

CÁC BỘ

TỔNG CỤC LÂM NGHIỆP

THÔNG TƯ số 50-LN về việc áp dụng chế độ giá cước ô-tô trong ngành Lâm nghiệp.

Kính gửi:

Các ông Trưởng ty Lâm nghiệp,

Các ông Trưởng phòng Lâm nghiệp các tỉnh,

Các ông Giám đốc Lâm trường,

Các ông Chủ nhiệm Công ty vận tải Lâm sản.

Lâu nay việc tính trả tiền cước chở gỗ bằng ô-tô giữa các cơ sở sản xuất và các đơn vị vận tải lâm sản trong ngành chưa được thống nhất, mỗi nơi vận dụng giá cước phụ của giao thông theo mỗi kiểu khác nhau, có đơn vị đã tính theo giá thành xây dựng của địa phương mình. Công ty vận tải lâm sản Đoàn hùng thì áp dụng hoàn toàn theo cước chính và cước phụ của giao thông; công ty vận tải lâm sản Văn điền chỉ áp dụng cước chính có tăng 10%, Nghệ an, có kéo rơ-moóc tăng 15% không kéo tăng 10% v.v... về trọng tải có nơi tính theo thực chở, có nơi tính 100% trọng tải mặc dù không chở đủ.

Ngoài ra giá cước bốc gỗ bằng cần trục, tiền phí tồn điều động phương tiện theo yêu cầu của đơn vị chủ hàng, cũng mỗi nơi thực hiện mỗi khác.

Sự khác biệt về giá cước nói trên đã có gây ra mắc mứu giữa các cơ sở sản xuất và đơn vị ô-tô vận tải lâm sản, ít nhiều có trở ngại và ảnh hưởng cho công tác vận chuyển gỗ và lâm sản.

Để chấm dứt tình trạng trên, sau khi nghiên cứu và có sự tham gia của các công ty vận tải lâm sản của một số ty Lâm nghiệp địa phương, Tổng cục thấy cần thiết, bổ sung và điều chỉnh một số điểm trong giá cước giao thông đã quy định để cho thích hợp với nội bộ ngành Lâm nghiệp nhằm đẩy mạnh và khuyến khích các khâu thực hiện tốt mọi nhiệm vụ kế hoạch về sản xuất và vận chuyển các loại lâm sản.

Căn cứ các biểu tính cước đường dài, đường ngắn của bộ Giao thông đã quy định, Tổng cục có điều chỉnh và bổ sung đề thi hành thống nhất trong toàn ngành như sau:

1. Cước chính.

Đối với cước đường ngắn và đường dài áp dụng như biểu cước bộ Giao thông quy định:

a) Cước đường dài (từ 11 cây số trở lên).

Loại đường	1 chiều	2 chiều
1	0,37	0,24
2	0,455	0,31
3	0,57	0,40
4	0,85	0,57
5	1,20	0,80

b) Cước đường ngắn (1 chiều) dưới 11 cây số

Cự ly đường	1	2	3	4	5
1 km	1,323	1,672	2,093	3,122	4,410
1,500	0,970	1,226	1,536	2,290	3,233
2	0,793	1,002	1,255	1,871	2,640
2,500	0,687	0,868	1,087	1,621	2,293
3	0,617	0,780	0,976	1,456	2,056
3,500	0,566	0,715	0,896	1,336	1,886
4	0,528	0,667	0,836	1,246	1,760
4,500	0,499	0,631	0,790	1,178	1,663
5	0,476	0,602	0,754	1,123	1,587
5,500	0,456	0,576	0,722	1,077	1,520
6	0,440	0,556	0,697	1,038	1,467
6,500	0,427	0,530	0,676	1,008	1,423
7	0,415	0,525	0,657	0,979	1,383
7,500	0,405	0,520	0,641	0,958	1,330
8	0,396	0,501	0,627	0,935	1,320
8,500	0,388	0,490	0,614	0,916	1,293
9	0,281	0,482	0,603	0,899	1,270
9,500	0,370	0,474	0,594	0,885	1,250
10	0,373	0,468	0,586	0,873	1,233
10,500	0,372	0,461	0,578	0,861	1,217

2. Cước phụ:

Cước phụ theo quy định của bộ Giao thông vận tải trong công văn số 331-VTB ngày 29 tháng 1 năm 1962 như sau:

a) Giá cước chuyên chở các loại gỗ sẽ tăng thêm 10% với giá cước bình thường (trừ gỗ chống lò, gỗ ván sàn, củi không tăng).

b) Đối với những khối lượng chuyên chở dài từ 6 mét trở lên đến 10 mét ngoài số tiền cước đối với loại hàng đó chủ hàng phải trả thêm cho xí nghiệp vận tải 10% giá cước và từ 10 mét trở lên sẽ tăng thêm 15% trong giá cước.

Áp dụng 2 khoản cước phụ này thì gỗ dài dưới 6 mét tăng 10%, từ 6 đến 10 mét tăng 20% từ 10 mét trở lên tăng 25%.

Rút kinh nghiệm thực tế trong thời gian vừa qua, Tổng cục thống nhất hai khoản cước phụ đó và quy định lại như sau:

— Gỗ dài dưới 6 mét tăng thêm 10% so với cước chính.

— Gỗ dài trên 6 mét tăng thêm 15% so với cước chính.

3. Hàng chở kết hợp khi xe về không:

Từ 2 tạ (200 kg) trở lên được thu cước 2 chiều theo biểu cước giao thông và tính theo trọng lượng thực tế của hàng hóa.

4. Trường hợp chở chưa đủ trọng tải: Nếu chở không đủ trọng tải các lý do sau đây:

— Hàng xếp cồng kềnh.

— Cầu yếu có trọng tải hạn chế.

— Có loại đường xấu dài từ 2km trở lên trên tuyến đường hoạt động.

Cả ba trường hợp trên đều phải thanh toán theo trọng tải cho phép chở trên loại đường dài nhất trong tuyến đường đó.

Sau đây là trọng lượng tối đa cho phép chở theo các loại đường:

Loại đường	Trọng tải cho phép
1 + 2 chở	100%
3 + 4 chở	90%
5 chở	80%
Đặc biệt chở	70%

Ví dụ: Đối với xe Jil 157 trọng tải 4,5

a) Trên tuyến đường có ba loại đường:

Loại 5 = 2km

Loại 3 = 5km

Loại 2 = 15km

— Khi chở thì được phép chở 80% trọng tải theo loại đường 5 là loại đường xấu nhất trong tuyến.

— Khi thanh toán cước thì thanh toán 100% trọng tải theo loại đường 2 là loại đường dài nhất trong tuyến.

b) Trên tuyến đường có hai loại đường:

Đường loại 5 cự ly 2 km.

Đường loại 4 cự ly 10km.

— Khi chở thì được phép chở 80% trọng tải theo loại đường 5 là loại đường xấu nhất trong tuyến bằng 3 tấn 6.

— Khi thanh toán cước thì thanh toán theo loại 4 là 90% trọng tải bằng 4 tấn 05 là loại đường dài nhất trong tuyến.

c) Trên tuyến đường chỉ có 1 loại đường:

Đường loại 3 cự ly 10km

— Đối với tuyến đường thuần loại này thì việc thanh toán cước cũng như trọng lượng

được phép chở của loại đường đó: Ví dụ: đường loại 3 trọng tải cho phép 90% bằng 4T05 và thanh toán cước cũng tính theo 4T05.

Sở dĩ phải phân tích ra 3 trường hợp trên để chuyên chở gỗ và thanh toán cước là vì nếu thanh toán theo thực chở thì thiệt cho doanh thu của đơn vị vận tải, ngược lại nếu cứ thanh toán đủ 100% trọng tải cho tất cả các loại đường thì thiệt cho các đơn vị sản xuất. Mặt khác nếu bất kể loại đường tốt xấu (nhất là đường chuyên dụng của Lâm nghiệp) mà vẫn cứ chở gỗ đủ trọng tải thiết kế của xe chạy trên đường loại 1 thì hư hại xe, không đảm bảo tốt việc bảo quản phương tiện và kỹ thuật sử dụng xe.

5. Điều động phí: Tiền điều động phí ô-tô cũng như cần trục, tính 60% theo giá cước 1 chiều và chỉ tính lượt đi.

6. Giá cước bốc gỗ bằng xe cần trục:

— Nếu gỗ tập trung tại bãi từ 50m³ trở lên thì giá cước một m³ thanh toán là 2đ,20.

— Nếu phân tán thì giá cước một m³ là 2đ,50.

Giá cước này chỉ tính cho việc cầu gỗ lên xe, còn móc cাবে và bỏ gỗ xuống không kể.

Thông tư này chỉ thi hành thống nhất trong nội bộ ngành Lâm nghiệp, qua quá trình thực hiện nếu nơi nào thấy còn vướng mắc thì cần phát hiện báo cáo Tổng cục sẽ tiếp tục nghiên cứu điều chỉnh cho giá cước được hoàn chỉnh và hợp lý hơn.

Hà nội, ngày 31 tháng 8 năm 1963

K.T. Tổng cục trưởng Tổng cục lâm nghiệp

Tổng cục phó

NGUYỄN VĂN PHƯƠNG

THÔNG TƯ số 55-LN-TC quy định tạm thời việc tổ chức và chế độ bồi dưỡng, khen thưởng những người mở vớt gỗ chìm.

Kính gửi:

Ủy ban hành chính các khu, thành, tỉnh,
Các Ty, Phòng lâm nghiệp,
Các Lâm trường, Công ty lâm sản liên tỉnh.

Theo tài liệu điều tra, hiện nay các luồng sông trên khắp miền Bắc nước ta có nhiều gỗ do lụt bão làm vỡ bè chìm xuống đáy sông từ lâu. Gỗ chìm là loại gỗ quý có giá trị sử dụng