

BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ
Số: 88 /2000/QĐ/BVGCP

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 13 tháng 11 năm 2000

QUYẾT ĐỊNH CỦA TRƯỞNG BAN BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ
Về cước xếp dỡ, vận chuyển, chuyển tải vật tư
phục vụ xây dựng các công trình trên đảo thuộc
nguồn vốn Chương trình Biển đông- Hải đảo

TRƯỞNG BAN BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ

- Căn cứ Nghị định số 01/CP ngày 5/1/1993 của Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Ban Vật giá Chính phủ;
- Căn cứ Quyết định số 119/1999/QĐ-TTg ngày 06/5/1999 của Thủ tướng Chính phủ về việc giao chỉ tiêu kế hoạch đợt 2 thuộc Chương trình Biển đông - Hải đảo năm 1999;
- Căn cứ văn bản số 655/BG-VB ngày 29/8/2000 của Ban Biên giới của Chính phủ thông báo kết luận cuộc họp Liên ngành; Văn phòng Chính phủ, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ban Biên giới của Chính phủ, Ban Vật giá Chính phủ, Viện kinh tế Bộ Xây dựng về việc thống nhất ý kiến cho Bộ đơn giá cước xếp dỡ, vận chuyển, chuyển tải hàng hoá phục vụ các công trình Biển đông - Hải đảo;

Sau khi trao đổi thống nhất với các ngành có liên quan;

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1: Nay ban hành kèm theo Quyết định này Biểu cước xếp dỡ thô sơ (Phụ lục 1); Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng đường biển (Phụ lục 2); Biểu cước xếp dỡ, chuyển tải vật tư từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo (Phụ lục 3) và Bảng hướng dẫn tính cước xếp dỡ, vận chuyển, chuyển tải vật tư từ chân hàng trên đất liền đến vị trí tập kết trên bờ đảo phục vụ xây dựng các công trình thuộc nguồn vốn Chương trình Biển đông - Hải đảo.

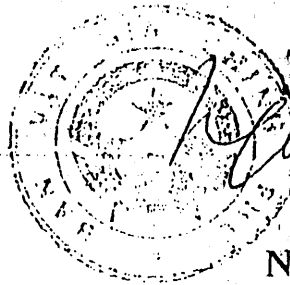
Điều 2: Giá cước quy định tại Điều 1 đã bao gồm thuế giá trị gia tăng và là mức tối đa, riêng cước vận chuyển hàng hoá bằng đường biển quy định khung giá (bao gồm mức tối đa và tối thiểu). Các đơn vị căn cứ vào tình hình thực tế tại các đảo và cước vận tải tại thị trường địa phương ở thời điểm thi công để vận dụng thích hợp.

Điều 3: Quyết định này có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2001 và được sử dụng để lập tổng dự toán các công trình xây dựng trên đảo thuộc nguồn vốn Chương trình Biển đông - Hải đảo. Trong quá trình thực hiện nếu có vướng mắc, các đơn vị báo cáo Ban Vật giá Chính phủ để xem xét giải quyết. *lap*

Nơi nhận

- VPCP (Vụ Nội chính)
- Các Bộ: KH&ĐT, Tài Chính, GTVT
Xây dựng
- Ban Biên giới của CP
- Lưu: Vụ CNTT.DV (10b)
Vụ TH
Văn phòng

**TRƯỞNG BAN
BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ**



Nguyễn Ngọc Tuấn

PHỤ LỤC 1

BIỂU CƯỚC XẾP DỠ THÔ SƠ

(Ban hành kèm theo Quyết định số 88 /2000/QĐ-BVGCP
ngày 13 / 11 /2000 của Ban Vật giá Chính phủ)

**A. BIỂU CƯỚC XẾP DỠ THÔ SƠ TRONG ĐIỀU KIỆN LÀM VIỆC
TẠI ĐẤT LIỀN****I. BIỂU CƯỚC XẾP DỠ THÔ SƠ**

Loại hàng	Đơn vị tính	Chủng loại/kích thước hàng xếp dỡ; Hoặc hệ số quy đổi	Xếp dỡ tại kho bãi (không qua phương tiện) cự ly từ 5m đến 10m	Xếp dỡ phải qua phương tiện cự ly từ 5m đến 10m
A	B	1	2	3
I. Hàng có bao bì:				
1. Vật liệu xây dựng	d/tấn	- Từ 19-50kg - Từ 51-100kg - Từ 101kg trở lên	3.330 2.607 2.970	3.894 3.366 3.530
2. Hàng bằng sứ dễ vỡ đựng trong xô, sọt... phải bảo quản kỹ:	d/tấn	- Từ 19-50kg - Từ 51-100kg - Từ 101kg trở lên	4.653 3.564 4.224	5.478 4.389 4.521
3. Hàng đóng trong hòm gỗ: Các loại máy móc, thiết bị tính vi, hàng bằng thuỷ tinh:	d/tấn	- Từ 19-50kg - Từ 51-100kg - Từ 101kg trở lên	5.049 3.828 4.389	5.907 4.455 5.181

A	B	1	2	3
4. Hàng đóng thùng: Nhiên liệu, chất đốt, dây cáp, dây điện, nhựa đường	đ/tấn	- Từ 19-50kg	3.432	4.026
		- Từ 51-100kg	2.970	3.465
		- Từ 101-400Kg	3.729	3.993
		- Từ 401-800kg	4.752	5.610
		- Từ 801-1500kg	7.194	8.481
		- Từ 1501kg trở lên	11.979	14.058
II. Hàng không đóng trong bao bì:				
1. Sắt, đồng, nhôm, dây thép, nguyên liệu bằng kim khí, tôn lá.	đ/tấn	- Từ 50-100kg	3.234	3.432
		- Từ 101-400Kg	3.399	3.993
		- Từ 401-800kg	5.709	7.062
		- Từ 801-1500kg	7.194	8.547
		- Từ 1501-4000kg	11.979	14.091
		- Từ 4001 kg trở lên	20.988	24.618
2. Gỗ cây, gỗ súc các loại:	đ/m ³	- Dưới 1m ³	10.065	11.847
		- Từ 1 - 2 m ³	22.902	26.895
		- Từ 2,1-3 m ³	31.581	36.927
		- Từ 3,1m ³ trở lên	41.976	49.302
3. Gỗ xẻ, gỗ dán các loại:	đ/m ³		5.049	5.907
4. Tranh tre, nứa, lá các loại:	đ/100cái		9.702	11.385
5. Tre các loại, mai, vầu...	đ/100cây		14.850	17.391

A	B	1	2	3
6. Vật liệu xây dựng		(Hệ số quy đổi)		
- Cát các loại:	đ/m ³	1 m ³ = 1,4 tấn	4.290	5.148
- Sỏi các loại:	đ/m ³	1 m ³ = 1,6 tấn	5.412	6.204
- Đá hộc:	đ/m ³	1 m ³ = 1,5 tấn	5.610	6.534
- Đá dăm 1,23; 4x6:	đ/m ³	1 m ³ = 1,6 tấn	5.775	6.798
- Gạch xây; Thủy tinh 220x110	đ/1000v	1000v = 2,4 tấn	7.656	8.976
- Gạch cách nhiệt, chịu lửa:	đ/1000v	1000v = 3,6 tấn	11.220	13.134
- Gạch lát, trang trí các loại:	đ/1000v	1000v = 1,5 tấn	7.656	8.547
- Ngói 22v/m ²	đ/1000v	1000v = 2 tấn	8.877	10.362
- Ngói bờ, ngói 13 v/m ² :	đ/1000v	1000v = 3,7 tấn	13.893	16.236
- Ngói Fibrociment	đ/1000v	1000v = 14 tấn	88.968	100.650
- Ngói nóc Fibrocimen	đ/1000v	1000v = 4 tấn	47.817	51.348
- Ống máng xi măng	đ/1000v	1000v = 8 tấn	51.909	69.069
- Vôi	đ/tấn		8.250	9.669
7. Hàng khác:				
- Hàng mộc:	đ/100cái	- Từ 10-30Kg	16.797	19.701
		- Từ 31-50kg	17.721	23.397
		- Từ 51kg trở lên	19.470	25.179
- Gạch vụn:	đ/m ³	1 m ³ = 1,35 tấn	3.861	4.521
- Bê tông thường:	đ/m ³	1 m ³ = 2,2 tấn	6.237	7.359
- Bê tông cốt thép:	đ/m ³	1 m ³ = 2,5 tấn	7.128	8.349
- Gạch men sứ:	đ/m ³	1 m ³ = 0,25 tấn	792	825
- Gạch xỉ vôi:	đ/tấn		27.918	31.911
- Gạch xỉ xi măng:	đ/tấn		30.723	35.079

Danh sách vận tải
7

II. HƯỚNG DẪN TÍNH CƯỚC XẾP DỠ THÔ SƠ

1. Phạm vi áp dụng:

Biểu cước xếp dỡ thô sơ quy định tại Phụ lục 1 được sử dụng để lập tổng dự toán các công trình xây dựng trên các đảo thuộc nguồn vốn Chương trình Biển đông – Hải đảo.

Mức cước quy định tại Phụ lục 1 là mức cước tối đa và đã bao gồm thuế giá trị gia tăng. Các đơn vị căn cứ vào điều kiện thi công thực tế và giá thị trường địa phương tại thời điểm thi công để vận dụng thích hợp.

2. Động tác xếp dỡ hoàn chỉnh để tính cước:

- Xếp dỡ tại kho, bãi (không qua phương tiện): Dỡ hàng từ chỗ này xếp sang chỗ khác trong phạm vi kho, bãi (qua cân hoặc không qua cân), bao gồm cả công việc thu dọn, đảo trộn, sắp xếp....
- Xếp dỡ qua phương tiện: Dỡ hàng từ phương tiện vận tải xếp vào kho, bãi hoặc ngược lại (qua cân hoặc không qua cân); Dỡ hàng từ phương tiện vận tải này xếp sang phương tiện vận tải khác (qua cân hoặc không qua cân).

3. Xác định cước xếp dỡ trong một số trường hợp:

3.1. Xếp dỡ theo cự ly:

- a/ Cự ly dưới 5m: Tính bằng 80% đơn giá tại điểm I.
- b/ Cự ly từ 5m đến 10m: Tính theo đơn giá tại điểm I.
- c/ Cự ly từ 11m đến 30m: Tăng 30% (bằng 1,3 lần) đơn giá tại điểm I.
- d/ Cự ly từ 31m đến 50m: Tăng 50% (bằng 1,5 lần) đơn giá tại điểm I.
- e/ Cự ly từ 51m đến 70m: Tăng 70% (bằng 1,7 lần) đơn giá tại điểm I.
- g/ Cự ly từ 71m đến 100m: Tăng 90% (bằng 1,9 lần) đơn giá tại điểm I.
- h/ Cự ly từ 101m đến 125m: Tăng 110% (bằng 2,1 lần) đơn giá tại điểm I.
- i/ Cự ly từ 126m đến 150m: Tăng 130% (bằng 2,3 lần) đơn giá tại điểm I.
- k/ Cự ly từ 151m đến 175m: Tăng 160% (bằng 2,6 lần) đơn giá tại điểm I.
- l/ Cự ly từ 176m đến 200m: Tăng 190% (bằng 2,9 lần) đơn giá tại điểm I.
- m/ Cự ly từ 201m trở lên: áp dụng mức cước theo từng trường hợp sau:

- Trường hợp sử dụng sức người (gùi, gánh, đội, bê...):

- + Cự ly 200m đầu: áp dụng mức cước tại điểm 1/3.1 trên đây
- + Cự ly từ 201m đến 500m: Mỗi 100 m là 5.000 đ/Tấn.
- + Cự ly từ 501m trở lên: mỗi 100m là 4.000đ/tấn.

- Trường hợp sử dụng xe thô, xích lô, xe cải tiến:

- + Cự ly 200m đầu: áp dụng mức cước tại điểm 1/3.1 trên đây
- + Cự ly từ 201 m đến 500m: Mỗi 100 m là 2.000 đ/tấn
- + Cự ly từ 501 m trở lên: Mỗi 100m là 1.500 đ/tấn.

3.2. Xếp dỡ phải qua cân:

Các loại hàng hoá phải qua cân rồi xếp dỡ hoặc xếp dỡ xong rồi cân được tăng 90% (bằng 1,9 lần) mức cước đối với khối lượng hàng thực tế phải qua cân.

3.3. Xếp dỡ qui thành đóng:

Xếp dỡ hàng rời phải đánh thành đóng để giao nhận theo thể tích: tăng 10% (bằng 1,1 lần) mức cước xếp dỡ.

3.4. Xếp dỡ từ phương tiện thuỷ lên bờ hoặc ngược lại:

Tăng 10% (bằng 1,1 lần) cước cơ bản quy định tại cột 3 điểm 1.

3.5. Xếp dỡ hàng hoá vào ban đêm:

Nếu chủ hàng yêu cầu xếp dỡ vào ban đêm thì khối lượng hàng xếp dỡ từ 18 giờ đến 22 giờ được tăng 15% (bằng 1,15 lần) mức cước xếp dỡ; Khối lượng hàng xếp dỡ từ 22 giờ đến 6 giờ sáng được tăng 20% (bằng 1,2 lần) mức cước xếp dỡ.

**B. BIỂU CƯỚC XẾP DỠ THÔ SƠ TRONG ĐIỀU KIỆN
LÀM VIỆC TẠI CÁC ĐẢO**

Trường hợp làm việc tại các đảo xa đất liền, cước xếp dỡ được tính bằng mức cước xếp dỡ trong điều kiện làm việc tại đất liền (mục A) nhân với (x) hệ số sau:

STT	Khoảng cách từ đất liền ra đảo	Hệ số điều kiện làm việc tại đảo (lần)
1	Đảo cách đất liền dưới 40Km	1,63
2	Đảo cách đất liền dưới 135Km	2,18
3	Đảo cách đất liền dưới 250Km	2,46
4	Đảo cách đất liền dưới 500Km	2,88
5	Đảo cách đất liền từ 500Km trở lên	3,24

Khoảng cách từ đất liền ra đảo: Được xác định theo Bảng Khoảng cách một số điểm tính bằng hải lý (kèm theo Quyết định này). Trường hợp tại Bảng Khoảng cách một số điểm tính bằng hải lý không quy định thì xác định bằng cự ly gần nhất từ đất liền đến đảo trong phạm vi địa giới hành chính tỉnh, thành phố.

C. MỘT SỐ VÍ DỤ TÍNH CƯỚC

Ví dụ 1:

Xếp dỡ 15 m³ cát (để rời, không đóng trong bao) cự ly 50m từ bãi tập kết (tại đất liền) lên xe ô tô, cước xếp dỡ tính như sau:

$$5.148đ/m^3 \times 1,5 \text{ (cự ly 50m)} \times 15 m^3 = 115.830 \text{ đồng.}$$

Ví dụ 2:

Xếp dỡ 15 m³ cát (để rời, không đóng trong bao) cự ly 50m từ bãi tập kết (trên bờ đảo) lên xe ô tô (đảo cách đất liền 100km), cước xếp dỡ tính như sau:

$$115.830 đ \text{ (tính như Ví dụ 1)} \times 2,18 \text{ (đảo)} = 252.509 \text{ đồng}$$

Ví dụ 3:

Xếp dỡ 15 m³ đá dăm (đóng trong bao loại 25-30 kg/bao) cự ly 300m từ bãi tập kết (trên đất liền) xuống phương tiện thủy, cước xếp dỡ tính như sau:

- Cự ly 200m đầu: $3.894đ/T \times 2,9 \text{ (cự ly 200m)} = 11.292,6 đ/tấn$

- Cự ly 201m đến 300m (gánh, vác, bê...): $5.000 đ/tấn$

- Tổng số tiền cước là:

$$(11.292,6 + 5.000) \times 1,1 \text{ (qua PT thủy)} \times 15 m^3 \times 1,6T/m^3 = 430.124 \text{ đồng}$$

Ví dụ 4:

Xếp dỡ 15 m³ đá dăm (đóng bao 25-30Kg/bao) cự ly 300m từ phương tiện thủy đến vị trí tập kết trên bờ đảo (đảo cách đất liền 100Km), cước xếp dỡ tính như sau:

$$430.124 \text{ đ (tính như Ví dụ 3)} \times 2,18 \text{ (đảo)} = 937.670 \text{ đồng}$$

BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ

PHỤ LỤC 2

BIỂU CƯỚC VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

(Ban hành kèm theo Quyết định số 88 /2000/QĐ-BVGCP
ngày 13 / 11 /2000 của Ban Vật giá Chính phủ)

I. BIỂU CƯỚC VẬN TẢI BIỂN:

1. Biểu cước vận tải biển áp dụng cho hàng bậc 1:

1.1. Bảng tàu vận tải:

ST T	Cự ly vận chuyển	Đơn vị tính	Khung cước vận tải	
			Mức tối thiểu	Mức tối đa
1	Dưới 30 Km :	Đ/Tấn	20.000	33.000
2	Từ Km thứ 31 đến 100 Km, ngoài 30 km đầu, mỗi km tiếp theo:	Đ/T.Km	570	950
3	Từ Km thứ 101 đến 200 Km, ngoài 100 km đầu, mỗi km tiếp theo:	Đ/T.Km	360	600
4	Từ Km thứ 201 trở lên, ngoài 200 km đầu, mỗi km tiếp theo:	Đ/T.Km	195	320

1.2. Bảng sà lan - tàu kéo:

ST T	Cự ly vận chuyển	Đơn vị tính	Khung cước vận tải	
			Mức tối thiểu	Mức tối đa
1	Dưới 30 Km :	Đ/Tấn	16.500	26.500
2	Từ Km thứ 31 đến 100 Km, ngoài 30 km đầu, mỗi km tiếp theo:	Đ/T.Km	455	760
3	Từ Km thứ 101 đến 200 Km, ngoài 100 km đầu, mỗi km tiếp theo:	Đ/T.Km	290	480
4	Từ Km thứ 201 trở lên, ngoài 200 km đầu, mỗi km tiếp theo:	Đ/T.Km	155	255

2. Cước vận tải biển áp dụng cho hàng bậc 2: tăng 10% (bằng 1,1 lần) so với đơn giá cước hàng bậc 1.

3. Cước vận tải biển áp dụng cho hàng bậc 3: tăng 15% (bằng 1,15 lần) so với đơn giá cước hàng bậc 1.

II. HƯỚNG DẪN TÍNH CƯỚC VẬN TẢI HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1. Phạm vi áp dụng:

Biểu cước vận tải biển tại Phụ lục 2 được sử dụng để lập tổng dự toán các công trình xây dựng trên đảo thuộc nguồn vốn Chương trình Biển đông - Hải đảo.

Khung cước (gồm mức tối đa và tối thiểu) quy định tại Phụ lục 2 đã bao gồm thuế giá trị gia tăng. Các đơn vị căn cứ vào điều kiện thi công thực tế và giá thị trường địa phương tại thời điểm thi công để vận dụng thích hợp nhưng không vượt quá khung cước quy định.

2. Quy định cụ thể:

2.1. Trọng lượng tính cước:

a. Trọng lượng tính cước là trọng lượng hàng hoá thực chở (kể cả bao bì). Trọng lượng vật liệu dùng để kê, chèn, lót, chằng buộc hàng hoá không tính vào trọng lượng tính cước. Đối với hàng hoá chứa trong container, trọng lượng tính cước được xác định theo dung tích đăng ký của container, cứ 2,5m³ tính là 1 tấn.

b. Đơn vị trọng lượng tính cước là tấn, số lẻ dưới 0,5 Tấn không tính, số lẻ từ 0,5 Tấn trở lên tính là 1 Tấn.

c. Trọng lượng tính cước một số trường hợp riêng:

- Một Tấn thực chở được tính bằng 2 Tấn: mây tre, song, nứa, vầu, trúc, bương.

- Một Tấn thực chở được tính bằng 3 Tấn: ô tô, xe công trình (xe lu, xe trải nhựa...), sà lan, phao nổi.

- Một mét khối (m³) được tính 1 Tấn: Máy móc thiết bị công kênh, gỗ cây, gỗ xẻ, gỗ súc.

2.2. Khoảng cách tính cước:

Là khoảng cách thực tế vận chuyển có hàng. Đơn vị khoảng cách là kilômét (Km); Số lẻ dưới 0,5 Km không tính, từ 0,5 km trở lên tính là 1 Km. Khoảng cách tối thiểu để tính cước là 30 Km; Chưa đủ 30 Km vẫn tính cước cự ly 30 Km.

3. Cước vận chuyển hàng quá dài, quá nặng:

- Hàng quá dài là kiện hàng có chiều dài trên 9 mét .
- Hàng quá nặng là kiện hàng có trọng lượng trên 15 Tấn.

3.1. Cước vận chuyển hàng quá dài:

- Hàng hoá có chiều dài từ 9 m đến dưới 20 m: Tăng 5% mức cước;
- Hàng hoá có chiều dài từ 20 m trở lên: tăng 10% mức cước.

3.2. Cước vận chuyển hàng quá nặng:

- Hàng hoá nặng trên 15 Tấn đến dưới 30 Tấn: tăng 10% mức cước.
- Hàng hoá từ 30 Tấn trở lên: tăng 20% mức cước.

3.3. Đối với hàng hoá vừa quá dài, vừa quá nặng, vừa được quy đổi trọng lượng tính cước; chủ phương tiện chỉ được thu một mức cước quá dài hoặc quá nặng hoặc quy đổi trọng lượng do chủ phương tiện chọn, không được tính cả ba mức rồi cộng lại.

4. Vận chuyển các loại vật tư, hàng hoá đặc biệt phải sử dụng sà lan chìm nổi, dẩu kéo, cần cầu nổi không áp dụng cước vận tải tại Quyết định này mà áp dụng đơn giá riêng.

5. Bảng phân cấp bậc hàng tính cước:

Hàng bậc 1: Các loại vật tư đóng bao hoặc để rời như: Cát, sỏi, đá 1x2, đá 0,5x1, đá bụi, gạch xây các loại;

Hàng bậc 2: Đá các loại (trừ đá quy định tại nhóm 1); Gỗ ván sàn, gỗ ép, gỗ dán, gỗ thành khí, gỗ súc, gỗ cây các loại; Xăng, dầu, mỡ các loại; Gạch men, gạch ốp trang trí các loại; Đá ốp lát; Khung gỗ lắp kính các loại;

Kính các loại; Kim loại dạng thanh, cuộn, tấm, ống, dây; Container; Cấu kiện bêton.

Hàng bậc 3: Xi măng đóng bao; Vôi các loại; Các loại máy móc, phụ tùng; Khung nhà, khung kho các loại; Các loại công cụ lao động; Các loại tre, luồng, vầu, bương, song, mây, nứa; Các loại phương tiện vận tải;

6. Phương pháp áp dụng Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng đường biển:

Đơn giá trong Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được quy định cho 3 nhóm hàng, 4 cự ly vận chuyển với hai mức tối đa và tối thiểu.

6.1. Về đơn giá cước: Biểu cước vận tải biển quy định khung giá gồm hai đơn giá tối đa và tối thiểu. Mức cước vận tải biển cụ thể xác định cho từng công trình nằm trong giới hạn khung giá và việc tính toán mức cước cụ thể được xác định trên cơ sở phân tích tất cả các yếu tố có liên quan của từng công trình như: loại tàu (tàu quân đội hoặc tàu vận tải thông thường có liên quan đến công suất máy tàu), trọng tải tàu và điều kiện thực tế tại các đảo (điều kiện sóng gió, có cầu bến hoặc chưa có cầu bến, đảo chìm, đảo nổi... có liên quan đến năng suất vận chuyển và thời gian quay vòng phương tiện)...

Đơn giá cước vận tải đã bao gồm chi phí lượt tàu chạy không hàng từ đảo về đất liền.

6.2. Về phương pháp tính cước: Áp dụng phương pháp cộng dồn từng chặng để tính cước.

- Vận chuyển hàng hoá ở cự ly dưới 30 km: Lấy đơn giá quy định ở cự ly dưới 30 Km (dòng 1 - d/tấn) để tính cước. Khoảng cách vận chuyển chưa đủ 30 Km vẫn tính cước cự ly 30 Km.

- Vận chuyển hàng hoá ở cự ly từ Km thứ 31 trở lên: 30 Km đầu lấy đơn giá quy định tại dòng 1 (d/tấn) để tính; Từ Km thứ 31 đến km thứ 100 lấy đơn giá quy định tại dòng 2 (d/T.Km) để tính; Từ Km thứ 101 đến km thứ 200 lấy đơn giá quy định tại dòng 3 (d/T.Km) để tính; Từ Km thứ 201 trở lên lấy đơn giá quy định tại dòng 4 (d/T.Km) để tính; Cộng kết quả tính cước của các chặng trên ta được cước toàn chặng.

Ví dụ 1: Vận chuyển 500 tấn cát (hàng bậc 1) bằng tàu vận tải từ bến A đến đảo B, khoảng cách vận chuyển là 170 Km, khung giá cước xác định như sau:

Giá cước tối thiểu:

- Cước vận chuyển 30 Km đầu: $20.000 \text{ đ/tấn} \times 500 \text{ T} = 10.000.000 \text{ đồng}$
- Cước vận chuyển các khoảng cách còn lại:
 - + Từ km thứ 31 đến 100 Km:

$$570 \text{ đ/TKm} \times (100-30) \text{ Km} \times 500 \text{ T} = 19.950.000 \text{ đồng}$$
 - + Từ km thứ 101 đến 170 Km:

$$360 \text{ đ/TKm} \times (170-100) \text{ Km} \times 500 \text{ T} = 12.600.000 \text{ đồng}$$
- Cước tối đa toàn chặng:

$$10.000.000 \text{ đ} + 19.950.000 \text{ đ} + 12.600.000 \text{ đ} = 42.550.000 \text{ đồng.}$$

Giá cước tối đa:

- Cước vận chuyển 30 Km đầu: $33.000 \text{ đ/tấn} \times 500 \text{ T} = 16.500.000 \text{ đồng}$
- Cước vận chuyển các khoảng cách còn lại:
 - + Từ km thứ 31 đến 100 Km:

$$950 \text{ đ/TKm} \times (100-30) \text{ Km} \times 500 \text{ T} = 33.250.000 \text{ đồng}$$
 - + Từ km thứ 101 đến 170 Km:

$$600 \text{ đ/TKm} \times (170-100) \text{ Km} \times 500 \text{ T} = 21.000.000 \text{ đồng}$$
- Cước tối đa toàn chặng:

$$16.500.000 \text{ đ} + 33.250.000 \text{ đ} + 21.000.000 \text{ đ} = 70.750.000 \text{ đồng.}$$

Căn cứ vào điều kiện thực tế, các đơn vị xác định mức cước cụ thể nằm trong khung giá nói trên.

Ví dụ 2: Vận chuyển 500 tấn đá học (hàng bậc 2) bằng tàu vận tải từ bến A đến đảo B, khoảng cách vận chuyển là 170 Km, khung giá cước xác định như sau:

Tính cước như Ví dụ 1 đối với hàng bậc 1, sau đó nhân với hệ số điều chỉnh cước áp dụng cho hàng bậc 2 là 1,1 lần (tăng 10%), cụ thể như sau:

Mức cước tối thiểu:

$$42.550.000 \text{ đồng (hàng bậc 1)} \times 1,1 = 46.805.000 \text{ đồng (hàng Bậc 2).}$$

Mức cước tối đa:

$$70.750.000 \text{ đồng (hàng bậc 1)} \times 1,1 = 77.825.000 \text{ đồng (hàng Bậc 2).}$$

Căn cứ vào điều kiện thực tế, các đơn vị xác định mức cước cụ thể nằm trong khung giá nói trên.

BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ

PHỤ LỤC 3

**BIỂU CƯỚC XẾP DỠ, CHUYỂN TẢI VẬT TƯ
TỪ TÀU BIỂN ĐẾN VỊ TRÍ TẬP KẾT TRÊN BỜ ĐẢO**

(Ban hành kèm theo Quyết định số 88 /2000/QĐ-BVGCP
ngày 13 /11 /2000 của Ban Vật giá Chính phủ)

A. TRƯỜNG HỢP VẬT TƯ PHẢI CHUYỂN TẢI

Trường hợp vật tư phải chuyển tải, cước xếp dỡ, chuyển tải, vận chuyển vật tư từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo bao gồm giá cước các công đoạn sau:

1. Cước xếp dỡ vật tư từ tàu biển xuống ghe, xuống;
2. Cước chuyển tải vào bờ;
3. Cước xếp dỡ vật tư từ ghe, xuống lên vị trí tập kết trên bờ đảo;

Đơn giá của từng cung đoạn được xác định như sau:

1. Cước xếp dỡ vật tư từ tàu biển xuống ghe, xuống :

STT	Khoảng cách từ đất liền ra đảo	Cước xếp dỡ (đ/Tấn)
A	B	1
1	Đảo cách đất liền dưới 40 Km	11.600
2	Đảo cách đất liền dưới 135 Km	15.500
3	Đảo cách đất liền dưới 250 Km	17.500
4	Đảo cách đất liền dưới 500 Km	20.490
5	Đảo cách đất liền từ 500 Km trở lên	23.050

2. Cước chuyển tải vật tư:

2.1. Cước chuyển tải dưới 500m:

ST T	Khoảng cách từ đất liền ra đảo	Cước chuyển tải (đ/Tấn)
A	B	1
1	Đảo cách đất liền dưới 40 Km	15.570
2	Đảo cách đất liền dưới 135 Km	17.050
3	Đảo cách đất liền dưới 250 Km	18.800
4	Đảo cách đất liền dưới 500 Km	19.930
5	Đảo cách đất liền từ 500Km trở lên	20.530

2.2. Cước chuyển tải từ 501 m trở lên:

- Cước 500 m đầu: áp dụng đơn giá tại điểm 2.1.
- Từ 501 m trở lên áp dụng đơn giá sau:

S T T	Khoảng cách từ đất liền ra đảo	Cước chuyển tải (đ/Tấn)	
		Từ 501 đến 1000m, mỗi 100m cộng thêm:	Từ 1001 m trở lên, mỗi 100m cộng thêm:
A	B	1	2
1	Đảo cách đất liền dưới 40 Km	2.850	2.000
2	Đảo cách đất liền dưới 135 Km	2.990	2.100
3	Đảo cách đất liền dưới 250 Km	3.060	2.140
4	Đảo cách đất liền dưới 500 Km	3.160	2.210
5	Đảo cách đất liền từ 500 Km trở lên	3.260	2.280

2.3. Hướng dẫn tính cước chuyển tải:

a/ Vật tư chuyển tải: là vật tư được dỡ từ tàu biển đổ tại vùng nước biển gần đảo và xếp xuống phương tiện thủy khác (ghe, xuồng có hoặc không có động cơ) để vận chuyển vào bờ. Cước chuyển tải quy định tại điểm I/2 không bao gồm cước bốc xếp hai đầu.

b. Khoảng cách tính cước: Là khoảng cách thực tế chuyển tải.

Khoảng cách tối thiểu để tính cước là 500m; Chưa đủ 500m vẫn tính cước cự ly 500m.

Đối với cự ly chuyển tải từ 501m trở lên: Đơn vị khoảng cách tính cước là 100m; Số lẻ dưới 50m không tính, từ 50m trở lên tính là 100 m.

c. Về phương pháp tính cước: Áp dụng phương pháp cộng dồn từng chặng để tính cước.

- Chuyển tải ở cự ly dưới 500m: Lấy đơn giá quy định ở cự ly 500m (điểm 1) để tính cước. Khoảng cách chuyển tải chưa đủ 500m vẫn tính cước ở cự ly 500m.

- Chuyển tải ở cự ly từ 501m trở lên: 500m đầu lấy đơn giá quy định tại điểm 1 để tính; Từ mét thứ 501 đến mét thứ 1000 lấy đơn giá quy định tại điểm 2 "Cự ly vận chuyển từ 501m trở lên" cột 1 để tính; Từ mét thứ 1001 trở lên lấy đơn giá quy định tại điểm 2 "Cự ly vận chuyển từ 501m trở lên" cột 2 để tính; Cộng kết quả tính cước của các chặng trên ta được cước toàn chặng.

Ví dụ 1: Chuyển tải 500 tấn đá từ tàu vận tải đậu tại vùng biển cách bờ đảo 780m, đảo cách đất liền 200Km, cước chuyển tải tính như sau:

- Cước chuyển tải ở cự ly 500m đầu:
 $18.800 \text{ đ/tấn} \times 500 \text{ T} = 9.400.000 \text{ đồng}$
- Cước chuyển tải ở cự ly từ 501 đến 780m: khoảng cách tính cước là 3
 $3.060 \text{ đ/tấn} \times 3 \times 500 \text{ T} = 4.590.000 \text{ đồng}$
- Cước tối đa toàn chặng là:
 $9.400.000 \text{ đ} + 4.590.000 \text{ đ} = 13.990.000 \text{ đồng.}$

Ví dụ 2: Chuyển tải 200 tấn đá từ tàu vận tải đậu tại vùng biển cách bờ đảo 1.160 m, đảo cách đất liền 95Km, cước chuyển tải tính như sau:

- Cước chuyển tải ở cự ly 500m đầu:
 $17.050 \text{ đ/tấn} \times 200 \text{ T} = 3.410.000 \text{ đồng}$
- Cước chuyển tải ở cự ly từ 501 đến 1000m: khoảng cách tính cước là 5
 $2.990 \text{ đ/tấn} \times 5 \times 200 \text{ T} = 2.990.000 \text{ đồng}$
- Cước chuyển tải ở cự ly từ 1001 đến 1160m: khoảng cách tính cước là 2
 $2.100 \text{ đ/tấn} \times 2 \times 200 \text{ T} = 840.000 \text{ đồng}$
- Cước tối đa toàn chặng là:
 $3.410.000 \text{ đ} + 2.990.000 \text{ đ} + 840.000 \text{ đ} = 7.240.000 \text{ đồng.}$

3. Cước xếp dỡ vật tư từ ghe, xuống đến vị trí tập kết trên bờ đảo ằng thủ công:

Áp dụng Phụ lục 1 “*Biểu cước xếp dỡ thô sơ*”, đơn giá tại mục A điểm , điểm II/3.4 và hệ số điều chỉnh theo điều kiện làm việc tại đảo quy định tại mục B. Cụ thể là:

Đơn giá xếp dỡ Vật tư từ ghe, xuống....đến vị trí tập kết trên đảo.	=	Đơn giá tại điểm $\times 1,1 \times$ I/A cột 3	Hệ số làm việc tại đảo quy định ở mục B
--	---	--	--

Ví dụ: Xếp dỡ 1 tấn cát (đóng bao 25-30Kg) từ ghe, xuống đậu sát mép đảo đến vị trí tập kết trên bờ đảo cự ly 150m (đảo cách đất liền 220Km), cước xếp dỡ tính như sau:

$$3894d/T \times 2,3(\text{cự ly } 150\text{m}) \times 1,1(\text{qua PT thủy}) \times 2,46(\text{đảo}) = 24.235d/T$$

4. Trường hợp xếp dỡ, chuyển tải phải sử dụng các phương tiện như sà lan, cần cầu nổi... thì áp dụng đơn giá riêng.

5. Khoảng cách từ đất liền ra đảo: Được xác định theo bảng Khoảng cách một số điểm tính bằng hải lý (kèm theo Quyết định này). Trường hợp trong Bảng Khoảng cách một số điểm tính bằng hải lý không quy định thì xác định bằng cự ly gần nhất từ đất liền đến đảo trong phạm vi địa giới hành chính tỉnh, thành phố.

B. TRƯỜNG HỢP TẠI ĐẢO ĐÃ CÓ CẦU CẢNG

Trường hợp tại đảo đã có cầu cảng, vật tư không phải chuyển tải mà được xếp dỡ và vận chuyển từ tàu, biển qua cầu cảng đến vị trí tập kết trên bờ đảo. Cước xếp dỡ, vận chuyển xác định như sau:

1. Trường hợp sử dụng lao động thủ công (bốc, vác, gánh, xe cải tiến...): Áp dụng Phụ lục 1 “*Biểu cước xếp dỡ thô sơ*”; đơn giá quy định tại mục A điểm I, điểm II/3.4 và hệ số điều chỉnh theo điều kiện làm việc tại đảo quy định tại mục B.

2/ Trường hợp sử dụng phương tiện cơ giới:

Áp dụng Biểu cước xếp dỡ cảng biển tại đảo do Giám đốc cảng (hoặc cơ quan có thẩm quyền) quy định.

Trường hợp tại cảng không có Biểu cước xếp dỡ cảng biển thì áp dụng biểu cước xếp dỡ tại Cảng xếp hàng (tác nghiệp Hầm tàu - Kho bãi hoặc ngược lại) và hệ số điều chỉnh theo điều kiện làm việc tại đảo như sau:

S T T	Khoảng cách từ đất liền ra đảo	Hệ số điều kiện làm việc tại đảo (lần)	
		Xếp dỡ bằng cần cầu tàu	Xếp dỡ bằng cần cầu bờ
A	B	1	2
1	Đảo cách đất liền dưới 40 Km	1,32	1,38
2	Đảo cách đất liền dưới 135 Km	1,56	1,64
3	Đảo cách đất liền dưới 250 Km	1,68	1,89
4	Đảo cách đất liền dưới 500 Km	1,87	2,05
5	Đảo cách đất liền từ 500Km trở lên	2,02	2,23

- Mức cước xác định theo quy định tại điểm 1 và điểm 2 trên đây đã bao gồm chi phí xếp dỡ, vận chuyển vật tư từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo.

- Khoảng cách từ đất liền ra đảo: Được xác định theo Bảng Khoảng cách một số điểm tính bằng hải lý. Trường hợp trong Bảng Khoảng cách một số điểm tính bằng hải lý không quy định thì xác định bằng cự ly gần nhất từ đất liền đến đảo trong phạm vi địa giới hành chính tỉnh, thành phố.

C. PHẠM VI ÁP DỤNG

Biểu cước xếp dỡ, vận tải, vận chuyển vật tư từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo quy định tại Phụ lục 3 được sử dụng để lập tổng dự toán các công trình trên đảo thuộc nguồn vốn Chương trình Biển Đông - Hải đảo.

Mức cước quy định tại Phụ lục 3 là mức cước tối đa và đã bao gồm thuế giá trị gia tăng. Các đơn vị căn cứ vào điều kiện thi công thực tế và giá thị trường địa phương tại thời điểm thi công để vận dụng thích hợp.

BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ

**BẢNG HƯỚNG DẪN TÍNH CƯỚC XÉP DỠ, VẬN CHUYỂN,
CHUYỂN TẢI HÀNG HOÁ TỪ CHÂN HÀNG TRÊN ĐẤT LIỀN
ĐẾN VỊ TRÍ TẬP KẾT TRÊN BỜ ĐẢO**

(Ban hành kèm theo Quyết định số 88/2000/QĐ-BVGCP
ngày 13/11/2000 của Ban Vật giá Chính phủ)

A. QUY ĐỊNH CHUNG

I. Kết cấu đơn giá:

Cước xếp dỡ, vận tải, chuyển tải quy định trong tại Quyết định này là chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật tổng hợp, bao gồm toàn bộ chi phí về nhân công, nhiên liệu, phương tiện thiết bị để hoàn thành một tác nghiệp xếp dỡ, vận tải, chuyển tải.

Về kết cấu: Quyết định bao gồm 3 bản Phụ lục tính cước xếp dỡ, vận chuyển, chuyển tải và Bảng hướng dẫn tính cước xếp dỡ, vận chuyển, chuyển tải hàng hoá từ chân hàng trên đất liền đến vị trí tập kết trên bờ đảo.

- Phụ lục 1: "Biểu cước xếp dỡ thô sơ".
- Phụ lục 2: "Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng đường biển".
- Phụ lục 3: "Biểu cước chuyển tải, xếp dỡ hàng hoá từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo".
- Bảng hướng dẫn tính cước xếp dỡ, vận chuyển, chuyển tải hàng hoá từ chân hàng trên đất liền đến vị trí tập kết trên bờ đảo.

II. Phạm vi áp dụng:

Cước xếp dỡ, vận chuyển, chuyển tải vật tư từ chân hàng trong đất liền đến vị trí tập kết trên bờ đảo tại Quyết định này được sử dụng để lập tổng dự toán các công trình xây dựng trên đảo thuộc nguồn vốn Chương trình Biển đông - Hải đảo.

Mức cước quy định tại Quyết định là mức tối đa (trừ cước vận tải biển quy định khung giá gồm mức tối đa và tối thiểu). Các đơn vị căn cứ vào điều kiện thi công thực tế và giá thị trường tại địa phương trong từng thời điểm để vận dụng thích hợp.

B. HƯỚNG DẪN ÁP DỤNG

I. TRƯỜNG HỢP TẠI ĐẢO CHƯA CÓ CẦU CẢNG, HÀNG HOÁ PHẢI CHUYỂN TẢI

Trường hợp tại đảo chưa có cầu cảng thì tàu biển phải đậu cách đảo một khoảng cách nhất định. Vật tư được xếp xuống ghe, xuống nhỏ (có động cơ hoặc không có động cơ), chuyển tải và xếp dỡ lên vị trí tập kết trên bờ đảo; Sau đó xếp dỡ và vận chuyển tiếp bằng thủ công (hoặc cơ giới) từ bờ đảo đến vị trí thi công các công trình trên đảo.

Quy trình xếp dỡ, vận chuyển và chuyển tải vật tư từ chân hàng trên đất liền đến vị trí tập kết trên bờ đảo bao gồm các cung đoạn sau:

- Xếp dỡ vật tư từ bãi tập kết xuống tàu.
- Vận chuyển bằng đường biển.
- Xếp dỡ từ tàu biển xuống ghe, xuống; chuyển tải vào bờ và xếp gọn lên vị trí tập kết trên bờ đảo.

Đơn giá của từng cung đoạn được xác định như sau:

1. Cước xếp dỡ vật tư từ bãi tập kết xuống tàu biển:

1.1. Trường hợp xếp dỡ bằng thủ công: Áp dụng Phụ lục 1 "*Biểu cước xếp dỡ thô sơ*", đơn giá quy định tại mục A;

1.2. Trường hợp xếp dỡ bằng cơ giới: Trường hợp xếp dỡ tại các bến, cảng sông hoặc xếp dỡ tại các cảng biển thì áp dụng Biểu cước xếp dỡ hàng hoá tại bến cảng sông hoặc Biểu cước xếp dỡ hàng hoá tại cảng biển do Giám đốc cảng hoặc cơ quan có thẩm quyền công bố.

2. Cước vận chuyển hàng đường biển: Áp dụng đơn giá tại Phụ lục số 2 “*Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng đường biển*”.

3. Cước xếp dỡ vật tư từ tàu biển xuống ghe, xuồng nhỏ (có hoặc không có động cơ) chuyển tải vào bờ và xếp lên vị trí tập kết trên bờ đảo:

3.1. Cước xếp dỡ vật tư từ tàu xuống ghe, xuồng: Áp dụng Phụ lục 3 “*Biểu cước xếp dỡ, chuyển tải vật tư từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo*”, đơn giá quy định tại điểm 1 “*Cước xếp dỡ vật tư từ tàu biển xuống ghe, xuồng*”.

3.2. Cước chuyển tải vật tư bằng ghe, xuồng từ tàu biển vào sát mép bờ đảo: Áp dụng Phụ lục 3 “*Biểu cước xếp dỡ, chuyển tải vật tư từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo*”, đơn giá quy định tại điểm 2 “*Cước chuyển tải vật tư*”.

3.3. Cước xếp dỡ vật tư từ ghe, xuồng đến vị trí tập kết trên bờ đảo: Áp dụng Phụ lục 3 “*Biểu cước xếp dỡ, chuyển tải vật tư từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo*”, đơn giá quy định tại điểm 3 “*Cước xếp dỡ vật tư từ ghe, xuồng đến vị trí tập kết trên bờ đảo*”.

4. Trường hợp tại đảo chưa có cầu cảng: Cước xếp dỡ, vận chuyển, chuyển tải vật tư từ chân hàng trên đất liền đến vị trí tập kết trên bờ đảo bằng tổng đơn giá của 3 cung đoạn quy định tại điểm 1, điểm 2 và điểm 3 trên đây.

5. Trường hợp vật tư mua tại nơi sản xuất, phải vận chuyển bằng đường sông, hoặc đường bộ đến vị trí tập kết trên đất liền; sau đó tiếp tục vận chuyển bằng đường biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo: Ngoài đơn giá xác định tại điểm 4 trên đây, được cộng thêm chi phí vận chuyển bằng đường sông hoặc đường bộ. Cước vận chuyển bằng đường sông, đường bộ được xác định như sau:

a/ Trường hợp vận chuyển bằng đường sông:

• Áp dụng Quyết định số 36/VGCP-CNTDDV ngày 06/7/1995 của Ban Vật giá Chính phủ về cước vận chuyển hàng hoá bằng phương tiện cơ giới đường sông, đơn giá quy định tại cột 2 (đ/TKm) cho tổng số km vận chuyển đường sông đã quy đổi theo quy định. Không áp dụng đơn giá ở cột 1 cho 30 km đầu vì đã tính thời gian một lần xếp dỡ tại bờ (điểm 1). Trường hợp Địa phương có ban hành Quyết định cước vận tải đường sông tại địa phương thì thực hiện Biểu cước do địa phương công bố theo đơn giá (đ/TKm) cho tổng số Km vận chuyển đường sông đã quy đổi (Không áp dụng đơn giá ở cột 1 cho 30 km đầu vì đã tính thời gian một lần xếp dỡ tại bờ).

b/ Trường hợp vận chuyển bằng ô tô:

Áp dụng Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng ô tô do Ban Vật giá Chính phủ quy định. Trường hợp Địa phương có quy định Biểu cước vận chuyển bằng ô tô áp dụng tại địa phương thì thực hiện theo Biểu cước do Địa phương công bố.

Trong trường hợp vận chuyển bằng ô tô, ngoài cước vận chuyển, còn phát sinh chi phí xếp dỡ hai đầu. Cước xếp dỡ hai đầu áp dụng Phụ lục 1 "Biểu cước xếp dỡ thô sơ", đơn giá quy định tại mục A. Trường hợp trong giá vật tư đã bao gồm chi phí xếp dỡ lên phương tiện của người mua hoặc trường hợp vận chuyển bằng xe tự đổ thì không tính.

II. TRƯỜNG HỢP TẠI ĐẢO ĐÃ CÓ CẦU CẢNG

Trường hợp tại đảo đã có cầu cảng, vật tư không phải chuyển tải, thay vào đó là tác nghiệp xếp dỡ trực tiếp từ tàu biển qua cầu cảng lên phương tiện để vận chuyển thẳng đến chân có thể hình hoặc xếp dỡ từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo;

Trường hợp tại đảo đã có cầu cảng, quy trình xếp dỡ, vận chuyển vật tư từ chân hàng trên đất liền đến vị trí tập kết trên bờ đảo bao gồm các cung đoạn sau:

- Xếp dỡ từ bãi tập kết xuống tàu ;
- Vận chuyển bằng đường biển;

- Xếp dỡ từ tàu biển qua cầu cảng đến vị trí tập kết trên bờ đảo hoặc xếp dỡ từ tàu biển lên phương tiện và vận chuyển thẳng đến chân công trình.
Đơn giá của từng cung đoạn được xác định như sau:

1. Cước xếp dỡ vật tư từ bãi tập kết trên đất liền xuống tàu biển:

1.1. Trường hợp xếp dỡ bằng thủ công: Áp dụng Phụ lục 1 "Biểu cước xếp dỡ thô sơ", đơn giá quy định tại mục A;

1.2. Trường hợp xếp dỡ bằng cơ giới: Trường hợp xếp dỡ tại các bến, cảng sông hoặc xếp dỡ tại các cảng biển thì áp dụng Biểu cước xếp dỡ hàng hoá tại cảng sông hoặc Biểu cước xếp dỡ hàng hoá tại cảng biển do Giám đốc cảng hoặc cơ quan có thẩm quyền công bố.

2. Cước vận chuyển bằng đường biển:

Áp dụng đơn giá tại Phụ lục 2 "Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng đường biển".

3. Xếp dỡ vật tư từ tàu biển đến vị trí tập kết trên bờ đảo:

a/ Trường hợp xếp dỡ bằng thủ công: Áp dụng Phụ lục 1 "Biểu cước xếp dỡ thô sơ", đơn giá quy định tại mục A điểm I, điểm II/2.6 và hệ số điều chỉnh theo điều kiện làm việc tại đảo quy định tại mục B.

b/ Trường hợp xếp dỡ cơ giới: Áp dụng Biểu cước xếp dỡ cảng biển tại đảo do Giám đốc cảng (hoặc cơ quan có thẩm quyền) quy định.

Trường hợp tại cảng trên đảo không có Biểu cước xếp dỡ cảng biển thì áp dụng Biểu cước xếp dỡ tại Cảng xếp hàng (tác nghiệp Hầm tàu - Kho bãi hoặc ngược lại) và hệ số điều chỉnh quy định tại điểm 2 mục B Phụ lục 3.

4. Trường hợp vật tư được xếp từ tàu biển lên phương tiện ô tô và vận chuyển thẳng đến chân công trình trên đảo: Cước xếp dỡ, vận chuyển bằng ô tô thẳng đến chân công trình xác định như sau:

a/ Cước vận chuyển: Áp dụng Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng ô tô do Ban Vật giá Chính phủ quy định. Trường hợp Địa phương có quy định biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng ô tô thì thực hiện theo Biểu cước do Địa phương ban hành.

b/ Cước xếp dỡ hai đầu phương tiện: Áp dụng Phụ lục 1 "Biểu cước xếp dỡ thô sơ", đơn giá quy định tại mục A và hệ số điều chỉnh theo điều kiện làm việc tại đảo quy định tại mục B. Trường hợp vận chuyển bằng xe tự đổ, chỉ tính một lần cước xếp hàng lên phương tiện.

5. Trường hợp tại đảo đã có cầu cảng: Cước xếp dỡ, vận chuyển vật tư từ vị trí tập kết trong đất liền đến vị trí tập kết trên bờ đảo bằng tổng đơn giá của 3 cung đoạn quy định tại điểm 1, điểm 2 và điểm 3 trên đây.

Trường hợp hàng hoá được dỡ từ tàu biển lên phương tiện ôtô và vận chuyển thẳng đến chân công trình: Cước xếp dỡ, vận chuyển hàng hoá từ vị trí tập kết trong đất liền đến chân công trình trên đảo bằng tổng đơn giá của 3 cung đoạn quy định tại điểm 1, điểm 2 và điểm 4 trên đây.

6. Trường hợp hàng hoá mua tại nơi sản xuất, phải vận chuyển bằng đường sông, hoặc đường bộ đến vị trí tập kết; sau đó tiếp tục vận chuyển bằng đường biển đến chân công trình: Ngoài đơn giá xác định tại điểm 5 trên đây, được cộng thêm chi phí vận chuyển bằng đường sông hoặc đường bộ. Cước vận chuyển bằng đường sông, đường bộ (ôtô) được xác định như sau:

a/ Vận chuyển bằng đường sông:

Áp dụng Quyết định số 36/VGCP-CNTDDV ngày 06/7/1995 của Ban Vật giá Chính phủ về cước vận chuyển hàng hoá bằng phương tiện cơ giới đường sông, đơn giá quy định tại cột 2 (đ/TKm) cho tổng số km vận chuyển đường sông đã quy đổi theo quy định. Không áp dụng đơn giá ở cột 1 cho 30 km đầu vì đã tính thời gian một lần xếp dỡ tại bờ. Trường hợp Địa phương ban hành Quyết định cước vận tải đường sông tại địa phương thì thực hiện Biểu cước do địa phương công bố theo đơn giá (đ/TKm) cho tổng số Km vận chuyển đường sông đã quy đổi (Không áp dụng đơn giá ở cột 1 cho 30 km đầu vì đã tính thời gian một lần xếp dỡ tại bờ)

b/ Trường hợp vận chuyển bằng ôtô: áp dụng Biểu cước vận chuyển hàng hoá bằng ôtô do Ban Vật giá Chính phủ quy định. Trường hợp Địa phương có quy định Biểu cước vận chuyển bằng ôtô áp dụng tại địa phương thì thực hiện theo Biểu cước do Địa phương công bố.

Trong trường hợp vận chuyển bằng ô tô, ngoài cước vận chuyển, còn phát sinh chi phí xếp dỡ hai đầu. Cước xếp dỡ hai đầu áp dụng Phụ lục 1 "Biểu cước xếp dỡ thô sơ", đơn giá quy định tại mục A. Trường hợp trong giá vật tư đã bao gồm chi phí xếp dỡ lên phương tiện của người mua hoặc trường hợp vận chuyển bằng xe tự đổ thì không tính.

C. MỘT SỐ VĂN BẢN QUY ĐỊNH TÍNH CƯỚC VẬN CHUYỂN

Nội dung phần này bao gồm một số văn bản quy định cước vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ, đường sông và một số quy định hiện hành về cự ly và cấp bậc đường bộ, đường sông, khoảng cách đường biển một số điểm tính bằng hải lý. Cụ thể là:

1. Quyết định số 953/2000/QĐ-BGTVT ngày 20/4/2000 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành cước vận chuyển, xếp dỡ hàng siêu trường, siêu trọng.
2. Quyết định số 89/2000/QĐ-BVGCP ngày 13/11/2000 của Ban Vật giá Chính phủ về cước vận chuyển hàng hoá bằng ô tô.
3. Quyết định số 36/VGCP-CNTDDV ngày 06/7/1995 của Ban Vật giá Chính phủ về cước vận chuyển hàng hoá bằng phương tiện cơ giới đường sông.
4. Bảng quy định cự ly và cấp bậc đường sông Việt Nam.
5. Bảng cự ly một số tuyến đường biển tính bằng hải lý.

Các quy định này sẽ được sử dụng để tính cước vận chuyển theo từng cự ly, cấp bậc đường.

Trong quá trình thực hiện nếu có vướng mắc hoặc phát hiện những điểm bất hợp lý, không phù hợp với thực tế, đề nghị các đơn vị báo cáo Ban Vật giá Chính phủ để chỉnh lý, bổ sung hoàn thiện bộ đơn giá nhằm đạt được mục đích đề ra là đảm bảo bù đắp được chi phí sản xuất, đồng thời tránh thất thoát lãng phí và tiết kiệm ngân sách nhà nước.

BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ

BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 953/2000/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 20 tháng 4 năm 2000

QUYẾT ĐỊNH CỦA BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
BAN HÀNH CUỘC VẬN CHUYỂN, XẾP DỠ
HÀNG SIÊU TRƯỜNG, SIÊU TRỌNG.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 22/CP ngày 22-3-1994 của Chính phủ về nhiệm vụ quyền hạn, trách nhiệm quản lý Nhà nước và cơ cấu tổ chức bộ máy của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 137/HĐBT ngày 27 tháng 4 năm 1992 của Hội đồng Bộ trưởng (nay là Chính phủ) về quản lý giá;

Căn cứ ý kiến của Ban Vật giá Chính phủ tại (văn bản số 1320/BVGC-CNTDV ngày 17 tháng 12 năm 1999);

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Pháp chế - Vận tải, Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam, Cục trưởng Cục Đường sông Việt Nam,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1: Ban hành kèm theo Quyết định này Quy định cuộc vận chuyển xếp dỡ hàng siêu trường, siêu trọng bằng phương tiện đường bộ, đường sông.

Điều 2: Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày kể từ ngày ký và thay Quyết định số 1653/QĐ-BGTVT ngày 28-6-1997 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Điều 3: Ông (Bà) Chánh văn phòng Bộ, Vụ trưởng Vụ Pháp chế - Vận tải, Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam, Cục trưởng Cục Đường sông Việt Nam, Giám đốc Sở Giao thông vận tải (GTCC) và thủ trưởng cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

- Như điều 3
- Văn phòng CP(B/C)
- Ban Vật giá CP(B/C) X
- Lưu: VP, PCVT.

1/6

K/T BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

THỦ TRƯỞNG

Êt Ngọc Khue

QUY ĐỊNH
CƯỚC VẬN CHUYỂN, XẾP DỠ
HÀNG SIÊU TRƯỜNG, SIÊU TRỌNG

(Ban hành kèm theo Quyết định số: 953/2000/QĐ-BGTVT ngày 20/4/2000)

I- Những quy định chung

1 - Phạm vi áp dụng

1.1 - Quy định này được áp dụng để tính cước vận chuyển, xếp hàng siêu trường, siêu trọng được thanh toán bằng vốn ngân sách Nhà nước hoặc có nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước.

1.2 - Những hợp đồng đã ký trước ngày Quyết định này có hiệu lực nhưng chưa thanh lý hợp đồng thì vẫn không được áp dụng Quy định này.

1.3 - Được áp dụng những quy định về cước vận chuyển, xếp dỡ với hàng siêu trường, siêu trọng tại các văn bản khác của Nhà nước không có trong Quy định này. Có thể áp dụng để đấu thầu nhưng không được vượt quá mức cước theo các quy định hiện hành.

1.4 - Không áp dụng Quy định này đối với việc vận chuyển xếp container.

1.5 - Thuế giá trị gia tăng và phí cầu đường không đề cập trong Quy định này mà tùy thuộc vào thực tế số chuyến hàng và tổng chi phí để tính toán cụ thể trong từng hợp đồng vận chuyển.

2 - Quy định về hàng siêu trường, siêu trọng

2.1 - Khi xếp lên phương tiện đường bộ, đường sông hàng có trọng lượng thực tế mỗi kiện hàng không tháo rời được từ 20 tấn trở lên là hàng siêu trọng.

2.2 - Khi xếp lên phương tiện đường bộ, hàng có kích thước thực tế mỗi kiện hàng không tháo rời ra được có chiều dài của mỗi kiện hàng từ 12 mét trở lên, hoặc chiều rộng của kiện hàng từ 2,5 mét trở lên hoặc chiều cao của kiện hàng từ 2,7 mét trở lên là hàng siêu trường.

2.3 - Mỗi kiện hàng thực tế không tháo rời được khi xếp lên phương tiện đường sông, có kích thước chiều dài của kiện hàng từ 12 mét trở lên, hoặc chiều rộng của kiện hàng trên 4 mét hoặc chiều cao của kiện hàng trên 3,5 mét là hàng siêu trường.

3 - Trọng lượng tính cước khi vận chuyển hàng siêu trường được đối như sau:

3.1 - Với kiện hàng hoá mà bình quân một tấn trọng lượng có thể dưới 1,5 m³ thì trọng lượng tính cước là trọng lượng thực tế chuyển chở cả bao bì.

3.2 - Với kiện hàng hoá mà bình quân một tấn trọng lượng có thể từ 1,5m³ trở lên thì trọng lượng tính cước là trọng lượng tính đơn cử là thành 1 (một) tấn.

4 - Đơn vị trọng lượng tính cước là tấn, số lẻ dưới 0,5 tấn thì không tính, còn từ 0,5 tấn trở lên tính là 1 (một) tấn.

5 - Đơn vị khoảng cách tính cước là kilômét (Km), số lẻ dưới 0,5 thì không tính, từ 0,5km trở lên thì tính là 1 (một) km

II - Cước, phụ phí xếp, dỡ.

1 - Cước xếp, dỡ tại cảng sông, cảng biển áp dụng mức cước đã được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cho phép hoặc công bố.

2 - Nếu xếp dỡ ngoài khu vực cảng biển trong địa phương, thì cước xếp, dỡ được áp dụng theo biểu cước xếp dỡ đối với hàng siêu trường siêu trọng hợp lệ của cảng biển gần nhất.

3 - Nếu tại các cảng biển địa phương chưa có biểu cước đối với loại hàng siêu trường, siêu trọng thì áp dụng theo biểu cước phí đối nội, đối ngoại được phân theo khu vực như sau:

3.1 - Khu vực từ Quảng bình trở ra Bắc áp dụng theo biểu cước phí xếp dỡ của cảng Hải Phòng.

3.2 - Khu vực từ Quảng trị đến Phú yên áp dụng theo biểu cước phí xếp dỡ của cảng Đà Nẵng.

3.3 - Khu vực từ Khánh Hoà trở vào phía Nam áp dụng theo biểu cước phí xếp dỡ của cảng Sài Gòn.

4 - Nếu ở các cảng biển, cảng sông tại thời điểm xếp, dỡ không có phương tiện xếp, dỡ phù hợp với loại hàng siêu trường, siêu trọng thì được huy động phương tiện xếp, dỡ từ nơi khác đến và được tính phụ phí cả chiều đi và về như sau:

4.1 - Cản cầu có năng trọng từ 50 tấn trở lên được tính:

a - Từ 01 km đến 50 km : 52.000 đồng/cầu. km.

b - Từ 50 km đến 100 km : 49.000 đồng/cầu. km.

c - Trên 100km : 45.000 đồng/cầu. km.

4.2 - Cản cầu có năng trọng trên 40 tấn đến 50 tấn giảm 20% so với Mục 4.1 nêu trên.

4.3 - Cản cầu có năng trọng từ 30 tấn đến 40 tấn giảm 30% so với Mục 4.1 nêu trên.

4.4 - Cản cầu năng trọng dưới 30 tấn giảm 50% so với biểu phụ phí tại Mục 4.1 nêu trên.

5 - Nếu sử dụng phương pháp xếp, dỡ, kéo thủ công được tính như sau:

5.1 - Cước xếp:

5.1.a - Các kiện hàng nặng từ 20 tấn đến 30 tấn, mức cước xếp thủ công là 80.000 đ /tấn.

5.2.a - Các kiện hàng nặng từ 30 tấn trở lên đến 120 tấn nếu xếp thủ công được tính theo biểu sau:

Trọng lượng tấn/ kiện	Hệ số tăng cước	Cước (đồng/tấn)
30 đến 40 tấn	1,00	98.000
Trên 40 đến 50 tấn	1,12	109.700
Trên 50 đến 60 tấn	1,24	121.500
Trên 60 đến 70 tấn	1,36	133.200
Trên 70 đến 80 tấn	1,48	145.000
Trên 80 đến 90 tấn	1,60	156.000
Trên 90 đến 100 tấn	1,72	168.000

Trên 100 đến 110 tấn	1.84	180.000
Trên 110 đến 120 tấn	1.96	192.000

5.3.a - Đối với kiện hàng nặng trên 120 tấn đến 200 tấn thì cứ kiện hàng tăng 10 tấn thì hệ số cước xếp tăng 15% so với mức cước tính đối với kiện hàng ở mức dưới nó 10 tấn.

5.4.a - Đối với kiện hàng nặng trên 200 tấn đến 300 tấn thì cứ kiện hàng tăng 10 tấn thì hệ số cước xếp tăng 25% so với mức cước tính đối với kiện hàng ở mức dưới nó 10 tấn.

5.2 - Cước dỡ được tính bằng 0.9 cước xếp.

5.3 - Cước kéo: Cứ kéo kiện hàng di chuyển được 1m được tính bằng 9% cước xếp của kiện hàng đó (dưới 0.5m thì không tính, trên 0.5m tính tròn là 1m).

5.4 - Xếp kiện hàng từ cầu cảng xuống phương tiện thủy hoặc dỡ kiện hàng từ phương tiện thủy lên cầu cảng khi có biên độ thủy triều biến đổi = 0,4m thì tăng 40% cước xếp dỡ của kiện hàng tương ứng đó. Sau đó nếu biên độ thủy triều vẫn có biến đổi thì cứ biến đổi $\pm 0.20m$ được tính tăng thêm 10% cước.

5.5 - Việc đưa kiện hàng vào bệ lắp đặt, cân chỉnh đúng vị trí được tăng 20% cước xếp của kiện hàng đó.

5.6 - Xếp lên hay dỡ kiện hàng xuống toa xe lửa hoặc phương tiện đường bộ có chiều cao trên 1.2m thì được tăng 20% so với cước xếp dỡ của kiện hàng đó.

III - Cước vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng.

A - Nguyên tắc chung tính cước vận chuyển:

1 - Hàng siêu trường thì trọng lượng tính cước là tấn trọng tải đăng ký của phương tiện đường sông, đường bộ (bao gồm cả nước) đã được sử dụng để vận chuyển kiện hàng đó. Riêng giá cước để tính là đơn giá cước của trọng lượng thực tế của kiện hàng vận chuyển. Nếu kiện hàng vận chuyển dưới 20 tấn thì đơn giá cước để tính là đơn giá của kiện hàng có trọng lượng là 20 tấn.

2 - Hàng siêu trường, siêu trọng chở trên phương tiện phải tuân thủ theo các quy định trong tại Thông tư số 112/1998/TT-BGTVT ngày 29-4-1998 của Bộ Giao thông vận tải. Khi đó cước được cộng thêm 20%.

3 - Trường hợp vận tải hàng vừa siêu trường vừa siêu trọng thì cước xếp, dỡ, vận chuyển chỉ được tính theo một loại (Siêu trường hoặc siêu trọng) với giá cao nhất.

B - Cước vận chuyển bằng phương tiện đường sông.

1- Áp dụng theo biểu cước sau:

Khoảng cách	Trọng lượng kiện	Loại sông	Giá cước
30 km đầu	20 tấn	I	54.400đ/tấn
Từ 31 km trở lên	20 tấn	I	415.đ/tấn.km

1.1 - Cụ ly vận chuyển chưa đủ 30km cũng được tính cước 30km

1.2 - Khi vận chuyển mà khoảng cách tính cước trên 30km thì 30km đầu tính theo đơn giá ở khoảng cách 30km đầu (đ/ tấn), từ km thứ 31 trở đi tính

theo đơn giá từ 31km trở lên (đ/tấn.km). tổng giá cước của các đoạn cự ly là giá cước toàn chặng.

2- Quy đổi loại sông:

2.1 - Cứ một kilômét đường sông loại 2 hoặc một kilômét đường biển đổi bằng 1,5km đường sông loại 1.

2.2 - Cứ một kilômét đường sông trên loại 2 được quy đổi thành 3 kilômét đường sông loại 1.

3- Tính cước đối với các kiện hàng:

3.1 - Kiện hàng trên 20 tấn đến 40 tấn tăng 30% giá cước biểu trên.

3.2 - Kiện hàng trên 40 tấn tăng 50% giá cước biểu trên.

3.3 - Kiện hàng dài từ 12m đến 20 m tăng 20% giá cước biểu trên.

3.4 - Kiện hàng dài trên 20 m tăng 30% giá cước biểu trên.

3.5 - Trường hợp phải thuê tàu đặc biệt dùng để chuyên chở kiện hàng ở những địa hình phức tạp thì hải bên thoả thuận trong từng trường hợp cụ thể. nếu không thoả thuận được thì báo cáo Bộ Giao thông vận tải giải quyết.

C - Cước vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng bằng phương tiện đường bộ (Biểu giá áp dụng vận chuyển trên đường mặt rải nhựa, độ dốc nhỏ hơn 3%).

1- Cước tính theo trọng lượng:

1.1- Kiện hàng nặng từ 20 đến 40 tấn:

Trọng lượng kiện (tấn)	Giá cước(đồng /tấn.km)		
	Cự ly từ 30km trở xuống	Cự ly từ 31km đến 100km	Cự ly từ 101km trở lên
Từ 20 đến 30 tấn	3.372	1.954	1.818
Từ 31 đến 40 tấn	4.260	2.233	2.118

1.1.a - Cứ vận chuyển chưa đủ 30 km cũng được tính cước vận chuyển.

1.1.b - Khi vận chuyển mà khoảng cách tính cước trên 30km thì 30km đầu tính theo đơn giá ở khoảng cách 30km đầu (đ/tấn.km) từ km thứ 31 trở đi tính theo đơn giá từ 31km trở lên (đ/tấn.km). cộng dồn giá cước của các đoạn cự ly được giá cước toàn chặng.

1.2 - Cước vận chuyển hàng nặng trên 40 tấn đến 200 tấn

Trọng lượng kiện (trên...tấn đến...tấn)	Giá cước (đồng/tấn.km)						
	Từ 10km trở xuống	Từ 11 đến 20 km	Từ 21 đến 30km	Từ 31 đến 50km	Từ 51 đến 100 km	Từ 101 đến 150 km	Từ 151 km trở lên
40 - 50	16.000	14.000	12.000	8.000	7.800	7.600	7.500
50 - 60	18.000	16.000	14.000	10.000	9.700	9.500	9.300
60 - 70	20.000	18.000	16.000	12.000	11.600	11.400	11.200
70 - 80	22.000	20.000	18.000	14.000	13.500	13.300	13.000
80 - 90	24.000	22.000	20.000	16.000	15.400	15.200	14.900
90 - 100	27.000	25.000	23.000	19.000	18.300	18.100	17.700
100-110	30.000	28.000	26.000	22.000	21.200	21.000	20.500
110 -120	34.500	32.200	29.900	25.300	24.400	24.200	23.600

120- 130	39.000	36.400	33.800	28.600	27.600	27.300	26.700
130- 140	43.000	40.600	37.700	31.900	30.700	30.500	29.700
140- 150	48.000	44.800	41.600	35.200	33.900	33.600	32.800
150- 160	60.000	56.000	52.000	44.000	42.400	42.000	41.000
160- 170	72.000	67.200	62.000	52.800	50.900	50.400	49.200
170- 180	84.000	78.400	72.000	61.600	59.300	58.800	57.400
180- 190	96.000	89.600	83.000	70.400	67.800	67.200	65.600
190- 200	108.000	100.800	93.600	78.800	76.300	75.600	73.800

1.2.a - Khi chưa đủ 10 km cũng tính 10 km.

1.2.b - Cước toàn chặng được tính theo đơn giá cước tương ứng của từng đoạn cự ly của biểu cước trên, cộng dồn giá cước của các đoạn cự ly được giá cước toàn chặng.

1.3 - Đối với các kiện hàng nặng trên 200 tấn, nếu trọng lượng kiện hàng tăng một tấn thì cước vận chuyển được tăng 2% so với mức cước tính đối với trọng lượng kiện hàng kém nó 1(một) tấn.

2 - Phụ thu vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trong các trường hợp sau:

2.1 - Đối với đường có độ dốc từ 3% đến dưới 5% thì phụ thu bằng 50% giá cước vận chuyển.

2.2- Đường có độ dốc từ 5% đến dưới 7% phụ thu bằng 100% giá cước vận chuyển.

2.3 - Đường có độ dốc từ 7% đến 10% thì phụ thu bằng 400% giá cước vận chuyển.

2.4 - Đường có độ dốc trên 10% phụ thu do các bên thỏa thuận

2.5 - Trong các chặng đường vận chuyển có nhiều đoạn dốc thì tính phụ thu cho từng đoạn dốc theo cự ly thực tế, tổng phụ thu của từng đoạn dốc là phụ thu độ dốc của toàn chặng đường vận chuyển.

3 - Vận chuyển trên đường rải đá, mặt không nhẵn, giá cước được tăng thêm 20% so với giá trên.

4 - Nếu vận chuyển máy móc tính vì cần có độ an toàn cao, tính phụ thu bằng 20% giá cước.

5 - Nếu trường hợp phải huy động phương tiện từ nơi khác đến, tính huy động phí cả chiều đi và chiều về như sau:

5.1 - Đầu kéo chạy không : 6.000 đồng/xe.km.

5.2 - Đầu kéo có cả móc : 37.000 đồng/xe.km.

IV- Các chi phí phục vụ xếp dỡ, vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng

1- Chi phí gia cố, chằng buộc: (đồng/tấn)

Công việc	Vận chuyển bằng phương tiện thủy	Vận chuyển bằng phương tiện đường bộ	Trong xếp dỡ
Kê lót chống nghiêng lật	30.000	20.000	15.000
Gia cố chằng buộc	20.000	15.000	

2 - Chi phí áp tải

2.1 - Chi phí áp tải (tàu thủy, ô tô) : 50.000 đồng/ người-ngày.

3 - Chi phí khác thì tùy theo tính chất, đặc điểm và yêu cầu thực tế vận chuyển của hàng siêu trường, siêu trọng đường bộ, đường sông để thỏa thuận với các chi phí sau:

3.1 - Khắc phục các chướng ngại không gian trong quá trình vận chuyển hàng quá khổ, quá tải.

3.2 - Chi phí gia cố mặt bằng, khắc phục chướng ngại vật hoặc nơi để hàng có độ dốc trên 15% để đảm bảo an toàn.

3.3 - Trường hợp mặt bằng xếp dỡ kết cấu hàng hoá phức tạp thì dựa và thực tế hai bên thỏa thuận để quyết toán.

3.4 - Bảo vệ hàng.

3.5 - Gia cố, sửa chữa cầu đường, bến bãi được thỏa thuận trên cơ sở yêu cầu tính toán hợp lý của cơ quan quản lý cầu đường, bến bãi chấp nhận.

3.6 - Phòng cháy đối với hàng quý hiếm, có giá trị.

3.7 - Chi phí khảo sát, tính toán phương án khả thi có thể thỏa thuận từ đến 10% giá trị của hợp đồng.

KẾT BỐ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
THỦ TRƯỞNG



Là Ngọc Khuê