

Số: /QĐ-UBND

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

## QUYẾT ĐỊNH

Về việc phê duyệt Văn kiện phi dự án “Nghiên cứu cơ chế, chính sách chuẩn bị Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội” do Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB) tài trợ không hoàn lại

### CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

Căn cứ Luật Ngân sách Nhà nước ngày 25/6/2015;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13/6/2019;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật đầu tư công, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật đầu tư, Luật nhà ở, Luật đấu thầu, Luật điện lực, Luật doanh nghiệp, Luật thuế tiêu thụ đặc biệt, Luật thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật thi hành án dân sự ngày 11/01/2022.

Căn cứ Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16/12/2021 của Chính phủ về quản lý và sử dụng nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài; Nghị định số 20/2023/NĐ-CP ngày 04/5/2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 114/2021/NĐ-CP ngày 16/12/2021 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài;

Căn cứ Văn bản ngày 20/6/2024 của Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB) về việc cung cấp hỗ trợ kỹ thuật cho Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội lập Đề án đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Hà Nội và Văn bản ngày 05/7/2024 của AIIB về không phản đối dự thảo Văn kiện phi dự án do Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội lập;

Xét đề nghị của Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội tại Tờ trình số 25/TTr-ĐSĐT-QLTHDA3 ngày 10/7/2024 và văn bản số 1462/ĐSĐT-QLTHDA3 ngày 18/10/2024 phê duyệt Hỗ trợ kỹ thuật phi dự án “Nghiên cứu cơ chế, chính sách chuẩn bị Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội” do Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB) tài trợ không hoàn lại, không điều kiện ràng buộc;

Xét ý kiến thẩm định của Sở Quy hoạch - Kiến trúc (văn bản số 3492/QHKT-HTKT ngày 06/8/2024), Sở Giao thông vận tải (văn bản số 5056/SGTVT-QLĐSĐT ngày 14/8/2024), Sở Tài chính (văn bản số 5037/STC-TCĐT ngày 21/8/2024), Sở Tài nguyên và Môi trường (văn bản số 5575/STNMT-QHKHSDĐ ngày 12/8/2024) và Viện Quy hoạch xây dựng (văn bản số 1076/VQH-NCĐTQT ngày 21/8/2024);

*Xét đề nghị của Sở Kế hoạch và Đầu tư tại Báo cáo số 649/BC-KHĐT ngày 21/11/2024 về việc phê duyệt Văn kiện phi dự án “Nghiên cứu cơ chế, chính sách chuẩn bị Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội” do Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB) tài trợ không hoàn lại,*

## **QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Phê duyệt Văn kiện phi dự án “Nghiên cứu cơ chế, chính sách chuẩn bị Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội” do Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB) tài trợ không hoàn lại với những nội dung chính như sau:

1. Tên phi dự án: Nghiên cứu cơ chế, chính sách chuẩn bị Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội.
2. Nhà tài trợ: Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB).
3. Cơ quan chủ quản: UBND thành phố Hà Nội.
4. Chủ dự án: Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội.
5. Thời gian và địa điểm thực hiện: Từ quý III/2024 đến quý I/2025 tại thành phố Hà Nội.

6. Mục tiêu, hoạt động và kết quả:

a. Mục tiêu: Hỗ trợ UBND thành phố Hà Nội, Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội xây dựng chiến lược và đưa ra các phương pháp tiếp cận cụ thể cho Thành phố Hà Nội trong việc áp dụng (i) mô hình TOD, (ii) các tiêu chuẩn và định mức kỹ thuật chung và (iii) chiến lược đầu tư hiệu quả và các cơ chế tài chính trong đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị.

b. Hoạt động và kết quả:

(i) Nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách quy hoạch đô thị tích hợp chặt chẽ với quy hoạch đường sắt đô thị, đặc biệt là khu vực xung quanh các ga đường sắt đô thị; Xây dựng khung pháp lý và thể chế để hỗ trợ thiết kế và thực hiện mô hình TOD; Soạn thảo Hướng dẫn/Sổ tay toàn diện bao gồm trình tự, thủ tục lập quy hoạch và thực hiện quy hoạch đường sắt đô thị và khu vực nhà ga áp dụng mô hình TOD; Dự thảo yêu cầu để lập quy hoạch mạng lưới đường sắt đô thị tích hợp với quy hoạch khu vực TOD ở tỷ lệ 1/2000 và/hoặc 1/500; và Dự thảo điều khoản tham chiếu (TOR) để lựa chọn tư vấn thực hiện các công việc nêu trên.

(ii) Nghiên cứu, đề xuất các phương pháp tính giá trị gia tăng của đất (LVC); Đề xuất các cơ chế, chính sách tối đa hóa/tối ưu hóa doanh thu LVC, sử dụng, phân bổ lại LVC thu được để đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị; Đánh giá tác động của các chính sách, cơ chế đề xuất đối với việc cải thiện đầu tư các dự án đường sắt đô thị.

(iii) Phân tích quy hoạch tổng thể giao thông đô thị Hà Nội và các dự án đang triển khai, đề xuất kế hoạch ưu tiên và thực hiện.

(iv) Nghiên cứu, đề xuất kế hoạch tài chính và chiến lược huy động vốn nhằm đề xuất các giải pháp huy động đủ vốn để thực hiện đồng bộ các dự án đường sắt đô thị (như đầu tư công, vốn tư nhân, PPP...). Chiến lược huy động các nguồn vốn phù hợp để có đủ vốn triển khai hàng loạt các tuyến metro.

(v) Đề xuất chiến lược áp dụng các tiêu chuẩn và thông số kỹ thuật chung nhằm tạo điều kiện cho khả năng tương thích giữa các tuyến và tính kinh tế nhờ quy mô trong sản xuất, bảo trì và vận hành.

(vi) Tổ chức hội thảo, đào tạo và hỗ trợ chuyển giao kiến thức.

7. Tổ chức quản lý: AIIB trực tiếp tổ chức thực hiện các hoạt động theo chính sách và quy trình của AIIB. Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội tiếp nhận các kết quả nghiên cứu theo quy định của pháp luật Việt Nam.

8. Phương thức thực hiện:

- Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội phối hợp với AIIB xây dựng kế hoạch thực hiện chi tiết để thực hiện các hoạt động theo quy định của pháp luật Việt Nam cũng như yêu cầu của AIIB sau khi Văn kiện phi dự án được phê duyệt.

- Các chuyên gia tư vấn, đơn vị tư vấn sẽ do AIIB trực tiếp lựa chọn, tuyển dụng, quản lý và thanh toán. Các sản phẩm bàn giao sẽ được nộp cho Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội để xem xét, nhận xét và đánh giá nhằm đảm bảo phù hợp với kết quả dự kiến của phi dự án.

- Các Sở, ngành của thành phố Hà Nội (gồm các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải, Quy hoạch - Kiến trúc, Tài nguyên và Môi trường, Ngoại vụ; Viện Quy hoạch xây dựng...) theo chức năng nhiệm vụ đơn vị sẽ phối hợp với Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và AIIB trong quá trình triển khai các hoạt động của phi dự án.

9. Tổng mức vốn và cơ cấu nguồn vốn: 5.044 triệu VNĐ, tương đương 200.000 USD (không bao gồm chi phí ăn ở và đi lại), trong đó:

- Vốn ODA không hoàn lại: 200.000 USD quy đổi tương đương 5.044 triệu VNĐ (*tỷ giá chuyển đổi: 01 USD = 25.220 đồng Việt Nam, theo tỷ giá ngoại tệ do Ngân hàng Vietcombank công bố tại thời điểm xây dựng Văn kiện dự án, ngày 26/6/2024*).

- Vốn đối ứng từ ngân sách thành phố Hà Nội: không.

10. Nội dung khác: Phi dự án sử dụng ODA không hoàn lại của AIIB là một hỗ trợ độc lập, không gắn với khoản vay, không có điều kiện ràng buộc.

*(Nội dung chi tiết Văn kiện phi dự án tại Phụ lục kèm theo Quyết định này).*

**Điều 2.** Trách nhiệm của các đơn vị liên quan:

1. Trách nhiệm của Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội: Chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính chính xác, tính hợp pháp của các thông tin, số liệu thể hiện trong hồ sơ trình phê duyệt Văn kiện phi dự án; phối hợp với AIIB và đơn vị liên quan của thành phố Hà Nội để tổ chức triển khai các hoạt động của phi dự án đảm bảo hiệu quả và tuân thủ các quy định của pháp luật Việt Nam và quy định của nhà tài trợ.

2. Các Sở, ngành và đơn vị liên quan thuộc UBND thành phố Hà Nội theo chức năng, nhiệm vụ và lĩnh vực được giao quản lý có trách nhiệm phối hợp, hướng dẫn để Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội triển khai thực hiện các hoạt động của phi dự án đảm bảo tiến độ, chất lượng, theo đúng các quy định của pháp luật Việt Nam và quy định của nhà tài trợ.

**Điều 3.** Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký. Chánh Văn phòng UBND Thành phố; Giám đốc các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải, Quy hoạch - Kiến trúc, Tài nguyên và Môi trường, Ngoại vụ; Viện trưởng Viện Quy hoạch xây dựng và Thủ trưởng các đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

**Nơi nhận:**

- Như Điều 3;
- Chủ tịch UBND Thành phố;
- PCT UBND TP Dương Đức Tuấn;
- VPUBTP: CVP, PCVP, các phòng ĐT, TH;
- Lưu: VT, ĐT.

**KT. CHỦ TỊCH**  
**PHÓ CHỦ TỊCH**

**Dương Đức Tuấn**

## Phụ lục

**Văn kiện phi dự án “Nghiên cứu cơ chế, chính sách chuẩn bị Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội”**  
(Kèm theo Quyết định số: /QĐ-UBND ngày / /2024 của UBND TP Hà Nội)

### 1. THÔNG TIN CƠ BẢN VỀ PHI DỰ ÁN

1. **Tên phi dự án<sup>1</sup>:** “Nghiên cứu cơ chế, chính sách chuẩn bị Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội”.
2. **Cơ quan chủ quản:** Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội.
3. **Chủ dự án:** Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội (MRB).
4. **Nhà tài trợ/đối tác hỗ trợ kỹ thuật:** Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB) là nhà tài trợ hỗ trợ không hoàn lại để thực hiện nghiên cứu. Khoản hỗ trợ vô điều kiện này của AIIB không theo hình thức viện trợ hoặc khoản vay AIIB
5. **Thời gian thực hiện dự kiến:** Quý III/2024 - Quý I/2025.
6. **Địa điểm thực hiện:** Thành phố Hà Nội

### 2. NHU CẦU VỀ KHOẢN PHI DỰ ÁN

#### 2.1. Sự cần thiết và nhu cầu tài trợ đối với phi dự án

Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quy hoạch Thủ đô) đã đưa ra các định hướng chung về tổ chức không gian quy hoạch, về các khâu đột phá phát triển đô thị, trong đó, ưu tiên phát triển mạng lưới ĐSĐT gắn với hình thành hệ thống chuỗi đô thị tại các khu vực có quy hoạch ga ĐSĐT.

Mô hình phát triển đô thị gắn kết với giao thông công cộng (TOD) tại các khu vực có quy hoạch ga đường sắt đô thị, theo Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội điều chỉnh đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065 (Quy hoạch chung Thủ đô) là một định hướng phát triển không gian đô thị, đồng thời là một giải pháp cải tạo và tái thiết đô thị.

Tuy nhiên, hiện chưa có nghiên cứu chuyên sâu về quy hoạch TOD để xác định các tiêu chuẩn thiết kế cụ thể và chi tiết, các chỉ số và chỉ tiêu quy hoạch khung, nhiệm vụ thực hiện công tác cũng như cách thức tổ chức, thực hiện quy hoạch cho các khu vực TOD. Vì vậy, việc triển khai ngay nhiệm vụ nghiên cứu chuyên sâu này là cần thiết để tạo cơ sở toàn diện cho việc quy hoạch các khu vực TOD.

Ngoài việc quy hoạch áp dụng mô hình TOD, các nghiên cứu chính sách về mặt tài chính của TOD liên quan đến dự trữ đất chiến lược, khai thác và huy động nắm bắt giá trị đất (LVC) để bù đắp chi phí đầu tư xây dựng tốn kém, cũng như vận hành và bảo trì hệ thống đường sắt đô thị cũng rất quan trọng.

Bên cạnh đó, chưa bố trí nguồn lực thích đáng cho đầu tư phát triển ĐSĐT. Huy động vốn cho ĐSĐT giai đoạn 2011-2020 chỉ đạt khoảng 56.132 tỷ đồng, đáp ứng khoảng 18,9% nhu cầu vốn, trong đó, thành phố Hà Nội huy động được khoảng 34.437 tỷ đồng, đáp ứng 24,2%. Do đó, nhu cầu phát triển các mô hình tài chính mới cho phép triển khai mạng lưới đường sắt đô thị nhanh chóng, phối hợp và hiệu quả là cần thiết.

Hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức, đơn giá vật tư, thiết bị chuyên ngành về lĩnh vực ĐSĐT ở Việt Nam chưa đồng bộ và đầy đủ, ít dự án để tham chiếu nên

<sup>1</sup> Nghị định số Nghị định 114/2021/NĐ-CP ngày 16/12/2021 Điều 3 Khoản 16: Phi dự án là phương thức cung cấp vốn ODA không hoàn lại dưới dạng khoản viện trợ riêng lẻ và không cấu thành dự án cụ thể, như bằng tiền, hiện vật, hàng hóa, chuyên gia để thực hiện một trong những hoạt động hội nghị, hội thảo, tập huấn, nghiên cứu, khảo sát, đào tạo



khó khăn trong việc quản lý đầu tư xây dựng, điều này đòi hỏi cần phải xác định chiến lược áp dụng các tiêu chuẩn kỹ thuật chung để đảm bảo phát triển mạng lưới đường sắt đô thị kịp thời và tiết kiệm chi phí.

Để đẩy nhanh tiến độ đầu tư và xây dựng các tuyến đường sắt đô thị trong thời gian tới, UBND thành phố Hà Nội đang xây dựng một Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội (*sau đây gọi là Đề án Tổng thể*) để hoàn thiện hệ thống đường sắt đô thị thành phố vào năm 2035. Chương trình tổng thể sẽ đề xuất những cơ chế, chính sách, phương án tài chính “đặc biệt”, phương thức thực hiện “đột phá” nhằm *ưu tiên nguồn lực, rút ngắn thủ tục, đẩy nhanh tiến độ thực hiện* nhằm thực hiện Kết luận của Bộ Chính trị số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 xác định mục tiêu: Hoàn thành mạng lưới đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035.

Trên cơ sở kết quả phân tích hiện trạng, những khó khăn, vướng mắc cản trở tiến độ chuẩn bị đầu tư, xây dựng các dự án đường sắt đô thị hiện nay; tổng hợp kinh nghiệm của các nước phát triển mạng lưới đường sắt đô thị nhanh trong khu vực và trên thế giới, Đề án tổng thể đề xuất các nhóm cơ chế và chính sách về:

1) Quy hoạch các tuyến đường sắt đô thị, các khu vực TOD tiềm năng quanh ga phải đồng bộ với quy hoạch sử dụng đất của Thành phố nhằm dành quỹ đất chiến lược cho các tuyến đường sắt đô thị;

2) Trình tự, thủ tục thực hiện sớm, khẩn trương việc thu hồi đất, giải phóng mặt bằng; chính sách bồi thường, hỗ trợ và tái định cư;

3) Ưu tiên tập trung huy động vốn cho đường sắt đô thị; tái phân bổ nguồn thu từ nắm bắt giá trị đất đai (LVC) trong khu vực TOD để bổ sung vốn đầu tư cho đường sắt đô thị;

4) Lựa chọn và áp dụng các tiêu chuẩn kỹ thuật đồng bộ vào mạng lưới;

5) Thiết lập định mức chi phí, đơn giá tham khảo cho đường sắt đô thị;

6) Cơ chế, trình tự thực hiện tối ưu đối với các dự án đường sắt đô thị (từ việc lập đề xuất dự án (và điều chỉnh nếu có), thiết kế, đấu thầu, quản lý hợp đồng, thanh toán, v.v.);

7) Tìm hiểu các nguồn tài chính sẵn có, thiết lập chiến lược ưu tiên và tài trợ;

8) Các cơ chế, chính sách quản lý vận hành và bảo trì hiệu quả; đào tạo và thu hút nhân lực chất lượng cao cho đường sắt đô thị.

Đề án tổng thể được hoàn thiện, trình Thủ tướng Chính phủ, Quốc hội, Bộ Chính trị phê duyệt, tạo thành cơ sở pháp lý cho việc *thực hiện đồng bộ* các dự án đường sắt đô thị trong các thành phố.

Trong bối cảnh thách thức nêu trên và nhu cầu cao với lộ trình chặt chẽ của Thành phố trong việc thu thập kinh nghiệm tốt của các nước về mở rộng nhanh mạng lưới đường sắt đô thị nhằm đưa vào Đề án tổng thể, việc tìm kiếm hỗ trợ kỹ thuật phi dự án không điều kiện ràng buộc phù hợp để lập Đề án tổng thể là cần thiết.

## **2.2. Cơ sở đề xuất Nhà tài trợ nước ngoài**

Cơ sở đề xuất một Đối tác hỗ trợ kỹ thuật nước ngoài và ý định cấp vốn không hoàn lại của Đối tác hỗ trợ kỹ thuật cho hỗ trợ kỹ thuật phi dự án được trình bày trong các văn bản dưới đây:

- Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

- Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2045 và tầm nhìn đến năm 2065;

- Quy hoạch Thủ đô Hà Nội giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Nghị quyết số 178/NQ-CP ngày 31/10/2023 ban hành chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Các thông báo kết luận các cuộc họp, quyết định, văn bản chỉ đạo của UBND thành phố Hà Nội liên quan đến Đề án tổng thể số: 287/TB-VP ngày 16/06/2023; 480/TB-VP ngày 10/13/2023; 5806/QĐ-UBND ngày 14/11/2023; 40/TB-VP ngày 22/01/2024; 1313/QĐ-UBND ngày 08/03/2024; 777/UBND-ĐT ngày 21/03/2024; 131/TB-VP ngày 04/03/2024; 1153/UBND-ĐT ngày 19/04/2024;

- Thư bày tỏ của AIIB ngày 20 tháng 6 năm 2024 thông báo ý định cung cấp hỗ trợ kỹ thuật.

### **3. MỤC TIÊU VÀ NỘI DUNG CỦA PHI DỰ ÁN**

#### **3.1. Mục tiêu tổng quát**

UBND thành phố Hà Nội và MRB chuẩn bị và thực hiện Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô.

#### **3.2. Mục tiêu cụ thể và nội dung nghiên cứu**

Hỗ trợ UBND thành phố Hà Nội và MRB xây dựng các chiến lược và giới thiệu các phương pháp tiếp cận cụ thể cho Thành phố Hà Nội trong việc áp dụng (i) mô hình TOD, (ii) các tiêu chuẩn kỹ thuật và định mức chung, và (iii) chiến lược đầu tư hiệu quả và các cơ chế tài chính đổi mới trong quy hoạch, thiết kế và thi công hệ thống đường sắt đô thị

Hỗ trợ kỹ thuật sẽ bao gồm nhưng không giới hạn ở những nội dung sau:

1. Nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách quy hoạch đô thị tích hợp chặt chẽ với quy hoạch đường sắt đô thị, đặc biệt là khu vực xung quanh các ga đường sắt đô thị; Xây dựng khung pháp lý và thể chế để hỗ trợ thiết kế và thực hiện mô hình TOD; Soạn thảo Hướng dẫn/Sổ tay toàn diện bao gồm trình tự, thủ tục lập quy hoạch và thực hiện quy hoạch đường sắt đô thị và khu vực nhà ga áp dụng mô hình TOD; Dự thảo yêu cầu để lập quy hoạch mạng lưới đường sắt đô thị tích hợp với quy hoạch khu vực TOD ở tỷ lệ 1/2000 và/hoặc 1/500; và Dự thảo điều khoản tham chiếu (TOR) để lựa chọn tư vấn thực hiện các công việc nêu trên.

2. Nghiên cứu, đề xuất các phương pháp tính giá trị gia tăng của đất (LVC); Đề xuất các cơ chế, chính sách tối đa hóa/tối ưu hóa doanh thu LVC, sử dụng, phân bổ lại LVC thu được để đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị; Đánh giá tác động của các chính sách, cơ chế đề xuất đối với việc cải thiện đầu tư các dự án đường sắt đô thị.

3. Phân tích quy hoạch tổng thể giao thông đô thị Hà Nội và các dự án đang triển khai, đề xuất kế hoạch ưu tiên và thực hiện.

4. Nghiên cứu, đề xuất kế hoạch tài chính và chiến lược huy động vốn nhằm đề xuất các giải pháp huy động đủ vốn để thực hiện đồng bộ các dự án đường sắt đô thị (như đầu tư công, vốn tư nhân, PPP...). Chiến lược huy động mọi nguồn vốn để có đủ vốn triển khai hàng loạt tuyến metro.

5. Đề xuất chiến lược áp dụng các tiêu chuẩn và thông số kỹ thuật chung nhằm tạo điều kiện cho khả năng tương thích giữa các tuyến và tính kinh tế nhờ quy mô trong sản xuất, bảo trì và vận hành.

6. Tổ chức hội thảo, đào tạo và hỗ trợ chuyển giao kiến thức.

## **4. TỔ CHỨC QUẢN LÝ THỰC HIỆN PHI DỰ ÁN**

### **4.1. Hình thức tổ chức quản lý thực hiện phi dự án**

Căn cứ bối cảnh thách thức nêu trên; và nhu cầu của Thành phố trong việc thu thập kinh nghiệm của các nước về mở rộng nhanh mạng lưới đường sắt đô thị để đưa vào Đề án tổng thể; tiến độ hoàn thiện Đề án gấp; nguồn tài trợ hạn chế; mục tiêu, phạm vi công việc, kết quả dự kiến và thời gian thực hiện hỗ trợ; cũng như năng lực và kinh nghiệm của MRB trong việc quản lý và thực hiện các hỗ trợ kỹ thuật tương tự; MRB là cơ quan làm Chủ dự án đối với phi dự án này.

MRB có thể tiếp nhận các kết quả nghiên cứu từ hỗ trợ kỹ thuật theo quy định của pháp luật Việt Nam về quản lý dự án đầu tư xây dựng.

Nhà tài trợ/Đối tác hỗ trợ kỹ thuật đã bày tỏ ý định cung cấp hỗ trợ này và thực hiện theo các chính sách và quy trình của họ.

### **4.2. Cơ chế phối hợp giữa các bên tham gia chuẩn bị, thực hiện và quản lý phi dự án**

- Các bên gồm như sau:

+ Cơ quan chủ quản: UBND thành phố Hà Nội (có trách nhiệm phê duyệt Văn kiện phi dự án).

+ Chủ dự án: MRB.

+ Nhà tài trợ/Đối tác hỗ trợ kỹ thuật: AIIB.

- Sau khi cơ quan chủ quản phê duyệt văn kiện phi dự án và giao cho MRB quản lý và triển khai, MRB sẽ phối hợp với Đối tác hỗ trợ kỹ thuật để xây dựng kế hoạch thực hiện chi tiết để thực hiện các hoạt động thuộc phạm vi công việc của phi dự án theo các thủ tục cần thiết theo quy định của pháp luật Việt Nam cũng như yêu cầu của Đối tác hỗ trợ kỹ thuật. MRB cũng sẽ phối hợp chặt chẽ với AIIB, các Sở, ngành, đơn vị có liên quan của Thành phố để đảm bảo tính hiệu quả của các kết quả hỗ trợ phi dự án.

- Các sở ban ngành liên quan (Kế hoạch & Đầu tư, Giao thông vận tải, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường, Ngoại vụ, Tài chính, Viện Quy hoạch xây dựng, v.v.) theo chức năng, trách nhiệm do UBND thành phố Hà Nội phân công sẽ phối hợp và hỗ trợ MRB thực hiện các nội dung hỗ trợ kỹ thuật phi dự án.

- Các chuyên gia tư vấn, đơn vị tư vấn sẽ do Đối tác hỗ trợ kỹ thuật trực tiếp lựa chọn, tuyển dụng, quản lý và thanh toán. Các sản phẩm bàn giao sẽ được nộp cho Chủ dự án để xem xét, nhận xét và đánh giá nhằm đảm bảo phù hợp với kết quả dự kiến của hỗ trợ kỹ thuật phi dự án và nhu cầu của Chủ dự án.

### **4.3. Năng lực tổ chức và quản lý thực hiện phi dự án của MRB**

#### **4.3.1. Chức năng và nhiệm vụ**

MRB là đơn vị sự nghiệp công trực thuộc UBND thành phố Hà Nội, có chức năng, nhiệm vụ chính sau: <sup>2</sup>:

- Tham mưu cho UBND thành phố Hà Nội lập và quản lý quy hoạch các tuyến đường sắt đô thị; Nghiên cứu và đề xuất các hình thức đầu tư phù hợp cho từng tuyến;

- Triển khai dự án đường sắt đô thị (từ khâu lập dự án, thực hiện dự án đến nghiệm thu và đưa dự án vào vận hành).

- Trực tiếp làm việc với Đối tác hỗ trợ kỹ thuật nước ngoài, soạn các văn bản, nội dung đàm phán, tư vấn cho UBND Thành phố các hình thức đầu tư xây dựng phù hợp cho các dự án đường sắt đô thị.

<sup>2</sup> Quyết định số 1279/QĐ-UBND ngày 14/04/2022 của UBND thành phố Hà Nội quy định vị trí, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội.



- Đóng vai trò chủ đầu tư dự án xây dựng đường sắt đô thị theo phân công của UBND thành phố Hà Nội; Tổ chức quản lý và thực hiện các dự án đảm bảo tiến độ, chất lượng, hiệu quả, đúng quy định pháp luật và hướng dẫn của nhà tài trợ.

#### 4.3.2. Kinh nghiệm và năng lực thực hiện các hỗ trợ kỹ thuật tương tự

Một số dự án hỗ trợ kỹ thuật tương tự và một số dự án xây dựng đường sắt đô thị do các ngân hàng phát triển đa phương hoặc các cơ quan hợp tác phát triển song phương (AFD, KfW, JICA, KOICA, v.v.) tài trợ đã được MRB quản lý và triển khai:

- Nghiên cứu quy hoạch hệ thống vận tải công cộng Thành phố Hà Nội đến năm 2020 do Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông vận tải (TEDI) thực hiện năm 2002-2005;

- Nghiên cứu dự án giao thông công cộng đồng bộ và bền vững cho thành phố Hà Nội và các hoạt động đi kèm (tài trợ bởi Quỹ Môi trường toàn cầu Pháp - FFEM) do tư vấn THALES-SARECO của Cộng hòa Pháp thực hiện năm 2004-2005;

- Dự án “Hỗ trợ kỹ thuật hệ thống xe điện ngầm (metro) Hà Nội” để phục vụ thẩm định khoản vay 293 triệu USD cho Dự án Tuyến ĐSĐT thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn từ Nhón đến ga Hà Nội do ADB viện trợ đã thực hiện giai đoạn 1 năm 2007-2008, giai đoạn 2 năm 2009-2010;

- Dự án “Tăng cường năng lực cho HRB” do AFD viện trợ để hỗ trợ kỹ thuật cho dự án tuyến ĐSĐT thí điểm Thành phố Hà Nội, đoạn Nhón - ga Hà Nội;

- Chuẩn bị đầu tư và thực hiện Dự án Tuyến ĐSĐT số 2 đoạn Nam Thăng Long -Trần Hưng Đạo - Thượng Đình sử dụng vốn ODA do JICA tài trợ;

- Chuẩn bị đầu tư và thực hiện Dự án Hỗ trợ Chủ đầu tư quản lý dự án tuyến ĐSĐT thí điểm Thành phố Hà Nội, đoạn Nhón - ga Hà Nội sử dụng vốn ODA do ADB tài trợ và vốn đối ứng từ ngân sách của UBND thành phố Hà Nội;

- Chuẩn bị đầu tư Dự án Tuyến ĐSĐT số 2 đoạn Trần Hưng Đạo - Thượng Đình.

### 5. TỔNG VỐN CỦA HỖ TRỢ KỸ THUẬT PHI DỰ ÁN

Tổng số tiền hỗ trợ kỹ thuật phi dự án dự kiến không vượt quá 200.000 USD (không bao gồm chi phí ăn ở và đi lại), trong đó:

1. Vốn ODA không hoàn lại (hỗ trợ kỹ thuật không điều kiện): 200.000 USD, quy đổi tương đương 5.044 triệu VNĐ (*tỷ giá chuyển đổi: 01 USD = 25.220 đồng Việt Nam, theo tỷ giá ngoại tệ do Ngân hàng Vietcombank công bố tại thời điểm xây dựng Văn kiện dự án, ngày 26/6/2024*).

2. Vốn đối ứng từ ngân sách thành phố Hà Nội: không.

#### 5.1. Cơ chế tài chính

Được quản lý và triển khai bởi Đối tác hỗ trợ kỹ thuật.

#### 5.2. Phương thức thực hiện

Đối tác hỗ trợ kỹ thuật sẽ trực tiếp thực hiện các nhiệm vụ liên quan để huy động chuyên gia tư vấn, chuyên gia, bao gồm tuyển dụng, ký kết hợp đồng, thực hiện và thanh toán hợp đồng, kiểm toán và chốt hợp đồng... theo chính sách và thủ tục của đối tác.

### 6. ĐIỀU KIỆN RÀNG BUỘC CỦA HỖ TRỢ KỸ THUẬT

Hỗ trợ kỹ thuật là một hỗ trợ độc lập, riêng biệt và không điều kiện, không cấu thành bất kỳ dự án cụ thể nào. Bất kỳ dự án nào được xác định trong quá trình Hỗ trợ kỹ thuật, nếu có, sẽ phải tuân theo thỏa thuận riêng được ký kết giữa các Bên và trong đó nêu chi tiết hình thức và nội dung cụ thể của Dự án, đề cập đến trách nhiệm và quyền của mỗi Bên và đặt ra các điều khoản và điều kiện cụ thể áp dụng cho dự án đó.

Đối tác hỗ trợ kỹ thuật không có bất kỳ điều kiện ràng buộc nào kèm theo./.