

## QUYẾT ĐỊNH

### Ban hành Quy định đánh giá chất lượng chạy tàu

### GIÁM ĐỐC XÍ NGHIỆP ĐẦU MÁY SÀI GÒN

Căn cứ Quyết định số 1520/QĐ-ĐS ngày 30/09/2015 của Hội đồng thành viên Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam về việc thành lập Chi nhánh Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam – Xí nghiệp đầu máy Sài Gòn;

Căn cứ Quyết định số 2878/QĐ-ĐS ngày 31/12/2015 của Hội đồng thành viên Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam về việc ban hành Quy chế Tổ chức và hoạt động Chi nhánh Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam – Xí nghiệp đầu máy Sài Gòn;

Căn cứ Quyết định số 1438/QĐ-ĐS ngày 25/11/2022 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam về việc sáp nhập nguyên trạng Chi nhánh Tổng công ty Đường sắt Việt Nam - Xí nghiệp Đầu máy Đà Nẵng vào Chi nhánh Tổng công ty Đường sắt Việt Nam - Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn;

Căn cứ Quyết định số 2170/QĐ-ĐMSG ngày 01/12/2023 ban hành tạm thời Quy chế trả lương của Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn;

Theo đề nghị của Trưởng phòng Nghiệp vụ an toàn - An ninh quốc phòng.

### QUYẾT ĐỊNH:

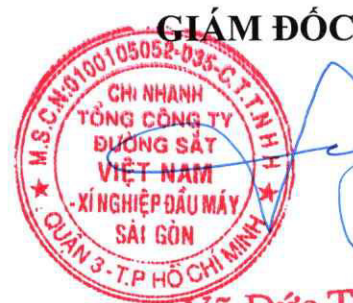
**Điều 1:** Nay ban hành Quy định đánh giá chất lượng chạy tàu của Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn;

**Điều 2:** Quyết định có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký, bãi bỏ các quy định trước đây trái với quy định này;

**Điều 3:** Trưởng các bộ phận và cán bộ công nhân viên trong Xí nghiệp chịu trách nhiệm thi hành quyết định này. /.

#### Nơi nhận:

- BGĐ, CĐ, ĐTN XN;
- Các bộ phận trong XN;
- Lưu: VT, NVAT-ANQP.



## QUY ĐỊNH

### Đánh giá chất lượng chạy tàu của Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn

(Ban hành kèm theo quyết định số: 630/QĐ-ĐMSG ngày 04 tháng 5 năm 2024)

#### I. QUY ĐỊNH CHUNG:

Nhằm tăng cường quản lý chạy tàu đảm bảo an toàn, chất lượng, hiệu quả, Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn quy định đánh giá chất lượng chạy tàu đối với các CBCNV trong việc thực hiện chức trách, nhiệm vụ liên quan công tác chạy tàu của Xí nghiệp.

- 1.1. Đánh giá chất lượng chạy tàu nhằm đảm bảo CBCNV thực hiện nghiêm túc Quy trình quy phạm, Quy trình tác nghiệp, Công lệnh tốc độ, Biểu đồ chạy tàu và các văn bản, các quy định trong chạy tàu;
- 1.2. Đánh giá chất lượng chạy tàu nhằm nâng cao chất lượng chạy tàu, phục vụ vận tải, đảm bảo tỷ lệ tàu đi, đến đúng giờ; tăng cường hiệu quả công tác kiểm tra, xử lý kịp thời để phòng ngừa các thiếu sót, vi phạm do chủ quan trong công tác chạy tàu.
- 1.3. Việc đánh giá chất lượng chạy tàu phải đảm bảo khách quan, xử lý đúng mức các sai phạm do chủ quan của CBCNV liên quan trong công tác chạy tàu.

#### II. ĐỊNH MỨC THỜI GIAN CHẠY TÀU

##### 2.1. Thời gian chạy tàu cơ bản:

Thời gian chạy tàu cơ bản tính bằng thời gian kỹ thuật trong BDCT và được áp dụng đối với các mác tàu chạy trong một khu đoạn có tổng số điểm dừng thực tế bằng tổng số điểm dừng có trong BDCT và số điểm thi công trong mỗi khu đoạn, cụ thể:

Khu đoạn	Số điểm thi công (15 km/h)	Ghi chú
Sài Gòn - Bình Thuận	02	Xí nghiệp thay đổi số điểm thi công cho phù hợp khi TCT điều chỉnh Biểu đồ hoặc phân bổ điểm thi công.
Bình Thuận - Nha Trang	03	
Nha Trang - Diêu Trì	03	
Diêu Trì - Quảng Ngãi	03	
Quảng Ngãi - Đà Nẵng	02	

Đối với các đoàn tàu không có trong BDCT hoặc không có hành trình các khu gian (tàu 25..., 45..., 24..., 44..., ...) thì áp dụng theo thời gian kỹ thuật tương ứng với đoàn tàu cùng cấp tốc độ có trong BDCT.

##### 2.2. Thời gian chạy tàu cho phép:

Thời gian chạy tàu cho phép được tính theo thời gian chạy tàu cơ bản, cộng thời gian chậm thêm do các nguyên nhân khách quan trừ thời gian phải rút chậm khi có



các yếu tố thuận lợi.

### **2.3. Thời gian chạy chậm do nguyên nhân khách quan:**

Thời gian chạy tàu cho phép được tính thêm khi khu đoạn có tổng số điểm dừng vượt quá số ga dừng trong BĐCT hoặc số điểm thi công thực tế (theo cảnh báo) vượt quá so với quy định tại mục 2.1. như sau:

#### **2.3.1. Thời gian 01 điểm dừng thêm ngoài BĐCT:**

- Trường hợp vào ga dừng tàu:
  - + Dừng trên đường chính: 03 phút.
  - + Dừng trên đường rẽ: 05 phút.
- Trường hợp đỗ ngoài cột hiệu chờ đường: 03 phút.
- Trường hợp tàu thông qua ga trên đường rẽ:
  - + Ghi có  $V = 15 \text{ Km/h}$ : 04 phút;
  - + Ghi có  $V = 30 \text{ Km/h}$ : 02 phút;
  - + Ghi ga Thanh Khê: Tàu khách tàu số lẻ và số chẵn (hướng Đà Nẵng - Sài Gòn và ngược lại): 02 phút; Tàu hàng số lẻ và số chẵn (hướng Kim Liên - Sài Gòn và ngược lại): 05 phút;

#### **2.3.2. Thời gian 01 điểm chạy chậm quá quy định:**

- Thời gian tính cho 01 điểm chạy chậm, điểm thi công kéo dài 300 mét:
  - + Điểm chạy chậm tốc độ 10km/h: Tàu khách 5 phút; Tàu hàng 6 phút;
  - + Điểm chạy chậm tốc độ 15km/h: Tàu khách 4 phút; Tàu hàng 5 phút;
  - + Điểm chạy chậm tốc độ 30Km/h: Tàu khách 2 phút; Tàu hàng 3 phút;
- Trường hợp điểm chạy chậm, điểm thi công có tốc độ và cự ly khác quy định trên thì thời gian sẽ được tính theo vận tốc và chiều dài điểm chạy chậm.
- Trường hợp có nhiều điểm chạy chậm trong cảnh báo có tốc độ khác nhau nối liền với nhau thì được tính là một điểm, thời gian chạy chậm qua quãng đường kéo dài bằng tổng thời gian chạy chậm qua các đoạn đó.
- Khi có đầu máy kép ngụy hoặc đoàn tàu khách  $\geq 14$  xe được tính thêm 04 phút/khu đoạn.

### **2.4. Thời gian phải rút chậm khi có các yếu tố thuận lợi:**

- Các trường hợp chạy tàu thuận lợi trong khu đoạn có ít điểm thi công, ít ga dừng tránh tàu hơn quy định thì Ban lái tàu thực hiện gỡ chậm giờ so với giờ kỹ thuật như sau:

+ Các khu đoạn có số điểm dừng thực tế ít hơn so với trong BĐCT thì các BLT phải gỡ chậm ít nhất 03 phút cho mỗi điểm (khi tàu đang bị chậm giờ);

+ Các khu đoạn có số điểm chạy chậm ít hơn so với quy định tại mục 2.1 thì các BLT gỡ chậm ít nhất 03 phút cho mỗi điểm (khi tàu đang bị chậm giờ);

- Khi đoàn tàu bị chậm giờ, xô lệch BĐCT thì các **Ban lái tàu phải chạy theo giờ của cột Tcf theo quy định của TCT (bám trần tốc độ cho phép) để khôi phục hành trình đoàn tàu đúng giờ sớm nhất.**

### III. QUY ĐỊNH TỐC ĐỘ CHẠY TÀU:

Nhằm tăng cường đảm bảo an toàn tốc độ chạy tàu, Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn yêu cầu lái tàu chấp hành an toàn tốc độ như sau:

#### 3.1. Tốc độ qua ghi DS:

- Đối với các ghi quy định tốc độ hướng rẽ 15 km/h: Lái tàu chấp hành tốc độ  $\leq 13$  km/h.
- Đối với các ghi quy định tốc độ hướng rẽ 30 km/h: Lái tàu chấp hành tốc độ  $\leq 25$  km/h.
- Đối với các ghi hướng chính: Lái tàu chấp hành theo tốc độ quy định và giảm tốc độ phù hợp khi tàu vào ga và ra ga đảm bảo an toàn. Trường hợp vào ga đường chính dừng lại: tàu khách không quá 40km/h; tàu hàng không quá 30km/h.

#### 3.2. Tốc độ qua điểm chạy chậm, điểm thi công, 3P:

- Đối với các điểm chạy chậm, các điểm thi công: Lái tàu hãm điều chỉnh giảm tốc độ **thấp hơn tốc độ quy định tối thiểu 2 km/h.**
- Tốc độ tàu số lẻ qua 3P (Dầu Giây): Lái tàu chấp hành tốc độ  $\leq 10$  km/h.
- Tốc độ tàu qua 3P (khu đoạn đèo Hải Vân): Lái tàu chấp hành tốc độ  $\leq 13$  km/h.

**3.3.** Tất cả lái tàu chấp hành đảm bảo an toàn tốc độ suốt chiều dài đoàn tàu, tuyệt đối không để vượt tốc độ quy định. Trường hợp có nhiều quy định tốc độ khác nhau như: công lệnh tốc độ, tốc độ cầu đường, tốc độ đầu máy, tốc độ toa xe, tốc độ của cảnh báo,... thì ban lái tàu chấp hành theo quy định có tốc độ thấp nhất để đảm bảo ATCT. Các trường hợp đặc biệt, các vị trí đặc biệt, khu gian đèo dốc đặc biệt thì Xí nghiệp có văn bản chỉ đạo chấp hành tốc độ cụ thể để đảm bảo ATCT.

### IV. ĐÁNH GIÁ HỆ SỐ CHẤT LƯỢNG CHẠY TÀU:

#### 4.1. Cơ báo loại A:

- Cơ báo thực hiện tốt QTQP, Quy trình tác nghiệp, các quy định, hướng dẫn của Tổng công ty và của Xí nghiệp.
- Các cơ báo chạy tàu an toàn, chấp hành đúng quy định tốc độ chạy tàu, chạy gỡ chậm giờ kỹ thuật các khu gian, khu đoạn theo quy định;
- Chạy tàu đến tại các ga có tác nghiệp khách lý, ga cuối hành trình khu đoạn đúng giờ hoặc sớm giờ BĐCT, đồng thời không chạy chậm giờ kỹ thuật các khu gian.

#### 4.2. Cơ báo loại B: Các cơ báo có một trong các lỗi do chủ quan sau:

- Ban lái tàu không tích cực chạy gỡ chậm giờ theo giờ kỹ thuật của cột Tcf theo quy định của TCT.
- Ban lái tàu chạy chậm giờ kỹ thuật khu gian ảnh hưởng hành trình của tàu khác mà không có lý do chính đáng;
- Cơ báo tàu khách có thời gian kỹ thuật khu đoạn chậm hơn so với thời gian chạy tàu cho phép  $\geq 05$  phút;



- Cơ báo tàu hàng có thời gian kỹ thuật khu đoạn chậm hơn so với thời gian chạy tàu cho phép  $\geq 08$  phút.
- Cơ báo để xảy ra vi phạm tốc độ quy định của Xí nghiệp.

#### **4.3. Cơ báo loại C:** Các cơ báo có một trong các lỗi do chủ quan sau:

- Cơ báo tàu khách có thời gian kỹ thuật khu đoạn chậm hơn so với thời gian chạy tàu cho phép  $\geq 10$  phút;
- Cơ báo tàu hàng có thời gian kỹ thuật chậm hơn so với thời gian chạy tàu cho phép  $\geq 15$  phút.
- Cơ báo để xảy ra vi phạm tốc độ quy định của Tổng công ty theo công lệnh tốc độ, cảnh báo,....

#### **4.4. Các trường hợp khác:**

- Các trường hợp thiếu sót, sai phạm do chủ quan: về thực hiện QTQP, quy trình tác nghiệp trong chạy tàu; Về thực hiện các văn bản, quy định, chỉ đạo, hướng dẫn của Xí nghiệp; về kiểm tra giao nhận trang thiết bị của đầu máy; về thực hiện cơ báo điện tử, thực hiện ghi chép sổ sách; Về thực hiện chế độ thông tin, báo cáo giải quyết sự cố tai nạn; Về thực hiện chế độ hô đáp, kéo còi; Về thực hiện chế độ ăn nghỉ, đảm bảo sức khỏe lên xuống ban, ..... thì tùy tính chất, mức độ vi phạm thì Xí nghiệp sẽ quyết định mức hạ chất lượng chạy tàu và hoặc chuyển Hội đồng kỷ luật xí nghiệp xử lý.

- Các trường hợp thiếu sót, sai phạm mà không liên quan cơ báo chạy tàu thì lãnh đạo Xí nghiệp sẽ xử lý hạ chất lượng công tác tháng hoặc áp dụng biện pháp giáo dục rèn luyện riêng trong thời gian cụ thể và hoặc báo cáo Hội đồng kỷ luật xí nghiệp xử lý.

- Các trường hợp thiếu sót, sai phạm do lỗi chủ quan gây thiệt hại như làm mất, hư hỏng trang thiết bị đầu máy, chậm tàu... thì phải bồi thường thiệt hại theo quy định của Tổng công ty và của Xí nghiệp.

#### **4.5. Biện pháp chế tài:**

- Các cơ báo hạ B, C: sẽ xử lý chế tài theo quy chế lương của Xí nghiệp và đánh giá khi bình xét các danh hiệu thi đua, khen thưởng.
- Các cơ báo hạ B, C: sẽ không được tính nhiên liệu lờ của cơ báo đó. Trường hợp cơ báo lờ nhiên liệu thì phải bồi thường số nhiên liệu lờ theo quy định.

## **V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN:**

### **5.1. Đối với Ban lái tàu:**

- Thực hiện nghiêm túc QTQP, Quy trình tác nghiệp, văn bản, quy định, hướng dẫn và chế độ thông tin báo cáo, giải quyết sự cố tai nạn trong công tác chạy tàu.
- Ban lái tàu thực hiện đầy đủ tác nghiệp về cơ báo điện tử, báo cáo Trực ban đầu máy bổ sung vào mục Ghi chú các trường hợp chạy chậm do các nguyên nhân khách quan như: Đỗ trước cột hiệu; dừng tránh người; điếm thi công kéo dài; tránh

vượt trên đường rẽ; tầm nhìn hạn chế do sương mù - mưa bão, ... để làm cơ sở cho việc đối chiếu đánh giá chất lượng cơ báo cũng như công tác kiểm tra lại.

- Chịu trách nhiệm báo cáo để làm rõ các vụ việc, sai phạm, giải trình nguyên nhân gửi về XN để phân tích, giải quyết, rút kinh nghiệm các vụ việc. Các trường hợp không báo cáo giải trình thì xem như đã đồng ý chịu trách nhiệm do chủ quan và chịu các mức xử lý của XN.

- Các sai phạm phát hiện qua công tác kiểm tra, giám sát ĐHTĐ, Camera thì Ban lái tàu báo cáo giải trình gửi về phòng NVAT-ANQP trong thời gian 7 ngày để trình lãnh đạo Xí nghiệp xem xét. Nếu trễ quá thời hạn thì lãnh đạo Xí nghiệp sẽ quyết định mức hạ chất lượng.

### **3.2. Các Phân xưởng Vận dụng: Sài Gòn, Nha Trang, Đà Nẵng:**

- Phổ biến các nội dung quy định trên cho các chức danh liên quan nắm rõ và thực hiện nghiêm túc;

- Khi có thay đổi Biểu đồ chạy tàu, lãnh đạo PXVD và các Đội trưởng lái tàu chủ động khảo sát thực hiện BĐCT để kiến nghị Xí nghiệp xem xét các mức tàu khó thực hiện hoặc điều chỉnh phân bổ điểm thi công các khu đoạn cho phù hợp nhằm nâng cao chất lượng thực hiện BĐCT.

- Trực tiếp kiểm tra giám sát việc thực hiện tác nghiệp cơ báo điện tử hằng ngày, Xử lý đánh giá chất lượng cơ báo các trường hợp sai phạm.

- Hằng ngày, PXVD căn cứ các vụ sự cố trở ngại chạy tàu, kết quả kiểm tra, giám sát băng ĐHTĐ, giám sát camera yêu cầu các ban lái tàu báo cáo giải trình làm rõ nguyên nhân gửi về phòng NVAT-ANQP để phân tích, đánh giá chất lượng chạy tàu;

- Hàng tháng, PXVD cử cán bộ tham gia công tác phúc tra qua băng ĐHTĐ, camera theo chỉ đạo của XN;

- Trước ngày 05 hằng tháng PXVD gửi danh sách các cơ báo không đạt chất lượng chạy tàu (cơ báo B, C nếu có) của tháng trước về Phòng NVAT-ANQP để tổng hợp thông báo chung toàn XN.

### **3.3. Phòng NVAT-ANQP:**

- Thực hiện khai thác phân tích dữ liệu băng ĐHTĐ, dữ liệu camera và đánh giá các yếu tố khách quan, chủ quan đảm bảo chất lượng chạy tàu và báo cáo kết quả trong giao ban vận tải hàng ngày;

- Phối hợp các PXVD khảo sát thực hiện BĐCT, tham mưu phân bổ điểm thi công các khu đoạn, biện pháp giải quyết các vướng mắc nâng cao chất lượng chạy tàu đảm bảo ATCT.

- Phối hợp với PXVD thực hiện công tác phúc tra qua dữ liệu băng ĐHTĐ, dữ liệu camera theo chỉ đạo của XN nhằm nâng cao chất lượng chạy tàu và an toàn chạy tàu;

- Chủ trì, phối hợp với các bộ phận liên quan thực hiện phân tích làm rõ nguyên nhân khách quan, chủ quan để đánh giá chất lượng chạy tàu theo quy định.



- Tổng hợp thông báo kết quả đánh giá chất lượng chạy tàu, cơ báo B, C hằng tháng trình lãnh đạo XN duyệt, gửi cho phòng KHVT, TCHC và các bộ phận liên quan thực hiện.

### **3.4. Phòng TC-HC, KH-VT:**

- Căn cứ thông báo kết quả đánh giá chất lượng chạy tàu, cơ báo B, C hằng tháng được lãnh đạo Xí nghiệp duyệt, để tính toán hệ số lương sản phẩm, lương chất lượng chạy tàu của các chức danh liên quan theo quy định, quy chế lương của Xí nghiệp.

- Tham mưu lãnh đạo XN xử lý trách nhiệm các cá nhân liên tiếp không hoàn thành nhiệm vụ theo quy định.

Các bộ phận căn cứ quy định trên triển khai cho các CBCNV học tập nắm rõ và thực hiện. Trong quá trình thực hiện có vấn đề gì vướng mắc đề nghị các bộ phận phản ánh về phòng NVAT-ANQP để tập hợp trình Lãnh đạo Xí nghiệp giải quyết./.

#### **Nơi nhận:**

- Ban GD, Đ.Ủy, CĐ XN;
- Các bộ phận trong XN;
- Lưu VT, NVAT-ANQP.

**GIÁM ĐỐC**



**Vũ Đức Thắng**