

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Số: **64** /2014/TT-BGTVT

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Số: S
	Ngày: 19/11

Hà Nội, ngày **10** tháng **11** năm 2014

THÔNG TƯ

Ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và Vụ trưởng Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông,

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

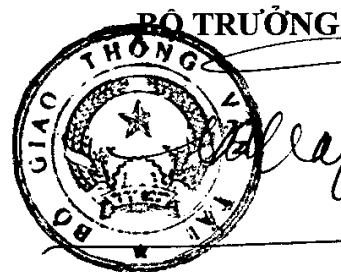
Điều 1. Ban hành kèm theo Thông tư này Định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

Điều 2. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2015; bãi bỏ Quyết định số 39/2004/QĐ-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2004 về việc ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa và Thông tư số 48/2011/TT-BGTVT ngày 20 tháng 7 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải về việc sửa đổi, bổ sung Định mức kinh tế kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa ban hành kèm theo Quyết định số 39/2004/QĐ-BGTVT.

Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Giám đốc Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./. TC

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Cơ quan thuộc Chính phủ;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Cổng Thông tin điện tử Chính phủ;
- Trang Thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Công báo;
- Báo GTVT, Tạp chí GTVT;
- Lưu VT, KCHT. Tiến



Đinh La Thăng

ĐỊNH MỨC KINH TẾ - KỸ THUẬT
QUẢN LÝ, BẢO TRÌ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA
(Ban hành kèm theo Thông tư số 64 /2014/TT-BGTVT ngày 10 /M /2014
của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

**I. CƠ SỞ XÂY DỰNG ĐỊNH MỨC KINH TẾ - KỸ THUẬT QUẢN LÝ,
BẢO TRÌ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

- Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11; Luật số 48/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 và các văn bản hướng dẫn thi hành;

- Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

- Thông tư số 73/2011/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam (Thông tư số 73/2011/TT-BGTVT).

**II. NGUYÊN TẮC TÍNH TOÁN VÀ ÁP DỤNG ĐỊNH MỨC KINH TẾ -
KỸ THUẬT QUẢN LÝ, BẢO TRÌ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

Định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa (QLBTĐTNĐ) là mức hao phí cần thiết về vật liệu, lao động và máy thi công để hoàn thành một đơn vị khối lượng công việc tương đối hoàn chỉnh như trục phao, thả phao ... từ khâu chuẩn bị đến khâu kết thúc công việc, nhằm duy trì trạng thái hoạt động bình thường của các tuyến đường thủy nội địa (ĐTNĐ).

Định mức kinh tế - kỹ thuật QLBTĐTNĐ dùng để lập và duyệt dự toán về quản lý, bảo trì đường thủy nội địa; quản lý, cấp phát và thanh toán vốn sự nghiệp kinh tế đường thủy nội địa cho các đơn vị chuyên làm công tác quản lý, bảo trì thường xuyên đường thủy nội địa trong cả nước. Trường hợp các nội dung công việc chưa quy định trong định mức này thì tính toán nội suy theo các công việc tương tự hoặc áp dụng định mức, quy định hiện hành.

Định mức kinh tế - kỹ thuật QLBTĐTNĐ đề cập đầy đủ các đầu mục công việc cần thiết trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa và được ưu tiên bố trí kế hoạch vốn sự nghiệp kinh tế đường thủy nội địa hàng năm. Khi lập và duyệt thiết kế, dự toán quản lý, bảo trì đường thủy nội địa cần có giải pháp kỹ thuật ưu tiên các công việc đảm bảo an toàn giao thông. Các hạng mục còn lại thực hiện theo nguyên tắc thanh toán công việc được giao.

Quy định về quản lý và bảo trì công trình đường thủy nội địa thực hiện theo Thông tư số 17/2013/TT-BGTVT ngày 05 tháng 8 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý, bảo trì công trình đường thủy nội địa và các văn bản sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế Thông tư này.

1. Phân loại đường thủy nội địa phục vụ quản lý.

Tiêu chuẩn và thang điểm để phân loại đường thủy nội địa phục vụ quản lý cụ thể như sau:

Thứ tự	Loại tiêu chuẩn	Thang điểm (điểm)		
		15	10	5
1	Chiều rộng trung bình mùa kiệt	> 200m	50 ÷ 200m	< 50m
2	Độ sâu chạy tàu mùa kiệt	< 1,5m	1,5 ÷ 3m	> 3m
3	Chế độ thủy văn dòng chảy	Vùng ảnh hưởng lũ	Vừa ảnh hưởng lũ vừa ảnh hưởng triều	Vùng ảnh hưởng thủy triều
4	Mật độ công trình và chướng ngại vật trên sông (bao gồm : bãi cạn, chướng ngại vật, vật chìm đắm, kè chỉnh trị, cầu, phà, cảng và bến bốc xếp)	>1 chiếc/km	0,5 ÷ 1 chiếc/km	< 0,5 chiếc/km
5	Mật độ báo hiệu	>2 báo hiệu/km	1- 2 báo hiệu/km	<1 báo hiệu/km
6	Khối lượng hàng hóa thông qua	> 5 triệu tấn/năm	2-5 triệu tấn/năm	< 2 triệu tấn/năm
7	Chế độ ánh sáng phục vụ chạy tàu		Có đèn ban đêm	

Nguyên tắc áp dụng phân loại đường thủy nội địa phục vụ quản lý

Tiêu chuẩn và thang điểm phân loại quy định tại điểm này chỉ áp dụng cho các sông, kênh được cơ quan nhà nước có thẩm quyền công bố quản lý và khai thác vận tải. Phân loại đường thủy nội địa phục vụ quản lý trên cơ sở áp dụng cho từng sông, kênh (hoặc đoạn sông, kênh) riêng biệt nhưng phải đảm bảo tính liên tục trên các tuyến quản lý. Nếu có một số đoạn sông, kênh (không vượt quá 20% chiều dài toàn tuyến) có loại thấp hơn loại sông, kênh của toàn tuyến thì được phép nâng loại phù hợp với toàn tuyến.

Thang điểm phân loại đường thủy nội địa phục vụ quản lý

+ Nếu sông, kênh áp vào tiêu chuẩn phân loại đạt từ 85 điểm trở lên là đường thủy nội địa quản lý loại 1.

+ Nếu sông, kênh áp vào tiêu chuẩn phân loại đạt từ 65 điểm đến 84 điểm là đường thủy nội địa quản lý loại 2.

+ Nếu sông, kênh áp vào tiêu chuẩn phân loại đạt từ 64 điểm trở xuống là đường thủy nội địa quản lý loại 3.

(Bảng phân loại chi tiết quy định tại Phụ lục của Thông tư này)

2. Về Định mức vật tư

- Kích thước báo hiệu để tính vật tư theo Thông tư số 73/2011/TT-BGTVT.

- Mức tiêu hao sơn được tính cụ thể cho $1m^2$ của từng loại vật liệu làm báo hiệu và tính toán cho các loại báo hiệu theo thiết kế định hình trong công tác bảo dưỡng, sơn màu báo hiệu để tiện áp dụng.

- Bảo dưỡng báo hiệu bao gồm 01 lớp sơn chống rỉ và 02 lớp sơn màu. Sơn màu giữa kỳ thì chỉ sơn hai lớp sơn màu. Riêng bảo dưỡng phao, sơn chống rỉ bao gồm cả mặt trong và mặt ngoài của phao. Đối với phao chưa tính đến tiêu hao vật tư cho sơn màu, bảo dưỡng hòm đựng ắc quy.

- Các loại biển hình thoi định mức vật tư được tính theo định mức vật tư của các biển hình vuông cùng loại, cùng kích thước;

- Các loại báo hiệu và phụ kiện không có trong bảng định mức được phép tính theo phương pháp nội suy, ngoại suy.

- Với môi trường nước mặn, nước nhiễm mặn sử dụng vật liệu phù hợp và đảm bảo điều kiện tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành.

3. Về Định mức nhân công

- Các trị số ở tập định mức này được xây dựng trong điều kiện lao động bình thường chưa tính đến các yếu tố phức tạp xảy ra trong quá trình thực hiện các bước công việc. Các trị số mức xác định trong tập định mức này là tính vào mùa cạn.

- Những mức có kết hợp phương tiện thủy về mùa lũ được tính thêm: hành trình phương tiện (bình quân xuôi và ngược) được nhân với hệ số 1,2; các công việc khác nhân với hệ số 1,1.

- Tất cả các mức thực hiện ở kênh đào thì nhân với hệ số 0,8. Các công việc thực hiện ở vùng cửa biển, cửa sông, vùng duyên hải, vùng núi cao, vùng hồ thì được nhân với hệ số 1,2.

- Các mức của công tác thả, trục, chỉnh, chống bồi rùa, bảo dưỡng với các loại phao không có trong bảng định mức được tính bằng phương pháp nội suy, ngoại suy.

- Các mức của phao hình cầu có kết cấu là phao trụ, biển hình cầu thì dùng mức của phao trụ cùng đường kính nhân với hệ số 1,05.

- Các mức của phao ống thì lấy theo mức của phao trụ cùng đường kính nhân với hệ số 0,8.

- Các mức lao động của công tác điều chỉnh, di chuyển cột báo hiệu bằng bê tông được nhân với hệ số 1,3 của mức cột sắt cùng loại.

4. Về Định mức máy thi công

Phương tiện thủy dùng trong quản lý, bảo trì đường thủy nội địa hoạt động trong một dây truyền công nghệ khép kín. Định mức ca máy đã xây dựng cho từng công đoạn đơn lẻ phục vụ cho việc lập đơn giá dự toán được thuận lợi.

4.1. Hành trình: Tàu chạy tốc độ bình quân (Bảng MHD/M 1.01.1) đi kiểm tra, nghiệm thu tuyến hoặc đến vị trí thực hiện các thao tác nghiệp vụ khác.

4.2. Thao tác (thực hiện sau hành trình): Tàu di chuyển chậm hoặc nổ máy đứng yên khi thực hiện các thao tác nghiệp vụ.

4.3. Nguyên tắc áp dụng đơn giá ca máy: Đơn giá ca máy trong công tác quản lý bảo trì đường thủy nội địa áp dụng theo quy định hiện hành.

4.4. Ca máy thực hiện các công việc khác

Ngoài việc được sử dụng để quản lý thường xuyên đường thủy nội địa, các phương tiện, thiết bị còn được sử dụng để làm những công việc khác thuộc vốn sự nghiệp kinh tế đường thủy nội địa như duy tu bảo dưỡng kè, đắp đá chân đê, phục vụ nổ mìn, phá đá, chống bão lũ kết hợp thanh tra bảo vệ đường thủy nội địa... thì áp dụng như sau:

- Khi di chuyển sử dụng mức của hành trình.
- Khi thao tác sau hành trình sử dụng mức của thao tác.
- Trong các trường hợp cụ thể sẽ nội suy, ngoại suy các mức tương tự, trên cơ sở thời gian nổ máy và trạng thái làm việc của máy.

4.5. Hệ số trong sử dụng định mức ca máy

Các mức được xây dựng trong điều kiện bình thường, các trường hợp khác áp dụng như sau:

- Định mức ca máy vùng cửa sông, biển, ven vịnh và ra đảo: ca máy hành trình (bình quân) và thao tác được nhân với $K = 1,2$.
- Định mức ca máy trong mùa lũ: được nhân với $K = 1,2$.
- Trong trường hợp ngoài mức chuẩn, nội suy theo mức trên, dưới và lân cận.

4.6. Ca máy kết hợp phương tiện thủy kiểm tra tuyến

- Máy sử dụng trong định mức là tàu thủy kiểm tra tuyến.
- Công tác dịch chuyển cột báo hiệu, chỉnh cột báo hiệu, bảo dưỡng cột, biển báo hiệu và các công tác: sơn màu giữa kỳ; thay thế nguồn, đèn; kiểm tra, vệ sinh tấm năng lượng mặt trời trên phao, cột chỉ tính ca máy cho thời gian đưa kịp thời đi vào, đi ra vị trí báo hiệu.

III. NỘI DUNG ĐỊNH MỨC

III.1. Mức hao phí vật liệu:

- Là số lượng vật liệu (bao gồm vật liệu chính và vật liệu phụ) cần cho việc thực hiện và hoàn thành một đơn vị khối lượng công tác bảo trì đường thủy nội địa. Mức hao phí vật liệu quy định trong định mức này đã bao gồm hao hụt vật liệu khi thi công.

- Vật liệu phụ được tính bằng 2% giá trị vật liệu chính.

III.2. Mức hao phí lao động:

- Là số ngày công lao động của công nhân trực tiếp và công nhân phục vụ để thực hiện khối lượng công tác QLBTĐTNĐ.

- Số lượng ngày công đã bao gồm cả lao động chính, lao động phụ để thực hiện và hoàn thành đơn vị khối lượng công tác QLBTĐTNĐ từ khâu chuẩn bị tới khâu kết thúc, thu dọn hiện trường.