

QUYẾT ĐỊNH

**CỦA BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI SỐ 953/2000/QĐ-BGTVT
NGÀY 20 THÁNG 4 NĂM 2000 VỀ VIỆC BAN HÀNH CƯỚC 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/BVGCP-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 cước 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 thế 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./.

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, dỡ 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 đối với hàng siêu trường, siêu trọng tại các văn bản khác của Nhà nước nếu 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 dỡ 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 quy đổi như sau:

3.1 - Với kiện hàng hoá mà bình quân một tấn trọng lượng có thể tích dưới $1,5 \text{ m}^3$ thì trọng lượng tính cước là trọng lượng thực tế chuyên chở kể cả bao bì.

3.2 - Với kiện hàng hoá mà bình quân một tấn trọng lượng có thể tích từ $1,5 \text{ m}^3$ trở lên thì trọng lượng tính cước là trọng lượng tính đổi: cứ $1,5 \text{ m}^3$ 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 km 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 - Cần cẩu 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 - Cần cẩu có năng trọng trên 40 tấn đến 50 tấn giảm 20% so với Mục 4.1 nêu trên.

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

4.4 - Cần cẩu 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	168.0 00
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 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 moóc) đã được sử dụng để vận chuyển kiện hàng đó. Nhưng 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	1	54.400đ/tấn
Từ 31 km trở lên	20 tấn	1	415.đ/tấn.km

1.1 - Cự 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 hai 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	1.813
Từ 31 đến 40 tấn	4.266	2.233	2.172

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

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), 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 thoả 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 tinh vi 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 - Chi phí áp tải.

2.1 - Chi phí áp tải (tàu thủy, ô tô): 50.000đồng/ 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 đối 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 vào 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 5 đến 10% giá trị của hợp đồng./.