo hiệu lệnh di chuyển vị trí tàu, dồn tàu	25
Điều 48. Tốc độ chạy tàu trong trường hợp ghi bị hỏng.....	25
Điều 49. Biển báo thể hiện giới hạn tốc độ chạy tàu	25
E. Điều chỉnh vận hành tàu	26
Điều 50. Nhiệm vụ của OCC	26
Điều 51. Hệ thống chỉ thị điều độ vận hành	26
Điều 52. Sử dụng công tắc vận hành tàu khẩn cấp	26
Điều 53. Di chuyển khỏi tuyến đường chính khi tàu bị hỏng.....	27
Điều 54. Chỉ thị điều độ từ OCC đến Lái tàu và nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu.....	27
Điều 55. Chỉ thị của Trưởng OCC đối với nhân viên làm việc trên tàu thông qua Trưởng ga	27
F. Giám sát tàu	27
Điều 56. Giám sát tàu.....	27
G. Vận hành một người lái.....	28
Điều 57. Tàu có thể vận hành với chỉ một người.....	28
Điều 58. Cấm vận hành một người lái	28
H. Vận hành ATO	28
Điều 59. Vận hành ATO	28
Điều 60. Hãm khẩn cấp khi vận hành ATO.....	29
Mục 3. Phong tỏa khu gian chạy tàu.....	29
Điều 61. Các trường hợp phong tỏa khu gian chạy tàu	29
Điều 62. Thời gian cho phép thực hiện phong tỏa khu gian chạy tàu.....	29
Điều 63. Xin phê duyệt và phê duyệt phong tỏa khu gian chạy tàu	29
Điều 64. Khu gian thực hiện phong tỏa	30
Điều 65. Thông báo phong tỏa khu gian chạy tàu	30

Điều 66. Biện pháp để tàu không chạy vào khu gian phong tỏa.....	30
Điều 67. Xử lý đối với xe chuyên dùng cho bảo dưỡng	30
Điều 68. Đặt bảng thông báo về việc phong tỏa khu gian chạy tàu.....	31
Điều 69. Lập sổ ghi chép phong tỏa khu gian chạy tàu	31
Điều 70. Hoàn thành thủ tục phong tỏa khu gian chạy tàu	31
Điều 71. Thủ tục phê duyệt để bắt đầu công trình cần phong tỏa khu gian chạy tàu	31
Điều 72. Báo cáo kết thúc công trình phong tỏa khu gian chạy tàu	31
Điều 73. Chấm dứt phong tỏa khu gian chạy tàu.....	31
Điều 74. Chấm dứt biện pháp xử lý không cho tàu đi vào khu gian phong tỏa.....	31
Điều 75. Tháo dỡ biển báo phong tỏa khu gian chạy tàu.....	32
Chương IV. Phương thức vận hành tàu	32
Mục 1. Quy định chung	32
Điều 76. Phương pháp đảm bảo an toàn giữa các tàu	32
Mục 2. Phương thức kiểm soát tốc độ	33
Điều 77. Phương thức kiểm soát tốc độ.....	33
Điều 78. Điều kiện phương thức kiểm soát tốc độ	33
Điều 79. Tuân thủ tín hiệu hãm	34
Mục 3. Phương thức vận hành bằng hệ thống dự phòng	34
Điều 80. Phương thức vận hành bằng hệ thống dự phòng.....	34
Điều 81. Xử lý đối với vận hành theo hệ thống dự phòng.....	34
Mục 4. Phương thức vận hành bằng cách quy định khu gian.....	35
Điều 82. Vận hành thực hiện bằng cách quy định khu gian	35
Điều 83. Phương thức vận hành thực hiện bằng cách quy định khu gian.....	35
Điều 84. Vận hành trong điều kiện đảm bảo an toàn nhờ khu gian.....	36
Điều 85. Phiếu xác nhận phương thức vận hành bằng quy định khu gian.....	36
Mục 5. Vận hành trong điều kiện khẩn cấp	36
Điều 86. Vận hành trong điều kiện khẩn cấp.....	36
Điều 87. Thực hiện vận hành khẩn cấp.....	37
Điều 88. Vận hành theo phương thức vận hành khẩn cấp	37
Điều 89. Việc xử lý của lái tàu trong vận hành khẩn cấp	37
Mục 6. Phương pháp truyền tin	38
Điều 90. Vận hành bằng phương pháp truyền tin	38
Điều 91. Vận hành bằng phương pháp truyền tin	38
Điều 92. Phiếu xác nhận thực hiện phương pháp truyền tin.....	38
Điều 93. Điều kiện thực hiện phương pháp truyền tin.....	38
Chương V. Các phương pháp vận hành khác	39
Mục 1. Chạy lùi.....	39
Điều 94. Chạy tàu lùi	39
Điều 95. Xử lý của nhân viên làm việc trên tàu.....	39
Điều 96. Xử lý của Trưởng OCC.....	39

Mục 2. Chạy đầy	39
Điều 97. Chạy tàu đầy	39
Điều 98. Vận hành theo hiệu lệnh chạy đầy	40
Điều 99. Xử lý của tổ công tác trên tàu	40
Mục 3. Di chuyển vị trí đoàn tàu, toa xe	40
A. Quy định chung	40
Điều 100. Di chuyển đoàn tàu, toa xe	40
B. Vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot	40
Điều 101. Ý nghĩa của việc vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot	40
Điều 102. Hãm của toa xe chạy trong bãi đỗ, ga, Depot	41
Điều 103. Vị trí lái khi vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot	41
Điều 104. Xử lý của thiết bị điều khiển tàu khi vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot	41
Điều 105. Khi thiết bị điều khiển tàu không thể sử dụng được	41
C. Vận hành theo hiệu lệnh dồn tàu	41
Điều 106. Ý nghĩa của vận hành theo hiệu lệnh dồn tàu, di chuyển tàu	41
Điều 107. Xử lý của thiết bị điều khiển tàu khi vận hành theo hiệu lệnh dồn tàu	42
Điều 108. Hiệu lệnh dồn tàu	42
Điều 109. Xử lý trước khi bắt đầu vận hành theo hiệu lệnh dồn tàu	42
Điều 110. Xử lý thiết bị tín hiệu khi vận hành theo hiệu lệnh di chuyển, dừng tàu	43
Điều 111. Cấm dồn tàu, di chuyển tàu	43
Điều 112. Dồn tàu, di chuyển tàu	43
D. Thiết lập lộ trình	43
Điều 113. Thiết lập lộ trình	43
Điều 114. Điều khiển trung tâm và điều khiển tại chỗ	43
E. Xử lý ghi	44
Điều 115. Vị trí thông thường của ghi	44
Điều 116. Khôi phục vị trí thông thường của ghi	44
Điều 117. Xử lý trong trường hợp khóa ghi hỏng	44
Điều 118. Xác nhận ghi không khóa được	44
F. Đổ đoàn tàu/toa xe	45
Điều 119. Vị trí đỗ đoàn tàu/toa xe	45
Điều 120. Đổ đoàn tàu/toa xe	45
Điều 121. Khóa bánh xe	45
Chương VI. Tín hiệu trong tổ chức chạy tàu	45
Mục 1. Quy định chung	45
Điều 122. Mối quan hệ giữa tín hiệu đường sắt và vận hành	45
Điều 123. Các loại tín hiệu đường sắt	45
Điều 124. Phương thức biểu thị	46
Điều 125. Mối liên quan giữa tín hiệu hiển thị vận hành và tốc độ vận hành	46
Điều 126. Hiển thị tín hiệu chú ý	46

Điều 127. Hiện thị tín hiệu vận hành theo tín hiệu tay	46
Điều 128. Trường hợp có hiện thị tín hiệu dừng trong trường hợp cho tàu chạy chậm	47
Điều 129. Trường hợp có biển báo hạn chế tốc độ	47
Điều 130. Mối liên quan giữa hiện thị tín hiệu hãm khẩn cấp, tín hiệu hãm thông thường và xử lý vận hành.....	47
Điều 131. Hiện thị tín hiệu dừng ngoài thiết bị tín hiệu trên tàu hoặc thiết bị tín hiệu trên mặt đất.....	48
Điều 132. Cấm sử dụng kép 1 tín hiệu.....	48
Điều 133. Trường hợp thiết bị tín hiệu bị hỏng hóc hoặc hiện thị không tốt	48
Điều 134. Dừng sử dụng thiết bị tín hiệu trên tàu.....	49
Điều 135. Dừng sử dụng thiết bị tín hiệu trên mặt đất.....	49
Điều 136. Xác nhận tín hiệu của lái tàu và nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu	49
Mục 2. Thiết bị tín hiệu trên mặt đất	49
A. Quy định chung	49
Điều 137. Ý nghĩa thiết bị tín hiệu trên mặt đất.....	49
Điều 138. Loại thiết bị tín hiệu trên mặt đất	50
Điều 139. Hiện thị thiết bị tín hiệu trên mặt đất	50
B. Xử lý thiết bị tín hiệu	50
Điều 140. Vị trí thông thường của thiết bị tín hiệu	50
Điều 141. Thời điểm hiện thị tín hiệu vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu trên tàu với việc điều khiển lộ trình bằng tay	50
Điều 142. Điều kiện hiện thị chỉ thị vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu ...	50
Điều 143. Thời điểm hiện thị chỉ thị vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu ..	50
Điều 144. Trường hợp cho tàu đi quá dừng tạm thời.....	51
Điều 145. Xử lý trong trường hợp hỏng thiết bị khóa liên động	51
Điều 146. Xử lý trong trường hợp thiết bị hiện thị lộ trình bị hỏng	51
Điều 147. Trường hợp thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu bị hỏng.....	51
Mục 3. Thiết bị tín hiệu trên tàu	52
Điều 148. Phương thức biểu thị tín hiệu của thiết bị tín hiệu trên tàu	52
Điều 149. Hạn chế tốc độ tự động nhờ thiết bị điều khiển tàu	52
Mục 4. Thiết bị tín hiệu tạm thời	52
Điều 150. Ý nghĩa của thiết bị tín hiệu tạm thời.....	52
Điều 151. Loại thiết bị tín hiệu tạm thời và cách xử lý	52
Điều 152. Phương thức biểu thị thiết bị tín hiệu tạm thời	53
Điều 153. Hạn chế tốc độ trong trường hợp hiện thị tín hiệu tạm thời bởi thiết bị điều khiển tàu.....	53
Điều 154. Chỉ định về khu vực và tốc độ, thời gian sử dụng thiết bị tín hiệu tạm thời.....	53
Điều 155. Hiện thị tốc độ của thiết bị tín hiệu chạy chậm.....	53
Mục 5. Tín hiệu tay.....	54
A. Quy định chung.....	54
Điều 156. Ý nghĩa của tín hiệu tay	54

Điều 157. Tên gọi tín hiệu tay và khoảng cách xác nhận	54
Điều 158. Phương thức biểu thị tín hiệu tay	54
Điều 159. Hiện thị tín hiệu dừng bằng tay	54
Điều 160. Hiện thị tín hiệu vận hành tiến nhờ tín hiệu tay	55
Điều 161. Trường hợp thay thế tín hiệu tay bằng trang thiết bị.....	55
Điều 162. Hiện thị tín hiệu vận hành tốc độ chậm theo tín hiệu tay.....	55
Mục 6. Tín hiệu đặc thù	55
Điều 163. Ý nghĩa của tín hiệu đặc thù.....	55
Điều 164. Loại tín hiệu đặc thù và Phương thức biểu thị	55
Điều 165. Xử lý đối với tàu đỗ theo tín hiệu dừng của tín hiệu đặc thù.....	56
Điều 166. Đặc điểm kỹ thuật của đuốc	56
Điều 167. Bảo quản đuốc.....	57
Mục 7. Hiệu lệnh.....	57
A. Hiệu lệnh xuất phát	57
Điều 168. Ý nghĩa của hiệu lệnh xuất phát.....	57
Điều 169. Phương thức hiệu lệnh xuất phát.....	57
Điều 170. Trường hợp ra hiệu lệnh xuất phát.....	57
Điều 171. Xử lý trong trường hợp hủy bỏ hiệu lệnh xuất phát.....	58
Điều 172. Trường hợp cho tàu xuất phát lại sau khi dừng vận hành giữa chừng	58
B. Hiệu lệnh chỉ thị xuất phát	58
Điều 173. Ý nghĩa của hiệu lệnh chỉ thị xuất phát.....	58
Điều 174. Phương thức ra hiệu lệnh chỉ thị xuất phát	59
Điều 175. Hủy bỏ hiệu lệnh chỉ thị xuất phát	59
C. Thông báo bằng điện thoại trên tàu	60
Điều 176. Ý nghĩa của việc thông báo bằng điện thoại trên tàu	60
Điều 177. Từ ngữ chuyên dùng khi thông báo bằng điện thoại trên tàu.....	60
D. Hiệu lệnh còi	60
Điều 178. Ý nghĩa hiệu lệnh còi	60
Điều 179. Phương thức phát hiệu lệnh còi.....	60
E. Hiệu lệnh còi trong tàu	61
Điều 180. Ý nghĩa của hiệu lệnh còi trong tàu	61
Điều 181. Phương thức ra hiệu lệnh còi trong tàu	61
F. Hiệu lệnh vận hành đẩy	62
Điều 182. Ý nghĩa của hiệu lệnh vận hành đẩy	62
Điều 183. Phương thức hiệu lệnh vận hành đẩy	62
G. Hiệu lệnh di chuyển, dồn tàu	62
Điều 184. Ý nghĩa của hiệu lệnh di chuyển, dồn tàu	62
Điều 185. Phương thức ra hiệu lệnh di chuyển, dồn tàu.....	62
H. Hiệu lệnh cấm di chuyển.....	64
Điều 186. Ý nghĩa của hiệu lệnh cấm di chuyển	64

Điều 187. Xử lý hiệu lệnh cấm di chuyển	64
Điều 188. Phương thức ra hiệu lệnh cấm di chuyển	64
I. Hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng	64
Điều 189. Ý nghĩa của hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng	64
Điều 190. Phương thức ra hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng	64
Mục 8. Biển báo	65
A. Đèn báo tàu	65
Điều 191. Đèn báo tàu	65
Điều 192. Phương thức biểu thị đèn báo tàu	65
Điều 193. Xử lý đèn báo tàu	65
Điều 194. Xử lý trong trường hợp đèn báo tàu không hoàn chỉnh	65
Điều 195. Xử lý của Trưởng OCC sau khi nhận báo cáo về việc đèn báo tàu không hoàn chỉnh	66
Điều 196. Xác nhận đèn báo đuôi tàu trong trường hợp dừng tàu giữa đường	66
B. Biển báo di chuyển, dồn tàu	66
Điều 197. Biển báo di chuyển, dồn tàu	66
Điều 198. Phương thức biểu thị biển báo di chuyển, dồn tàu/toa xe	66
C. Biển báo mạch điện đường ray	66
Điều 199. Lắp đặt biển báo mạch điện đường ray	66
Điều 200. Phương thức biểu thị biển báo mạch điện đường ray	66
D. Biển báo vào ga	67
Điều 201. Lắp đặt biển báo vào ga	67
Điều 202. Phương thức biểu thị biển báo vào ga	67
E. Biển báo xuất phát	67
Điều 203. Lắp đặt biển báo xuất phát	67
Điều 204. Phương thức biểu thị biển báo xuất phát (ra ga)	67
F. Biển báo dừng tàu	68
Điều 205. Lắp đặt biển báo dừng tàu	68
Điều 206. Phương thức biểu thị biển báo dừng tàu	68
Điều 207. Xử lý biển báo dừng tàu	68
G. Biển báo dừng Tàu/Phương tiện	68
Điều 208. Lắp đặt biển báo dừng Tàu/Phương tiện	68
Điều 209. Phương thức biểu thị biển báo dừng Tàu/Phương tiện	68
Điều 210. Hạn chế của biển báo dừng Tàu/Phương tiện	69
G. Biển báo dừng tàu ở điểm cuối tuyến đường	69
Điều 211. Lắp đặt biển báo dừng tàu ở điểm cuối tuyến đường	69
Điều 212. Phương thức biểu thị biển báo dừng tàu ở điểm cuối tuyến đường	69
H. Biển báo đáp ứng xuất phát	69
Điều 213. Lắp đặt biển báo đáp ứng xuất phát	69
Điều 214. Phương thức biểu thị biển báo đáp ứng xuất phát	69
Điều 215. Xác nhận và xử lý biển báo đáp ứng vận hành	70

I. Biển báo điểm cuối đường cáp điện	70
Điều 216. Lắp đặt biển báo điểm cuối đường cáp điện	70
Điều 217. Phương thức biểu thị biển báo điểm cuối đường cáp điện	70
K. Biển báo thiết bị ghi	70
Điều 218. Lắp đặt biển báo thiết bị ghi	70
Điều 219. Phương thức biểu thị biển báo thiết bị ghi	70
L. Các loại biển báo khác	71
Điều 220. Lắp đặt biển báo khu vực ga	71
Điều 221. Phương thức biểu thị biển báo khu vực ga	71
Điều 222. Thiết lập mốc tránh xung đột giữa các đoàn tàu/toa xe	71
Điều 223. Phương thức biểu thị mốc tránh xung đột	71
Điều 224. Lắp đặt biển báo hạn chế tốc độ	72
Điều 225. Phương thức biểu thị biển báo hạn chế tốc độ	72
Điều 226. Lắp đặt biển báo dừng tạm thời	72
Điều 227. Phương thức biểu thị biển báo dừng tạm thời	72
Điều 228. Lắp đặt biển báo tăng công suất và biển báo dừng tăng công suất	72
Điều 229. Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn tăng công suất và biển chỉ dẫn dừng tăng công suất	73
Điều 230. Lắp đặt biển chỉ dẫn hãm và biển chỉ dẫn nhả hãm	73
Điều 231. Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn hãm và biển chỉ dẫn nhả hãm	73
Điều 232. Lắp đặt biển báo giới hạn vận hành của bãi kiểm tra tàu	74
Điều 233. Phương thức biểu thị biển báo giới hạn vận hành của bãi kiểm tra	74
Điều 234. Lắp đặt biển báo vị trí dừng	74
Điều 235. Phương thức biểu thị biển báo vị trí dừng	74
Điều 236. Lắp đặt thiết bị hiển thị tốc độ	74
Điều 237. Phương thức biểu thị thiết bị hiển thị tốc độ	74
Điều 238. Lắp đặt biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm đầu và cuối thiết bị điều khiển tàu	75
Điều 239. Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm đầu và cuối thiết bị điều khiển tàu	75
Điều 240. Lắp đặt biển báo đã đi qua đoạn đường hạn chế tốc độ	75
Điều 241. Phương thức biểu thị biển báo đã đi qua đoạn đường hạn chế tốc độ	75
Điều 242. Lắp đặt biển báo phân đường tàu điện	76
Điều 243. Phương thức biểu thị biển báo phân đường tàu điện	76
Điều 244. Lắp đặt biển báo ranh giới mạch điện đường ray	76
Điều 245. Phương thức biểu thị mục tiêu ranh giới mạch điện đường ray	76
Chương VII. Xử lý khi phát sinh tai nạn, sự cố	76
Mục 1. Quy định chung	76
Điều 246. Thẻ chế ứng cứu, phục hồi	76
Điều 247. Xử lý khi phát sinh tai nạn, sự cố	76
Điều 248. Hệ thống chỉ thị khi phát sinh tai nạn, sự cố	77
Điều 249. Trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố tại nhà ga	77

Điều 250. Trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố trong khu gian	77
Điều 251. Xử lý tàu trong trường hợp sự cố xảy ra trong thời gian dài	78
Mục 2. Sự cố tàu	78
Điều 252. Báo cáo bất thường của nhân viên trên tàu	78
Điều 253. Phương tiện báo cáo tai nạn, sự cố.....	78
Điều 254. Trường hợp phát sinh tai nạn thương vong.....	78
Điều 255. Xử lý trong trường hợp vận hành tàu cứu viện	78
Điều 256. Xử lý khi đã phân tách tàu	79
Điều 257. Xử lý khi tàu chạy không kiểm soát được.....	79
Điều 258. Chuẩn bị phòng chống chuyển động.....	79
Điều 259. Trường hợp người lái tàu rời khỏi buồng lái.....	79
Điều 260. Trường hợp nhận thấy bất thường khi đang vận hành	79
Điều 261. Phê duyệt tàu công trình.....	79
Điều 262. Xử lý trong trường hợp tàu chạy quá vị trí dừng	80
Điều 263. Hướng dẫn hành khách trong trường hợp tàu dừng giữa khu gian	80
Điều 264. Xử lý trong trường hợp tiến hành ngắt điện của đường cáp điện cho tàu.....	80
Điều 265. Cấp lại điện cho đường dây cáp điện cho tàu sau khi khắc phục tai nạn, sự cố ...	81
Điều 266. Xử lý của nhân viên trên tàu trong trường hợp dừng tàu giữa khu gian	81
Điều 267. Kiểm tra toa xe và cơ sở vật chất đã phát sinh sự cố, hỏng hóc	81
Điều 268. Xử lý trong trường hợp phát sinh hỏa hoạn tàu hoặc hỏa hoạn cơ sở vật chất	81
Mục 3. Phòng vệ tàu	82
Điều 269. Ý nghĩa của việc phòng vệ tàu	82
Điều 270. Điều kiện cần thực hiện phòng vệ tàu	82
Điều 271. Loại và phương pháp phòng vệ tàu	82
Điều 272. Mang theo đuốc dùng cho việc phòng vệ tàu.....	83
Điều 273. Nhân viên làm việc trên tàu thực hiện phòng vệ tàu.....	83
Điều 274. Phụ tàu thực hiện phòng vệ tàu hoặc gây chú ý.....	83
Điều 275. Phòng vệ tàu đón tàu cứu viện	83
Điều 276. Xử lý của nhân viên làm việc trên tàu trong trường hợp Trưởng ga phòng vệ tàu	83
Điều 277. Xử lý của lái tàu đã xác nhận việc phòng hộ tàu.....	84
Điều 278. Hủy bỏ việc phòng vệ tàu.....	84
Chương VIII. Thời tiết bất thường.....	84
Mục 1. Quy định chung	84
Điều 279. Xử lý tùy theo điều kiện thời tiết	84
Điều 280. Thể chế phòng bị.....	85
Điều 281. Quy chế vận hành.....	85
Mục 2. Gió mạnh	85
Điều 282. Trường hợp gió mạnh.....	85
Điều 283. Xử lý của Trưởng ga và Trưởng khu kiểm tra toa xe	85
Điều 284. Xử lý của lái tàu	86

Mục 3. Ngập nước	86
Điều 285. Xử lý tàu khi ngập nước	86
Điều 286. Xử lý khi mưa lớn	87
Điều 287. Quy chế vận hành khi mưa lớn	87
Mục 4. Sương mù dày đặc	87
Điều 288. Xử lý trong trường hợp sương mù dày đặc	87
Mục 5. Động đất	88
Điều 289. Xử lý trong trường hợp xảy ra động đất.....	88
Điều 290. Xử lý của Trưởng bộ phận công trình xây dựng và điện của Xí nghiệp vận hành Tuyến	89
Điều 291. Xử lý việc kiểm soát vận hành	90
Chương IX. Tổ chức thực hiện.....	91
Điều 292. Trách nhiệm của các bộ phận.....	91
Điều 293. Thủ tục sửa đổi và ban hành quy định	91

QUY ĐỊNH VẬN HÀNH TÀU

Chương I. Quy định chung

Điều 1. Mục đích ban hành Quy định

Quy định này được ban hành với mục đích đảm bảo an toàn cho công tác chạy tàu, hiệu quả trong khai thác, hiệu quả trong sử dụng nhân sự và nâng cao hiệu suất chạy tàu trên các tuyến đường sắt đô thị do Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội quản lý.

Điều 2. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

1. Quy định vận hành tàu này quy định về yêu cầu kỹ thuật đối với công tác tổ chức chạy tàu; trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân liên quan đến công tác chạy tàu trên các Tuyến đường sắt đô thị do Công ty quản lý.
2. Đối tượng áp dụng của Quy định này là các tổ chức, cá nhân liên quan đến công tác chạy tàu các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội do Công ty quản lý.

Điều 3. Căn cứ pháp lý và tài liệu liên quan

1. Căn cứ pháp lý
 - Luật Đường sắt;
 - Thông tư 05/2015/TT-BGTVT "Quy định về tiêu chuẩn chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị";
 - Thông tư 21/2015/TT-BGTVT “Quy định về thời giờ nghỉ ngơi đối với người lao động làm các công việc có tính chất đặc biệt trong vận tải đường sắt”;
 - (Dự thảo) Thông tư .../2015/BGTVT “Quy định về xử lý sự cố tai nạn trên đường sắt đô thị”.
2. Tài liệu liên quan
 - Thiết kế cơ sở Tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông, Tuyến 2 Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo, Tuyến 3 Nhổn – ga Hà Nội;
 - Thiết kế kỹ thuật Tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông, Tuyến 3 Nhổn – ga Hà Nội;
 - Kế hoạch đào tạo Tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông, phiên bản 16;
 - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về khai thác đường sắt (QCVN 08:2015/BGTVT);
 - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về chạy tàu và công tác dồn tàu đường sắt (QCVN 07:2011/BGTVT);
 - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về tín hiệu đường sắt (QCVN 06:2011/BGTVT).

Điều 4. Định nghĩa thuật ngữ và những từ viết tắt

Ý nghĩa các từ nghĩa chuyên môn được dùng trong Quy định Vận hành tàu này như sau:

1. Thuật ngữ liên quan đến ga

Thuật ngữ	Ý nghĩa
Ga	Từ gọi chung của Bãi đỗ tàu và điểm dừng tàu
Bãi đỗ tàu	Ga có lắp đặt ghi, để tác nghiệp kỹ thuật khi quay đầu, hoặc làm bãi đỗ cho tàu khi không vận hành.
Điểm dừng tàu	Ga không lắp đặt ghi, để đoàn tàu đón trả khách.
Biên báo giới hạn nhà ga	Biên báo thể hiện giới hạn trong và ngoài ga
Depot	Khu vực bao gồm bãi đỗ tàu, bãi kiểm tra toa xe, xưởng dành cho công tác bảo trì đoàn tàu.

2. Thuật ngữ liên quan đến tuyến đường

Thuật ngữ	Ý nghĩa
Tuyến chính	Đường ray thường xuyên được sử dụng để chạy tàu
Đường nhánh	Trong bãi đỗ tàu, đây là tuyến ngoài tuyến chính
Đường đỗ	Tuyến ngoài tuyến chính. Được sử dụng trong trường hợp dừng hẳn tàu
Đường vào Depot	Trong bãi đỗ tàu, đây là đường ngoài biên được sử dụng để ra vào khu Depot
Đường tránh	Đường ngoài biên được lắp đặt để phòng tránh chạy quá, va chạm tàu khi có 2 tàu trở lên đồng thời ra hoặc vào tuyến
Phong tỏa khu gian	Thao tác xử lý để ngừng công tác chạy tàu trên đoạn tuyến (khu gian) nhất định do thi công công trình, vận hành thử...
Mốc tránh xung đột giữa các tàu	Trên khu vực mà tuyến bị phân nhánh hay giao nhau, đây là giới hạn để tàu trên các tuyến không gây cản trở đến tàu chạy trên tuyến khác.

3. Thuật ngữ liên quan đến tàu hoặc toa xe

Thuật ngữ	Ý nghĩa
Toa xe	Các toa xe chở khách.
Tàu khách	Được cấu thành từ các toa xe, được ghép nối và có đủ các điều kiện cần thiết để chạy tàu an toàn.
Tàu công trình	Tàu phục vụ thi công, bảo trì công trình, thiết bị đường sắt.
Tàu cứu hộ	Tàu được sử dụng để cứu hộ khi xảy ra sự cố, trở ngại chạy tàu
Toa xe đỗ tạm thời	Toa xe đỗ tạm thời trong ga (trừ Depot). Bao gồm cả tàu đỗ ở tuyến chính giữa ga với ga sau chuyến tàu cuối cùng.
Hãm đồng bộ	Thiết bị tại buồng lái có thể điều khiển hãm đồng thời của tất

Thuật ngữ	Ý nghĩa
	cả toa xe và có chức năng tự động hãm hãm khẩn cấp khi các toa xe (đã được nối với nhau) bị tách ra.
Số lượng trục liên kết	Tổng số trục xe của tất cả toa xe được liên kết với nhau trong đoàn tàu.
Số lượng trục hãm	Tổng số trục xe hãm của tất cả toa xe được liên kết với nhau để tạo thành tàu
Phương pháp điều khiển tổng thể	Phương pháp điều khiển tổng thể động lực đối với toàn bộ toa xe của đoàn tàu từ 1 vị trí là cabin lái tàu
Khóa hãm	Việc khóa bằng cách đưa trạng thái tay điều khiển hãm ở cabin lái tàu vào vị trí “OFF”
Xe bảo dưỡng chuyên dụng	Xe sử dụng trong công tác bảo dưỡng thiết bị

4. Thuật ngữ liên quan đến nhân viên

Thuật ngữ	Ý nghĩa
Lái tàu	Những người có giấy phép lái tàu đường sắt đô thị còn hiệu lực.
Trưởng ga	Người chịu trách nhiệm cao nhất trong công tác xử lý vận hành tàu ở ga (ngoài các trách nhiệm về kinh doanh tại ga).
Nhân viên làm việc trên tàu	Bao gồm: lái tàu, nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu.
Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga	Nhân viên nhà ga được Trưởng ga chỉ định làm nhân viên xử lý tín hiệu cho công tác chạy tàu tại ga.
Nhân viên bãi kiểm tra (nhân viên xử lý vận hành)	Nhân viên được Trưởng bãi kiểm tra chỉ định làm nhân viên xử lý vận hành
Nhân viên bãi kiểm tra (Nhân viên xử lý tín hiệu)	Nhân viên bãi kiểm tra và được Trưởng bãi kiểm tra chỉ định làm nhân viên xử lý tín hiệu
Người đưa tin	Người thực hiện các chỉ thị điều độ chạy tàu từ Trưởng OCC/Trưởng ga khi cho tàu xuất phát từ ga bằng phương pháp truyền tin.

5. Thuật ngữ liên quan đến đảm bảo an toàn giữa các tàu

Thuật ngữ	Ý nghĩa
Phương thức kiểm soát tốc độ	Phương thức sử dụng thiết bị điều khiển tàu tự động để đảm bảo khoảng cách an toàn giữa các đoàn tàu.
Vận hành theo hệ thống dự	Phương pháp vận hành dùng trong trường hợp không thể vận hành theo phương thức kiểm soát tốc độ do sự cố hệ

Thuật ngữ	Ý nghĩa
phòng	thống. Phương thức này hoạt động như bình thường và có thể tự động đảm bảo an toàn giữa các tàu.
Vận hành theo khu gian đóng đường	Phương pháp vận hành mà chỉ cho phép 1 tàu chiếm dụng 1 khu gian tại cùng 1 thời điểm, dùng trong trường hợp không thể vận hành thông thường theo phương thức kiểm soát tốc độ và phương thức vận hành theo hệ thống dự phòng...
Phương thức truyền tin	Phương pháp chạy tàu được thực hiện thông qua người đưa tin trong trường hợp vận hành tàu công trình hoặc tàu cứu hộ, để đảm bảo lộ trình của tàu đó khi có tàu khác chạy trong đoạn tuyến có tàu đó.
Đóng đường chạy tàu	Bằng chứng cho phép tàu chạy từ điểm phân giới vào khu gian hoặc phân khu. Tại cùng một thời điểm chỉ cho phép 1 tàu chiếm dụng 1 khu gian.
Dẫn đường bằng hiệu lệnh đi chuyển tàu	Việc di chuyển tàu thực hiện theo hiệu lệnh của người dẫn đường khi lái tàu không thể vận hành tàu một mình.

6. Thuật ngữ liên quan đến tín hiệu

Thuật ngữ	Ý nghĩa
Thiết bị đảm bảo an toàn	Bao gồm thiết bị tín hiệu, thiết bị liên khóa, thiết bị ghi, thiết bị điều khiển tàu tự động.
Thiết bị tín hiệu trên tàu	Thiết bị tín hiệu trên tàu dùng để hiển thị tốc độ cho phép của tàu
Điều khiển trung tâm	Việc điều khiển tuyến đường của tàu một cách tự động hoặc thao tác bằng tay tại OCC.
Điều khiển tại chỗ	Việc điều khiển tuyến đường của tàu một cách tự động hoặc thao tác bằng tay tại nơi dừng tàu đó (tại nhà ga).

7. Thuật ngữ liên quan đến khu vực

Thuật ngữ	Ý nghĩa
Tuyến đường theo tín hiệu	Khu vực mà tàu có thể đi vào theo chỉ thị của tín hiệu.
Tuyến đường thanh thoát	Khu vực bảo đảm an toàn cho tàu khi vận hành tàu.
Phía bên trong và bên ngoài của thiết bị tín hiệu	Lấy thiết bị tín hiệu làm trung tâm, phía được bảo vệ bởi thiết bị tín hiệu gọi là phía bên trong, phía hiển thị tín hiệu gọi là phía bên ngoài.
Phía trong và phía ngoài nhà ga	Lấy ga làm trung tâm, trong ga là phía trong, ngoài ga là phía ngoài.
Khu gian	Khoảng cách giữa ga với ga, không bao gồm nhà ga.
Khoảng cách vận	Khoảng cách bắt đầu vận hành từ vị trí dừng đỗ quy định

hành	ở ga cho tới khi dừng tại vị trí dừng đỗ quy định ở ga tiếp theo.
------	---

8. Thuật ngữ liên quan đến phương pháp vận hành

Thuật ngữ	Ý nghĩa
Vận hành một người lái	Chỉ có người lái tàu làm việc độc lập trên tàu.
Vận hành đẩy	Việc vận hành tàu tại vị trí ngoài cabin ở toa nằm ở phía đầu tiên của đoàn tàu.
Vận hành lùi	Việc cho tàu chạy theo hướng ngược lại với hướng đã chạy ban đầu.
Vận hành chú ý	Phương pháp vận hành khi lái tàu phải đặc biệt chú ý để vận hành tàu vì lý do nào đó.
Hạn chế vận hành	Việc hạn chế tốc độ của tàu, hoặc ngừng vận hành trong trường hợp có khó khăn hoặc nguy hiểm để tiếp tục vận hành bình thường do thời tiết bất thường.

9. Giải thích từ viết tắt

Viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
HQ	Headquater	Trụ sở chính
OU	Operation Unit	Xí nghiệp vận hành tuyến
OCC	Operation Control Center	Trung tâm điều hành vận tải
ATO	Automatic Train Operation (System)	Hệ thống lái tàu tự động
ATP	Automatic Train Protection	Thiết bị phòng vệ tàu tự động
CBTC	Communications-based train control	Hệ thống điều khiển chạy tàu dựa trên thông tin
ATS	Automatic Train Supervision	Hệ thống giám sát tàu tự động

Chương II. Nhân viên vận hành

Điều 5. Nhân viên trực tiếp liên quan đến vận hành

1. Nhân viên thực hiện công tác trực tiếp liên quan đến vận hành tàu tuân theo Thông tư 05/2015/TT-BGTVT quy định về tiêu chuẩn chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị, bao gồm:

- a. Lái tàu;
- b. Nhân viên điều độ chạy tàu;
- c. Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu;
- d. Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga.

2. Các Xí nghiệp vận hành tuyển căn cứ yêu cầu quản lý vận hành của tuyến để xây dựng các vị trí, chức danh cụ thể theo quy định tại Khoản 1 Điều này.

Điều 6. Điều kiện đối với nhân viên trực tiếp liên quan đến vận hành

1. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu quy định tại Khoản 1, Điều 5 khi làm việc phải có đủ các điều kiện được quy định tại Điều 4, Thông tư 05/2015/TT-BGTVT quy định về tiêu chuẩn chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị.

2. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm nhiệm vụ có trách nhiệm sau đây:

- a. Thực hiện các công việc theo chức danh, tiêu chuẩn cấp bậc kỹ thuật và theo quy trình, quy phạm do Công ty hoặc Xí nghiệp vận hành tuyến ban hành;
- b. Chấp hành mệnh lệnh, chỉ thị của cấp trên và Trưởng OCC. Tuy nhiên trong trường hợp khẩn cấp không kịp nhận được chỉ thị từ cấp trên và Trưởng OCC thì nhân viên đường sắt được phép đưa ra hướng xử lý để đảm bảo an toàn cho tàu theo đúng quy định.
- c. Mặc đúng đồng phục, cấp hiệu và biển tên và biển chức danh.
- d. Trưởng OCC căn cứ vào trang thiết bị, đặc điểm kỹ thuật của Tuyến và phạm vi trách nhiệm được giao để quy định về trách nhiệm, nghĩa vụ và mối quan hệ công tác của các nhân viên liên quan đến vận hành tàu.

Điều 7. Đảm bảo an toàn vận hành

1. Tất cả các nhân viên thực hiện công việc liên quan đến vận hành có trách nhiệm đảm bảo an toàn tuyệt đối cho hành khách và đoàn tàu.

2. Các Xí nghiệp vận hành tuyến phải xây dựng nội quy làm việc và có nghĩa vụ giám sát việc chấp hành nội quy của nhân viên thực hiện công việc liên quan đến vận hành.

Điều 8. Đào tạo và huấn luyện nhân viên

1. Các nhân viên liên quan đến công tác vận hành phải tham gia các khóa đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ do Công ty hoặc các đơn vị được ủy thác dưới sự giám sát của Công ty.
2. Đối với những trường hợp không đạt được các kỹ năng và kiến thức cần thiết khi kết thúc khóa đào tạo hoặc trong các kỳ sát hạch định kỳ thì không được tiếp tục tham gia công tác liên quan đến vận hành.

Điều 9. Chế độ kiểm tra, báo cáo

1. Nhân viên làm việc trên tàu có nghĩa vụ nhận các cuộc kiểm tra về tinh thần và thể chất trong kỳ hạn theo quy định của Công ty. Trong trường hợp nhân viên không đáp ứng các điều kiện trên thì giám sát viên không được cho nhân viên đó tham gia trực tiếp phục vụ chạy tàu;
2. Nhân viên làm việc trên tàu có nghĩa vụ báo cáo về tinh thần và thể chất và phải được kiểm tra nồng độ cồn; xác nhận các nội dung cần chú ý được đăng trên bảng tin và ký tên vào văn bản liên quan trước khi bắt đầu ca làm việc;
3. Sau khi kết thúc ca làm việc, nhân viên có nghĩa vụ báo cáo tình hình thực hiện công việc;
4. Các nhân viên luôn phải để ý đến các nội dung chú ý quan trọng tại Bảng tin, kể cả các nội dung xảy ra trong thời gian vắng mặt

Điều 10. Giám sát đối với nhân viên

1. Những người thực hiện công tác giám sát và đào tạo phải được đơn vị có thẩm quyền cấp phép.
2. Người giám sát sẽ thực hiện việc điểm danh hoặc tuần tra vào thời điểm trước và sau ca làm việc; đồng thời việc yêu cầu báo cáo đối với các nội dung cần thiết sẽ ra chỉ thị và phải tiến hành việc giám sát phù hợp.
3. Nhân viên trong khi điểm danh, tuần tra được quy định ở khoản 2 Điều này phải báo cáo với người giám sát về nội dung khái quát của công việc và tình trạng tinh thần, thể chất; tình trạng vận hành,...

Điều 11. Người thực hiện công tác lái tàu

1. Lái tàu phải có Giấy phép lái tàu do Cơ quan có thẩm quyền cấp.
2. Chỉ Lái tàu mới được phép lái tàu hoặc toa xe. Người thực tập nghề chỉ được phép lái tàu khi có sự giám sát và chịu trách nhiệm về an toàn chạy tàu của Lái tàu.
3. Lái tàu tại Depot được cấp Giấy phép lái tàu tại Depot và không được phép lái tàu trên tuyến đường chính.

Điều 12. Nhân viên làm việc trên tàu

1. Chỉ nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu và lái tàu được phép làm việc trên tàu.

2. Về nguyên tắc, trong quá trình chạy tàu, lái tàu và nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu đang thực hiện công tác vận hành không được rời vị trí làm việc.
3. Đối với các đoàn tàu chỉ có một người lái, Lái tàu sẽ kiêm nhiệm vụ của Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu.
4. Nhân viên làm việc trên tàu phải mang đầy đủ các dụng cụ cần thiết theo quy định khi thực hiện công việc. Các Trưởng/Xí nghiệp vận hành tuyến phải quy định chi tiết các dụng cụ cần thiết phải mang theo đối với nhân viên làm việc trên tàu.

Điều 13. Nhân viên xử lý thiết bị tín hiệu cố định

Thiết bị tín hiệu thông thường sẽ được xử lý bởi những người sau đây:

1. Nhân viên tín hiệu tại OCC, Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga, nhân viên tín hiệu tại Depot.
2. Người thực hiện công tác bảo vệ thiết bị tín hiệu thông thường, tuy nhiên người này không được thao tác khi tàu đang chạy.

Điều 14. Nhân viên xử lý ghi

Ghi sẽ được xử lý bởi những người sau đây:

1. Nhân viên xử lý ghi bảo dưỡng (*những nhân sự bảo dưỡng ray, bảo dưỡng điện, bảo dưỡng tín hiệu dùng tay để điều chỉnh ghi*); nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga, nhân viên tín hiệu depot.
2. Người thực hiện công tác bảo vệ ghi (gác ghi), tuy nhiên không được thao tác khi tàu đang chạy.

Điều 15. Nhân viên ra hiệu lệnh di chuyển tàu và dồn tàu

Nhân viên ra hiệu lệnh di chuyển tàu và dồn tàu bao gồm: Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga, nhân viên dồn tàu tại Depot/bãi đỗ, nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu.

Chương III. Vận hành tàu

Mục 1. Thành phần đoàn tàu

Điều 16. Số toa xe tối đa của đoàn tàu

Số toa xe tối đa của một đoàn tàu được lập phải tuân theo năng lực vận tải, sức kéo và chiều dài của toa xe, và có tổng chiều dài không được vượt quá chiều dài của ke ga, trừ trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn.

Điều 17. Xác nhận liên kết tàu

1. Khi lập tàu tại Depot, nhân viên Depot có trách nhiệm xác nhận việc liên kết giữa các toa xe đã hoàn thành, đủ điều kiện để thực hiện công tác chạy tàu an toàn.
2. Trong trường hợp liên kết hai đoàn tàu do có hỏng hóc hoặc sự cố, Lái tàu có trách nhiệm xác nhận.

Điều 18. Các loại tàu/toa xe được vận hành trên tuyến chính

1. Về nguyên tắc, chỉ có tàu khách được phép vận hành trên tuyến chính, ngoại trừ các trường hợp sau:
 - a. Tàu/xe chuyên dùng phục vụ công tác bảo trì công trình, thiết bị (được sự chấp thuận của OCC).
 - b. Tàu cứu trợ.
2. Trong mọi trường hợp, các tàu vận hành trên tuyến chính phải đảm bảo tuyệt đối an toàn và tuân theo chỉ thị của Nhân viên điều độ tại OCC hoặc Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga.

Điều 19. Trang bị thiết bị cứu hỏa

Trên mỗi toa xe của đoàn tàu phải được trang bị thiết bị cứu hỏa, và phải hiển thị chỉ dẫn vị trí của nó.

Điều 20. Toa xe ở hai đầu của đoàn tàu

Toa xe ở hai đầu đoàn tàu phải trang bị các thiết bị cần thiết của một buồng lái, bao gồm:

1. Đồng hồ đo áp lực của hãm;
2. Công tắc hãm khẩn cấp;
3. Hệ thống cảnh báo;
4. Hệ thống liên lạc không dây trên tàu;
5. Các trang thiết bị cần thiết khác.

Mục 2. Vận hành tàu**A. Tổng thể****Điều 21.** Phạm vi nhà ga

1. Phạm vi bên trong nhà ga được tính từ cột tín hiệu/biển báo vào ga đến cột tín hiệu/biển báo ra khỏi ga.
2. Phải đặt biển báo hiển thị ranh giới ga tại tất cả các nhà ga.
3. Phạm vi trong ga là phạm vi xử lý thuộc trách nhiệm của Trưởng ga, tuy nhiên khi điều khiển thiết bị điều khiển tàu thì thuộc phạm vi trách nhiệm của Trưởng OCC.

Điều 22. Kiểm soát Vận hành trên tuyến đường chính

1. OCC kiểm soát toàn bộ mọi hoạt động trên tuyến đường chính.
2. Bất kỳ toa xe nào không được chạy trên Tuyến đường chính trừ khi chúng được lắp đặt thành Đoàn tàu. Trong trường hợp đặc biệt phải được lệnh của Trưởng OCC và phải tuân thủ tuyệt đối hướng dẫn của OCC.

Điều 23. Lái tàu ở bên phải

Tàu sẽ được thông hành bên phải, tuy nhiên sẽ không áp dụng trong các trường hợp sau:

1. Trường hợp lái tàu trong bãi đỗ tàu.
2. Trong trường hợp có thể đảm bảo an toàn nhờ thiết bị điều khiển tàu và thiết bị tín hiệu.
3. Trong trường hợp có tai nạn hoặc sự cố hỏng hóc mà đã nhận được sự cho phép và chỉ thị của Trưởng OCC.
4. Trong trường hợp thực hiện kiểm tra trang thiết bị và toa xe mà đã nhận được sự cho phép và chỉ thị của OCC.

Điều 24. Vị trí lái tàu

Vị trí lái tàu nằm ở phía đầu đoàn tàu. Trong một số trường hợp ngoại lệ do gặp sự cố, hỏng hóc hoặc do mệnh lệnh điều độ của Trưởng OCC thì có thể thực hiện thao tác lái tàu ở toa cuối đoàn tàu.

Điều 25. Thiết bị bảo vệ đoàn tàu (ATP)

Công tác chạy tàu chỉ được thực hiện khi *hệ thống thiết bị đảm bảo giãn cách an toàn giữa các tàu (thiết bị bảo vệ đoàn tàu –ATP)* hoạt động bình thường. Trong trường hợp phát hiện sự cố với ATP cần báo ngay cho OCC và các Đơn vị có thẩm quyền để phối hợp xử lý.

Điều 26. Xác nhận tình trạng đóng cửa tàu (xác nhận đèn hiệu)

Người lái tàu nếu không xác nhận đèn hiệu biểu thị cửa tàu đã đóng hoàn toàn thì không được khởi hành tàu. Tuy nhiên điều này sẽ không áp dụng trong trường hợp hỏng hóc, và phải tiến hành các biện pháp cần thiết để đảm bảo các điều kiện về an toàn.

B. Kế hoạch vận hành tàu**Điều 27. Biểu đồ chạy tàu**

1. Biểu đồ chạy tàu là sự mô tả chuyển động của tàu, được biểu thị bằng mối liên hệ giữa thời gian chạy tàu và quãng đường chạy tàu.
2. Biểu đồ chạy tàu phải đạt được các yêu cầu sau:
 - a. Đảm bảo tuyệt đối an toàn trong quá trình tổ chức chạy tàu;
 - b. Đáp ứng được yêu cầu vận chuyển hành khách;
 - c. Tần suất chạy tàu, tốc độ chạy tàu tương ứng với năng lực của kết cấu hạ tầng, thiết bị của Tuyến;
 - d. Có thể vận hành tất cả các tàu đã được lập kế hoạch với số lượng nhân sự có thể làm việc trên tàu;

- e. Dành được khoảng trống thời gian không chạy tàu trên một số khu gian, khu đoạn để phục vụ thi công, sửa chữa, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;
 - f. Chỉ huy điều hành dễ dàng, thuận lợi, bảo đảm tỷ lệ tàu đi đến đúng giờ cao;
 - g. Bảo đảm thời gian và hành trình chạy tàu hợp lý theo các khung giờ: cao điểm, thấp điểm và bình thường;
 - h. Bảo đảm thời gian quay đầu của đoàn tàu tại ga đầu, cuối và các đường chuyển làn, trong đó có tính đến thời gian cần thiết cho thao tác quay vòng lại an toàn, và thời gian đổi vị trí của nhân viên làm việc trên tàu
 - i. Trường hợp dừng đỗ đoàn tàu, sẽ phải thiết lập một cách hợp lý dựa trên năng lực chứa của khu Depot trong tuyến, điều kiện tuyến đường (ví dụ: độ dốc của bãi dừng đỗ đoàn tàu/toa xe).
3. Tất cả các đơn vị có liên quan đến công tác chạy tàu đều phải căn cứ vào Biểu đồ chạy tàu để lên kế hoạch thực hiện công tác bảo trì, tác nghiệp kỹ thuật của đơn vị mình để đảm bảo công tác chạy tàu an toàn và theo đúng kế hoạch.

Điều 28. Đường cong chạy tàu

1. Đường cong chạy tàu là sự thể hiện mối quan hệ giữa tốc độ chạy tàu và thời gian với quãng đường chạy tàu.
2. Về nguyên tắc, thời gian chạy tàu giữa các khu gian được quy định bởi đường cong chạy tàu. Căn cứ vào đường cong chạy tàu, Trưởng OU phải quy định rõ các biển báo chỉ dẫn cần thiết (biển báo giới hạn tốc độ, biển báo sử dụng hãm, biển báo tăng hoặc giảm tốc độ,...).
3. Các điều kiện cơ bản khi lập đường cong chạy tàu
 - 3.1. Điều kiện tàu
 - a. Lập tàu với điều kiện tính năng của toa xe thấp nhất ở tuyến đó, hoặc lập cho từng tính năng toa xe.
 - b. Xem xét đến công suất, tính năng gia tốc, tính năng hãm của toa xe. Ngoài ra, đối với hãm thì về mặt tính năng toa xe còn tính thêm cả thời gian trễ cần thiết.
 - c. Về điện áp của đường cấp điện: Xem xét việc điện áp sụt thì tính năng gia tốc giảm để quy định tính năng toa xe với điện áp thấp hơn ít nhiều so với quy định.
 - d. Về đường kính bánh xe của các toa xe: Quy định tính năng toa xe với giá trị trung gian giữa đường kính tối đa của bánh xe mới và đường kính tối thiểu - là thời điểm thay thế khi bánh xe bị mòn nhiều nhất.
 - e. Về tốc độ: Tuân thủ tốc độ tối đa cho phép được quy định về mặt thiết bị. Ngoài ra, khi lập đường cong vận hành tàu, sử dụng tốc độ thấp hơn ít nhiều tốc độ tối đa tại khu đoạn đó.

3.2. Điều kiện về trọng lượng đoàn tàu

- a. Tính tổng trọng lượng và tải trọng của các toa xe, quy định trọng lượng của một đoàn tàu.
- b. Về tải trọng, giả định số lượng hành khách tối đa có thể lên tàu, và tải trọng của mỗi 1 người sẽ sử dụng cân nặng tiêu chuẩn của người Việt Nam.

3.3. Điều kiện tuyến đường

- a. Quãng đường tàu chạy: sử dụng quãng đường chạy trên thực tế.
- b. Tính thêm lực cản khi chạy qua đường dốc và đường cong một cách phù hợp.

4. Khi các điều kiện về cơ sở hạ tầng hoặc trang thiết bị đường sắt có sự thay đổi thì phải sửa đổi Đường cong vận hành cho phù hợp.

Điều 29. Số hiệu đoàn tàu

1. Phải đánh số hiệu đoàn tàu đối với tất cả các đoàn tàu vận hành, và phải thể hiện được các thông tin sau:

- a. Số hiệu vận hành của mỗi tàu;
- b. Hướng tàu chạy;
- c. Loại tàu (tàu khách, tàu không tải,...);
- d. Ký hiệu viết tắt của Tuyến ĐSDT.

2. Không được thiết lập các tàu có số hiệu tàu hoàn toàn giống nhau đồng thời vào cùng một khoảng thời gian. Trường hợp bất khả kháng phải thiết lập đồng thời, thì phải làm sao cho hai bên đều có thể phân biệt được dễ dàng.

Điều 30. Thiết lập thời gian chạy tàu trong khu gian và thời gian dừng tàu tại ga

1. Thời gian chạy tàu thực tế trong khu gian phải tính đến thời gian dự phòng. Thời gian chạy tàu giữa hai ga liền kề được thiết lập là bội số của 5 giây.
2. Thời gian dừng tàu tại ga phải được thiết lập theo các khung giờ cao điểm, giờ bình thường, giờ thấp điểm. Thời gian dừng tàu tại ga được thiết lập là bội số của 5 giây.

Điều 31. Thời điểm chạy tàu

1. Tàu phải vận hành theo đúng kế hoạch (biểu đồ chạy tàu), bao gồm cả thời gian đến ga và rời ga.
2. Khi hoạt động vận hành bị xáo trộn, Trưởng OCC, nhân viên làm việc trên tàu và các bộ phận liên quan phải nỗ lực để khôi phục trạng thái chạy tàu theo đúng kế hoạch đã định.
3. Tất cả các đơn vị liên quan đến công tác chạy tàu đều phải căn cứ vào Biểu đồ chạy tàu để xây dựng kế hoạch công tác, tổ chức thực hiện của đơn vị mình.

Điều 32. Đồng hồ chuẩn của hệ thống

1. Đồng hồ chuẩn của hệ thống được đặt tại Trung tâm OCC, các nhà ga, Depot và những điểm tác nghiệp kỹ thuật liên quan đến công tác chạy tàu. Các đồng hồ này

được liên kết với hệ thống đồng bộ hóa thời gian để đảm bảo đồng bộ với một nguồn thời gian chuẩn từ đồng hồ trung tâm.

2. Nhân viên thực hiện các công việc liên quan đến vận hành tàu trước khi thực hiện công việc phải điều chỉnh đồng hồ cho khớp với đồng hồ chuẩn của hệ thống.

C. Thiết bị hãm đoàn tàu

Điều 33. Sử dụng thiết bị hãm

1. Khi cần giảm tốc độ, lái tàu sử dụng hãm thông thường (service brake). Trong trường hợp sự cố hoặc phát hiện ra các bất thường sẽ dùng hãm khẩn cấp (emergency brake).

2. Khi sử dụng hãm khẩn cấp, nhân viên làm việc trên tàu phải báo cáo với Trưởng OCC để nhận được chỉ thị và hướng dẫn thêm.

Điều 34. Việc xử lý hãm khẩn cấp của nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu

1. Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu được quyền quyết định sử dụng hãm khẩn cấp khi phát hiện ra bất thường, sự cố hoặc tai nạn hoặc các yếu tố có thể ảnh hưởng đến an toàn của đoàn tàu, đồng thời phải báo cho Lái tàu biết.

2. Khi sử dụng hãm khẩn cấp, nhân viên làm việc trên tàu phải báo cáo với Trưởng OCC để nhận được chỉ thị và hướng dẫn thêm.

Điều 35. Quãng đường hãm khẩn cấp

Căn cứ vào trang thiết bị của từng tuyến, Trưởng OU phải đưa ra quy định về quãng đường để tàu dừng lại hoàn toàn nhờ hãm khẩn cấp.

Điều 36. Kiểm tra hãm của lái tàu

1. Việc kiểm tra hãm của lái tàu được thực hiện trong các trường hợp sau:

- a. Khi cho tàu khởi hành;
- b. Khi thay đổi việc kết nối toa (dồn tàu);
- c. Khi thay đổi vị trí lái tàu.

2. Khi một đoàn tàu được cải tiến hoặc thay mới, hệ thống hãm phải được kiểm tra để xác nhận chức năng.

Điều 37. Trường hợp thiết bị hãm bị lỗi

1. Lái tàu trong trường hợp phát hiện thiết bị hãm bị hỏng phải cho dừng tàu ngay lập tức. Sau khi dừng tàu phải báo cáo để nhận chỉ thị từ Trưởng OCC.

2. Trưởng OCC sau khi tiếp nhận báo cáo phải chỉ thị tốc độ vận hành căn cứ theo điều 37 và 38.

(Chú ý: Một số trường hợp thiết bị hãm bị lỗi:

- Thực hiện thao tác hãm nhưng không có tác dụng;

- Không ấn được nút hãm;
- Thiếu khí cung cấp cho hãm (hãm khí nén);
- Thiết bị hãm không có tác dụng lên tất cả các toa xe cấu thành đoàn tàu.)

Điều 38. Tác động của hãm tới trục bánh xe

1. Hãm phải thực hiện tốt chức năng 100%. Một đoàn tàu bao gồm từ 2 toa xe trở lên thì lực hãm phải có tác dụng lên tất cả các toa xe cấu thành đoàn tàu.
2. Lực hãm của đoàn tàu phải có đủ khả năng để đáp ứng với độ dốc của đường ray và tốc độ tàu.
3. Nếu hãm không thực hiện đúng chức năng 100%, và không có tác dụng lên toàn bộ đoàn tàu, Lái tàu phải tuân theo tốc độ an toàn đã được quy định trước.

D. Tốc độ vận hành

Điều 39. Tốc độ chạy tàu

Tốc độ chạy tàu tối đa của các tuyến được quy định như sau:

1. Tàu không được chạy quá tốc độ tối đa được xác định trên bảng tốc độ tại buồng lái (Cabin).
2. Tàu không được chạy quá tốc độ được chỉ định bởi các hệ thống thiết bị tín hiệu.

Điều 40. Tốc độ chạy tàu trong các điều kiện khác nhau

1. Các Xí nghiệp vận hành tuyến phải đưa ra các quy định chi tiết về tốc độ chạy tàu đối với các trường hợp được quy định từ Điều 41 đến Điều 49.
2. Trong trường hợp có 2 tín hiệu tốc độ giới hạn khác nhau thì lái tàu phải tuân thủ theo tín hiệu có giới hạn lớn hơn (tốc độ giới hạn thấp hơn).

Điều 41. Tốc độ chạy tàu khi chức năng của thiết bị hãm không đảm bảo

1. Khi phát hiện ra chức năng của thiết bị hãm không đảm bảo, lái tàu phải chuyển sang chế độ lái với tốc độ hạn chế.

Ví dụ: Tại Tokyo Metro, giảm tốc độ từ 20-30% so với tốc độ hiển thị trên đồng hồ công-tơ-mét).

2. Khi lực hãm tác dụng dưới 50% thì phải dùng 1 toa xe trợ giúp để đưa đoàn tàu về Depot.

Điều 42. Tốc độ giới hạn tại đường cong, đường chuyển làn và các đoạn xuống dốc

Đối với các đường gấp khúc hoặc đường chuyển làn cần tuân thủ tốc độ chạy tàu theo Sổ tay hướng dẫn vận hành của Tuyến đó (Đối với từng Tuyến cần lập bảng tốc độ chạy tàu từng đoạn chuyển làn, đường cong, xuống dốc).

Điều 43. Tốc độ chạy tàu khi tàu hoặc đường ray bị hỏng

1. Khi tàu hoặc đường chạy tàu bị hỏng, lái tàu cần chuyển sang một trong các phương pháp vận hành sau đây, và phải đảm bảo chạy tàu dưới tốc độ 15km/h:
 - a. Vận hành đẩy;
 - b. Vận hành lùi;
 - c. Phương pháp truyền tin;
 - d. Phương pháp vận hành tàu khẩn cấp.
2. Phương thức vận hành trong trường hợp tàu hoặc đường chạy tàu bị hỏng do Trưởng OCC quyết định.

Điều 44. Tốc độ chạy tàu theo tín hiệu tay

1. Trong trường hợp xảy ra sự cố mà không sử dụng được các tín hiệu thông thường, Lái tàu phải tuân thủ theo tín hiệu bằng tay với tốc độ dưới 15km/h.
2. Việc khôi phục trạng thái vận hành bình thường phải được sự xác nhận và cho phép của Trưởng OCC.

Điều 45. Tốc độ chạy tàu theo tín hiệu yêu cầu giảm tốc độ

Trong suốt hành trình chạy tàu, lái tàu phải tuân theo các tín hiệu yêu cầu giảm tốc độ ở hai bên đường.

Chú ý: Ý nghĩa khác với Biển báo thể hiện giới hạn tốc độ chạy tàu tại Điều 49.

Điều 46. Tốc độ chạy tàu trong nhà ga, bãi đỗ tàu

Tốc độ chạy tàu trong nhà ga, bãi đỗ phải tuân thủ theo quy định của từng Tuyến.

Ví dụ: Tại Tokyo Metro, tốc độ tối đa là 40km/h.

Điều 47. Tốc độ chạy tàu theo hiệu lệnh di chuyển vị trí tàu, dồn tàu

Trong trường hợp di chuyển vị trí tàu, lái tàu cần phải tuân thủ tốc độ theo các hiệu lệnh của nhân viên hướng dẫn di chuyển tàu.

Điều 48. Tốc độ chạy tàu trong trường hợp ghi bị hỏng

Trong trường hợp ghi bị hỏng (ghi không khóa hoặc ghi không hoạt động theo thiết bị tín hiệu), lái tàu cần phải tuân thủ theo chỉ dẫn của OCC và lái tàu với tốc độ giới hạn được quy định trước đối với từng Tuyến.

Điều 49. Biển báo thể hiện giới hạn tốc độ chạy tàu

Trong các đoạn tuyến hạn chế tốc độ, tàu phải chạy dưới tốc độ hạn chế cho đến khi phần cuối cùng của đoàn tàu đã hoàn toàn đi qua đoạn tuyến đó.

E. Điều chỉnh vận hành tàu

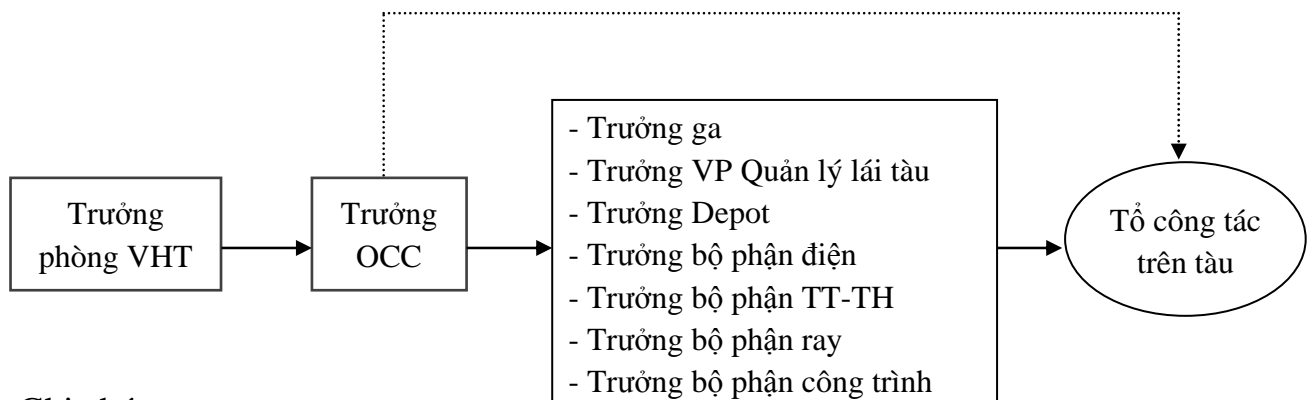
Điều 50. Nhiệm vụ của OCC

Trưởng OCC phải thực hiện những công việc dưới đây đồng thời với việc giám sát vận hành của tất cả các tàu để đảm bảo vận hành tàu an toàn và hiệu quả:

1. Nhiệm vụ tìm ra giải pháp khi có tình huống bất thường hoặc xảy ra tai nạn;
2. Công việc liên quan đến việc xác nhận an toàn giữa các tàu;
3. Công việc liên quan đến điều khiển lộ trình;
4. Công việc liên quan đến đóng đường chạy tàu;
5. Giám sát hỏng hóc các thiết bị nhà ga và thiết bị dọc tuyến và thông báo cho các cơ quan liên quan;
6. Công việc liên quan đến hệ thống quản lý điện;
7. Công việc liên quan đến đóng cửa tuyến;
8. Công việc liên quan đến xử lý xe sử dụng cho bảo dưỡng;
9. Các hạng mục công việc cần thiết khác.

Điều 51. Hệ thống chỉ thị điều độ vận hành

Việc chỉ thị liên quan đến vận hành tuân theo hệ thống như sau:



Ghi chú:

- Đường nét liền thể hiện mệnh lệnh theo thứ tự cấp bậc
- Đường nét đứt: OCC có thể liên lạc trực tiếp với Tổ công tác trên tàu qua hệ thống liên lạc không dây để ra các chỉ thị liên quan đến điều độ chạy tàu (thực tế phần lớn ra chỉ thị theo đường nét đứt để đảm bảo công tác vận hành an toàn, chính xác và đúng giờ).

Điều 52. Sử dụng công tắc vận hành tàu khẩn cấp

1. Việc sử dụng công tắc vận hành tàu khẩn cấp và khôi phục trạng thái vận hành bình thường phải được sự cho phép của Trưởng OCC.
2. Trong những tình huống sau OCC có thể cho phép lái tàu sử dụng công tắc khẩn cấp:
 - a. Khi thực hiện phương thức vận hành khẩn cấp;
 - b. Phương thức điều độ bằng hệ thống liên lạc không dây;

- c. Phương pháp truyền tin: Được dùng nhiều nhất khi phía trước có tàu hỏng, cần lắp ghép toa xe/đoàn tàu để đẩy đoàn tàu hỏng về Depot hoặc khi một đoạn đường ray bị hỏng cần sửa chữa, dùng xe chuyên dùng để bảo dưỡng.
- d. Vận hành bằng phương pháp chạy lùi.
- e. Vận hành bằng phương pháp chạy đẩy: Lái tàu ngồi từ toa ghép vào và liên lạc với lái tàu bị hỏng phía trước để tiến hành phương pháp chạy đẩy.
- f. Vận hành theo tín hiệu tay.
- g. Trường hợp chạy vượt quá - overrun: trường hợp khoảng cách dài. Phương thức thực hiện tương tự chạy lùi.
- h. Thực hiện Hiệu lệnh di chuyển tàu (về bãi đỗ tàu, trong nhà ga, hoặc depot, di chuyển trên tuyến chính): dùng hiệu lệnh tay để chỉ chuyển tàu.

Điều 53. Di chuyển khỏi tuyến đường chính khi tàu bị hỏng

Trong trường hợp tàu hỏng hóc gây ảnh hưởng đến các tàu khác thì Trưởng OCC phải ra mệnh lệnh để sớm đưa tàu bị hỏng ra khỏi tuyến chính.

Điều 54. Chỉ thị điều độ từ OCC đến Lái tàu và nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu

Trưởng Xí nghiệp vận hành tuyến phải quy định trước những nội dung mà Trưởng OCC sẽ chỉ thị cho lái tàu và nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu qua các thiết bị liên lạc không dây trên tàu:

1. Khi thay đổi phương pháp vận hành tàu do thiết bị điều khiển tàu hoặc tàu hoặc trang thiết bị tàu bị hỏng.
2. Khi cưỡng chế tốc độ chạy tàu (VD: tương ứng hạn chế tốc độ tạm thời, hoặc do gió to bão lớn,...).
3. Khi có những ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn vận hành tàu xảy ra do một sự việc nào đó mà nhân viên trên tàu không biết.
4. Khi thông báo nội dung cần thiết khác.

Điều 55. Chỉ thị của Trưởng OCC đối với nhân viên làm việc trên tàu thông qua Trưởng ga

Trong trường hợp thực hiện các chỉ thị như điều 54 hoặc thiết bị không dây trên tàu bị hỏng thì Trưởng OCC có thể chỉ thị đối với nhân viên làm việc trên tàu thông qua Trưởng ga nếu cần.

F. Giám sát tàu

Điều 56. Giám sát tàu

1. Trong quy định của các OU phải quy định rõ nghĩa vụ về việc xác nhận an toàn và giám sát tàu đối với từng chức danh theo Thông tư 05/2015/TT-BGTVT quy

định về tiêu chuẩn chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị:

- a. Lái tàu;
 - b. Nhân viên điều độ chạy tàu;
 - c. Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu;
 - d. Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga.
2. Nội dung giám sát tàu bao gồm:
- a. Xác nhận tàu tiến vào ke ga và đỗ đúng vị trí quy định;
 - b. Xác nhận không có vấn đề bất thường xảy ra với tàu khi đỗ tại ga (qua màn hình hiển thị);
 - c. Xác nhận cột tín hiệu đã cho phép tàu rời ga chưa;
 - d. Xác nhận có hành khách bị kẹt cửa hay không.

G. Vận hành một người lái

Điều 57. Tàu có thể vận hành với chỉ một người

1. Tàu có trang thiết bị cho việc vận hành một người lái phải thực hiện vận hành một người lái.
2. Khi thực hiện vận hành một người lái, Lái tàu kiêm các nhiệm vụ của Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu.

Điều 58. Cấm vận hành một người lái

Cấm vận hành một người lái trong các trường hợp sau (đối với những Tuyến có trang thiết bị để vận hành một người lái):

1. Không thể sử dụng được tín hiệu phát ra thông báo;
2. Cửa tàu bị hỏng.
3. Đèn thông báo đóng/mở cửa tàu bị lỗi hiển thị.
4. Thực hiện vận hành đẩy, vận hành lùi.
5. Hãm ko thể tác động cùng lúc lên tất cả các toa tàu.

H. Vận hành ATO

Điều 59. Vận hành ATO

1. Tàu có thiết bị cho vận hành ATO phải thực hiện vận hành ATO.
2. Khi đang chạy tàu bằng thiết bị ATO, Lái tàu trong trường hợp cảm nhận tình trạng bất thường thì ngay lập tức dừng tàu và báo cáo tới Trưởng OCC và nhận chỉ thị.
3. Trong trường hợp vận hành ATO, tỉ lệ số trục hãm đối với số trục liên kết phải là 100%. Nếu điều kiện này không đạt được thì phải vận hành bằng tay.

4. Trưởng OU của tuyến có thiết bị vận hành ATO phải quy định rõ về điều kiện cấm vận hành ATO và cách xử lý trong trường hợp cấm. Trong trường hợp này, về nguyên tắc sẽ tiến hành vận hành bằng tay.

Điều 60. Hãm khẩn cấp khi vận hành ATO

Kể cả trong trường hợp vận hành ATO, khi phát sinh tình huống cần phải dừng tàu khẩn cấp, Lái tàu phải thực hiện hãm khẩn cấp bằng tay.

Mục 3. Phong tỏa khu gian chạy tàu

Điều 61. Các trường hợp phong tỏa khu gian chạy tàu

Phải tiến hành phong tỏa khu gian chạy tàu trong các trường hợp sau:

1. Khi sử dụng xe dùng để bảo trì công trình, thiết bị;
2. Khi đóng cửa chống nước (bao gồm cả khi thử nghiệm);
3. Khi vận hành thử tàu/toa xe;
4. Khi thực hiện công việc mà không thể tránh tàu ngay khi có tàu khác lại gần;
5. Công trình sử dụng thiết bị lắp đặt tạm thời và dễ dàng trong đường ray và có thể nhanh chóng tháo dỡ.
6. Khi cần có thời gian để tiến hành xử lý sự cố, tai nạn.

Điều 62. Thời gian cho phép thực hiện phong tỏa khu gian chạy tàu

1. Việc phong tỏa khu gian chạy tàu không được tiến hành trong múi giờ từ khi tàu khởi hành cho đến khi kết thúc vận hành.
2. Trong trường hợp bắt buộc phải phục hồi sau sự cố, tai nạn thì có thể tiến hành phong tỏa khu gian chạy tàu, nhưng phải tuân theo chỉ thị của Trưởng OCC.

Điều 63. Xin phê duyệt và phê duyệt phong tỏa khu gian chạy tàu

1. Trưởng OCC có trách nhiệm phê duyệt phong tỏa khu gian chạy tàu.
2. Việc xin phê duyệt và phê duyệt phong tỏa khu gian chạy tàu được quy định như dưới đây:
 - a. Trước mười (10) ngày thực hiện phong tỏa khu gian chạy tàu, người chịu trách nhiệm thực hiện công tác bảo trì làm đơn đề nghị Trưởng OCC về việc thực hiện phong tỏa khu gian chạy tàu.
 - b. Nếu không có vấn đề gì về nội dung xin phê duyệt, Trưởng OCC cho người nộp đơn số hiệu phát hành thông báo vận hành.
 - c. Trường hợp tiến hành công việc vào buổi đêm sau khi việc vận hành tàu đã kết thúc, tiến hành đăng ký công việc lên hệ thống quản lý công việc ca đêm và phải được Trưởng OCC phê duyệt. (*Giải thích: để màn hình tại OCC vẫn hiển thị đoạn tuyến thực hiện đóng đường chạy tàu*).
3. Trường hợp cần có thời gian để phục hồi sự cố, tai nạn: Trưởng OCC sẽ tiến hành phong tỏa khu gian chạy tàu bằng các mệnh lệnh, chỉ thị.

4. Trưởng OU sẽ quy định riêng trong trường hợp xử lý phong tỏa khu gian chạy tàu và phải quy định rõ trách nhiệm của tổ chức, cá nhân.

Điều 64. Khu gian thực hiện phong tỏa

Khu gian thực hiện phong tỏa được quy định như dưới đây:

1. Trong tuyến chính, lấy khoảng cách giữa ga với ga làm đơn vị cho khu gian phong tỏa;
2. Đường nhánh và đường dẫn trong Depot cũng được tính là khu gian;
3. Bất kể nội dung được quy định ở khoản 1 và 2 nêu trên, khu gian phong tỏa là khu gian do Trưởng OCC chỉ định trong trường hợp thực hiện phong tỏa khu gian chạy tàu sau khi đã cho dừng vận hành tất cả các tàu.

Điều 65. Thông báo phong tỏa khu gian chạy tàu

1. Hai (02) ngày trước thi thực hiện, người làm đơn phải thông báo với các bộ phận liên quan bằng thông báo vận hành. Khi đó, nội dung phải ghi trong thông báo vận hành như dưới đây.
 - a. Số hiệu phát hành thông báo vận hành do Trưởng OCC đưa ra;
 - b. Phân loại và lý do công trình;
 - c. Ngày giờ thực hiện;
 - d. Khu gian thực hiện phong tỏa;
 - e. Khu gian thực hiện công trình trong thực tế;
 - f. Tên người chịu trách nhiệm công trình đó;
 - g. Có đặt biển báo phong tỏa khu gian chạy tàu không .
2. Trường hợp thông báo phong tỏa khu gian chạy tàu bằng miệng: sau khi phê duyệt, Trưởng OCC phải ra chỉ thị tới phòng ban liên quan và thông báo về việc thực hiện phong tỏa khu gian chạy tàu.

Điều 66. Biện pháp để tàu không chạy vào khu gian phong tỏa

1. Trưởng OCC phải có biện pháp để tàu không chạy vào khu gian phong tỏa bằng một trong các phương pháp dưới đây:
 - a. Đặt chế độ “Dừng/Stop” ở đèn tín hiệu phía bên ngoài khu gian phong tỏa;
 - b. Đảm bảo ngừng cấp điện để tàu không thể vận hành sau khi kết thúc vận hành tàu.
2. Khi nhận được chỉ thị phong tỏa khu gian chạy tàu từ Trưởng OCC cho đến sau khi nhận được chỉ thị về việc hủy bỏ phong tỏa khu gian chạy tàu, Trưởng ga không được cho tàu chạy vào khu gian đã phong tỏa tương ứng.

Điều 67. Xử lý đối với xe chuyên dùng cho bảo dưỡng

1. Tàu/các xe chuyên dùng cho công tác bảo dưỡng chỉ được phép di chuyển trong khu gian đã phong tỏa.

2. Các OU sẽ quy định việc xử lý đối với đối với xe dùng cho bảo dưỡng và chỉ được sử dụng trong khu gian đã phong tỏa.

Điều 68. Đặt bảng thông báo về việc phong tỏa khu gian chạy tàu

1. Khi tiến hành phong tỏa khu gian chạy tàu phải đặt bảng thông báo trong OCC và nhà ga để biết về khu gian đang thực hiện phong tỏa.
2. Trong trường hợp biển báo phong tỏa khu gian chạy tàu đã được trưng ra thì Lái tàu không được bắt đầu vận hành. Trong trường hợp này lái tàu phải báo cáo tới Trưởng OCC để xin chỉ thị.

Điều 69. Lập sổ ghi chép phong tỏa khu gian chạy tàu

1. Trưởng OCC phải điền các hạng mục cần thiết vào sổ ghi chép và tiến hành thủ tục phong tỏa khu gian chạy tàu.
2. Sổ ghi chép phong tỏa khu gian chạy tàu được lưu trong thời hạn ba (03) năm kể từ ngày thực hiện.

Điều 70. Hoàn thành thủ tục phong tỏa khu gian chạy tàu

Thực hiện tất cả thủ tục và biện pháp cần thiết được quy định trong quy tắc này và hoàn thành thủ tục sau khi điền xong vào sổ ghi chép phong tỏa khu gian chạy tàu.

Điều 71. Thủ tục phê duyệt để bắt đầu công trình cần phong tỏa khu gian chạy tàu
 Khi hoàn thành thủ tục phong tỏa khu gian chạy tàu, nếu người liên quan đến việc thực hiện công trình cần phong tỏa khu gian chạy tàu không xác nhận với Trưởng OCC về việc có thể bắt đầu công trình hay không thì sẽ không được phép bắt đầu công trình.

Điều 72. Báo cáo kết thúc công trình phong tỏa khu gian chạy tàu

Sau khi kết thúc công trình, người chịu trách nhiệm công trình xác nhận không có trở ngại gì tới vận hành tàu và phải báo cáo nội dung đó lên Trưởng OCC.

Điều 73. Chấm dứt phong tỏa khu gian chạy tàu

Trưởng OCC sau khi nhận được báo cáo kết thúc công trình từ người chịu trách nhiệm công trình thì sẽ ghi các mục cần thiết vào sổ ghi chép phong tỏa khu gian chạy tàu, và chấm dứt phong tỏa khu gian chạy tàu. Mặt khác, sau khi chấm dứt, tiến hành liên lạc nội dung đó cho các phòng ban liên quan được biết.

Điều 74. Chấm dứt biện pháp xử lý không cho tàu đi vào khu gian phong tỏa

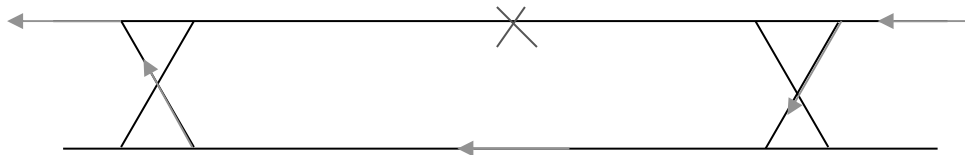
1. Sau khi chấm dứt phong tỏa khu gian chạy tàu, Trưởng OCC phải chấm dứt các biện pháp xử lý không cho tàu đi vào khu gian phong tỏa.
2. Trường hợp Trưởng ga đã tiến hành biện pháp xử lý để phòng tránh tàu đi vào gian phong tỏa thì Trưởng ga phải chấm dứt biện pháp xử lý đó, sau khi hủy xong thì báo cáo lên Trưởng OCC.

Điều 75. Tháo dỡ biển báo phong tỏa khu gian chạy tàu

1. Trưởng OCC phải ra chỉ thị tháo dỡ biển báo phong tỏa khu gian chạy tàu tới các Trưởng ga liên quan.
2. Sau khi tháo dỡ biển báo phong tỏa khu gian chạy tàu, Trưởng ga phải báo cáo lên Trưởng OCC.

Chương IV. Phương thức vận hành tàu**Mục 1. Quy định chung****Điều 76. Phương pháp đảm bảo an toàn giữa các tàu**

1. Tàu vận hành theo nhiều đường chạy tàu tuân theo thiết bị điều khiển tàu, tuy nhiên trong trường hợp bị hỏng thì có thể thay đổi phương pháp vận hành theo chỉ thị của Trưởng OCC
 - a. Trong trường hợp có 1 đường chạy tàu bị hỏng hoặc không lưu thông được, thì phương pháp vận hành đơn tuyến có thể được áp dụng theo thiết bị điều khiển tàu (xem hình vẽ)



- b. Trong trường hợp thiết bị điều khiển tàu bị hỏng nhưng hệ thống dự phòng có thể hoạt động tốt trong trạng thái thông thường thì sẽ áp dụng phương pháp vận hành theo hệ thống dự phòng;
 - c. Phương pháp chạy tàu do Trưởng OCC quyết định đoạn tuyến sẽ đóng đường chạy tàu và thực hiện đảm bảo an toàn trong trường hợp thiết bị điều khiển tàu bị hỏng và hệ thống dự phòng cũng không thể sử dụng được, nhưng OCC có thể xác nhận được tình trạng tuyến mà tàu đang di chuyển thì (Trưởng OCC sẽ quyết định phương pháp vận hành và đoạn tuyến sẽ đóng đường chạy tàu);
 - d. Vận hành khẩn cấp khi việc vận hành không thể thực hiện được theo các quy định tại a, b và c trên đây.
2. Phương thức truyền tin: Khi cho phép tàu khác chạy trong khu gian có tàu thì sẽ theo phương pháp truyền tin.
3. Thay đổi phương pháp chạy tàu phải theo chỉ thị của Trưởng OCC. Trong trường hợp này phải ưu tiên phương pháp vận hành đảm bảo độ an toàn cao hơn.
4. Trưởng OU quy định việc xử lý chi tiết đối với từng phương pháp vận hành và phải quy định trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân.

Mục 2. Phương thức kiểm soát tốc độ

Điều 77. Phương thức kiểm soát tốc độ (sử dụng đóng đường di động hoặc đóng đường cố định)

1. Phương thức kiểm soát tốc độ được thực hiện trong điều kiện vận hành thông thường.
2. Cự li giữa các tàu phải được duy trì nhờ hệ thống thiết bị phòng vệ tàu tự động (ATP).

Điều 78. Điều kiện phương thức kiểm soát tốc độ

Trong trường hợp thực hiện Phương thức kiểm soát tốc độ theo điều kiện có khả năng xảy ra đâm nhau giữa các tàu thì tín hiệu dừng tàu sẽ hiển thị một cách tự động. Trường hợp tín hiệu dừng tàu tuyệt đối phải tác động bằng hãm khẩn cấp, trường hợp tín hiệu dừng thì phải tác động bằng hãm thông thường.

1. Trong trường hợp thiết bị điều khiển tàu có sử dụng Mạch điện đường ray thì trong các trường hợp tương đương với các trường hợp sau sẽ biểu thị tín hiệu hãm khẩn cấp hoặc tín hiệu hãm thông thường một cách tự động

1.1. Điều kiện tín hiệu hãm khẩn cấp

- a. Khi mạch điện đường ray đã tồn tại một tàu/toa xe khác (*Trong 1 mạch điện đường ray chỉ tồn tại 1 tàu*)
- b. Trong trường hợp bẻ ghi không đúng hướng.
- c. Trường hợp đoàn tàu vi phạm mốc tránh xung đột tàu/toa xe tại các vị trí có ghi và tại Depot;
- d. Phát sinh hỏng hóc trên mạch điện đường ray (*Khi nhận được thông báo mạch điện đường ray bị lỗi, đèn đỏ sẽ hiển thị, thì phải tiến hành hãm khẩn cấp*).
- e. Khoảng cách giữa hai tàu là quá ngắn (mạch điện đường ray ngắn) nên phải áp dụng dùng hãm khẩn cấp.
- f. Khi cần thiết phải hiển thị đèn tín hiệu dừng khẩn cấp dựa trên đặc điểm kỹ thuật của trang thiết bị.

1.2. Điều kiện tín hiệu hãm thông thường

- a. Mạch điện đường ray ở bên ngoài ở phía trước khá xa so với việc hiển thị tín hiệu 02.
- b. Khi mạch đường ray ở phía ngoài của mạch đường ray hiển thị tín hiệu dừng mà ngắn thì sẽ là khu đoạn bao gồm mạch đường ray đó.
- c. Khi cần thiết phải hiển thị đèn tín hiệu dừng tàu dựa trên đặc điểm kỹ thuật của trang thiết bị.

2. Đối với các Tuyến sử dụng hệ thống thiết bị CBTC: Hệ thống CBTC sẽ tự phán đoán và đưa ra hiển thị tín hiệu hãm khẩn cấp hoặc hãm thông thường đối với các điều kiện tương ứng như sau:

- a. Trong trường hợp khi tàu vượt quá tốc độ giới hạn cho phép (*thường là hãm thông thường*).
- b. Trong trường hợp bẻ ghi không đúng hướng (*thường là hãm thông thường*).
- c. Trường hợp đoàn tàu vi phạm mốc tránh xung đột tàu/toa xe tại các vị trí có ghi và tại Depot; (*thường là hãm thông thường*)
- d. Phát sinh hỏng hóc đối với thiết bị Hệ thống điều khiển chạy tàu dựa trên thông tin (CBTC). (*Khi nhận được thông báo CBTC bị lỗi (đèn đỏ sẽ hiển thị), thì phải tiến hành hãm khẩn cấp*).
- e. Khi vị trí của tàu không xác định được (*Giải thích: Đối với CBTC sử dụng đóng đường phân khu di động và liên tục duy trì thông tin 2 chiều giữa tàu-tàu, tàu-mặt đất để xác định vị trí giữa các đoàn tàu. Tuy nhiên nếu tàu không xác định được vị trí của mình, thì phải tiến hành hãm. Có thể do thiết bị không hỏng, nhưng tàu vẫn không xác định được đang ở vị trí nào*). (*Thường là hãm khẩn cấp*)
- f. Ngoài ra khi phát sinh sự cần thiết hiển thị thiết bị tín hiệu dừng tàu khẩn cấp hoặc thiết bị dừng tàu theo đặc điểm kỹ thuật của trang thiết bị.

Điều 79. Tuân thủ tín hiệu hãm

Xử lý của lái tàu khi đèn tín hiệu hiển thị hãm khẩn cấp hoặc hãm thông thường:

1. Trong trường hợp tương ứng với 1 trong các mục sau, thì Lái tàu sau khi cho dừng tàu thì phải báo cáo và nhận chỉ thị từ OCC:
 - a. Khi đèn tín hiệu hãm khẩn cấp được hiển thị;
 - b. Tín hiệu hãm thông thường được hiển thị và không thay đổi trong vòng 60s.
2. Trưởng OCC khi nhận báo cáo từ lái tàu được quy định ở mục trên thì có thể trực tiếp điều độ vận hành bằng một trong các phương thức vận hành nếu cần.

Mục 3. Phương thức vận hành bằng hệ thống dự phòng

Điều 80. Phương thức vận hành bằng hệ thống dự phòng

Trong trường hợp không thể vận hành do Phương thức kiểm soát tốc độ bị hỏng, mà hệ thống dự phòng cho phương thức điều khiển này có thể sử dụng đúng chức năng và có thể đảm bảo an toàn giữa các tàu một cách tự động (*hệ thống ATP hoạt động bình thường*) thì có thể sử dụng phương pháp này để vận hành.

Chú ý: Phương thức dự phòng này như là một phương pháp vận hành thông thường đối với các Tuyến không sử dụng công nghệ CBTC.

Điều 81. Xử lý đối với vận hành theo hệ thống dự phòng

Các Trưởng OU phải quy định sẵn về cách xử lý chi tiết trong trường hợp thực hiện vận hành theo hệ thống dự phòng

- 1) Các tiêu chí để phán đoán được rằng việc vận hành theo hệ thống dự phòng có khả năng thực hiện được hay không;
- 2) Thủ tục và người điều độ khi thay đổi phương thức vận hành (Trưởng OCC);
- 3) Ranh giới của đoạn tuyến vận hành và đoạn tuyến thực hiện;
- 4) Tốc độ vận hành;
- 5) Phải quy định thời điểm áp dụng phương thức vận hành theo hệ thống dự phòng và thời điểm đưa phương thức vận hành về phương thức vận hành thông thường;
- 6) Nội dung và phương pháp xác nhận giữa OCC và nhân viên làm việc trên tàu và việc thông báo qua lại đối với các *tàu vận hành trên đoạn tuyến thay đổi phương thức vận hành*;
- 7) Việc xử lý của ga trong đoạn tuyến thay đổi phương pháp vận hành (Ga phải bẻ ghi theo đúng hướng đã trao đổi với OCC);
- 8) Phải chuẩn bị bản hướng dẫn và giấy dùng cho việc kiểm tra trình tự về những việc xử lý vận hành này (từ 1 đến 7).

Mục 4. Phương thức vận hành bằng cách quy định khu gian

Điều 82. Vận hành thực hiện bằng cách quy định khu gian

Vận hành thực hiện bởi khu gian là phương pháp vận hành bảo đảm an toàn chỉ cho phép 1 tàu chạy trong 1 khu gian khi không thực hiện được phương pháp vận hành thông thường nhờ Phương thức kiểm soát tốc độ hay hệ thống dự phòng (*Chỉ vận hành đoàn tàu bị hỏng thiết bị đảm bảo an toàn trên tàu ATP cho đến khi đưa về bãi đỗ hoặc Depot để sửa chữa*).

Điều 83. Phương thức vận hành thực hiện bằng cách quy định khu gian

Phương thức vận hành thực hiện bằng cách quy định khu gian khi hệ thống đảm bảo an toàn đoàn tàu (ATP) bị hỏng sẽ được xử lý như sau:

1. Phương thức vận hành thực hiện bằng cách quy định khu gian không được thực hiện nếu thiết bị không dây trong tàu không sử dụng được (*Tai nạn Tàu cao tốc tại Trung Quốc năm 2007 do không tuân theo quy định này*).
2. Ranh giới khu gian quy định như sau và Trưởng OCC xác nhận vị trí của tàu đang vận hành phía trước để đưa ra chỉ thị:
 - a. Trường hợp bãi đỗ có đường chuyển làn (có ghi): Địa điểm tương ứng với thiết bị tín hiệu cho phép xuất phát ở phía bên trong.
 - b. Trường hợp bãi đỗ không có đường chuyển làn (không có ghi): Địa điểm tương ứng với thiết bị tín hiệu xuất phát.
3. Phương thức vận hành thực hiện bằng cách quy định khu gian không được thay đổi khi vận hành từ ga đến ga (nghĩa là chỉ áp dụng phương thức vận hành bằng

khu gian chứ không áp dụng nhiều phương pháp vận hành cùng lúc). Trong trường hợp này chính là vận hành khẩn cấp cho đến khi đến ga tiếp theo.

4. Không được vận hành từ 2 tàu trở lên đồng thời trong cùng 1 khu gian.

Điều 84. Vận hành trong điều kiện đảm bảo an toàn nhờ khu gian

Trưởng OU phải quy định rõ về việc xử lý và hướng dẫn chi tiết trong việc vận hành đảm bảo an toàn nhờ khu gian:

1. Các tiêu chí để phán đoán được rằng việc vận hành theo hệ thống dự phòng có khả năng thực hiện được hay không;
2. Thủ tục và người điều độ khi thay đổi phương thức vận hành (Trưởng OCC);
3. Danh giới của đoạn tuyến vận hành và đoạn tuyến thực hiện ;
4. Tốc độ vận hành;
5. Phải quy định thời điểm áp dụng phương thức vận hành theo hệ thống dự phòng và thời điểm đưa phương thức vận hành về phương thức vận hành thông thường;
6. Nội dung và phương pháp xác nhận giữa OCC và nhân viên làm việc trên tàu và việc thông báo qua lại đối với các tàu vận hành trên đoạn tuyến thay đổi phương thức vận hành;
7. Việc xử lý của ga trong đoạn tuyến thay đổi phương pháp vận hành (Ga phải xác lập ghi theo đúng hướng đã trao đổi với OCC);
8. Phải chuẩn bị bản hướng dẫn và giấy dùng cho việc kiểm tra trình tự về những việc xử lý vận hành này (từ 1 đến 7).

Điều 85. Phiếu xác nhận phương thức vận hành bằng quy định khu gian

Trưởng OCC phải lập ra mẫu giấy xác nhận để dùng cho việc kiểm tra trong trường hợp tiến hành phương thức điều độ và xử lý để nhằm không phát sinh lỗi, bao gồm các nội dung sau:

1. Số chỉ thị;
2. Số hiệu tàu sẽ thực hiện chỉ thị;
3. Tên nhân viên OCC đưa chỉ thị cho nhân viên lái tàu;
4. Tên nhân viên tổ lái tàu đã nhận chỉ thị;
5. Vị trí đoàn tàu chạy phía trước;
6. Khu đoạn thực hiện chạy tàu bằng quy định khu gian.

Mục 5. Vận hành trong điều kiện khẩn cấp

Điều 86. Vận hành trong điều kiện khẩn cấp

Vận hành khẩn cấp là phương pháp vận hành dựa trên năng lực quan sát của lái tàu trong trường hợp tất cả các phương pháp sau đều không thực hiện được: phương thức điều khiển tốc độ, phương thức vận hành bằng hệ thống dự phòng, phương thức vận hành theo quy định khu gian.

Điều 87. Thực hiện vận hành khẩn cấp

Trưởng OCC có thể điều độ thay đổi sang phương thức vận hành khẩn cấp trong các trường hợp tương ứng với 1 trong các trường hợp dưới đây:

1. Khi thiết bị kiểm soát tàu bị hỏng hoặc việc vận hành đảm bảo an toàn nhờ quy định khu gian cũng ko thực hiện được.
2. Trong trường hợp cứu trợ cho tàu bị hỏng (tàu cứu trợ phải tắt hệ thống dừng tàu tự động, người lái tàu chú ý để đẩy tàu bị hỏng về vị trí mong muốn).

Điều 88. Vận hành theo phương thức vận hành khẩn cấp

Trưởng OU phải quy định trước việc xử lý cụ thể trong Trường hợp thực hiện vận hành khẩn cấp

1. Thủ tục và người điều độ cho việc thay đổi phương pháp vận hành;
2. Xử lý trong trường hợp quay trở lại phương thức vận hành nhờ thiết bị điều khiển tàu thông thường;
3. Xử lý công tắc của hệ thống đảm bảo an toàn giữa các tàu (*Lái tàu không được tự động tắt công tắc của hệ thống ATP và các công tắc liên quan đến thay đổi phương thức vận hành, cần phải nhận được sự cho phép của Trưởng OCC*);
4. Thủ tục của phương pháp chỉ thị đối với việc xác nhận lộ trình đối với tàu và việc xác nhận lộ trình khi đi vào hoặc rời khỏi bãi đỗ tàu (ga có đường chuyển làn).

Điều 89. Việc xử lý của lái tàu trong vận hành khẩn cấp

Khi thực hiện vận hành khẩn cấp người lái tàu phải chú ý vào các điểm sau đây để xử lý:

1. Trong trường hợp thực hiện vận hành khẩn cấp phải tắt công tắc (OFF) của thiết bị đảm bảo an toàn trên tàu theo sự cho phép của Trưởng OCC.
2. Tàu vận hành theo phương thức vận hành khẩn cấp sẽ vận hành ở tốc độ có thể dừng ở phạm vi theo tầm nhìn của mắt mình, kể cả khi tầm nhìn rộng thì vẫn phải vận hành với 1 sự chú ý đặc biệt với tốc độ 15km/h.
3. Trong vận hành khẩn cấp, vẫn phải vận hành theo tốc độ đã nêu ở trên bất kể có hiển thị của thiết bị tín hiệu trong tàu.
4. Mặc dù tàu phía sau đã tiến sát tàu phía trước nhưng các thiết bị dừng tàu không tác động thì tàu phía sau phải dừng ở khoảng cách tối thiểu từ 50m trở lên. Trong trường hợp này, khi tàu phía trước bắt đầu khởi hành thì tàu phía sau sẽ phải chờ sau khi đã quá 1 phút, nếu vẫn chưa báo cáo cho Trưởng OCC thì ko được chạy tàu.
5. Khi phán đoán rằng thiết bị tín hiệu trong tàu vẫn hiển thị tín hiệu đúng, mà lý do để vận hành khẩn cấp không còn nữa thì phải tạm dừng tàu và báo cáo và nhận chỉ thị từ Trưởng OCC.

Mục 6. Phương pháp truyền tin

Điều 90. Vận hành bằng phương pháp truyền tin

1. Là phương pháp vận hành tàu thông qua người đưa tin khi cho phép tàu khác đi vào khu gian đã có tàu chiếm dụng.
2. Các trường hợp sau đây sử dụng phương pháp truyền tin:
 - a. Giữa hai ga có 1 tàu bị dừng lại do sự cố hoặc hỏng hóc, thì có thể lái tàu đi từ phía ngược lại để cứu hộ.
 - b. Trong khu gian mà tàu chuyên dùng cho sửa chữa, bảo trì đang dừng do bị hỏng hoặc sự cố thì sẽ lái tàu chuyên dùng khác đi vào khu gian đó để cứu viện.
3. Toa xe bảo dưỡng và tàu nhận sự cứu hộ tuyệt đối không được phép rời khỏi vị trí đã dừng.

Điều 91. Vận hành bằng phương pháp truyền tin

Trưởng các OU trong trường hợp sử dụng phương pháp truyền tin thì sẽ phải quy định trước về cách xử lý chi tiết:

1. Thủ tục thay đổi phương pháp vận hành tàu và người điều độ (*Thường là Trưởng điều độ vận tải OCC*).
2. Vai trò của người đưa tin (*Đeo dải băng màu trắng có chữ "Người đưa tin", được Trưởng OCC chỉ định*).
3. Người truyền lệnh phải có đầy đủ thẩm quyền và chuyên môn để thực hiện nhiệm vụ. OCC là đơn vị quyết định người thực hiện phương pháp truyền tin đối với một đoạn tuyến.

Giải thích: Trong 1 khu vực chỉ có 1 người đưa tin. Sau khi 2 tàu đã liên kết xong, OCC ra lệnh tháo dải băng "Người đưa tin" ra.

Điều 92. Phiếu xác nhận thực hiện phương pháp truyền tin

Trưởng OCC phải lập ra mẫu giấy xác nhận dùng cho việc kiểm tra trong trường hợp thực hiện phương pháp truyền tin. Người đưa tin phải trình phiếu xác nhận trước khi thực hiện nhiệm vụ.

Điều 93. Điều kiện thực hiện phương pháp truyền tin

1. Người đưa tin phải trao đổi thông tin với Trưởng hai ga đầu cuối của đoạn tuyến sẽ tiến hành phương pháp truyền tin;
2. Lái tàu vận hành trên đoạn tuyến thực hiện phương pháp truyền tin sẽ không được chạy tàu nếu chưa xác nhận được việc người đưa tin đã lên tàu;
3. Khi người đưa tin chưa xác nhận được tàu đã quay lại 1 trong 2 ga đầu/cuối cả đoạn tuyến thực hiện phương pháp truyền tin thì không được cho tàu tiếp theo tiến vào khu vực đó.

Chương V. Các phương pháp vận hành khác

Mục 1. Chạy lùi

Điều 94. Chạy tàu lùi

Tàu không được chạy lùi. Tuy nhiên, không tính trường hợp do Trưởng OCC chỉ thị theo các tình huống sau:

1. Khi tuyến đường và đường dây điện trên cao hoặc tàu bị hỏng.
2. Khi lái tàu phục vụ công trình hoặc tàu cứu trợ.
3. Khi lái tàu để thử nghiệm trang thiết bị hoặc tàu.
4. Khi cho tàu đang bị dừng lại ở khu gian quay trở lại ga phía sau vì các lý do như tai nạn...

Điều 95. Xử lý của nhân viên làm việc trên tàu

1. Các Trưởng OU phải quy định từ trước về việc xử lý cụ thể các hạng mục được nêu dưới đây đối với nhân viên làm việc trên tàu.
 - a. Vị trí lái tàu
 - b. Xử lý biên chỉ dẫn tàu
 - c. Hiệu lệnh còi
 - d. Xử lý khi tiến vào bãi đỗ
2. Tốc độ vận hành phải được duy trì ở mức có thể dừng lại trong phạm vi tầm nhìn, ngay cả trường hợp tầm nhìn tốt thì vẫn phải lái tàu ở tốc độ dưới 15km/h với sự chú ý thận trọng.

Điều 96. Xử lý của Trưởng OCC

1. Trưởng OCC sử dụng bản hiển thị vận hành tàu để xác nhận rằng trong khu gian đó không có tàu trước khi bắt đầu chạy lùi.
2. Khi bắt đầu cho tàu chạy lùi, phải cho tàu kế sau dừng lại trước khu gian mà tàu này sẽ chạy lùi vào, chỉ sau khi đã xác nhận được tàu kế sau đó đã dừng ở vị trí tuyệt đối không thể đâm va với tàu sẽ chạy lùi thì mới được cho tàu chạy lùi xuất phát.
3. Khi thực hiện chạy lùi, trong trường hợp có thể đảm bảo an toàn bằng hệ thống điều khiển tàu thì phải sử dụng các thiết bị này càng nhiều càng tốt để vận hành tàu.

Mục 2. Chạy đẩy

Điều 97. Chạy tàu đẩy

Về nguyên tắc, tàu không được chạy đẩy. Tuy nhiên, không tính trường hợp do Trưởng OCC chỉ thị theo các tình huống sau:

1. Khi tuyến đường, đường ray hoặc đoàn tàu bị hỏng.
2. Khi lái tàu thực hiện công trình hoặc tàu cứu trợ.

Điều 98. Vận hành theo hiệu lệnh chạy đầy

Khi bắt đầu vận hành theo hiệu lệnh chạy đầy, phải trao đổi một cách chắc chắn về phương pháp ra hiệu lệnh do người liên quan đứng ở phía trước nơi xuất phát thực hiện.

Điều 99. Xử lý của tổ công tác trên tàu

Tổ công tác trên tàu phải tiến hành xử lý như sau khi thực hiện chạy tàu đầy.

1. Tốc độ chạy đầy phải thực hiện như sau:

Điều kiện	Tốc độ
Trường hợp buông lái ở phía trước thỏa mãn các điều kiện sau: * Có thể xác nhận được việc hiển thị tín hiệu của thiết bị điều khiển tàu. * Toàn bộ hãm có thể hãm đồng thời.	Dưới 25 km/h
Trường hợp vận hành theo hiệu lệnh di chuyển tàu, dồn tàu trong tình huống chạy đầy	Dưới 15 km/h
Ngoài các trường hợp nêu trên	

2. Khi chạy đầy, sẽ thực hiện theo hiệu lệnh chạy đầy. Trong trường hợp này, về nguyên tắc sẽ thông báo bằng điện thoại trên tàu, khi không sử dụng được thì phải thiết lập các phương tiện có thể truyền đạt chính xác ý chí của người ra hiệu lệnh như hiệu lệnh còi trong tàu hay phát thanh trong tàu hay đèn hiệu...

3. Trong trường hợp không thể xác nhận được hiệu lệnh chạy đầy trong khi đang vận hành thì phải dừng tàu ngay lập tức.

Mục 3. Di chuyển vị trí đoàn tàu, toa xe**A. Quy định chung****Điều 100.** Di chuyển đoàn tàu, toa xe

Di chuyển đoàn tàu, toa xe phải được thực hiện theo thiết bị tín hiệu hoặc hiệu lệnh di chuyển đoàn tàu, toa xe.

B. Vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot**Điều 101.** Ý nghĩa của việc vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot

1. Vận hành trong bãi đỗ, ga hoặc Depot là phương pháp vận hành khi lái toa xe trong bãi đỗ tàu hoặc trong bãi kiểm tra tàu theo chỉ dẫn của thiết bị tín hiệu di chuyển đoàn tàu, toa xe.

2. Phương pháp vận hành này được áp dụng trong các trường hợp sau:
 - a. Vận hành trong bãi đỗ, ga;
 - b. Vận hành trong bãi kiểm tra tàu. Tuy nhiên đối với Tuyến đường có xưởng chứa tàu (Workshop) không gây trở ngại đến vận hành trong bãi kiểm tra tàu thì không áp dụng quy định này.

Điều 102. Hãm của toa xe chạy trong bãi đỗ, ga, Depot

1. Hãm của toa xe chạy trong bãi đỗ, ga, Depot được quy định như sau:
 - a. Từ buồng lái phải điều khiển đồng thời được toàn bộ toa xe.
 - b. Tỷ lệ số trục tác động đối với số trục liên kết phải bằng 100%.
2. Trường hợp số trục tác động không đủ vì lý do như hỏng hóc nhưng số trục tác động đạt từ 50% trở lên thì có thể vận hành ở tốc độ dưới 15 km/h.

Điều 103. Vị trí lái khi vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot

Về nguyên tắc, khi vận hành trong bãi đỗ, trong ga hoặc Depot thì phải lái tàu tại buồng lái ở phía đầu tàu.

Điều 104. Xử lý của thiết bị điều khiển tàu khi vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot

1. Khi vận hành trong bãi đỗ, trong ga, Depot phải sử dụng thiết bị điều khiển tàu.
2. Mặc dù có quy định ở khoản trên, tuy nhiên khi vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot của đoạn tuyến không được trang bị thiết bị điều khiển tàu thì phải thay đổi phương thức vận hành phù hợp kể từ điểm kết thúc của thiết bị tín hiệu điều khiển tàu ở đoạn tuyến trước đó.
3. Các Trưởng OU phải quy định trước về việc xử lý cụ thể trong trường hợp lái tàu trong đoạn tuyến không được trang bị thiết bị điều khiển tàu.

Điều 105. Khi thiết bị điều khiển tàu không thể sử dụng được

Khi thiết bị điều khiển tàu trong đoạn tuyến vận hành trong bãi đỗ, ga, Depot không thể sử dụng được thì phải xử lý như sau:

1. Trường hợp thiết bị tín hiệu di chuyển tàu/toa xe trên mặt đất được trang bị, sẽ sử dụng công tắc vận hành khẩn cấp và có thể chạy tàu ở tốc độ vận hành trong bãi đỗ, trong ga theo chỉ dẫn của thiết bị tín hiệu di chuyển tàu/toa xe.
2. Trường hợp thiết bị tín hiệu di chuyển tàu/toa xe trên mặt đất không được trang bị, có thể chạy tàu ở tốc độ vận hành theo chỉ dẫn của hiệu lệnh di chuyển tàu/toa xe.

C. Vận hành theo hiệu lệnh dồn tàu

Điều 106. Ý nghĩa của vận hành theo hiệu lệnh dồn tàu, di chuyển tàu

Vận hành theo hiệu lệnh dồn tàu là phương pháp vận hành thực hiện để tách rời các toa xe hoặc dồn tàu (liên kết các toa xe).

Điều 107. Xử lý của thiết bị điều khiển tàu khi vận hành theo hiệu lệnh đồn tàu

1. Khi vận hành theo hiệu lệnh đồn tàu, không được sử dụng thiết bị điều khiển tàu.
2. Các Trưởng OU phải quy định từ trước về việc xử lý cụ thể trong trường hợp vận hành theo hiệu lệnh đồn tàu.

Điều 108. Hiệu lệnh đồn tàu

Khi vận hành theo hiệu lệnh đồn tàu, Lái tàu không được chạy tàu nếu không nhận được hiệu lệnh đồn tàu.

Điều 109. Xử lý trước khi bắt đầu vận hành theo hiệu lệnh đồn tàu

1. Người ra hiệu lệnh đồn tàu phải xử lý như sau trước khi bắt đầu thực hiện vận hành theo hiệu lệnh đồn tàu:

1.1. Người ra hiệu lệnh đồn tàu sẽ xác nhận từ trước các nội dung sau:

1.1.1 Không có hỏng hóc nào xảy ra trên tuyến đường vận hành.

- a. Ghi trên đoạn tuyến sẽ vận hành đang bề đúng hướng theo lộ trình.
- b. Có hay không đoàn tàu/toa xe đang nằm trên tuyến. Trong trường hợp này, nếu có đoàn tàu/toa xe đang nằm trên tuyến thì xác nhận khoảng cách đến vị trí đó.
- c. Độ ngắn dài của tuyến đường sẽ sử dụng. Đặc biệt, trong trường hợp vận hành ở ngay gần điểm kết thúc của tuyến, phải xác nhận khoảng cách tự vị trí dừng cho đến vị trí điểm cuối của tuyến.

1.2. Người ra hiệu lệnh di chuyển, dừng tàu có thể sử dụng thiết bị tín hiệu di chuyển, dừng tàu để xác nhận lộ trình khi thiết bị tín hiệu đồn tàu có thể sử dụng được trong trường hợp vận hành theo hiệu lệnh đồn tàu do các lý do như chạy đầy... Trường hợp này, đoạn tuyến có thể sử dụng thiết bị tín hiệu di chuyển, dừng tàu phải được thiết lập cho đến vị trí thiết bị của biển chỉ dẫn dừng tàu.

2. Người ra hiệu lệnh di chuyển, dừng tàu sẽ thông báo trước về các nội dung sau:

2.1. Đoạn tuyến sẽ vận hành.

2.2. Không có sự cố, hỏng hóc trên tuyến đường sẽ vận hành.

- a. Ghi trên đoạn tuyến sẽ vận hành đang bề đúng hướng theo lộ trình.
- b. Có hay không đoàn tàu/toa xe đang nằm trên tuyến. Trong trường hợp này, nếu có đoàn tàu/toa xe đang nằm trên tuyến thì xác nhận khoảng cách đến vị trí đó.
- c. Độ ngắn dài của tuyến đường sẽ sử dụng. Đặc biệt, trong trường hợp vận hành ở ngay gần điểm kết thúc của tuyến, phải xác nhận khoảng cách tự vị trí dừng cho đến vị trí điểm cuối của tuyến.

2.3. Tốc độ vận hành theo mức độ cần thiết.

3. Người lái tàu và những người liên quan phải trao đổi từ trước các nội dung sau.
 - a. Trình tự thao tác;
 - b. Phương pháp thao tác.

Điều 110. Xử lý thiết bị tín hiệu khi vận hành theo hiệu lệnh di chuyển, dừng tàu
 Khi vận hành theo hiệu lệnh di chuyển, dừng tàu, về nguyên tắc không sử dụng thiết bị tín hiệu thông thường. Vì vậy, người xử lý thiết bị tín hiệu thông thường được quy định ở điều 13 phải hiển thị tín hiệu dừng đối với thiết bị tín hiệu di chuyển, dừng tàu có liên quan đến tuyến đường sẽ sử dụng, và đặc cần gạt có liên quan đến lộ trình ở vị trí thông thường.

Điều 111. Cấm dồn tàu, di chuyển tàu

1. Về nguyên tắc, cấm dồn tàu, di chuyển tàu trong những trường hợp dưới đây.
 - a. Trường hợp hướng chạy của tàu kéo dài đến phía ngoài ranh giới của nhà ga.
 - b. Trường hợp cho dừng tàu khác ở ngoài nhà ga.
2. Không áp dụng quy định này khi nhận chỉ thị của Trưởng OCC trong trường hợp có lý do bất khả kháng, khẩn cấp như cho thông tuyến để tàu tiến vào.... Và Trưởng OCC chỉ được ra chỉ thị di chuyển, dồn tàu sau khi đã cân nhắc kỹ lưỡng đoạn tuyến tiến hành dồn tàu, di chuyển tàu và cho dừng tàu đang tiến vào từ phía ngoài đoạn tuyến đó.

Điều 112. Dồn tàu, di chuyển tàu

Khi dồn tàu, di chuyển tàu, thực hiện thao tác như dồn, di chuyển toa xe.

D. Thiết lập lộ trình

Điều 113. Thiết lập lộ trình

Việc thiết lập lộ trình của tàu do Trưởng OCC tiến hành bởi điều khiển trung tâm. Tuy nhiên, trong những trường hợp dưới đây, Trưởng ga tiến hành thiết lập bằng điều khiển tại cơ sở.

1. Khi không thể điều khiển trung tâm hoặc khi Trưởng OCC cho là cần thiết.
2. Bất kể nội dung ở khoản trên, trường hợp thiết lập lộ trình của toa tàu trong khu vực bãi kiểm tra thì sẽ do Trưởng bãi kiểm tra tiến hành. Tuy nhiên, tùy thuộc thông số kỹ thuật của thiết bị, trường hợp điều kiện thiết lập lộ trình trong bãi kiểm tra do OCC tiến hành thì Trưởng OCC sẽ phụ trách.

Điều 114. Điều khiển trung tâm và điều khiển tại chỗ

1. Việc chuyển đổi từ điều khiển trung tâm sang điều khiển tại chỗ và phục hồi từ điều khiển tại chỗ sang điều khiển trung tâm phải được tiến hành theo chỉ thị của Trưởng OCC.

2. Trưởng OCC và Trưởng ga hoặc Trưởng khu vực bãi kiểm tra phải ghi chép những nội dung dưới đây.
 - a. Thời gian bắt đầu và thời gian hoàn thành điều khiển tại chỗ;
 - b. Nội dung thực hiện (lý do chuyển đổi...).

E. Xử lý ghi

Điều 115. Vị trí thông thường của ghi

Vị trí thông thường của ghi được thiết lập theo các hướng được nêu dưới đây

1. Ghi phân nhánh tuyến chính yếu và tuyến chính: hướng của tuyến chính yếu;
2. Ghi phân nhánh tuyến chính và tuyến phụ: hướng của tuyến chính;
3. Ghi phân nhánh tuyến chính hoặc tuyến phụ với tuyến phụ an toàn: hướng của tuyến phụ an toàn;
4. Ghi phân nhánh tuyến phụ với tuyến phụ: hướng của tuyến phụ chủ yếu.

Điều 116. Khôi phục vị trí thông thường của ghi

Trường hợp ghi được thiết lập vào vị trí đảo ngược để cho tàu đi qua, sau khi kết thúc việc sử dụng đó, phải nhanh chóng khôi phục lại ghi vào vị trí thông thường. Tuy nhiên, quy định này không được áp dụng khi sử dụng thiết bị điều khiển tàu.

Điều 117. Xử lý trong trường hợp khóa ghi hỏng

1. Khi không thể khóa ghi ở lộ trình của tàu vì hỏng hệ thống liên khóa hoặc vì lý do khác, trước khi tàu đi qua, Trưởng ga phải sử dụng bu lông có chốt hãm chuyên dụng và khóa ray lưỡi ghi (tongue rail). Tuy nhiên, khóa bằng bu lông có chốt hãm trong trường hợp thỏa mãn tất cả các hạng mục dưới đây.

- a. Trường hợp chuyển đổi ghi bằng đòn bẩy độc lập (independent lever) hoặc bánh lái quay tay, xác nhận bằng đèn hiển thị việc ghi đã hoàn toàn chuyển đổi.
- b. Trường hợp sau khi đã xử lý như ở khoản trên, xử lý để ray lưỡi ghi tuyệt đối không di chuyển bằng cách chuyển nguồn điện của ghi đó sang “Đóng”.

2. Sau khi khóa ghi bằng bulong có chốt ray, Trưởng ga báo cáo việc đó với Trưởng OCC, Trưởng OCC phải thông báo cho nhân viên lái tàu. Ngoài ra, Trưởng ga phải thông báo cho Lái tàu khi cần thiết.

Điều 118. Xác nhận ghi không khóa được

Đối với ghi không khóa được vì thiết bị liên khóa, người thao tác ghi phải xác nhận việc ghi đó đang được thiết lập ở hướng đúng trước khi đoàn tàu/toa xe đi qua.

F. Đỗ đoàn tàu/toa xe

Điều 119. Vị trí đỗ đoàn tàu/toa xe

1. Phải đỗ đoàn tàu/toa xe ở bên trong phạm vi tiếp xúc toa xe và đỗ ở đoạn dốc mà tàu không thể tự di chuyển được dù đã ở trạng thái nới lỏng hãm.
2. Quy định ở mục trên không áp dụng trong trường hợp thiết lập hệ thống sắp xếp dừng tàu khi cần, có bố trí nhân viên quan sát hay trường hợp sử dụng các thiết bị ngắt động cơ, thanh chắn dừng tàu.

Điều 120. Đỗ đoàn tàu/toa xe

Khi đỗ đoàn tàu/toa xe, phải xử lý như sau:

1. Lái tàu phải khóa thiết bị điều khiển và siết chặt hãm để dừng tàu, và phải sử dụng thanh chắn dừng tàu nếu cần.
2. Người ra hiệu lệnh di chuyển, dồn tàu phải xác nhận việc sử dụng thanh chắn dừng tàu theo quy định ở khoản trên khi tham gia vào công tác di chuyển, dừng tàu.

Điều 121. Khóa bánh xe

Trưởng ga hoặc Trưởng bãi kiểm tra phải xử lý như sau khi dừng tàu trên tuyến có trang bị thiết bị khóa bánh xe.

- | | |
|--------------------------------------|------|
| 1. Có đoàn tàu/toa xe đang đỗ: | Khóa |
| 2. Không có đoàn tàu/toa xe đang đỗ: | Mở |

Chương VI. Tín hiệu trong tổ chức chạy tàu

Mục 1. Quy định chung

Điều 122. Mối quan hệ giữa tín hiệu đường sắt và vận hành

Người lái tàu phải vận hành theo điều kiện hiển thị của tín hiệu đường sắt.

Điều 123. Các loại tín hiệu đường sắt

1. Các loại tín hiệu đường sắt như sau:
 - a. Tín hiệu: Là thiết bị hiển thị các điều kiện khi vận hành trong một đoạn tuyến nhất định đối với các phương tiện như tàu/toa xe nhờ hình dạng, màu sắc, âm thanh...
 - b. Hiệu lệnh: Là cách biểu thị ý chí của người ra hiệu lệnh với đối phương nhờ hình thức, màu sắc, âm thanh...
 - c. Biển báo: Là phương tiện hiển thị vị trí, phương hướng, điều kiện của vật nhờ hình dạng, màu sắc...
2. Về hình thức và màu sắc của các loại trên phải quy định trước và sử dụng theo đúng quy định.

Điều 124. Phương thức biểu thị

Thiết bị tín hiệu đường sắt có Phương thức biểu thị khác nhau giữa ban ngày và ban đêm, tiến hành hiển thị theo phương thức sau đây, và điều kiện là phải đảm bảo chắc chắn có phương pháp truyền đạt tới đối phương.

Điều kiện	Phương thức biểu thị
Từ bình minh đến hoàng hôn	Phương thức cho ban ngày
Từ hoàng hôn đến bình minh	Phương thức cho ban đêm
Trong hầm	
Khi khó hiển thị tín hiệu và khó phân biệt vì lý do thời tiết xấu tại các khu đoạn trên mặt đất	

Điều 125. Mối liên quan giữa tín hiệu hiển thị vận hành và tốc độ vận hành

1. Khi tín hiệu chỉ thị vận hành được hiển thị trên thiết bị tín hiệu, tàu phải vận hành dưới tốc độ tương ứng đó.
2. Các Trưởng OU phải quy định sẵn về việc xử lý cụ thể liên quan đến mối quan hệ giữa tín hiệu chỉ thị vận hành và tốc độ vận hành.

Điều 126. Hiển thị tín hiệu chú ý

1. Khi tín hiệu chú ý được hiển thị trên thiết bị tín hiệu trên mặt đất, Lái tàu phải dự đoán trước việc có sự hiển thị tín hiệu dừng hoặc tín hiệu chú ý tại thiết bị tín hiệu trên mặt đất tiếp theo và vận hành.
2. Trong trường hợp vận hành theo thiết bị tín hiệu di chuyển, dồn tàu, khi không lắp đặt thiết bị tín hiệu di chuyển, dồn tàu tiếp theo thì phải dự đoán việc phải dừng tàu trước vị trí biển báo dừng tàu hoặc biển báo công cụ dừng tàu.

Điều 127. Hiển thị tín hiệu vận hành theo tín hiệu tay

Trong trường hợp tàu nhận được tín hiệu vận hành theo tín hiệu tay, người lái tàu phải xử lý như sau:

Điều kiện	Xử lý
Khi nhận được thông báo về ý định hiển thị tín hiệu tay	Vận hành vượt qua khu vực hiển thị đó
Khi không nhận được thông báo về ý định hiển thị tín hiệu tay	Dừng tạm thời tại vị trí biển báo trong ga, bãi đỗ hoặc biển báo xuất phát, sau khi nhận được thông báo về ý định hiển thị theo tín hiệu tay, phải tiếp tục vận hành tiến lên.

Điều 128. Trường hợp có hiển thị tín hiệu dừng trong trường hợp cho tàu chạy chậm

Trong trường hợp nhận được tín hiệu dừng trong trường hợp cho tàu chạy chậm, người lái tàu phải xử lý như sau.

Loại tín hiệu	Xử lý
Tín hiệu chạy chậm	Vận hành vượt qua khu vực hiển thị đó với tốc độ dưới tốc độ cho phép
Tín hiệu thông báo chạy chậm	Dự báo trước việc tiếp theo sẽ có hiển thị tín hiệu chạy chậm, vận hành vượt qua khu vực hiển thị đó.
Tín hiệu chấm dứt chạy chậm	Sau khi bộ phận đuôi tàu đã vượt qua khỏi khu vực hiển thị đó, sẽ chấm dứt chạy chậm.

Điều 129. Trường hợp có biển báo hạn chế tốc độ

Khi tàu tiến vào một khu đoạn được lắp đặt biển báo hạn chế tốc độ, Lái tàu phải xử lý như sau

Điều kiện	Xử lý
Khi phần đầu tàu tiến vào khu đoạn có lắp đặt biển báo hạn chế tốc độ	Cho tàu chạy với tốc độ dưới tốc độ hạn chế quy định
Khi đuôi tàu đã vượt ra khỏi đoạn tuyến có lắp đặt biển báo hạn chế tốc độ	Chấm dứt việc hạn chế tốc độ

Điều 130. Mối liên quan giữa hiển thị tín hiệu hãm khẩn cấp, tín hiệu hãm thông thường và xử lý vận hành

1. Khi tín hiệu tín hiệu hãm khẩn cấp và tín hiệu hãm thông thường được hiển thị tại thiết bị tín hiệu trên mặt đất hoặc thiết bị tín hiệu trên tàu, về nguyên tắc, tàu phải được xử lý như sau.

- a. Trường hợp tín hiệu tín hiệu hãm khẩn cấp, phải dự báo có trở ngại trên tuyến hay có tàu trong phạm vi khoảng cách hãm hãm hay không, phải dừng tàu ngay lập tức nhờ hãm khẩn cấp.
- b. Trường hợp tín hiệu hãm thông thường, dự báo có đoạn tuyến có tín hiệu khẩn cấp ở phía trước, và phải nhanh chóng dừng tàu nhờ hãm thông thường.

2. Tàu dừng theo quy định ở khoản trên nếu không tương ứng với một trong các tình huống sau thì không được tiếp tục vận hành.

- a. Sau khi tín hiệu vận hành được hiển thị tại thiết bị tín hiệu trên tàu hoặc thiết bị tín hiệu trên mặt đất.

- b. Tại bãi đỗ, sau khi nhận được chỉ thị cho tàu tiếp tục vận hành từ Trưởng OCC hoặc Trưởng ga.
- c. Tại địa điểm bên ngoài mục trên, sau khi nhận được chỉ thị vận hành khẩn cấp từ Trưởng OCC.

3. Các Trưởng OU phải quy định từ trước về việc xử lý cụ thể liên quan đến xử lý vận hành và tín hiệu dừng tàu.

Điều 131. Hiện thị tín hiệu dừng ngoài thiết bị tín hiệu trên tàu hoặc thiết bị tín hiệu trên mặt đất

1. Khi tín hiệu dừng được hiển thị bởi tín hiệu tay hay tín hiệu đặc biệt ngoài thiết bị tín hiệu trên tàu hoặc thiết bị tín hiệu trên mặt đất, tàu phải dừng lại ngay lập tức.
2. Tàu đã dừng theo quy định ở khoản trên sẽ không được di chuyển cho đến khi tín hiệu chỉ thị cho tàu tiếp tục vận hành được hiển thị hoặc khi có một chỉ thị khác.
3. Các Trưởng OU phải quy định từ trước nội dung cụ thể liên quan đến việc xử lý vận hành trong trường hợp tín hiệu dừng tàu được hiển thị ngoài thiết bị tín hiệu trên tàu hoặc thiết bị tín hiệu trên mặt đất.

Điều 132. Cấm sử dụng kép 1 tín hiệu

Không được sử dụng 1 thiết bị tín hiệu cho từ 2 hướng lộ trình trở lên. Tuy nhiên, không áp dụng cho trường hợp có thể nhận biết rõ ràng việc hiển thị hướng lộ trình đặc biệt chỉ với một thiết bị tín hiệu nhờ vào các thiết bị như thiết bị hiển thị hướng lộ trình gắn kèm thiết bị tín hiệu.

Điều 133. Trường hợp thiết bị tín hiệu bị hỏng hóc hoặc hiển thị không tốt

1. Trong trường hợp thiết bị tín hiệu bị hỏng hóc hoặc hiển thị không tốt, người lái tàu phải xử lý như sau.

Điều kiện	Xử lý
Khi tín hiệu không được hiển thị do hỏng hóc của thiết bị tín hiệu trong tàu hoặc thiết bị tín hiệu trên mặt đất.	Ngay lập tức dừng tàu lại, báo cáo để nhận được chỉ thị của Trưởng OCC.
Khi thông tin không được hiển thị trên thiết bị phụ trợ kèm theo thiết bị tín hiệu	
Khi hiển thị không chính xác	
Khi tín hiệu được hiển thị khác nhau giữa thiết bị tín hiệu và tín hiệu tay	Thực hiện theo hiển thị của tín hiệu gây ra sự hạn chế lớn nhất cho vận hành tàu. Tuy nhiên, khi đã nhận thông báo về ý định vận hành theo tín hiệu tay, phải tuân theo hiển thị của tín hiệu tay.

2. Các Trưởng OU phải quy định sẵn về nội dung chi tiết liên quan đến xử lý vận hành trong trường hợp thiết bị tín hiệu bị hỏng hóc hoặc hiển thị không tốt.

Điều 134. Dừng sử dụng thiết bị tín hiệu trên tàu

1. Khi thực hiện vận hành tàu không theo hiển thị của thiết bị tín hiệu trên tàu như các trường hợp dưới đây thì phải tắt tín hiệu hiển thị (của thiết bị tín hiệu trên tàu)
 - a. Thay đổi phương thức điều khiển tốc độ, vận hành theo hệ thống dự phòng;
 - b. Vận hành đảm bảo an toàn theo khu gian;
 - c. Phương thức truyền lệnh.
2. Dù khi vận hành trong bãi đỗ, trong ga thì vẫn phải tắt đèn hiển thị của thiết bị tín hiệu trên tàu.
3. Các Trưởng OU phải quy định trước về nội dung chi tiết liên quan đến việc xử lý vận hành trong trường hợp dừng sử dụng thiết bị tín hiệu trên tàu.

Điều 135. Dừng sử dụng thiết bị tín hiệu trên mặt đất

1. Khi dừng sử dụng thiết bị tín hiệu trên mặt đất, phải xử lý như sau.
 - a. Trưởng OCC phải thông báo cho lái tàu về việc dừng sử dụng;
 - b. Thiết bị tín hiệu trên mặt đất dừng sử dụng phải được tắt đèn hiển thị;
 - c. Thực hiện các biện pháp xử lý như che thiết bị lại để hiểu rõ về việc dừng sử dụng.
2. Các Trưởng OU phải quy định sẵn về nội dung chi tiết liên quan đến việc xử lý vận hành trong trường hợp dừng sử dụng thiết bị tín hiệu trên mặt đất.

Điều 136. Xác nhận tín hiệu của lái tàu và nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu

1. Lái tàu phải xác nhận hiển thị của tín hiệu và phải tuân theo tín hiệu này.
2. Khi cho tàu khởi hành, nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu phải xác nhận hiển thị của biển báo xuất phát của hướng lộ trình.
3. Khi vận hành đẩy, nhân viên làm việc trên tàu khi lên đầu tàu phải xác nhận tình trạng hiển thị hoặc hiển thị về lộ trình và hiển thị của tín hiệu đường sắt và phải tuân theo các hiển thị này.
4. Các Trưởng OU phải quy định trước về trình tự mà người lái tàu hay nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu phải thực hiện để xác nhận tín hiệu một cách chính xác và đảm bảo. Hơn nữa, lái tàu hay nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu phải tuân thủ trình tự này, phòng tránh trường hợp xác nhận sai tín hiệu.

Mục 2. Thiết bị tín hiệu trên mặt đất

A. Quy định chung

Điều 137. Ý nghĩa thiết bị tín hiệu trên mặt đất

Thiết bị tín hiệu trên mặt đất là thiết bị hiển thị tín hiệu được lắp đặt tại nơi quy định trên mặt đất.

Điều 138. Loại thiết bị tín hiệu trên mặt đất

Thiết bị tín hiệu trên mặt đất được phân ra thành thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu và thiết bị tín hiệu hiển thị vận hành.

1. Thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu là thiết bị hiển thị tín hiệu đối với đoàn tàu/toa xe khi được vận hành trong đề pô, bãi đỗ.
2. Thiết bị hiển thị lộ trình là thiết bị hiển thị hướng lộ trình của đoàn tàu/toa xe đi kèm với thiết bị tín hiệu di chuyển dòn tàu, khi dùng chung thiết bị tín hiệu đó trên tuyến có phân ra từ 2 hướng lộ trình trở lên.

Điều 139. Hiển thị thiết bị tín hiệu trên mặt đất

Trưởng OU của tuyến có lắp đặt thiết bị tín hiệu trên mặt đất phải quy định từ trước nội dung chi tiết về loại thiết bị kỹ thuật trên mặt đất và phương pháp hiển thị.

B. Xử lý thiết bị tín hiệu**Điều 140.** Vị trí thông thường của thiết bị tín hiệu

Vị trí thông thường hiển thị của thiết bị tín hiệu như sau

1. Vị trí thông thường của thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu: Hiển thị tín hiệu dừng;
2. Vị trí thông thường của thiết bị hiển thị lộ trình: Thiết bị tín hiệu di chuyển dòn tàu có kèm theo thiết bị tín hiệu hiển thị lộ trình tương ứng khi thể hiện tín hiệu chỉ thị vận hành tiến thì sẽ hiển thị, còn khi thể hiện tín hiệu dừng thì sẽ không hiển thị.

Điều 141. Thời điểm hiển thị tín hiệu vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu trên tàu với việc điều khiển lộ trình bằng tay

Thời điểm hiển thị tín hiệu vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu trên tàu với việc điều khiển lộ trình bằng tay là ngay trước khi bắt đầu cho chạy tàu.

Điều 142. Điều kiện hiển thị chỉ thị vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu

Tín hiệu chỉ thị vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu sẽ hiển thị tại thiết bị tín hiệu di chuyển dòn tàu bên ngoài thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu hiển thị tín hiệu dừng.

Điều 143. Thời điểm hiển thị chỉ thị vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu

Thời điểm hiển thị chỉ thị vận hành tiến tại thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu là ngay trước khi cho tàu chạy trong Đề pô, bãi đỗ.

Điều 144. Trường hợp cho tàu đi quá dừng tạm thời

Trường hợp cho tàu đi quá điểm đỗ tàu dừng lại tạm thời thì điều độ dừng tàu theo thiết bị không dây trên tàu. Tuy nhiên, trong trường hợp điều khiển lộ trình bằng tay, sau khi đưa hướng lộ trình xuất phát ở vị trí thông thường, sẽ hiển thị tín hiệu tay cho dừng tàu nếu cần.

Điều 145. Xử lý trong trường hợp hỏng thiết bị khóa liên động

1. Khi thiết bị khóa liên động bị hỏng, phải xử lý như sau:

Người xử lý	Cách xử lý
Trưởng ga	Phải báo cáo để nhận chỉ thị từ Trưởng OCC.
Trưởng OCC	Đối với Trưởng ga, phải dừng sử dụng thiết bị tín hiệu trên tàu hoặc thiết bị tín hiệu trên mặt đất và chỉ thị về việc sẽ vận hành tàu theo tín hiệu tay thay thế.

2. Khi hiển thị tín hiệu vận hành theo tín hiệu tay thay thế, lộ trình phải theo hướng đúng mà tàu sẽ chạy tiến.
3. Các Trưởng OU phải quy định cụ thể từ trước về việc xử lý khi hỏng thiết bị khóa liên động.

Điều 146. Xử lý trong trường hợp thiết bị hiển thị lộ trình bị hỏng

Khi thiết bị hiển thị lộ trình bị hỏng không sử dụng được, phải xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Trưởng OCC hoặc Trưởng bãi kiểm tra	Phải thông báo cho lái tàu biết việc thiết bị hiển thị lộ trình bị hỏng không sử dụng được.
Lái tàu	Ngoại trừ trường hợp nhận được thông báo ở khoản trên, khi thiết bị hiển thị lộ trình không hiển thị lộ trình, phải đỗ tạm thời ở phía ngoài và nhận chỉ thị của Trưởng OCC hoặc Trưởng bãi kiểm tra.

Điều 147. Trường hợp thiết bị tín hiệu di chuyển, dòn tàu bị hỏng

Khi thiết bị tín hiệu di chuyển dòn tàu bị hỏng không thể sử dụng được, người ra hiệu lệnh di chuyển, dòn tàu phải xử lý như sau.

1. Xác nhận rằng ghi liên quan đến đường chạy được xác lập đúng hướng.
2. Xác nhận đường chạy thanh thoát và không có trở ngại trên lộ trình.
3. Sau khi hoàn thành việc xử lý (1) và (2) nêu trên, thông báo nội dung đó với Lái tàu, và phải di chuyển, dòn tàu theo tín hiệu di chuyển dòn tàu.

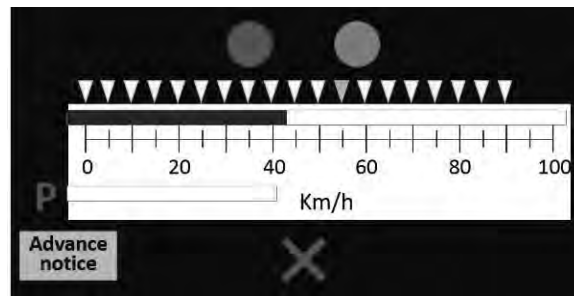
Mục 3. Thiết bị tín hiệu trên tàu

Điều 148. Phương thức biểu thị tín hiệu của thiết bị tín hiệu trên tàu

Các Trưởng OU phải quy định từ trước về nội dung chi tiết như loại tín hiệu và Phương thức biểu thị bởi thiết bị tín hiệu trên tàu.

Ví dụ:

Các loại tín hiệu		Phương thức biểu thị	Hiển thị của thiết bị tín hiệu	Tốc độ (km/h)
Tín hiệu dừng trên tàu	Tín hiệu 02	x	-	Dừng (hãm khẩn cấp)
	Tín hiệu 01	●	0	Dừng (hãm thông thường)
P			Tốc độ cho phép của đoạn tuyến phòng vệ chạy quá tốc độ	
Tín hiệu trên tàu		●	25~90 (km/h)	25~90 (km/h)



Điều 149. Hạn chế tốc độ tự động nhờ thiết bị điều khiển tàu

Trong trường hợp vận hành ATP, tốc độ chạy tàu được điều chỉnh một cách tự động nhờ thiết bị điều khiển tàu.

Mục 4. Thiết bị tín hiệu tạm thời

Điều 150. Ý nghĩa của thiết bị tín hiệu tạm thời

Thiết bị tín hiệu tạm thời là thiết bị hiển thị tín hiệu được lắp đặt tạm thời tại một nơi nào đó khi không thể vận hành ở tốc độ thông thường, vì lý do tuyến đường bị hỏng hay một lý do nào khác.

Điều 151. Loại thiết bị tín hiệu tạm thời và cách xử lý

Loại thiết bị tín hiệu tạm thời như sau:

Loại thiết bị tín hiệu	Ý nghĩa	Cách xử lý
Thiết bị tín hiệu chạy chậm	Là thiết bị hiển thị tín hiệu chạy chậm đối với tàu sẽ tiến vào đoạn tuyến vận hành tốc độ chậm.	Lắp đặt tại đầu vào của đoạn tuyến sẽ vận hành tốc độ chậm.

Loại thiết bị tín hiệu	Ý nghĩa	Cách xử lý
Thiết bị tín hiệu dự báo chạy chậm	Là thiết bị được lắp đặt cùng với thiết bị tín hiệu chạy chậm, là tín hiệu dự báo rằng ở phía trước sẽ hiển thị thiết bị tín hiệu chạy chậm.	Được lắp đặt bên ngoài thiết bị tín hiệu chạy chậm. Nơi lắp đặt phải là vị trí có thể giảm tốc xuống dưới tốc độ được chỉ định trên thiết bị tín hiệu chạy chậm, từ sau khi xác nhận hiển thị thiết bị tín hiệu dự báo chạy chậm cho đến khi tiến vào đoạn tuyến phải vận hành tốc độ chậm.
Thiết bị tín hiệu chấm dứt chạy chậm	Là thiết bị hiển thị việc chấm dứt đoạn tuyến chạy chậm, dành cho tàu rời khỏi đoạn tuyến cho tàu chạy chậm.	Lắp đặt tại điểm cuối của đoạn tuyến phải vận hành tốc độ chậm.

Điều 152. Phương thức biểu thị thiết bị tín hiệu tạm thời

Các Trưởng OU phải quy định từ trước nội dung chi tiết về Phương thức biểu thị đối với từng loại thiết bị tín hiệu tạm thời.

Điều 153. Hạn chế tốc độ trong trường hợp hiển thị tín hiệu tạm thời bởi thiết bị điều khiển tàu

Trường hợp hiển thị thiết bị tín hiệu tạm thời bởi thiết bị điều khiển tàu, phải điều khiển tốc độ như sau:

1. Bắt đầu điều khiển tốc độ từ vị trí có thể giảm tốc xuống dưới tốc độ chạy chậm quy định cho đến khi tiến vào đoạn tuyến cần phải vận hành tốc độ chậm.
2. Điều khiển tốc độ xuống dưới tốc độ chạy chậm quy định cho đến khi đuôi tàu hoàn toàn ra khỏi đoạn tuyến cần vận hành tốc độ chậm.
3. Hiển thị thông tin tốc độ vận hành cần thiết với phần (1) và (2) nêu trên tại thiết bị tín hiệu trên tàu.

Điều 154. Chỉ định về khu vực và tốc độ, thời gian sử dụng thiết bị tín hiệu tạm thời

Khu vực và tốc độ, thời gian sử dụng thiết bị tín hiệu tạm thời phải do người chịu trách nhiệm vận hành chỉ định. Tuy nhiên, trong trường hợp khẩn cấp, cũng có thể được tiến hành theo lệnh điều độ của Trưởng OCC.

Điều 155. Hiển thị tốc độ của thiết bị tín hiệu chạy chậm

Khi đã lắp đặt thiết bị tín hiệu chạy chậm, phải ghi rõ tốc độ hạn chế để cho tàu chạy chậm.

Mục 5. Tín hiệu tay

A. Quy định chung

Điều 156. Ý nghĩa của tín hiệu tay

Tín hiệu tay là việc thể hiện tín hiệu bằng cờ hay đèn hiệu lệnh. Phải thể hiện tín hiệu tay trong các trường hợp sau.

1. Khi không thể sử dụng thiết bị tín hiệu.
2. Khi cần đưa ra tín hiệu tại nơi không lắp đặt thiết bị tín hiệu.

Điều 157. Tên gọi tín hiệu tay và khoảng cách xác nhận

1. Tên gọi tín hiệu tay như sau.

Tên gọi tín hiệu tay	Ý nghĩa
Tín hiệu tay dừng tàu	Tín hiệu dừng
Tín hiệu tay chạy chậm	Tín hiệu chạy chậm
Tín hiệu tay vận hành tiến	Tín hiệu vận hành tiến

2. Cờ và đèn hiệu lệnh sử dụng trong tín hiệu tay phải là vật có thể xác nhận được ở khoảng cách trên 400m.

Điều 158. Phương thức biểu thị tín hiệu tay

Các Trưởng OU phải quy định từ trước nội dung chi tiết như Phương thức biểu thị cho các loại tín hiệu tay khác nhau.

Điều 159. Hiện thị tín hiệu dừng bằng tay

Tín hiệu dừng tàu bằng tay sẽ được hiển thị trong trường hợp tương ứng với một trong số các tình huống sau:

1. Khi không thể sử dụng thiết bị điều khiển tàu trong bãi dừng tàu do hỏng hóc hay một lý do nào khác, hoặc khi không thể sử dụng được thiết bị tín hiệu trên tàu tại bãi đỗ. Trong trường hợp này, phải hiển thị tín hiệu tay dừng tàu tại vị trí biển báo xuất phát hoặc ranh giới ga.
2. Khi thực hiện bảo hộ tàu.
3. Khi hiển thị giới hạn dừng tàu trong trường hợp cho dừng tàu tạm thời.
4. Khi hiển thị giới hạn cho dừng tàu đối với tàu cứu trợ khi vận hành theo phương thức truyền lệnh.
5. Trong trường hợp tàu vận hành theo hướng ngược lại do tàu chạy lùi trong đoạn tuyến phức hợp. Tuy nhiên, loại trừ trường hợp dù tàu chạy lùi vẫn có khả năng sử dụng thiết bị điều khiển tàu, và có thể đảm bảo an toàn như trong vận hành thông thường.

Điều 160. Hiện thị tín hiệu vận hành tiến nhờ tín hiệu tay

Trong trường hợp ở điều trước, khi cho tàu xuất phát có hiện thị tín hiệu vận hành tiến bằng tín hiệu tay, phải xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Trưởng OCC hoặc Trưởng ga – người nhận tín hiệu từ Trưởng OCC	Phải xác nhận cần thiết trong các tình huống sau: 1. Xác nhận việc ghi liên quan đến đoạn tuyến trên lộ trình được bẻ đúng hướng. 2. Xác nhận việc không có tàu trên đoạn tuyến vận hành và không có trở ngại gì trên lộ trình. 3. Trong trường hợp ghi hồng, xác nhận việc hoàn thành việc khóa ghi cần thiết. 4. Xác nhận việc đã hoàn thành thông báo tới Trưởng OCC và lái tàu.
Lái tàu	Trong trường hợp nhận được dự báo về việc sử dụng tín hiệu tay, khi có hiện thị tín hiệu vận hành tiến theo tín hiệu tay, có thể vận hành vượt qua điểm có hiện thị đó.

Điều 161. Trường hợp thay thế tín hiệu tay bằng trang thiết bị

Trong trường hợp hiện thị tín hiệu tay, các Trưởng OU của tuyến có thể hiện thị bằng trang thiết bị mà không phải do người ra hiệu lệnh phải quy định từ trước các nội dung chi tiết về phương pháp hiện thị trang thiết bị tương ứng.

Điều 162. Hiện thị tín hiệu vận hành tốc độ chậm theo tín hiệu tay

1. Tín hiệu vận hành tốc độ chậm theo tín hiệu tay sẽ hiện thị khi cho tàu chạy chậm tạm thời.
2. Trong trường hợp trên, phải thông báo cho lái tàu về tốc độ và đoạn tuyến sẽ vận hành tốc độ chậm.

Mục 6. Tín hiệu đặc thù

Điều 163. Ý nghĩa của tín hiệu đặc thù

Tín hiệu đặc thù là việc hiện thị tín hiệu bằng lửa, âm thanh hoặc là đèn trong các trường hợp sau.

1. Khi phát sinh sự cần thiết phải cho dừng tàu tại địa điểm không định trước.
2. Khi không thể phân biệt được việc hiện thị tín hiệu vì tình hình thời tiết hay lý do nào đó.

Điều 164. Loại tín hiệu đặc thù và Phương thức biểu thị

1. Các Trưởng OU phải quy định trước nội dung cụ thể về loại tín hiệu dừng và Phương thức biểu thị theo tín hiệu đặc thù.

2. Về nguyên tắc, tín hiệu đặc thù phải được trang bị phương thức có thể hiển thị tín hiệu đặc thù chính xác trong mọi trường hợp với vị trí phương thức tương ứng trong từng trường hợp sau.

Loại	Phương thức biểu thị
Tín hiệu phát lửa	Tín hiệu dừng tàu nhờ đuốc
Tín hiệu thông báo	Tín hiệu dừng tàu nhờ chức năng của thiết bị thông tin như thiết bị không dây...
Tín hiệu phát quang	Tín hiệu dừng tàu nhờ đèn tín hiệu màu đỏ được gắn trên mặt đất

3. Các Trưởng OU phải đào tạo về tín hiệu đặc thù được sử dụng ở tuyến đó sao cho nhân viên có thể xử lý chính xác được.

Điều 165. Xử lý đối với tàu đỗ theo tín hiệu dừng của tín hiệu đặc thù

Trong trường hợp đỗ theo tín hiệu dừng của tín hiệu đặc thù, phải xử lý như sau.

Tình huống khi dừng tàu	Cách xử lý
Khi tàu đã từng theo tín hiệu dừng tàu của tín hiệu đặc thù trong khi vận hành tàu.	Phải báo cáo Trưởng OCC để nhận chỉ thị.
Trong trường hợp tín hiệu phát lửa (khi cháy hết đuốc).	
Khi dừng tàu theo tín hiệu dừng của tín hiệu đặc thù trong ga.	Cùng với việc báo cáo với Trưởng OCC, cũng phải nhận chỉ thị từ Trưởng ga.
Khi dừng tàu theo tín hiệu dừng của tín hiệu đặc thù trong Depot.	Cùng với việc báo cáo với Trưởng bãi kiểm tra, cũng phải nhận chỉ thị từ Trưởng ga.

Điều 166. Đặc điểm kỹ thuật của đuốc

1. Đuốc được sử dụng trong tín hiệu phát lửa về nguyên tắc phải thỏa mãn được các đặc điểm kỹ thuật như sau:

- Phải phân biệt được là tín hiệu phát lửa, bất kể ban ngày, ban đêm hay trong hầm.
- Tại đoạn tuyến trên mặt đất, phải sử dụng được cả trong tình huống mưa hay bão.
- Phải là vật cháy liên tiếp trong khoảng thời gian nhất định.
- Phải được ghi rõ “Ngày tháng năm sản xuất” và “Thời hạn sử dụng”.

Điều 167. Bảo quản đuốc

1. Khi quản lý đuốc sử dụng trong tín hiệu phát lửa, phải xử lý như sau:
 - a. Không được bảo quản tại nơi có lửa, ẩm ướt hoặc nơi có thể làm suy giảm chất lượng và chức năng của đuốc.
 - b. Bảo quản tại nơi có thể lấy ra sử dụng ngay lập tức.
 - c. Đặc biệt, trong trường hợp trang bị trong phòng nhân viên làm việc trên tàu, phải chỉ dẫn rõ ràng nơi bảo quản để có thể sử dụng nhanh chóng khi khẩn cấp.
2. Các Trưởng OU phải quy định từ trước đối với các hạng mục sau liên quan đến đuốc.
 - a. Nơi bảo quản và nơi cần trang bị;
 - b. Số đuốc tối thiểu cần phải đặt tại nơi quy định ở khoản trên.

Mục 7. Hiệu lệnh**A. Hiệu lệnh xuất phát****Điều 168.** Ý nghĩa của hiệu lệnh xuất phát

Hiệu lệnh xuất phát là hiệu lệnh mà Trưởng ga hoặc nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu thực hiện dành cho lái tàu khi cho tàu xuất phát.

Điều 169. Phương thức hiệu lệnh xuất phát

Các Trưởng OU phải quy định từ trước nội dung chi tiết về phương thức của hiệu lệnh xuất phát.

Ví dụ: 1. Phương thức hiệu lệnh xuất phát như sau.

Phương thức	Cách biểu thị
Phương thức còi	Còi 1 tiếng với mức độ âm thanh vừa phải
Phương thức đèn hiệu	Hiện thị cờ hoặc đèn màu lục
Phương thức thông báo bằng điện thoại trên tàu	Ra lệnh “Xuất phát!”

2. Phương thức thông báo bằng điện thoại trên tàu được sử dụng khi không thể dùng phương thức còi.

Điều 170. Trường hợp ra hiệu lệnh xuất phát

1. Ra hiệu lệnh xuất phát đối với lái tàu theo các trường hợp dưới đây

Người phát hiệu lệnh	Ý nghĩa của hiệu lệnh
Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu.	Khi có thể cho tàu xuất phát mà sẽ không có vấn đề gì xảy ra. Và khi nhận hiệu lệnh chỉ thị xuất phát từ Trưởng ga trong trường hợp Trưởng ga thực hiện

Người phát hiệu lệnh	Ý nghĩa của hiệu lệnh
(Giới hạn đối với những tàu có nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu)	xử lý mà cần thiết đưa ra “tín hiệu chỉ thị xuất phát”.
Trưởng ga	Trong trường hợp Trưởng ga thực hiện việc xử lý “bảo đảm an toàn giữa các tàu” và “bảo đảm an toàn lộ trình tàu”, sau khi xử lý xong toàn bộ có thể cho tàu xuất phát mà không có vấn đề gì.

2. Ra hiệu lệnh xuất phát trong trường hợp cần thiết đặc biệt khác mà không được nêu trong khoản 2 trên đây.

Điều 171. Xử lý trong trường hợp hủy bỏ hiệu lệnh xuất phát

Khi hủy bỏ hiệu lệnh xuất phát, phải thông báo lý do cho lái tàu ngay sau khi điều phối cho dừng tàu.

Điều 172. Trường hợp cho tàu xuất phát lại sau khi dừng vận hành giữa chừng

1. Khi bắt đầu vận hành trở lại sau khi dừng vận hành giữa chừng vì lý do tàu bị tai nạn, sự cố, phải sử dụng điện thoại trên tàu để xác nhận với OCC, và phải nhận được hiệu lệnh xuất phát bằng lời.
2. Đối với nhân viên làm việc trên tàu mà không phải là lái tàu, khi cần thông báo về việc lý do dừng tàu không còn nữa thì sẽ phải sử dụng điện thoại trên tàu... để thông báo bằng lời.

B. Hiệu lệnh chỉ thị xuất phát

Điều 173. Ý nghĩa của hiệu lệnh chỉ thị xuất phát

Hiệu lệnh chỉ thị xuất phát là hiệu lệnh được đưa ra trong trường hợp sau

STT	Người phát hiệu lệnh	Ý nghĩa của hiệu lệnh
1	Trưởng ga	Khi chỉ thị cho nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu về thời điểm phát hiệu lệnh xuất phát (Giới hạn đối với những tàu có nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu)
		Trong trường hợp Trưởng ga thực hiện việc xử lý “bảo đảm an toàn giữa các tàu” và “bảo đảm an toàn lộ trình tàu”, sau khi xử lý xong toàn bộ có thể cho tàu xuất phát mà không có vấn đề gì.

STT	Người phát hiệu lệnh	Ý nghĩa của hiệu lệnh
2	Trong trường hợp “vận hành thực hiện đảm bảo an toàn nhờ quy định khu gian” được quy định trong điều 82 đến 85, “người điều độ và thực hiện thủ tục thay đổi phương pháp vận hành”.	Khi “người điều độ và thực hiện thủ tục thay đổi phương pháp vận hành” chỉ thị cho nhân viên làm việc trên tàu cho tàu khởi hành sau khi đã hoàn thành toàn bộ các nội dung xử lý đã được quy định.

Điều 174. Phương thức ra hiệu lệnh chỉ thị xuất phát

Các Trưởng OU phải quy định trước nội dung cụ thể về phương thức ra hiệu lệnh chỉ thị xuất phát.

Ví dụ: 1. Trong trường hợp khoản 1 điều 173, kéo 1 cánh tay lên cao và vẫy sang trái phải hoặc giơ đèn màu lục lên cao.



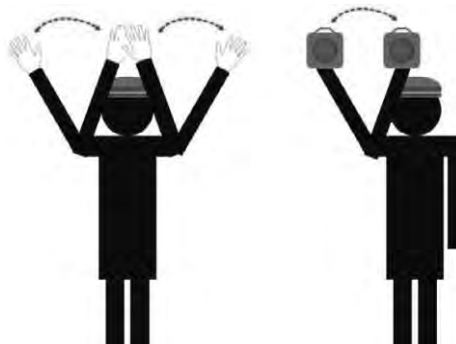
2. Trong trường hợp khoản 2 điều 173, thông báo bằng thiết bị không dây trên tàu, ra lệnh “xuất phát!”.

Điều 175. Hủy bỏ hiệu lệnh chỉ thị xuất phát

Các Trưởng OU phải quy định trước nội dung cụ thể về phương thức hủy bỏ hiệu lệnh chỉ thị xuất phát.

Ví dụ:

1. Giơ 2 cánh tay lên cao, vẫy tay sang trái phải hoặc giơ đèn màu đỏ lên cao rồi đi chuyển sang phải trái.



2. Thông báo bằng thiết bị không dây trên tàu, ra lệnh “Chờ xuất phát!”

C. Thông báo bằng điện thoại trên tàu

Điều 176. Ý nghĩa của việc thông báo bằng điện thoại trên tàu

Thông báo bằng điện thoại trên tàu là việc sử dụng điện thoại trên tàu để thông báo được sử dụng thay thế cho hiệu lệnh giữa các nhân viên làm việc trên tàu.

Điều 177. Từ ngữ chuyên dùng khi thông báo bằng điện thoại trên tàu

Các Trưởng OU phải quy định trước về từ ngữ chuyên môn khi thông báo bằng điện thoại trên tàu.

Ví dụ:

Nội dung thông báo	Thuật ngữ
Hiệu lệnh xuất phát (khi đèn thông báo không sáng)	“ <i>Có thể xuất phát</i> ”
Hủy bỏ hiệu lệnh xuất phát	“ <i>Chờ lệnh xuất phát!</i> ”
Hiệu lệnh dừng tàu	“ <i>Dừng tàu!</i> ”
Dừng tàu khẩn cấp	“ <i>Dừng tàu khẩn cấp!</i> ”
Điều chỉnh vị trí dừng tàu (trong trường hợp tàu bị vượt quá)	Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu: “ <i>Hãy điều chỉnh lại vị trí dừng tàu</i> ”
	Lái tàu: “ <i>Tôi sẽ điều chỉnh lại vị trí dừng tàu</i> ”
Hiệu lệnh xuất phát trở lại	Lái tàu: “ <i>Tôi có thể xuất phát chưa?</i> ”
	Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu: “ <i>Có thể xuất phát!</i> ”
An toàn để thực hiện vận hành đẩy	“ <i>Có thể tiến hành vận hành đẩy</i> ”

D. Hiệu lệnh còi

Điều 178. Ý nghĩa hiệu lệnh còi

Hiệu lệnh còi là hiệu lệnh được thực hiện bằng còi.

Điều 179. Phương thức phát hiệu lệnh còi

Các Trưởng OU phải quy định trước về phương thức phát hiệu lệnh còi.

Ví dụ:

STT	Loại hiệu lệnh	Phương thức hiệu lệnh
1	Khi cảnh báo nguy hiểm hoặc khi xảy ra tai nạn, sự cố khẩn cấp	— — — — —
2	Khi cần kêu gọi sự chú ý	— — —
3	Khi cần thông báo về sự tiếp cận	— — — — —

STT	Loại hiệu lệnh	Phương thức hiệu lệnh
4	Khi muốn gọi nhân viên công trình xây dựng hoặc nhân viên thiết bị điện	— — —
5	Khi kêu gọi phòng hộ tàu	— — —
6	Khi hủy bỏ việc phòng hộ tàu	— — —
7	Khi tàu được điều khiển tại từ 2 vị trí trở lên chuyển sang vận hành tăng công suất	— — —
8	Khi tàu được điều khiển tại từ 2 vị trí trở lên giữa chừng chuyển sang vận hành dừng tăng công suất	— — —
9	Khi thực hiện xiết hãm	— — —
10	Khi bắt đầu chạy lùi	— — —

Trong đó: ——— Hồi còi dài, thông thả; ————— Hồi còi vừa phải; ————— Hồi còi ngắn và gấp

E. Hiệu lệnh còi trong tàu

Điều 180. Ý nghĩa của hiệu lệnh còi trong tàu

1. Hiệu lệnh còi trong tàu là hiệu lệnh được thực hiện giữa các nhân viên làm việc trên tàu, trong đó có sử dụng còi trong tàu.
2. Hiệu lệnh còi trong tàu được thực hiện trong các trường hợp sau.
 - a. Khi gửi hiệu lệnh xuất phát tới lái tàu trong trường hợp có nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu làm việc trên tàu.
 - b. Khi truyền đạt ý định bằng hiệu lệnh giữa các nhân viên làm việc trên tàu trong trường hợp điện thoại trên tàu không thể sử dụng được.

Điều 181. Phương thức ra hiệu lệnh còi trong tàu

Các Trưởng OU phải quy định trước về phương thức ra hiệu lệnh còi trong tàu.

Ví dụ: Phương thức ra hiệu lệnh còi trong tàu theo như bảng sau

STT	Hiệu lệnh còi trong tàu	Phương thức hiệu lệnh
Phía đầu tàu	Lái tàu xác nhận với nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu hoặc lái tàu ở vị trí đuôi tàu xem có gì cản trở đến việc cho tàu xuất phát không	—
	Thay đổi vị trí dừng	. . —
	Thử còi trong tàu	— . . —
	Hãm khẩn cấp
	Hủy bỏ hiệu lệnh	— — —
Phía đuôi tàu	Trưởng tàu hoặc lái tàu ở vị trí đuôi tàu thông báo cho lái tàu được phép “xuất phát”	—

STT	Hiệu lệnh còi trong tàu	Phương thức hiệu lệnh
	Yêu cầu thay đổi vị trí dừng	. . —
	Thủ còi trong tàu	— . . —
	Hãm khẩn cấp
	Hủy bỏ hiệu lệnh	— — —

Trong đó, — là còi với âm thanh phù hợp; “.” Là còi với âm thanh ngắn

F. Hiệu lệnh vận hành đẩy

Điều 182. Ý nghĩa của hiệu lệnh vận hành đẩy

Hiệu lệnh vận hành đẩy là hiệu lệnh được thực hiện giữa các nhân viên làm việc trên tàu khi thực hiện vận hành đẩy đối với tàu.

Điều 183. Phương thức hiệu lệnh vận hành đẩy

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về phương thức ra hiệu lệnh vận hành đẩy.
2. Phương thức ra hiệu lệnh vận hành đẩy phải có phương pháp truyền đạt chính xác ý định giữa các nhân viên làm việc trên tàu với nhau.

Ví dụ: Hiệu lệnh chạy đẩy được hiển thị theo cảnh báo của điện thoại trên tàu. Tuy nhiên, khi không thể sử dụng được điện thoại trên tàu, sẽ sử dụng còi trong tàu, thiết bị phát thanh trên tàu hoặc đèn hiệu với vai trò là hiệu lệnh.

Phân loại thiết bị hiệu lệnh	Loại hiệu lệnh	Phương thức hiệu lệnh
Còi trong tàu	Có chạy đẩy được.	. . —
	Dừng lại
Đèn hiệu	Có thể chạy đẩy được.	Đèn màu xanh
	Dừng lại	Đèn màu đỏ

Trong đó, — là còi với âm thanh phù hợp; “.” Là còi với âm thanh ngắn.

G. Hiệu lệnh di chuyển, dòn tàu

Điều 184. Ý nghĩa của hiệu lệnh di chuyển, dòn tàu

Hiệu lệnh di chuyển, dòn tàu là hiệu lệnh mà người ra hiệu lệnh thực hiện đối với lái tàu khi vận hành theo hiệu lệnh di chuyển, dòn tàu.







Điều 185. Phương thức ra hiệu lệnh di chuyển, dòn tàu

1. Các Trưởng OU quy định trước về phương thức ra hiệu lệnh di chuyển dòn tàu.

2. Về nguyên tắc, hiệu lệnh di chuyển dòn tàu sẽ được người ra hiệu lệnh phát ra liên tục. Và trong trường hợp người lái tàu không thể xác nhận được hiệu lệnh trong khi đang vận hành theo hiệu lệnh di chuyển, dòn tàu thì phải bố trí dừng tàu ngay lập tức.

Ví dụ:

Loại hiệu lệnh	Phương thức hiệu lệnh	
	Ban ngày	Ban đêm
Tiến đến vị trí của người ra hiệu lệnh	Phát lá cờ màu lục sang từ trái – phải. (Nếu không có cờ, di chuyển một cánh tay từ trái – phải)	Di chuyển đèn màu lục sang trái – phải
Xuất phát khỏi vị trí của người ra hiệu lệnh	Phát cờ màu lục theo chiều lên-xuống. Tuy nhiên, trong trường hợp không có cờ màu lục, có thể thay thế bằng việc di chuyển một cánh tay lên-xuống.	Di chuyển đèn màu lục theo chiều lên-xuống.
Dừng tàu	Hiện thị bằng cờ màu đỏ. Tuy nhiên, khi không có cờ màu đỏ, có thể thay thế bằng việc giơ cao 2 cánh tay lên.	Hiện thị bằng đèn màu đỏ.

Loại hiệu lệnh	Phương thức hiệu lệnh	
	Ban ngày	Ban đêm
Tiến đến vị trí của người ra hiệu lệnh		
Xuất phát khỏi vị trí của người ra hiệu lệnh		
Dừng tàu		

H. Hiệu lệnh cấm di chuyển

Điều 186. Ý nghĩa của hiệu lệnh cấm di chuyển

Hiệu lệnh cấm di chuyển là hiệu lệnh được thực hiện trong các trường hợp sau.

1. Khi cấm di chuyển trong trường hợp thực hiện thao tác dồn hoặc tách tàu.
2. Khi cấm di chuyển trong trường hợp cần thiết để kiểm tra tàu.

Điều 187. Xử lý hiệu lệnh cấm di chuyển

Trong trường hợp nêu ở điều khoản trên, nhân viên thực hiện thao tác phải xử lý như sau.

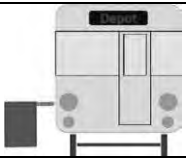
1. Phải ra hiệu lệnh “Cấm di chuyển” trước khi bắt đầu thực hiện thao tác đó.
2. Phải ra hiệu lệnh “Hủy bỏ việc cấm di chuyển” sau khi hoàn thành thao tác đó.

Điều 188. Phương thức ra hiệu lệnh cấm di chuyển

Các Trưởng OU phải quy định trước về loại và phương thức ra hiệu lệnh cấm di chuyển.

Ví dụ:

Các loại hiệu lệnh cấm di chuyển và phương thức ra hiệu lệnh cấm di chuyển theo như bảng sau

Các loại hiệu lệnh	Phương thức	Hình ảnh
Cấm di chuyển	Giăng cờ màu đỏ	
Hủy bỏ lệnh cấm di chuyển	Tháo bỏ cờ màu đỏ	Tháo bỏ cờ

I. Hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng

Điều 189. Ý nghĩa của hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng

1. Hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng là hiệu lệnh do Trưởng ga hoặc Trưởng bãi kiểm tra thực hiện đối với lái tàu khi cần phải chỉ thị vị trí cho dừng tàu.
2. Vị trí phát ra hiệu lệnh là vị trí dừng.



Điều 190. Phương thức ra hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng

Các Trưởng OU phải quy định trước về phương thức ra hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng.

Ví dụ:

Phương thức ra hiệu lệnh chỉ thị vị trí dừng theo như bảng sau:

Phương thức ra hiệu lệnh

Ban ngày	Ban đêm
	
Hiện thị bằng cờ màu trắng	Hiện thị bằng đèn màu trắng

Mục 8. Biển báo

A. Đèn báo tàu

Điều 191. Đèn báo tàu

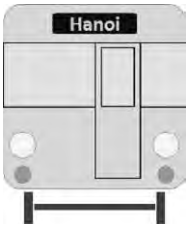
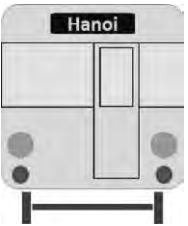
Phải gắn đèn báo tàu lên tàu.

Điều 192. Phương thức biểu thị đèn báo tàu

Các trường OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo tàu/toa xe.

Ví dụ:

Loại đèn báo tàu và Phương thức biểu thị như sau

Đèn báo đầu tàu	Đèn báo đuôi tàu
Hiện thị 2 đèn màu trắng của toa xe đầu tiên	Hiện thị 2 đèn màu đỏ của toa xe cuối cùng
	

Điều 193. Xử lý đèn báo tàu

Việc xử lý đèn báo tàu sẽ do nhân viên làm việc trên tàu thực hiện.

Điều 194. Xử lý trong trường hợp đèn báo tàu không hoàn chỉnh

Trưởng ga phải xử lý như sau trong trường hợp xác định được việc đèn báo tàu không hoàn chỉnh hoặc nhận được liên lạc về việc đèn báo tàu không hoàn chỉnh.

1. Phải cho dừng tàu và yêu cầu nhân viên làm việc trên tàu phải xử lý đèn báo tàu
2. Khi tàu đã xuất phát hay vừa đi qua mà chú ý thấy tình trạng đèn báo tàu không hoàn chỉnh thì phải báo ngay cho Trưởng OCC.

Điều 195. Xử lý của Trưởng OCC sau khi nhận báo cáo về việc đèn báo tàu không hoàn chỉnh

Trưởng OCC sau khi nhận được thông báo về việc đèn báo tàu không hoàn chỉnh thì phải ngay lập tức thông báo cho nhân viên làm việc trên tàu đó. Trong trường hợp này, nếu biển báo ở đuôi tàu không hiển thị tốt, đồng thời phải thông báo cho cả lái tàu của tàu kế sau.

Điều 196. Xác nhận đèn báo đuôi tàu trong trường hợp dừng tàu giữa đường

Khi dừng tàu giữa đường, nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu phải xác nhận việc xử lý đèn báo đuôi tàu.

B. Biển báo di chuyển, dồn tàu

Điều 197. Biển báo di chuyển, dồn tàu

Phải lắp biển báo di chuyển, dồn tàu đối với đoàn tàu/toa xe thực hiện việc di chuyển, dồn tàu.

Điều 198. Phương thức biểu thị biển báo di chuyển, dồn tàu/toa xe

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo di chuyển, dồn tàu/toa xe.

Ví dụ: Phương thức biểu thị biển báo di chuyển, dồn tàu/toa xe như sau:



C. Biển báo mạch điện đường ray

Điều 199. Lắp đặt biển báo mạch điện đường ray

Lắp đặt biển báo mạch điện đường ray tại tuyến có mạch điện đường ray, phải thể hiện ranh giới đối với các tàu tiến vào mạch điện đường ray đó.

Điều 200. Phương thức biểu thị biển báo mạch điện đường ray

Các Trưởng OU của tuyến có mạch điện đường ray quy định từ trước về Phương thức biểu thị biển báo mạch điện đường ray.

D. Biển báo vào ga

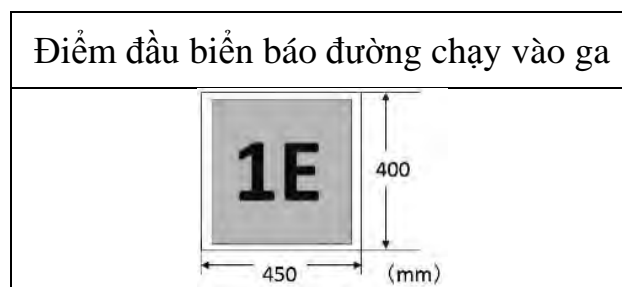
Điều 201. Lắp đặt biển báo vào ga

1. Lắp đặt biển báo vào ga tại tuyến có mạch điện đường ray, phải thể hiện ranh giới ga đối với các tàu tiến vào bãi đỗ.
2. Tại tuyến không có mạch điện đường ray, thay cho biển báo vào ga, phải lắp đặt các biển báo chỉ dẫn ranh giới ga đối với các tàu tiến vào bãi đỗ.

Điều 202. Phương thức biểu thị biển báo vào ga

Các Trường OU của tuyến có mạch điện đường ray quy định từ trước về Phương thức biểu thị biển báo vào ga.

Ví dụ:



E. Biển báo xuất phát

Điều 203. Lắp đặt biển báo xuất phát

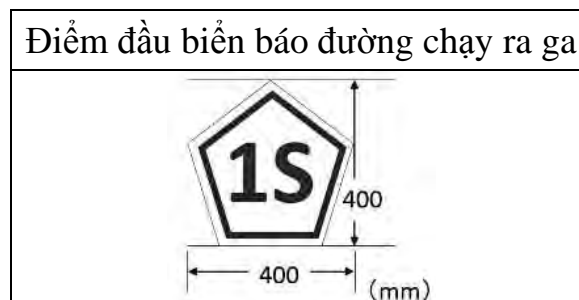
1. Lắp đặt biển báo xuất phát tại tuyến có mạch điện đường ray, phải thể hiện ranh giới ga đối với các tàu rời khỏi bãi đỗ.
2. Tại các tuyến không có mạch điện đường ray, thay cho biển báo xuất phát phải trang bị các biển báo thể hiện vị trí phát tín hiệu tay đối với các tàu xuất phát rời khỏi bãi đỗ.

Điều 204. Phương thức biểu thị biển báo xuất phát (ra ga)

Các Trường OU của tuyến có mạch điện đường ray phải quy định từ trước về Phương thức biểu thị biển báo xuất phát.

Ví dụ:

Phương thức biểu thị biển báo xuất phát (ra ga) như sau:



Ghi chú: Sử dụng vật liệu phản quang (đơn vị đo:mm)

F. Biển báo dừng tàu

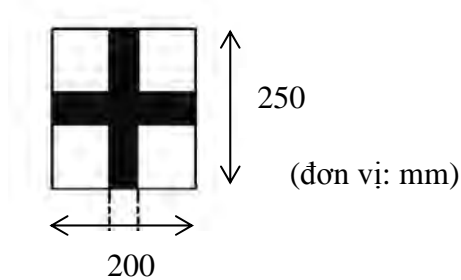
Điều 205. Lắp đặt biển báo dừng tàu

Khi cần phải thể hiện giới hạn cho dừng tàu, phải thiết lập biển báo dừng tàu.

Điều 206. Phương thức biểu thị biển báo dừng tàu

Các Trưởng OU quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo dừng tàu.

Ví dụ: Phương thức, màu sắc và hình dạng của biển báo dừng tàu được trình bày như dưới đây.



Chú ý: Sử dụng vật liệu phản quang cho phần màu trắng hoặc chiếu sáng bên trong.

Điều 207. Xử lý biển báo dừng tàu

Tàu đến đoạn tuyến có trang bị biển báo dừng tàu không được dừng tàu quá vị trí biển báo dừng tàu.

G. Biển báo dừng Tàu/Phương tiện

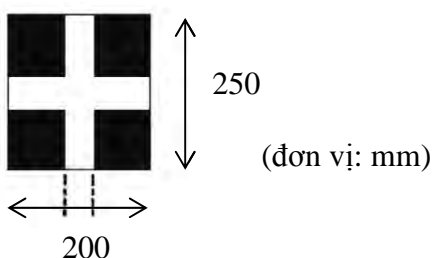
Điều 208. Lắp đặt biển báo dừng Tàu/Phương tiện

Tại điểm cần phải hiển thị giới hạn cho dừng tàu tại điểm cuối của đoạn tuyến vận hành trong ga, bãi đỗ mà không có thiết bị tín hiệu di chuyển, dừng tàu thì phải thiết lập biển báo dừng Tàu/Phương tiện.

Điều 209. Phương thức biểu thị biển báo dừng Tàu/Phương tiện

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo dừng Tàu/Phương tiện.

Ví dụ: Phương thức, màu sắc và hình dạng của biển báo dừng Tàu/Phương tiện được trình bày như dưới đây.



Chú ý: Sử dụng vật liệu phản quang cho phần màu trắng hoặc chiếu sáng bên trong.

Điều 210. Hạn chế của biển báo dừng Tàu/Phương tiện

Tàu/Phương tiện vận hành trong ga, bãi đỗ không được dừng quá biển báo dừng Tàu/Phương tiện.

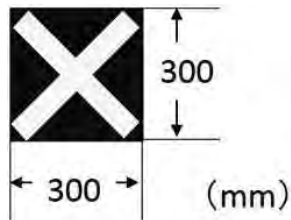
G. Biển báo dừng tàu ở điểm cuối tuyến đường**Điều 211.** Lắp đặt biển báo dừng tàu ở điểm cuối tuyến đường

Phải đặt biển báo dừng tàu tại đoạn cần chỉ dẫn là điểm cuối của tuyến đường.

Điều 212. Phương thức biểu thị biển báo dừng tàu ở điểm cuối tuyến đường

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo dừng tàu hẳn.

Ví dụ: Biển báo kết thúc đường sắt cho biết điểm cuối cùng của đường. Phương thức, màu sắc và hình dạng của biển báo được trình bày như dưới đây.



Chú ý: Sử dụng vật liệu phản quang cho phần màu trắng hoặc chiếu sáng bên trong.

H. Biển báo đáp ứng xuất phát**Điều 213.** Lắp đặt biển báo đáp ứng xuất phát

Lắp đặt biển báo đáp ứng xuất phát đối với Trưởng ga hoặc nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu về tình trạng bề hướng lộ trình khi cho tàu xuất phát.

Điều 214. Phương thức biểu thị biển báo đáp ứng xuất phát

Các Trưởng OU của tuyến có thiết bị biển báo đáp ứng vận hành phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo đáp ứng xuất phát.

Ví dụ:

Phương thức biểu thị (Cả ban ngày và ban đêm)	
Khi cho thông lộ trình tàu chạy	Khi không cho thông lộ trình tàu chạy

Điều 215. Xác nhận và xử lý biển báo đáp ứng vận hành

Tại ga có lắp đặt biển báo đáp ứng vận hành, phải xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu	Phải xác nhận hiển thị trên biển báo đáp ứng xuất phát trước khi phát tín hiệu xuất phát cho lái tàu.
Trưởng ga	Phải xác nhận hiển thị trên biển báo đáp ứng xuất phát trước khi phát tín hiệu xuất phát cho nhân viên làm việc trên tàu.

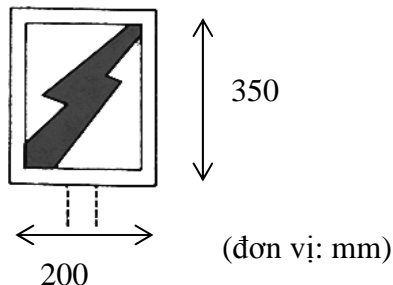
I. Biển báo điểm cuối đường cấp điện**Điều 216.** Lắp đặt biển báo điểm cuối đường cấp điện

Trong trường hợp điểm cuối đường cấp điện ở gần ngay trước mắt hơn là điểm cuối tuyến đường, phải đặt biển báo điểm cuối đường cấp điện trên cao khi cần hiển thị điểm cuối đường cấp điện.

Điều 217. Phương thức biểu thị biển báo điểm cuối đường cấp điện

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo điểm cuối đường cấp điện.

Ví dụ: Phương thức biểu thị, màu sắc và hình dạng của biển báo điểm cuối dây lấy điện được thể hiện như trong hình vẽ dưới đây.



Chú ý: Sử dụng vật liệu phản quang hoặc chiếu sáng bên trong.

K. Biển báo thiết bị ghi**Điều 218.** Lắp đặt biển báo thiết bị ghi

Phải đặt biển báo thiết bị ghi, nếu cần.

Điều 219. Phương thức biểu thị biển báo thiết bị ghi

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo thiết bị ghi.

Ví dụ:

(1) Khi thiết bị ghi nằm ở vị trí thông thường.





- Ban ngày: Tấm hình tròn màu xanh dương có vẽ 1 đường kẻ ngang màu trắng ở chính giữa, ở cả mặt trước và mặt sau;

- Ban đêm: Đèn màu tím đối với cả mặt trước và mặt sau.

(2) Khi thiết bị ghi nằm ở vị trí đảo ngược.

- Ban ngày: Tấm biển hình mũi tên màu vàng có vẽ đường màu đen ở chính giữa giống hình mũi tên, ở cả mặt trước và mặt sau.

- Ban đêm: Đèn màu vàng đối với cả mặt trước và mặt sau.

	Phương thức biểu thị			Phương thức biểu thị	
	Ban ngày	Ban đêm		Ban ngày	Ban đêm
Vị trí thông thường			Vị trí đảo ngược		

L. Các loại biển báo khác

Điều 220. Lắp đặt biển báo khu vực ga

Biển báo khu vực ga được đặt tại ga cần phải thể hiện ranh giới trong và ngoài ga.

Điều 221. Phương thức biểu thị biển báo khu vực ga

Các Trưởng OU phải quy định trước về phương pháp hiển thị biển báo khu vực ga.

Điều 222. Thiết lập mốc tránh xung đột giữa các đoàn tàu/toa xe

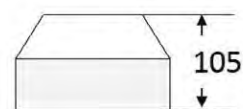
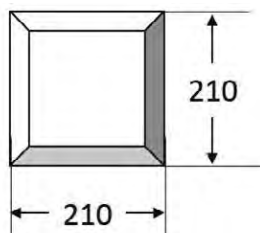
Lắp đặt mốc tránh xung đột giữa các đoàn tàu/toa xe tại các vị trí có đường chuyển làn hay vị trí đường giao nhau trên tuyến đường.

Điều 223. Phương thức biểu thị mốc tránh xung đột

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị mốc tránh xung đột.

Ví dụ:

- Mốc tránh xung đột sẽ được đặt bên cạnh đường hoặc điểm giao cắt, nó quy định vị trí mà đầu máy toa xe trên đường đó không được vượt quá để không cản trở đoàn tàu hoặc đầu máy toa xe vận hành trên đường bên cạnh.
- Phương thức, màu sắc và hình dạng của Mốc tránh xung đột được thể hiện như hình dưới:



(mm)

Điều 224. Lắp đặt biển báo hạn chế tốc độ

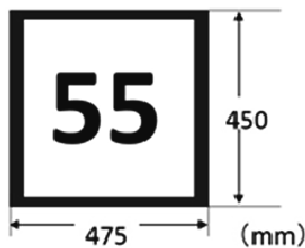
Đặt biển báo hạn chế tốc độ cần thiết tại điểm bắt đầu khu đoạn cần hạn chế tốc độ.

Điều 225. Phương thức biểu thị biển báo hạn chế tốc độ

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo hạn chế tốc độ.

Ví dụ:

1. Biển báo hạn chế tốc độ sẽ biểu thị tốc độ giới hạn ở đầu khu gian cần hạn chế tốc độ nếu cần thiết. Tốc độ giới hạn được quy định là 5 km/h.
2. Phương thức biểu thị, màu sắc và hình dạng của biển báo được thể hiện như trong hình dưới đây.

(Đoạn trên cao)**(Đoạn hầm ngầm)**

- Chú ý: 1. Chữ số biểu thị tốc độ giới hạn (km/h).
2. Sử dụng vật liệu phản quang.

Điều 226. Lắp đặt biển báo dừng tạm thời

Đặt biển báo dừng tạm thời tại nơi cần phải dừng đoàn tàu/toa xe tạm thời.

Điều 227. Phương thức biểu thị biển báo dừng tạm thời

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo dừng tạm thời.

Điều 228. Lắp đặt biển báo tăng công suất và biển báo dừng tăng công suất

1. Lắp đặt biển báo tăng công suất và biển báo dừng tăng công suất nếu cần với vai trò là điểm mốc cho thao tác vận hành của người lái tàu.
2. Địa điểm lắp đặt biển báo tăng công suất và biển báo dừng tăng công suất như sau.

Biển báo	Địa điểm lắp đặt
Biển báo tăng công suất	Điểm đầu đoạn tuyến thực hiện vận hành tăng công suất tàu tại khu gian.
Biển báo dừng tăng công suất	Điểm đầu đoạn tuyến được công nhận là phù hợp cho việc vận hành dừng tăng công suất tàu tại khu gian.

3. Trong trường hợp vận hành bằng thao tác tay, khi chạy tàu theo đường cong vận hành thì phải thao tác vận hành một cách phù hợp với điểm mốc là vị trí đặt các loại biển báo.

Điều 229. Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn tăng công suất và biển chỉ dẫn dừng tăng công suất

Các Trưởng Xí nghiệp vận hành tuyến phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn tăng công suất và biển chỉ dẫn dừng tăng công suất.

Ví dụ:

Phương thức biểu thị	Biển chỉ dẫn tăng công suất và biển chỉ dẫn dừng tăng công suất				
	Mức tăng công suất số 2	Mức tăng công suất số 3	Mức tăng công suất số 4	Kiểm soát tốc độ cố định	Biển chỉ dẫn dừng tăng công suất
					

Điều 230. Lắp đặt biển chỉ dẫn hãm và biển chỉ dẫn nhả hãm

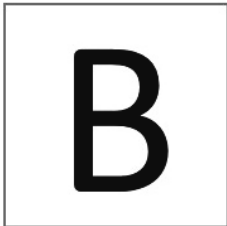
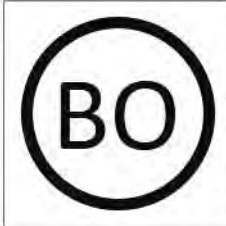
- Lắp đặt biển chỉ dẫn hãm và biển chỉ dẫn nhả hãm nếu cần thiết, để làm dấu hiệu cho người lái tàu thao tác vận hành.
- Vị trí lắp đặt biển chỉ dẫn hãm và biển chỉ dẫn nhả hãm như sau.

Biển chỉ dẫn	Vị trí lắp đặt
Biển chỉ dẫn hãm	Địa điểm bắt đầu hãm đoàn tàu
Biển chỉ dẫn nhả hãm	Địa điểm bắt đầu nhả hãm đoàn tàu

Điều 231. Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn hãm và biển chỉ dẫn nhả hãm

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn hãm và biển chỉ dẫn nhả hãm.

Ví dụ:

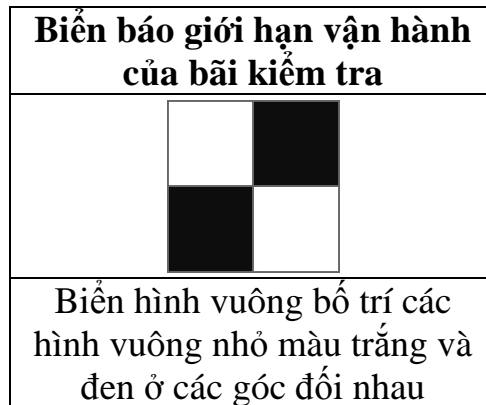
Phương thức biểu thị	Biển chỉ dẫn hãm và biển chỉ dẫn nhả hãm	
	Biển chỉ dẫn hãm	Biển chỉ dẫn nhả hãm
		

Điều 232. Lắp đặt biển báo giới hạn vận hành của bãi kiểm tra tàu

Lắp đặt biển báo giới hạn vận hành của bãi kiểm tra tàu trong bãi kiểm tra và trong bãi đỗ tàu khi cần hiển thị giới hạn mà nhân viên bãi kiểm tra tàu (người xử lý vận hành) được vận hành.

Điều 233. Phương thức biểu thị biển báo giới hạn vận hành của bãi kiểm tra

Các Trưởng OU quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo giới hạn vận hành của bãi kiểm tra.

Ví dụ:**Điều 234.** Lắp đặt biển báo vị trí dừng

Đặt biển báo vị trí dừng tại nơi cần phải chỉ dẫn vị trí dừng cho phần đầu tàu.

Điều 235. Phương thức biểu thị biển báo vị trí dừng

Các Trưởng OU quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo vị trí dừng.

Ví dụ: Phương thức biểu thị biển báo vị trí dừng là tấm biển hình vuông hiển thị con số bằng với số toa xe hợp thành đoàn tàu.

**Điều 236.** Lắp đặt thiết bị hiển thị tốc độ

Lắp đặt thiết bị hiển thị tốc độ tại cùng vị trí với thiết bị tín hiệu di chuyển, đôn tàu để chỉ thị tốc độ vận hành khi cần phải chỉ thị tốc độ này trên đường chạy tàu đối với đoàn tàu/toa xe chạy trong Depot, bãi đỗ.

Điều 237. Phương thức biểu thị thiết bị hiển thị tốc độ

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị thiết bị hiển thị tốc độ.

Điều 238. Lắp đặt biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm đầu và cuối thiết bị điều khiển tàu

1. Trong trường hợp cần thao tác bề ghi của thiết bị điều khiển tàu, phải lắp đặt biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm đầu và điểm cuối thiết bị điều khiển tàu để thể hiện rõ địa điểm thực hiện thao tác;
2. Địa điểm lắp đặt biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm đầu thiết bị điều khiển tàu và biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm cuối thiết bị điều khiển tàu như sau.

Biển báo	Địa điểm lắp đặt
Biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm đầu thiết bị điều khiển tàu	Địa điểm bắt đầu đoạn đường có trang bị thiết bị điều khiển tàu.
Biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm cuối thiết bị điều khiển tàu	Địa điểm kết thúc đoạn đường có trang bị thiết bị điều khiển tàu.

Điều 239. Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm đầu và cuối thiết bị điều khiển tàu

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm đầu thiết bị điều khiển tàu và biển chỉ dẫn bề ghi tại điểm cuối thiết bị điều khiển tàu.

Điều 240. Lắp đặt biển báo đã đi qua đoạn đường hạn chế tốc độ

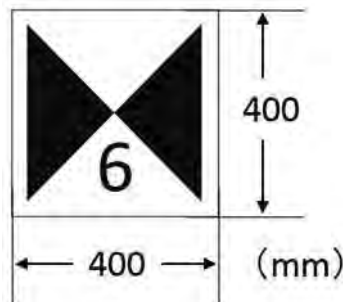
Lắp đặt biển báo đã đi qua đoạn đường vận hành tốc độ chậm trên đường chạy tàu ở vị trí tách ra một khoảng cách lớn hơn số toa của đoàn tàu để thông báo cho người lái tàu về việc đuôi tàu đã rời khỏi đoạn tuyến vận hành tốc độ chậm.

Điều 241. Phương thức biểu thị biển báo đã đi qua đoạn đường hạn chế tốc độ

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo đã đi qua đoạn đường vận hành tốc độ chậm.

Ví dụ:

1. Biển báo hết hạn chế tốc độ sẽ biểu thị điểm kết thúc đoạn bị hạn chế tốc độ.
2. Phương thức biểu thị, màu sắc và hình dạng của biển báo hết hạn chế tốc độ được thể hiện như trong hình vẽ dưới đây:



Chú ý: Sử dụng vật liệu phản quang

Điều 242. Lắp đặt biển báo phân đường tàu điện

Lắp đặt biển báo phân đường tàu điện tại điểm cần phải hiển thị vị trí điểm tiếp xúc của đường tàu điện.

Điều 243. Phương thức biểu thị biển báo phân đường tàu điện

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo phân đường tàu điện.

Điều 244. Lắp đặt biển báo ranh giới mạch điện đường ray

Biển báo ranh giới mạch điện đường ray được lắp đặt nếu cần nhằm xử lý chính xác trong trường hợp di chuyển tàu chạy quá vị trí dừng quy định (overrun) tại ga có ranh giới mạch điện đường ray tại đoạn ke ga.

Điều 245. Phương thức biểu thị mục tiêu ranh giới mạch điện đường ray

Các Trưởng OU phải quy định trước về Phương thức biểu thị biển báo ranh giới mạch điện đường ray.

Ví dụ:**Chương VII. Xử lý khi phát sinh tai nạn, sự cố****Mục 1. Quy định chung****Điều 246.** Thể chế ứng cứu, phục hồi

1. Thể chế trong trường hợp phát sinh sự cố ngoài tiêu chuẩn thực hiện này, còn căn cứ theo Quy định về xử lý sự cố, tai nạn do Công ty ban hành.
2. “Tai nạn, sự cố” nói đến ở đây bao gồm “sự cố vận hành”, “sự cố điện”, “thiên tai, thảm họa”...

Điều 247. Xử lý khi phát sinh tai nạn, sự cố

1. Trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố phải ưu tiên tiến hành cứu trợ. Tuy nhiên, khi phát sinh trường hợp ngoại lệ thì phải phán đoán chính xác tình hình đó và tiến hành xử lý tối ưu nhất theo cách được cho là an toàn nhất.
2. Khi thao tác phục hồi tai nạn, sự cố, các thành viên chịu trách nhiệm liên quan phải cùng nhau phối hợp, nỗ lực trong việc đưa tàu trở lại vận hành trong thời

gian sớm nhất và phòng chống các sự cố đi kèm, cũng như phải liên tục báo cáo thời gian dự kiến phục hồi và tình hình tiến hành công tác phục hồi cho Trưởng OCC.

- Trưởng OCC phải thông báo và chia sẻ thông tin về nội dung báo cáo ở khoản 2 nêu trên cho các địa điểm liên quan được biết. Ngoài ra, khi sự cố đã được phục hồi thì phải nhanh chóng thông báo và đưa ra chỉ thị về việc bắt đầu chuẩn bị hướng tới cho tàu chạy lại.

Điều 248. Hệ thống chỉ thị khi phát sinh tai nạn, sự cố

Các Trưởng OU phải quy định trước về hệ thống chỉ thị khi phát sinh tai nạn, sự cố riêng biệt với hệ thống chỉ thị vận hành.

Điều 249. Trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố tại nhà ga

- Trường hợp phát sinh tai nạn sự cố tại nhà ga, phải tiến hành xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Trưởng ga	Ngay lập tức phải đưa ra chỉ thị xử lý ứng cứu cho nhân viên liên quan, báo cáo tình hình đó cho Trưởng OCC, và nhận chỉ thị nếu cần thiết.
Trưởng OCC	Tùy theo tình hình tai nạn, sự cố, nếu đánh giá cần thiết cứu trợ từ bộ phận kỹ thuật thì Trưởng OCC phải thông báo tình hình đó cho các thành viên chịu trách nhiệm liên quan và chỉ thị cứu trợ.

- Các Trưởng OU phải quy định trước về nội dung chi tiết của việc xử lý trong trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố tại nhà ga.

Điều 250. Trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố trong khu gian

- Trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố trong khu gian, phải tiến hành xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Nhân viên làm việc trên tàu	Khi thấy cần thời gian dài cho việc tiến hành xử lý ứng cứu và phục hồi, phải báo cáo cho Trưởng OCC và yêu cầu cứu trợ nếu cần thiết.
Trưởng OCC	Trưởng OCC sau khi nhận được báo cáo từ nhân viên làm việc trên tàu, phải ra chỉ thị cho Trưởng ga của ga lân cận. Trong trường hợp này, khi cần cứu trợ thì phải thông báo tình hình đó với cả người chịu trách nhiệm liên quan của bộ phận kỹ thuật và chỉ thị cứu trợ.

2. Các Trưởng OU phải quy định trước về nội dung chi tiết của việc xử lý trong trường hợp phát sinh tai nạn, sự cố trong khu gian.

Điều 251. Xử lý tàu trong trường hợp sự cố xảy ra trong thời gian dài

Các Trưởng OU phải quy định trước về cách xử lý tàu trong trường hợp sự cố xảy ra trong thời gian dài.

Mục 2. Sự cố tàu

Điều 252. Báo cáo bất thường của nhân viên trên tàu

1. Nhân viên trên tàu khi thấy có bất thường trong vận hành hoặc cơ sở vật chất/thiết bị của tàu, phải báo cáo tình hình đó cho Trưởng OCC. Ngoài ra, trong phạm vi nhà ga thì phải báo cáo cho Trưởng ga nếu cần thiết.
2. Nhân viên trên tàu thực hiện báo cáo như khoản trên, sau khi kết thúc công việc trên tàu đó, phải báo cáo tình hình chính xác cho Trưởng bộ phận nhân viên làm việc trên tàu của OU.

Điều 253. Phương tiện báo cáo tai nạn, sự cố

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về phương tiện báo cáo tai nạn, sự cố.
2. Về phương tiện báo cáo tai nạn, sự cố, phải xem xét tính hiệu quả và tính xác thực của phương tiện sử dụng, quyết định một số phương tiện và phải làm rõ thứ tự ưu tiên sử dụng.

Điều 254. Trường hợp phát sinh tai nạn thương vong

1. Nhân viên trên tàu phải lập tức dừng tàu khi phát sinh tai nạn, thương vong trong khi tàu đang vận hành; hoặc khi phát hiện ra có người thương vong trên tuyến.
2. Trường hợp này nhân viên trên tàu phải báo cáo tình hình cho Trưởng OCC hoặc Trưởng ga biết, và nhờ sự hỗ trợ của nhân viên bằng hiệu lệnh còi...
3. Bất kể trong trường hợp nào, cũng phải xử lý ưu tiên cứu người lên hàng đầu.
4. Các Trưởng OU phải quy định trước về nội dung chi tiết của việc xử lý trong trường hợp phát sinh tai nạn thương vong.

Điều 255. Xử lý trong trường hợp vận hành tàu cứu viện

1. Khi vận hành tàu cứu viện để ghép nối vào tàu đã dừng do tai nạn, sự cố trong khi đang vận hành, phải tiến hành xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Nhân viên trên tàu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiến hành phòng vệ tàu đối với phía mà tàu cứu viện tiếp cận, tại địa điểm cách xa 50m trở lên tính từ tàu gặp sự cố. 2. Tàu gặp sự cố tuyệt đối không được di chuyển khỏi vị trí đó cho tới khi tàu cứu viện tới.

Người xử lý	Cách xử lý
Trưởng OCC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Về cơ bản thì tàu tiếp theo sẽ là tàu cứu viện, sáp nhập vào tàu gặp sự cố. 2. Trường hợp không có tàu tiếp theo và trường hợp ghép nối toa đã tách tàu thì tiến hành vận hành tàu cứu viện theo phương thức truyền lệnh.

2. Các Trưởng OU phải quy định trước về nội dung chi tiết của việc xử lý trong trường hợp vận hành tàu cứu viện.

Điều 256. Xử lý khi đã phân tách tàu

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về cách xử lý khi tàu đã phân tách.
2. Phải quy định cách xử lý riêng trong mỗi tình hình dưới đây.
 - a. Khi toa xe, chịu tác động của hãm đồng bộ, bị phân tách.
 - b. Khi toa xe, không chịu tác động của hãm đồng bộ, bị phân tách.

Điều 257. Xử lý khi tàu chạy không kiểm soát được

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về cách xử lý khi tàu chạy không kiểm soát được.
2. Phải quy định cách xử lý riêng trong mỗi tình hình dưới đây.
 - a. Phải ghi rõ cách xử lý làm dừng đầu máy, toa xe chạy không kiểm soát được.
 - b. Cũng phải ghi rõ cách xử lý trong trường hợp không thể làm dừng đầu máy, toa xe.

Điều 258. Chuẩn bị phòng chống chuyển động

Khi tàu dừng do bị hỏng hóc hoặc vì lý do nào khác trong khi đang vận hành, nhân viên trên tàu phải chuẩn bị để phòng chống chuyển động nếu cần thiết.

Điều 259. Trường hợp người lái tàu rời khỏi buồng lái

Sau khi hãm hãm và xử lý phòng chống chuyển động nếu cần, phải khóa thiết bị điều khiển và mang theo chìa khóa.

Điều 260. Trường hợp nhận thấy bất thường khi đang vận hành

Nhân viên trên tàu khi nhận thấy có tiếng kêu lạ, rung lắc, hay những bất thường khác trong khi đang vận hành thì lập tức phải dừng tàu, xác định rõ nguyên nhân, báo cáo nội dung đó cho Trưởng OCC và nhận chỉ thị.

Điều 261. Phê duyệt tàu công trình

1. Khi cần vận hành tàu công trình vì lý do hỏng hóc...trong giờ làm việc, Trưởng phòng liên quan đến công trình và điện của OU phải báo cáo cho Trưởng OCC và phải nhận được phê duyệt.

2. Trưởng OCC sau khi nhận được báo cáo phải chỉ thị cho phòng ban liên quan của OU.

Điều 262. Xử lý trong trường hợp tàu chạy quá vị trí dừng

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về cách xử lý trong trường hợp tàu chạy quá vị trí dừng khi vào ga.
2. Phải quy định từng cách xử lý riêng trong mỗi tình hình dưới đây.
 - a. Khi thông tin điều khiển tàu của tàu sau đó có thay đổi tùy theo việc tàu di chuyển.
 - b. Khi thông tin điều khiển tàu của tàu sau đó không có thay đổi tùy theo việc tàu di chuyển.

Điều 263. Hướng dẫn hành khách trong trường hợp tàu dừng giữa khu gian

1. Các Trưởng OU phải quy định trước cách hướng dẫn/xử lý hành khách trong trường hợp tàu dừng giữa khu gian.
2. Với mỗi tình hình dưới đây, phải quy định cách xử lý cụ thể.

Tình hình	Cách xử lý
Khi Trưởng ga nhận được yêu cầu cứu viện, bắt buộc dĩ phải cho hành khách xuống tàu	Phải nhận chỉ thị của Trưởng OCC
Trường hợp khẩn cấp, không có thời gian nhận cứu viện của Trưởng ga và chỉ thị của Trưởng OCC do hỏa hoạn trên tàu...	Nhân viên trên tàu, về cơ bản phải tiến hành xử lý như sau: <ol style="list-style-type: none"> 1. Tiến hành phòng vệ tàu, chuẩn bị dừng tàu khác gần với hiện trường. 2. Chuẩn bị ngắt điện của hệ thống đường cấp điện nếu cần thiết. 3. Cho hành khách xuống tàu và dẫn tới địa điểm an toàn. 4. Vừa tiến hành các xử lý trên đồng thời phải nhanh chóng báo cáo tình hình cho Trưởng OCC hoặc Trưởng ga và yêu cầu cứu viện.

Điều 264. Xử lý trong trường hợp tiến hành ngắt điện của đường cấp điện cho tàu

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về cách xử lý trong trường hợp tiến hành ngắt điện đường cấp điện cho tàu do phát sinh sự cố.
2. Trường hợp này, sau khi xử lý ngắt điện của đường cấp điện, phải nhanh chóng báo cáo tình hình đó cho Trưởng OCC.

Điều 265. Cấp lại điện cho đường dây cấp điện cho tàu sau khi khắc phục tai nạn, sự cố

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về cách xử lý trong trường hợp bắt đầu cấp điện lại cho đường dây cấp điện sau khi khắc phục tai nạn, sự cố.
2. Trường hợp của khoản 1, để phòng chống sự cố liên hoàn do điện giật, trước khi bắt đầu cấp điện lại, phải thảo luận với Trưởng ban ứng cứu tại chỗ, nếu không thì không được phép phát điện.

Điều 266. Xử lý của nhân viên trên tàu trong trường hợp dừng tàu giữa khu gian
Trường hợp dừng tàu giữa khu gian trong thời gian dài để tháo nước hoặc cắt điện, nhân viên làm việc trên tàu phải báo cáo vị trí cụ thể của tàu mình cho Trưởng OCC biết.

Điều 267. Kiểm tra toa xe và cơ sở vật chất đã phát sinh sự cố, hỏng hóc

Trường hợp toa xe và cơ sở vật chất phát sinh sự cố, hỏng hóc, chỉ được phép đưa vào vận hành sau khi người chịu trách nhiệm đảm nhiệm công tác bảo dưỡng đã kiểm tra và phê duyệt.

Điều 268. Xử lý trong trường hợp phát sinh hỏa hoạn tàu hoặc hỏa hoạn cơ sở vật chất

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về cách xử lý trong trường hợp phát sinh hỏa hoạn tàu hoặc hỏa hoạn cơ sở vật chất.
2. Trường hợp này, về cơ bản tiến hành xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Nhân viên làm việc trên tàu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Khi phát sinh hỏa hoạn trên tàu khi tàu đang chạy ở khu gian, về nguyên tắc sẽ chạy tàu tới ga tiếp theo hoặc tới nơi mà có thể dẫn hành khách lánh nạn an toàn. 2. Trường hợp phát sinh hỏa hoạn khi đang chạy ở khu gian nguyên nhân do toa xe, phải chuẩn bị cắt điện của đường dây cấp điện. 3. Trong trường hợp tàu dừng ở khu gian, khi đánh giá không có nguy hiểm trong tàu, phải chống việc hành khách tự ý thoát ra khỏi tàu. 4. Khi phát sinh hỏa hoạn ở tàu gần đó hoặc ở ga, cơ sở vật chất, phải dừng tàu ở ga gần nhất và nhận chỉ thị của Trưởng OCC. 5. Trường hợp tàu đang phát sinh hỏa hoạn đến gần ga đỗ, hoặc trường hợp đang phát sinh hỏa hoạn ở ga, về nguyên tắc sẽ đi qua ga đó.
Trưởng OCC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trường hợp nhận được liên lạc phát sinh hỏa hoạn từ tàu đang chạy ở khu gian, về nguyên tắc chỉ thị chạy tàu tới ga tiếp theo hoặc tới

Người xử lý	Cách xử lý
	<p>nơi mà có thể dẫn hành khách lánh nạn an toàn.</p> <p>2. Khi xác nhận phát sinh hỏa hoạn ở tàu hoặc ga, cơ sở vật chất, chỉ thị cho nhân viên làm việc trên tàu để tàu gần hiện trường hỏa hoạn dừng lại ở ga gần nhất.</p> <p>3. Trường hợp có tàu đến gần ga đang phát sinh hỏa hoạn, chỉ thị cho tàu đi qua ga đó.</p>
Trưởng ga	Khi xác nhận phát sinh hỏa hoạn trong phạm vi nhà ga, lập tức phải báo cáo cho Trưởng OCC và có những đối ứng thích hợp.

3. Ngoài khoản trên, phải quy định cách xử lý của mỗi người xử lý về nội dung chi tiết của việc sơ tán, dẫn hướng hành khách, đối ứng chữa cháy ban đầu, và chuẩn bị cắt điện đường dây cấp điện tùy theo tình hình.
4. Trường hợp phát sinh tình hình nằm ngoài những nội dung quy định ở đây, phải bình tĩnh đánh giá tình hình đó, và tiến hành xử lý được cho là an toàn nhất. Trường hợp này, phải hành động trên quan điểm ưu tiên hàng đầu an toàn cho hành khách.

Mục 3. Phòng vệ tàu

Điều 269. Ý nghĩa của việc phòng vệ tàu

Phòng vệ tàu là nói đến phương tiện hiển thị tín hiệu dừng sau khi xem xét cự ly hãm của tàu để làm dừng tàu đang tiến tới gần, trong trường hợp phát sinh sự cố cần dừng tàu.

Điều 270. Điều kiện cần thực hiện phòng vệ tàu

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về điều kiện cần thực hiện phòng vệ tàu.
2. Trường hợp này, nhất định phải quy định thực hiện phòng vệ tàu trong mỗi trường hợp dưới đây.
 - a. Khi tàu bị trật bánh hoặc bị lật, gây trở ngại cho lộ trình của tàu vận hành ở tuyến bên cạnh.
 - b. Khi tàu không thể di chuyển được do hỏng hóc đón tàu cứu viện.
 - c. Khi tàu công trình nhận được chỉ thị vận hành tàu công trình khác nữa.
 - d. Ngoài những nội dung ghi trên, khi phát hiện thấy thiết bị trên mặt đất của tuyến có hỏng hóc, trở ngại mà cần phải dừng tàu.
 - e. Ngoài ra là những trường hợp mà các Trưởng OU cho là cần thiết.

Điều 271. Loại và phương pháp phòng vệ tàu

1. Các Trưởng OU phải quy định trước về loại và phương pháp phòng vệ tàu.

2. Về loại và phương pháp phòng vệ tàu, phải quy định một số phương thức trên cơ sở xem xét tính hiệu quả và tính chắc chắn của phương thức sử dụng và làm rõ thứ tự ưu tiên sử dụng.

Điều 272. Mang theo thuốc dùng cho việc phòng vệ tàu

1. Các Trưởng OU phải quy định trước nhân viên mang theo thuốc dùng cho việc phòng vệ tàu và số lượng nên mang theo.
2. Tại văn phòng nhà ga và nơi xử lý tín hiệu phải luôn trang bị 4 cây thuốc dùng cho việc phòng vệ tàu trở lên.
3. Nhân viên mang theo thuốc dùng cho việc phòng vệ tàu phải hiểu về phương pháp sử dụng thuốc và trình tự phòng vệ tàu.
4. Trường hợp thuốc dùng cho việc phòng vệ tàu được trang bị sẵn trên tàu thì phải quy định rõ ràng cả về phương pháp quản lý đó.

Điều 273. Nhân viên làm việc trên tàu thực hiện phòng vệ tàu

Nhân viên làm việc trên tàu phải tiến hành phòng vệ tàu trong những trường hợp dưới đây.

1. Trường hợp gây trở ngại cho tuyến bên cạnh do trật bánh, lật tàu...
2. Nhân viên làm việc trên tàu, ở đây là tàu đã dừng lại do rung lắc, âm thanh... bất thường khi đang vận hành, phát hiện thấy có hỏng hóc trên tuyến và thiết bị tại nơi cảm thấy bất thường.

Điều 274. Phụ tàu thực hiện phòng vệ tàu hoặc gây chú ý

1. Khi tàu có phụ tàu làm nhiệm vụ, dừng đỗ trong khi đang vận hành thì phụ tàu phải tiến hành xử lý như sau.
 - a. Khi có hiệu lệnh hoặc thông báo kêu gọi phòng vệ tàu từ lái tàu.
 - b. Khi tàu bị trật bánh hoặc bị lật.
 - c. Khi tàu tiếp theo đến gần một cách bất thường. Trường hợp này, để gây chú ý, phải làm nhấp nháy đèn phía đuôi tàu, thông báo cho người lái tàu của tàu tiếp theo biết tàu mình đang dừng.
2. Trường hợp tiến hành xử lý theo các nội dung ở khoản trên, phải báo cáo nội dung đó cho Trưởng OCC.

Điều 275. Phòng vệ tàu đón tàu cứu viện

Khi tàu dừng đỗ do hỏng hóc ở khu gian, đón tàu cứu viện thì tiến hành phòng vệ tàu bằng tín hiệu phát lửa tại địa điểm cách 50m trở lên tính từ tàu bị hỏng đối với phía mà tàu cứu viện đi tới.

Điều 276. Xử lý của nhân viên làm việc trên tàu trong trường hợp Trưởng ga phòng vệ tàu

Trong trường hợp nhân viên làm việc trên tàu yêu cầu Trưởng ga phòng vệ tàu tại ga, thì có thể lược bỏ công tác phòng vệ tàu tiến hành bởi nhân viên làm việc trên tàu.

Điều 277. Xử lý của lái tàu đã xác nhận việc phòng hộ tàu

1. Lái tàu đã xác nhận việc phòng hộ tàu nhờ đuốc và tín hiệu bằng tay, phải tiến hành xử lý như dưới đây.
 - a. Lập tức dừng tàu ở cự ly cách 50m trở lên từ phía ngoài của vị trí hiển thị tín hiệu dừng. Tuy nhiên, khi có nguy cơ không thể dừng trước vị trí hiển thị tín hiệu dừng được thì phải nhanh chóng dừng tàu.
 - b. Không được phép cho tàu chạy cho tới khi có thông báo hoặc chỉ thị từ người phòng hộ, Trưởng OCC.
2. Lái tàu khi đã nhận được tín hiệu dừng khẩn cấp nhờ tín hiệu thông báo, phải lập tức cho dừng tàu. Trường hợp này, sau khi dừng tàu, phải báo cáo cho Trưởng OCC và nhận chỉ thị.
3. Trường hợp các Trưởng OU tiến hành phương thức phòng hộ tàu không tương ứng với các khoản nêu trên, thì phải quy định trước về cách xử lý của lái tàu trong trường hợp đã xác nhận phòng hộ tàu.

Điều 278. Hủy bỏ việc phòng vệ tàu

Khi nhân viên làm việc trên tàu dừng ở khu gian tiến hành công tác phòng vệ tàu và đã cho dừng tàu khác thì người phòng vệ phải tiến hành xử lý như sau.

1. Thông báo lý do phòng vệ tàu cho lái tàu của tàu khác đã dừng và tiến hành thảo luận.
2. Hủy bỏ việc phòng vệ tàu và trở về tàu của mình.

Chương VIII. Thời tiết bất thường

Mục 1. Quy định chung

Điều 279. Xử lý tùy theo điều kiện thời tiết

1. Người chịu trách nhiệm phải cảnh giác nghiêm ngặt trong những trường hợp điều kiện thời tiết dưới đây.
 - a. Trường hợp dự đoán trước sẽ chuyển sang điều kiện thời tiết gây ảnh hưởng tới việc vận hành tàu;
 - b. Trường hợp đã chuyển sang điều kiện thời tiết gây ảnh hưởng tới việc vận hành tàu.

2. Khi phát sinh những mối nguy hiểm cho việc vận hành tàu do điều kiện thời tiết bất thường, phải nắm bắt được tình hình, sau đó tiến hành biện pháp xử lý thích hợp, đặt an toàn của hành khách lên hàng đầu.
3. Các Trưởng OU phải quy định trước về cách xử lý trong các điều kiện thời tiết và phải phù hợp với các thiết bị và cấu tạo của tuyến đó.

Điều 280. Thể chế phòng bị

Thể chế phòng bị trong trường hợp điều kiện thời tiết bất thường tuân theo “Quy tắc ứng phó tai nạn, thảm họa”.

Điều 281. Quy chế vận hành

1. Khi được dự báo là phát sinh thảm họa do thời tiết bất thường, thảm họa, Trưởng OCC sẽ chỉ thị quy chế vận hành.
2. Các Trưởng OU phải quy định trước về tiêu chuẩn của quy chế vận hành và cách xử lý ứng với thiết bị và cấu trúc của tuyến đó.

Mục 2. Gió mạnh

Điều 282. Trường hợp gió mạnh

Các Trưởng OU e ngại chịu ảnh hưởng của gió mạnh, phải quy định trước về tiêu chuẩn cũng như cách xử lý khi có gió mạnh, phù hợp với thiết bị và cấu trúc của tuyến đó.

Điều 283. Xử lý của Trưởng ga và Trưởng khu kiểm tra toa xe

1. Khi có gió mạnh, Trưởng ga và Trưởng khu kiểm tra toa xe phải xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Trưởng ga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Khi nhận được chỉ thị quy chế vận hành liên quan đến gió to từ Trưởng OCC, phải tạm thời hoãn cho tàu xuất phát và dừng việc dồn, di chuyển toa xe. Trường hợp này, dù là tàu cần đi qua thì cũng phải cho dừng lại. 2. Khi nhận thấy việc vận hành tàu là nguy hiểm do gió to hoặc gió lốc, phải hoãn cho tàu xuất phát và lập tức báo cáo cho Trưởng OCC. 3. Do cần thiết nên phải chuẩn bị chắc chắn cho việc phòng chống chuyển động của toa xe đang dừng đỗ trong khuôn viên kho bãi.
Trưởng khu kiểm tra toa xe	<ol style="list-style-type: none"> 1. Khi nhận được chỉ thị quy chế vận hành liên quan đến gió to từ Trưởng OCC, phải tạm thời hoãn cho tàu xuất phát và dừng việc dồn, di chuyển toa xe.

	<p>2. Khi nhận thấy việc vận hành toa xe là nguy hiểm do gió to hoặc gió lốc, phải hoãn việc dồn, di chuyển toa xe.</p> <p>3. Do cần thiết nên phải chuẩn bị chắc chắn cho việc phòng chống chuyển động của toa xe đang dừng đỗ trong khuôn viên kho bãi.</p>
--	---

4. Các Trưởng OU phải quy định trước nội dung chi tiết xử lý của Trưởng ga và Trưởng khu kiểm tra toa xe khi có gió to.

Điều 284. Xử lý của lái tàu

1. Khi tàu gặp phải gió to, lái tàu phải xử lý như dưới đây.

1.1. Tại nơi tốc độ gió lớn, cần chú ý tránh thay đổi tốc độ tàu đột ngột và không hãm gấp.

a. Khi nhận thấy việc vận hành tàu là nguy hiểm thì phải xử lý như sau.

b. Hoãn xuất phát tại ga.

c. Trường hợp này, dù đã đi qua ga rồi nhưng vẫn phải dừng tàu để đối ứng.

1.2. Khi bắt buộc phải dừng tàu trong lúc đang vận hành, phải tránh chỗ đường cong, trên cầu, xem xét địa hình, tòa nhà, chọn địa điểm an toàn ít chịu ảnh hưởng của gió để dừng đỗ.

2. Các Trưởng OU lo ngại chịu ảnh hưởng của gió to, phải quy định trước nội dung chi tiết xử lý của lái tàu trong trường hợp có gió to.

Mục 3. Ngập nước

Điều 285. Xử lý tàu khi ngập nước

1. Khi xác nhận rằng trong hầm bị ngập nước và lo ngại gây trở ngại cho việc vận hành của tàu, phải xử lý như dưới đây.

Người xử lý	Cách xử lý
Nhân viên làm việc trên tàu	Phải nhanh chóng báo cáo tình hình đó cho Trưởng OCC và nhận chỉ thị.
Trưởng ga	Theo lệnh của Trưởng OCC, phải chỉ thị cho hành khách xuống tàu tại ga, và di chuyển tàu tới vị trí không có lo ngại bị ngập nước.

2. Nhân viên làm việc trên tàu hoặc Trưởng ga, khi không thể thảo luận với Trưởng OCC cũng như không thể nhận được chỉ thị từ Trưởng OCC, thì thực hiện các biện pháp xử lý tạm thời như cho hành khách xuống tàu tại ga, sau đó phải nhanh chóng báo cáo cho Trưởng OCC biết.
3. Trưởng OCC sau khi nhận được thông báo về tình hình tháo nước hoặc ngập nước, phải liên lạc chặt chẽ với các nơi liên quan, nắm bắt tình hình của khu đó và chỉ đạo quy chế vận hành như dưới đây.

- a. Khi ray bị ngập nước hoàn toàn: Dừng vận hành;
 - b. Khi phần lớn ray bị ngập trong nước: Chạy với tốc độ chậm nhất;
 - c. Một phần ray bị ngập trong nước: Vận hành cẩn chú ý.
4. Ngoài những quy định nêu ở khoản trên, với khu tuyến ray thứ 3, cần tiến hành quy chế sớm nếu cần thiết.

Điều 286. Xử lý khi mưa lớn

1. Các Trưởng OU lo ngại sẽ chịu ảnh hưởng của mưa lớn, phải quy định trước về cách xử lý trong trường hợp mưa lớn.
2. Tại những nơi có lắp đặt vũ kế (máy đo lượng mưa), Trưởng OCC phải chú ý giá trị lượng mưa và tiến hành quy chế vận hành trong trường hợp giá trị đó đạt tới giá trị quy chế.

Điều 287. Quy chế vận hành khi mưa lớn

Trưởng OCC ra quy chế vận hành dưới đây ứng với giá trị của máy đo lượng mưa.

Lượng mưa	Nội dung của quy chế vận hành
<ol style="list-style-type: none"> 1. Trên 30mm trong 1 giờ, hoặc 2. Khi lượng mưa liên tục đạt 200mm 	Quy định tốc độ vận hành là 60km/h trở xuống
<ol style="list-style-type: none"> 1. Từ 30mm trở lên cho tới dưới 40mm trong 1 giờ, hoặc 2. Khi lượng mưa liên tục đạt 300mm 	Quy định tốc độ vận hành là 40km/h trở xuống
<ol style="list-style-type: none"> 1. Từ 40mm trở lên trong 1 giờ, hoặc 2. Khi lượng mưa liên tục trên 300mm 	Dừng vận hành tùy theo tình hình

Mục 4. Sương mù dày đặc

Điều 288. Xử lý trong trường hợp sương mù dày đặc

1. Khi công nhận đang xuất hiện sương mù dày đặc và lo ngại gây trở ngại cho việc vận hành tàu, phải xử lý như sau.

Người xử lý	Cách xử lý
Trưởng OCC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Khi việc xác nhận hiển thị của tín hiệu đường sắt ở cự ly cách 200m trở nên khó khăn thì phải chỉ thị lệnh vận hành cẩn chú ý. 2. Khi tầm nhìn trên lộ trình chỉ từ 50m trở xuống, phải chỉ thị dừng tạm thời việc vận hành tàu.

Người xử lý	Cách xử lý
Nhân viên làm việc trên tàu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Khi gặp phải sương mù dày đặc trong khi đang vận hành tàu và tầm nhìn trên lộ trình là từ 200m trở xuống thì tạm thời cho dừng tàu và phải báo cáo tình hình đó cho Trưởng OCC. 2. Khi việc xác nhận hiển thị của tín hiệu đường sắt trở nên khó khăn, phải tạm thời cho dừng tàu và báo cáo tình hình đó cho Trưởng OCC. 3. Khi việc nhìn về phía trước trở nên khó, phải vận hành chú ý. Ngoài ra, để thông báo việc tàu đang đến gần, đôi khi phải thực hiện hiệu lệnh còi (với hồi còi dài). 4. Phụ tàu phải chú ý tới báo hiệu ở phía đuôi tàu, đặc biệt là trong trường hợp dừng ở khu gian và tàu phía sau đang tới gần, phụ tàu phải làm nhấp nháy đèn (Head Light) ở phía đuôi tàu và gây chú ý tới lái tàu của tàu phía sau.
Trưởng ga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Khi việc xác nhận hiển thị của tín hiệu đường sắt ở cự ly cách 200m trở nên khó khăn thì phải báo cáo tình hình đó cho Trưởng OCC biết. 2. Quy định người chịu trách nhiệm và đặc biệt là phải lệnh cho người đó giám sát tình hình vận hành tàu. 3. Khi tầm nhìn trên lộ trình chỉ từ 50m trở xuống, phải lập tức báo cáo cho Trưởng OCC và nhận chỉ thị.

2. Trường hợp ở khoản trên, khi Trưởng ga không có thời gian nhận chỉ thị của Trưởng OCC thì có thể dừng tạm thời việc vận hành tàu theo đánh giá của Trưởng ga. Trường hợp đã thực hiện cho dừng tàu tạm thời thì phải nhanh chóng báo cáo cho Trưởng OCC.
3. Các Trưởng OU lo ngại chịu ảnh hưởng của sương mù dày đặc, phải quy định trước về nội dung chi tiết xử lý trong trường hợp có sương mù dày đặc.

Mục 5. Động đất

Điều 289. Xử lý trong trường hợp xảy ra động đất

1. Sau khi nhận thấy có nguy cơ gây xảy ra động đất gây trở ngại đến vận hành, phải xử lý như sau

Người xử lý	Cách xử lý
Trưởng OCC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trong trường hợp xảy ra động đất có cường độ vượt trên 1 mức nhất định đã được quy định trong quy tắc, phải cho dừng toàn bộ tàu khẩn cấp. 2. Trưởng OCC sau khi đã xử lý theo nội dung trên, phải chỉ thị việc thực thi việc kiểm soát vận hành. Theo đó, phải chỉ thị Trưởng bộ phận liên quan đến công trình xây dựng và điện của OU thực hiện công tác kiểm tra từng điểm đối với thiết bị.
Nhân viên làm việc trên tàu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nhân viên làm việc trên tàu sau khi nhận thấy nguy cơ xảy ra động đất mạnh trong quá trình vận hành, phải cho dừng tàu ngay lập tức. Trong trường hợp này, khi địa điểm dừng tàu được nhận thấy có nguy cơ là nằm trên cầu hay trên đê kè, phải xác nhận độ an toàn của hành trình và cho tàu di chuyển. 2. Nhân viên làm việc trên tàu sau khi cho dừng tàu theo nội dung trên, phải báo cáo cho OCC để nhận chỉ thị về việc dừng hành trình đối với tàu. 3. Lái tàu khi bắt đầu vận hành theo kiểm soát sau khi dừng tàu do động đất, phải đặc biệt chú ý.
Trưởng ga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trưởng ga khi cảm nhận có động đất mạnh và nhận thấy có nguy cơ đối với vận hành tàu, hay khi nhận được chỉ thị từ Trưởng OCC, phải ngay lập tức hoãn việc cho tàu xuất phát. Trong trường hợp này dù là tàu nên đi qua ga cũng phải cho dừng lại. 2. Sau khi xử lý theo nội dung quy định tại nội dung trên, phải ngay lập tức báo cáo tình hình đó cho Trưởng OCC và thông báo cho nhân viên làm việc trên tàu.

2. Các Trưởng Xí nghiệp vận hành Tuyến phải quy định trước về việc xử lý trong trường hợp xảy ra động đất.

Điều 290. Xử lý của Trưởng bộ phận công trình xây dựng và điện của Xí nghiệp vận hành Tuyến

Trong trường hợp xảy ra động đất, Trưởng bộ phận liên quan đến công trình xây dựng và điện của OU phải tùy tình huống để xử lý như sau

Tình huống	Xử lý
Khi nhận được thông báo về việc xảy ra động đất cường độ mạnh và lệnh điều độ kiểm tra thiết bị từ Trưởng OCC.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiến hành công tác tuần tra kiểm tra từng điểm đối với khu vực mình quản lý, và xác nhận xem có trở ngại nào đối với việc vận hành hay không. 2. Căn cứ vào kết quả của mục trên, báo cáo tới Trưởng OCC về tình hình đó và việc có cần thiết thực hiện kiểm soát vận hành hay không.
Khi nhân viên đang tuần tra gặp phải động đất mạnh.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trong trường hợp xét thấy có khả năng gây tổn hại đến thiết bị và có nguy hiểm đối với vận hành tàu, phải xử lý bằng cách ngay lập tức cho dừng tàu khẩn cấp. 2. Sau khi đã xử lý như mục trên, phải thông báo lý do cho nhân viên làm việc trên các tàu vừa bị dừng.

Điều 291. Xử lý việc kiểm soát vận hành

1. Trưởng các OU phải suy xét đầy đủ về độ vững chắc của công trình xây dựng và ảnh hưởng khi xảy ra động đất, để quy định trước cách xử lý việc kiểm soát vận hành.
2. Trưởng OCC phải xử lý việc kiểm soát vận hành khi xảy ra động đất như sau.

Kiểm soát vận hành	Cách xử lý
Thực thi việc kiểm soát vận hành	Trong trường hợp xảy ra động đất có cường độ vượt trên 1 mức nhất định đã được quy định trong quy tắc, sẽ điều độ việc thực thi kiểm soát vận hành tương ứng với cường độ đó.
Hủy bỏ việc kiểm soát vận hành	Khi công việc kiểm tra từng điểm của Trưởng bộ phận liên quan đến công trình xây dựng và điện của OU đã hoàn thành, và nhận được báo cáo về việc không có trở ngại nào đối với vận hành tàu và báo cáo về việc không có trở ngại nào đối với vận hành tàu từ người lái tàu, sẽ chỉ thị hủy bỏ việc kiểm soát vận hành.

Chương IX. Tổ chức thực hiện

Điều 292. Trách nhiệm của các bộ phận

1. Phòng Vận hành tàu chung - Trụ sở chính công ty:
 - a. Tham mưu cho Tổng giám đốc khi có nội dung trong Quy định này cần sửa đổi.
 - b. Tổ chức kiểm tra, giám sát, việc thực hiện công tác vận hành tàu của các đơn vị, bộ phận vận hành các Tuyến theo kế hoạch, quy định, quy trình đã phê duyệt.
2. Xí nghiệp vận hành Tuyến:
 - a. Triển khai thực hiện công tác vận hành tàu theo các quy định, quy trình và kế hoạch đã phê duyệt, đảm bảo an toàn vận hành;
 - b. Trong quá trình có khó khăn, vướng mắc, các Xí nghiệp vận hành Tuyến báo cáo Trưởng phòng Vận hành tàu (Trụ sở chính) tổng hợp và báo cáo Tổng giám đốc để giải quyết.
 - c. Xí nghiệp vận hành Tuyến có trách nhiệm xây dựng quy định cách xử lý công việc cụ thể liên quan đến vận hành (nội quy vận hành tàu) và có nghĩa vụ giám sát việc chấp hành nội quy của nhân viên:
 - Việc liên lạc giữa những người thực hiện nhiệm vụ vận hành;
 - Phương pháp, trình tự thực hiện công việc;
 - Cách thức xử lý khi xảy ra bất thường hoặc;
 - Những điểm cần chú ý đặc biệt căn cứ trên quy định này.
3. Các bộ phận thực hiện nhiệm vụ liên quan đến vận hành tàu
 - a. Tất cả các nhân viên thực hiện công việc liên quan đến vận hành phải tuân theo quy định này và có trách nhiệm đảm bảo an toàn hành khách, đoàn tàu.
 - b. Lập kế hoạch thực hiện nhiệm vụ của bộ phận mình căn cứ vào Kế hoạch vận hành tàu được phê duyệt để đảm bảo công tác chạy tàu an toàn, hiệu quả.

Điều 293. Thủ tục sửa đổi và ban hành quy định

Việc sửa đổi và ban hành Quy định vận hành tàu của Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội do Tổng giám đốc quyết định.