Luận cứ xây dựng mô hình xác định các thông số vận hành tối ưu của hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

■ **TS. NGUYỄN THỊ HỒNG MAI; TS. LÊ XUÂN TRƯỜNG**
Trường Đại học Giao thông vận tải

TÓM TẮT: Thông số vận hành của vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) bằng xe buýt đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả khai thác vận tải. Các thông số này cũng tác động tới thời gian chuyến đi của hành khách. Do đó, chúng tác động tới chi phí chuyến đi tính đổi của hành khách. Để nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống VTHKCC bằng xe buýt thì cần giảm chi phí vận hành của nhà khai thác đồng thời với việc đảm bảo chi phí đi lại của hành khách ở mức hợp lý. Bài báo đưa ra luận cứ để xây dựng mô hình xác định các thông số vận hành tối ưu trên cấp độ tuyến.

TỪ KHÓA: Vận tải hành khách công cộng, thông số vận hành, hiệu quả của vận tải công cộng.

ABSTRACT: Operational indicators play a very important role to increase efficiency of the public transport system. They also influence passenger's trip time. Therefore, they also affect passenger's trip costs. In order to increase efficiency, operators need to decrease operational costs coupled with keeping reasonable passenger's trip cost. This article proposes model of operational public transport cost and model of passenger's trip cost. Based on these models, operational indicators are optimized.

KEYWORDS: Public transport, operational indicators, efficiency of the public transport.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Đô thị hóa là một xu hướng tất yếu của quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước. Sự tăng trưởng kinh tế cùng với tốc độ đô thị hóa nhanh kéo theo sự bùng nổ về nhu cầu đi lại trong các đô thị, nhất là các đô thị đặc biệt lớn. Sự gia tăng nhanh chóng của phương tiện cá nhân là một trong những nguyên nhân dẫn đến tình trạng UTGT, ô nhiễm môi trường và nhiều vấn đề khác của các đô thị. Chính phủ cùng với Chính quyền các đô thị đã và đang nỗ lực tìm kiếm các công cụ để giải quyết tình trạng này, trong đó phát triển VTHKCC được xem là giải pháp hữu hiệu, trọng tâm.

Tỷ lệ, số lượng người dân sử dụng dịch vụ VTHKCC phản ánh hiệu quả hệ thống VTHKCC mang lại. Trong bối cảnh hiện nay, xe buýt vẫn là phương tiện VTHKCC chủ yếu tại các đô thị ở Việt Nam, làm thế nào để nâng cao hiệu quả hoạt động VTHKCC nhằm thỏa mãn nhu cầu đi lại của thị dân và đáp ứng được các mục tiêu phát triển bền vững kinh tế - xã hội đô thị là vấn đề quan tâm hàng đầu của các chính quyền đô thị.

Để nâng cao hiệu quả hoạt động hệ thống VTHKCC bằng xe buýt, trong quá trình tổ chức vận hành trên từng tuyến cụ thể với các điều kiện khai thác khác nhau, cần xây dựng phương án tổ chức vận hành hợp lý nhất đảm bảo mục tiêu đề ra. Nâng cao hiệu quả trên cấp độ tuyến là cơ sở để nâng cao hiệu quả hoạt động chung của toàn hệ thống.

2. NỘI DUNG

Hiệu quả của VTHKCC phản ánh mức độ sử dụng các nguồn lực được đầu tư vào VTHKCC để đạt được một số mục tiêu nhất định liên quan tới các lĩnh vực kinh tế - xã hội và môi trường nơi hệ thống VTHKCC đang hoạt động.

Việc định mức đưa ra các thông số vận hành tối ưu ở cấp độ tuyến sẽ nâng cao hiệu quả hoạt động trên từng tuyến, từ đó sẽ nâng cao hiệu quả hoạt động chung toàn hệ thống VTHKCC. Để làm được điều này cần xác định được mục tiêu đặt ra khi thiết lập hệ thống cũng như các ràng buộc để đạt được mục tiêu đó.

Các đối tượng khác nhau sẽ có các mục tiêu khác nhau trong quá trình VTHKCC, nó được biểu hiện cụ thể như sau:

Hành khách có các mục tiêu như:

- Thời gian chuyến đi nhỏ nhất: $T_{O-D} \rightarrow Min$
- Chi phí đi lại tính đổi nhỏ nhất: $C_{hk} \rightarrow Min$

Doanh nghiệp có mục tiêu:

- Thời gian chuyến xe nhỏ nhất: $T_c \rightarrow Min$
- Chi phí vận hành nhỏ nhất: $C_{vh} \rightarrow Min$
- Doanh thu cao nhất: $D_T \rightarrow Max$
- Lợi nhuận cao nhất: $L \rightarrow Max$

Nhà nước có các mục tiêu:

- Tổng số HK đi lại bằng phương tiện VTHKCC lớn nhất: $Q \rightarrow Max$
- Trợ giá nhỏ nhất: $Tr \rightarrow Min$

Trong các mục tiêu trên, với hành khách có thể thấy rằng mục tiêu chi phí đi lại tính đổi nhỏ nhất mang tính tổng hợp, trong mục tiêu này đã bao gồm cả chi phí về thời gian và giá vé của hành khách. Mục tiêu chi phí vận hành nhỏ nhất cũng là mục tiêu được lựa chọn để đại diện cho mục tiêu của doanh nghiệp cũng như nhà quản lý, bởi vì chi phí vận hành min là cơ sở để doanh nghiệp đạt được lợi nhuận max và Nhà nước đạt được mục tiêu giảm trợ giá cho hoạt động VTHKCC.

Như vậy, hàm mục tiêu đối với người tổ chức, quản lý và thực hiện hoạt động buýt (bao gồm cả Nhà nước và doanh nghiệp) là chi phí vận hành trên tuyến đạt được nhỏ nhất và với hành khách là chi phí đi lại tính đổi trên tuyến của hành khách là nhỏ nhất. Có thể biểu diễn hàm mục tiêu dưới dạng toán học như sau:

$C_{hk} = f(x_i) = f(l, V_T, t_0, l_0, q_{tk}, \gamma, \eta, G_v, \dots) \rightarrow \text{Min}$

$C_{vh} = f(x_i) = f(l, V_T, t_0, l_0, q_{tk}, \gamma, \eta, \dots) \rightarrow \text{Min}$

- Các điều kiện ràng buộc:

Điều kiện ràng buộc là các đẳng thức, bất đẳng thức mô tả mối quan hệ giữa các thông số vận hành và khoảng xác định của mỗi thông số. Điều kiện ràng buộc cũng có thể là các lựa chọn của người vận dụng phương pháp tối ưu để hàm mục tiêu đạt đến giá trị mong muốn.

Đối với từng thông số vận hành được lựa chọn để xây dựng hàm mục tiêu thì giá trị của các thông số đó biến đổi trong một khoảng giới hạn nhất định như: hệ số lợi dụng sức chứa phương tiện γ biến thiên trong khoảng giới hạn 0 - 1, vận tốc kỹ thuật phương tiện, vì hoạt động trong khu vực đô thị có tốc độ giới hạn quy định nên vận tốc kỹ thuật biến thiên trong khoảng 0 - 60... Với mỗi một thông số vận hành dùng để xây dựng hàm mục tiêu thì sẽ xác định được điều kiện ràng buộc cụ thể.

Với hướng tiếp cận nêu trên, mô hình toán học cụ thể được xây dựng với giả thiết trên 1 tuyến VTHKCC bằng xe buýt có các thông số sau:

- P - Công suất luồng hành khách đi bằng phương tiện VTHKCC trong 1 giờ (HK/giờ);
- c_o - Chi phí vận hành bình quân của phương tiện trong 1 giờ (đồng/giờ xe);
- C_{vh} - Tổng chi phí vận hành của toàn bộ các phương tiện hoạt động trên tuyến trong 1 giờ (đồng);
- c_g - Thu nhập bình quân của 1 hành khách trong 1 giờ (đồng/giờ);
- C_{hk} - Tổng chi phí đi lại tính đổi của toàn bộ hành khách trên tuyến trong 1giờ hoạt động (đồng);
- L - Chiều dài tuyến vận chuyển (km);
- l_0 - Khoảng cách bình quân giữa các điểm dừng dọc tuyến (km);
- F - Tần suất chạy xe (xe/h);
- I - Giãn cách chạy xe (phút);
- T_c - Thời gian 1 chuyến xe (phút);
- V_T - Vận tốc kỹ thuật của phương tiện trên tuyến (km/h);
- q_{tk} - Sức chứa thiết kế của phương tiện hoạt động trên tuyến (chỗ);
- γ - Hệ số sử dụng sức chứa phương tiện;
- η_{HK} - Hệ số thay đổi hành khách trên tuyến.

** Mô hình tổng chi phí vận hành của tuyến:*

Với công suất luồng hành khách là P thì phải cung ứng một tần suất chạy xe F để đáp ứng nhu cầu đi lại trên tuyến. F được tính theo công thức:

$$F = \frac{P}{q_{TK} \cdot \gamma \cdot \eta} \quad \text{(xe/giờ)} \qquad (1)$$

Giãn cách chạy xe (khoảng cách thời gian giữa 2 xe liên tiếp nhau) được xác định:

$$I = \frac{60}{F} = \frac{60 \cdot \gamma \cdot \eta \cdot q_{TK}}{P} \quad \text{(phút)} \qquad (2)$$

Mặt khác, để tổ chức vận tải với giãn cách chạy xe I thì số lượng phương tiện vận doanh cần thiết trong 1 giờ là A_{vd}:

$$A_{vd} = \frac{T_c \cdot 60}{I} \qquad (3)$$

Thời gian 1 vòng xe thường được tính bình quân bằng hai lần thời gian 1 chuyến xe:

$$T_v = 2.T_c \qquad (4)$$

Thời gian 1 chuyến xe tính theo công thức sau:

$$+T_{ac} = \frac{L_t}{V_T} + \left(\frac{L_t}{l_0} - 1\right) \cdot t_0 + T_{dc} \quad \text{(giờ)} \qquad (5)$$

Thay công thức (5), công thức (4) vào công thức (3) và biến đổi công thức ta xác định được số xe vận doanh trong 1 giờ:

$$A_{vd} = \frac{2P(L_t \cdot l_o + (L_t - l_o)V_T \cdot t_o + T_{dc} \cdot V_T \cdot l_o)}{q \cdot \gamma \cdot \eta \cdot V_T \cdot l_o} \quad \text{(xe)} \qquad 6)$$

Tổng chi phí vận hành của các phương tiện trên tuyến trong 1 giờ được xác định như sau:

$$\Rightarrow C_{vh} = \frac{2P(L_t \cdot l_o + (L_t - l_o)V_T \cdot t_o + T_{dc} \cdot V_T \cdot l_o)}{q \cdot \gamma \cdot \eta \cdot V_T \cdot l_o} c_o \quad \text{(đồng)} \qquad (7)$$

** Mô hình tổng chi phí đi lại tính đổi của hành khách trên tuyến:*

Chi phí đi lại tính đổi của 1 hành khách đi lại trên tuyến bao gồm chi phí do hao phí thời gian đi lại trên tuyến và trả tiền vé phải trả.

Hao phí thời gian của 1 hành khách cho việc đi lại trên tuyến (T_{1HK}^{Tuyen}) bao gồm thời gian hành khách đi bộ đến và dời điểm dừng, thời gian chờ đợi tại điểm dừng trên tuyến và thời gian hành khách ở trên phương tiện di chuyển trên tuyến.

- Thời gian đi bộ đến và dời điểm dừng:

$$T_{db} = \frac{2\left(\frac{1}{3 \cdot \delta_t} + \frac{l_0}{4}\right)}{V_{db}} 60 \quad \text{(phút)} \qquad (8)$$

- Thời gian chờ phương tiện tại điểm dừng, đỗ(T_{cd}) được xác định bình quân theo khoảng cách chạy xe:

$$T_{cd} = \frac{I}{2} = \frac{30 \cdot q_{TK} \cdot \gamma \cdot \eta}{P} \quad \text{(phút)} \qquad (9)$$

- Thời gian hành khách đi trên phương tiện (T_{pt}) bao gồm thời gian hành khách ở trên phương tiện khi phương tiện lăn bánh(T_{lb}) và khi phương tiện dừng đón trả khách(T_{dd}), nó được xác định như sau:

$$T_{pt} = T_{lb} + T_{dd} = \frac{60 \cdot L_{HK}}{V_t} + \left(\frac{L_{HK}}{l_0} - 1\right) \cdot t_0 = \frac{60 \cdot L_t}{\eta \cdot V_T} + \left(\frac{L_t}{\eta \cdot l_0} - 1\right) \cdot t_0 \text{(phút)} \quad (10)$$

Từ đó, ta xác định được thời gian đi lại của 1 hành khách trên tuyến:

$$T_{1HK}^{Tuyen} = \frac{2V_{db}}{3\delta_t} + \frac{V_{db} \cdot l_0}{2} + \frac{q_{TK} \cdot \gamma \cdot \eta}{2P} + \frac{L_t}{\eta \cdot V_T} + \left(\frac{L_t}{\eta \cdot l_0} - 1\right) \cdot t_0 \quad \text{(giờ)} \qquad (11)$$

Chi phí do hao phí thời gian đi lại trên tuyến của 1 hành khách được tính như sau:

$$C^1_{hk} = T^{Tuyen}_{1HK} \cdot c_g \quad (12)$$

Khi đi trên phương tiện 1 hành khách phải trả tiền vé là G_v.

Tổng chi phí tính đổi của hành khách đi lại trên tuyến trong 1 giờ là:

$$C_{hk} = P \cdot T^{Tuyen}_{1HK} \cdot c_g + P \cdot G_V \quad (13)$$

Thay công thức (11) vào công thức (12), sau đó thay vào công thức (13) ta xác định được:

Tổng chi phí tính đổi của hành khách đi lại trên tuyến trong 1 giờ như sau:

$$C_{HK} = \frac{2V_{db} \cdot P}{3\delta_t} c_g + \frac{V_{db} \cdot l_0 \cdot P}{2} c_g + \frac{q_{TK} \cdot \gamma \cdot \eta}{2} c_g + P\frac{L_t}{V_T \cdot \eta} c_g + \frac{P \cdot L_t \cdot t_0}{\eta \cdot l_0} c_g - P \cdot t_0 \cdot c_g + P \cdot G_V \quad (14)$$

Với hai mô hình chi phí vận hành (7) và chi phí đi lại tính đổi của hành khách(14) đã xây dựng được ở phần (1) nhận thấy:

Tổng chi phí vận hành của các phương tiện trên tuyến là:

$$f_1 = C_{vh} = \frac{2P(L_t \cdot l_o + (L_t - l_o)V_T \cdot t_o + T_{dc} \cdot V_T \cdot l_o)}{q \cdot \gamma \cdot \eta \cdot V_T \cdot l_o} c_o$$

Tổng chi phí đi lại tính đổi của hành khách trên tuyến là:

$$\frac{P}{2} c_g + \frac{V_{db} l_0 P}{2} c_g + \frac{q_{TK} \gamma \eta}{2} c_g + P\frac{L_t}{V_T \eta} c_g + \frac{P L_t t_0}{\eta \cdot l_0} c_g - P t_0 c_g + P G_V$$

Các thông số trong hai mô hình trên là các biến độc lập, còn mục tiêu tổng chi phí vận hành của các phương tiện trên tuyến và tổng chi phí đi lại tính đổi của hành khách trên tuyến là các biến phụ thuộc.

Căn cứ vào hai mô hình trên nhận xét rằng, các thông số q_{tk}, γ, l_o tăng lên làm cho tổng chi phí vận hành giảm xuống nhưng ngược lại sẽ làm cho tổng chi phí đi lại tính đổi của các hành khách trên tuyến tăng lên tạo ra sự đối lập giữa hai mục tiêu. Ngoài ra, sự biến thiên của các thông số khác như V_T, tạo ra mức độ tăng giảm khác nhau giữa hai hàm mục tiêu.

Như vậy, thực tế thì việc tìm kiếm các thông số có thể làm cho mục tiêu tổng chi phí vận hành trên tuyến min, sẽ làm tổng chi phí hành khách đi trên tuyến max và ngược lại, nếu các thông số vận hành trên làm tổng chi phí hành khách min thì sẽ làm cho mục tiêu tổng chi phí vận hành max. Có thể kết luận đây là hai mục tiêu đối lập nhau.

Việc tìm kiếm nghiệm là các thông số vận hành hợp lý nhất để hài hòa cả hai mục tiêu trên chính là bài toán tối ưu đa mục tiêu đi tìm không gian nghiệm Edgeworth Pareto.

3. KẾT LUẬN

Nội dung bài báo đã đưa ra luận cứ cơ sở ban đầu để xác định các thông số vận hành của hệ thống VTHKCC bằng xe buýt, trên cơ sở xây dựng mô hình chi phí đảm bảo tối ưu hóa cả mục tiêu của nhà quản lý, khai thác cũng như hành khách sử dụng dịch vụ. Mô hình xây dựng có ý nghĩa trực quan với công thức đơn giản, suy luận và tính toán khá dễ dàng. Điều này cho phép nó có thể được sử dụng rộng rãi trong các hoạt động nghiên cứu cũng như thực hành nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động VTHKCC. Nó giúp cho các nhà cung cấp dịch vụ cũng như các chính quyền đô thị nhận biết được mối quan hệ giữa các chỉ tiêu cần thiết lập của hệ thống, để đảm bảo dung hòa 3 lợi ích, từ đó có thể đưa ra các quyết sách đúng đắn, đảm bảo thực hiện được các mục tiêu đặt ra, tạo nền tảng cho sự phát triển bền vững kinh tế - xã hội đô thị.

Tài liệu tham khảo

[1]. Nguyễn Thị Hồng Mai (2014), *Nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống VTHKCC trong đô thị*, Luận án Tiến sĩ.

[2]. GS. TS. Từ Sỹ Sùa, *Bài giảng Tổ chức vận tải hành khách*, Trường Đại học GTVT.

[3]. PGS. TS. Nguyễn Hải Thanh (2006), *Tối ưu hóa*, NXB. Bách khoa, Hà Nội.

[4]. Alejandro Tudela, Natalia Akiki, Rene Cisternas (2006), *Comparing the output of cost benefit and multi -criteria analysis An applicaiton to urban transport investments*, Transportation research part A.

[5]. Diana, Marco; Daraio, Cinzia (2010), *Performance Indicators for Urban Public Transport Systems with a forcus on Transport Policy Effectiveness issues*, Lisbon.

[6]. Vukan R.Vuchic (2005), *Urban Transit: Operations, Planning, and Economics*, JOHN WILEY & SONS, INC.

Ngày nhận bài: 11/5/2022
Ngày chấp nhận đăng: 13/6/2022
Người phản biện: PGS. TS. Vũ Trọng Tích
PGS. TS. Trần Thị Lan Hương

Hợp nhất Thông tư Quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ

Bộ GTVT vừa ban hành Văn bản hợp nhất số 19/VBHN-BGTVT ngày 09/6/2022 về Thông tư Hợp nhất Thông tư Quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.

Theo đó, Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15/4/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, có hiệu lực kể từ ngày 01/6/2017, được sửa đổi, bổ sung bởi: Thông tư số 38/2019/TT-BGTVT ngày 08/10/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/2017/TTBGTVT ngày 15/4/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, có hiệu lực kể từ ngày 01/12/2019. Thông tư số 01/2021/TT-BGTVT ngày 27/01/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT ngày 06/7/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế và Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15/4/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, có hiệu lực kể từ ngày 15/3/2021. Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT ngày 22/4/2022 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/2017/TTBGTVT ngày 15/4/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, có hiệu lực kể từ ngày 15/6/2022.

Kết nối mạng diện rộng Bộ GTVT trong năm 2022

Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Ngọc Đông vừa ký Quyết định số 670/QĐ-BGTVT ngày 25/5/2022 "Ban hành Kế hoạch kết nối mạng diện rộng (mạng WAN) Bộ GTVT".

Theo đó, Kế hoạch được chia làm 3 giai đoạn. Giai đoạn 1 tiến hành đến hết tháng 6/2022 sẽ thực hiện kết nối các Cục Hàng hải Việt Nam, Đăng kiểm Việt Nam, Hàng không Việt Nam, Đường thủy nội địa Việt Nam, Đường sắt Việt Nam, Tổng cục ĐBVN. Giai đoạn 2 tiến hành đến hết tháng 9/2022, thực hiện kết nối các ban QLDA, các tổng công ty thuộc Bộ. Giai đoạn 3 đến hết năm 2022 sẽ thực hiện kết nối các cơ quan, đơn vị còn lại thuộc Bộ.

Để thực hiện Kế hoạch này, Bộ GTVT yêu cầu các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ chủ trì thực hiện kết nối mạng từ cơ quan, đơn vị mình về điểm kết nối mạng tập trung của Bộ GTVT theo đúng thiết kế (điểm đầu kênh truyền là từ cơ quan, đơn vị mình, điểm cuối là DC/DR của trung tâm dữ liệu Bộ GTVT); phối hợp với Trung tâm CNTT trong quá trình thực hiện để đảm bảo hệ thống mạng WAN Bộ GTVT hoạt động đồng bộ, an toàn và hiệu quả.

Bộ cũng yêu cầu Trung tâm CNTT chủ trì xây dựng hệ thống điểm kết nối mạng tập trung tại Trung tâm dữ liệu của Bộ GTVT, phục vụ kết nối các cơ quan, đơn vị trong hệ thống mạng WAN của Bộ và kết nối liên thông với mạng truyền số liệu chuyên dùng của Chính phủ; chủ trì xây dựng hệ thống quản lý giám sát mạng tập trung: theo dõi đánh giá hệ thống, thực thi các chính sách an toàn, bảo mật thông tin, nhận diện, cảnh báo các hoạt động bất thường; kiểm tra, đánh giá, hướng dẫn về mặt kỹ thuật các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ trong quá trình triển khai kết nối, quản lý, vận hành để bảo đảm hệ thống mạng hoạt động đồng bộ, an toàn và hiệu quả; xây dựng quy chế quản lý vận hành mạng WAN Bộ GTVT; theo dõi, tổng hợp kết quả thực hiện và định kỳ hàng năm báo cáo Bộ GTVT kết quả triển khai Kế hoạch.

Công bố lại Cảng thủy nội địa Long Bình

Bộ GTVT vừa ban hành Quyết định số 706/QĐ-BGTVT Công bố lại Cảng thủy nội địa Long Bình.

Theo đó, Quyết định công bố Cảng thủy nội địa Long Bình tiếp nhận phương tiện thủy Việt Nam và phương tiện thủy nước ngoài có trọng tải toàn phần đến 5.000 tấn tại các cầu cảng số 1, số 2, số 3. Các nội dung khác theo Quyết định số 1575/QĐ-BGTVT ngày 10/8/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

Trong quá trình khai thác cảng, Tổng công ty Cổ phần Đường sông miền Nam có trách nhiệm thực hiện đúng các quy định về quản lý hoạt động cảng, bến thủy nội địa hiện hành và Quyết định số 1575/QĐ-BGTVT ngày 10/8/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

Cảng vụ Đường thủy nội địa Khu vực III chịu trách nhiệm quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng và thu các khoản phí, lệ phí theo quy định.

Các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành có liên quan căn cứ Quyết định này và quy định của pháp luật có liên quan để tổ chức thực hiện hoạt động nghiệp vụ của mình.

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các vụ thuộc Bộ, Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa Khu vực III, Tổng Giám đốc Tổng công ty Cổ phần Đường sông miền Nam, thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Công bố 5 thủ tục hành chính được sửa đổi, bổ sung trong lĩnh vực đường sắt thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ GTVT

Bộ GTVT vừa ban hành Quyết định số 699/QĐ-BGTVT ngày 02/6/2022 về việc công bố thủ tục hành chính được sửa đổi, bổ sung trong lĩnh vực đường sắt thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ GTVT.

Theo Quyết định số 699, có 5 thủ tục hành chính được sửa đổi, bổ sung trong lĩnh vực đường sắt thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ GTVT: cấp giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang; bãi bỏ đường ngang; gia hạn giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang; cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt; gia hạn giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt.

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ❑