

Số: 1960 /CĐTND-QLKCHT

Hà Nội, ngày 16 tháng 7 năm 2024

V/v: đề xuất xây dựng Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT ngày 22/6/2023

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Ngày 22/6/2023 Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa sau một thời gian áp dụng thực hiện phát sinh một số định mức còn thiếu, bất cập, vướng mắc cần phải sửa đổi, bổ sung. Do vậy, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đề xuất Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT với thuyết minh cụ thể như sau:

1. Căn cứ pháp lý:

Căn cứ Luật Giao thông Đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 ngày 15/6/2004; Luật số 48/2014/QH13 ngày 17/6/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa;

Căn cứ Nghị định số 45/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa;

Căn cứ Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ về Quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu, cung cấp sản phẩm dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên;

Căn cứ Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

2. Sự cần thiết sửa đổi, bổ sung định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì tuyến đường thủy nội địa

Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT ngày 22/6/2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa có hiệu lực từ ngày 01/9/2023, sau một thời gian áp dụng, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam nhận thấy một số bất cập, tồn tại cụ thể như sau:

2.1. Các nội dung công việc cần bổ sung định mức

- Hiện nay Bộ Giao thông vận tải giao Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức quản lý, vận hành và bảo trì 02 âu tàu (âu Rạch Chanh và âu Nghĩa Hưng), trong đó việc lập, thẩm định và phê duyệt phương án dự toán thực hiện theo quy trình vận hành, bảo trì do Bộ Giao thông vận tải ban hành (Quyết định

số 3398/QĐ-BGTVT ngày 31/10/2016 và Quyết định số 1045/QĐ-BGTVT ngày 30/5/2019). Tuy nhiên, trong công tác quản lý vận hành các âu tàu chưa có định mức bảo trì các hạng mục công trình âu nên thiếu cơ sở pháp lý cho việc lập, thẩm định, phê duyệt, thực hiện bảo trì các công trình này, vì vậy cần bổ sung những định mức cơ bản sau:

+ Định mức bảo dưỡng các hệ thống: cơ khí đóng mở âu tàu, cửa âu; thủy lực; điện; camera giám sát; thông tin; CNTT điều khiển...

+ Định mức ca máy: Tàu cứu hộ, ca nô (nếu có).

+ Định mức vớt củi, rác...

+ Vệ sinh, thu gom bùn, thải (tại cửa âu hoặc hồ thu);

+ Nạo vét cửa, lòng âu (tần suất, thành phần và các hao phí)

- Công tác đặc thù trong quản lý, bảo dưỡng thường xuyên ĐTNĐ không có hạng mục đếm phương tiện vận tải, đây là hạng mục rất quan trọng trong quản lý tuyến luồng, định hướng quy hoạch, đầu tư phát triển các tuyến đường thủy nội địa quốc gia. Ngoài ra, việc đếm phương tiện vận tải, xác định mật độ lưu thông trên tuyến và kích thước, trọng tải các phương tiện chủ yếu nhằm mục đích xác định chế độ lưu thông của luồng (Theo tiêu chuẩn quốc gia TCVN 12910-2020: Luồng đường thủy nội địa – Yêu cầu thiết kế) và phục vụ cho việc nghiên cứu lập báo cáo kinh tế kỹ thuật công trình nạo vét theo quy định;

- Một số hạng mục công việc như: thả phao, trục phao, điều chỉnh phao, lắp đặt báo hiệu... ngoài việc sử dụng phương tiện thủy chuyên dùng cần phải sử dụng tổ hợp thiết bị (cần cầu, xà lan,...) để phù hợp thực tế cần bổ sung định mức này (áp dụng cho các phao có kích thước loại 1 và loại đặc biệt);

- Nguồn (pin, acquy) đèn năng lượng mặt trời có tuổi thọ thường là 02 năm (pin, acquy nhà sản xuất chỉ bảo hành 1 năm), nếu không được thay thế cường độ sáng yếu, không sáng suốt đêm gây ảnh hưởng đến không an toàn giao thông trên tuyến. Với điều kiện hoạt động thực tế của đèn NLMT (Đèn hoạt động ở ngoài trời, dưới tác động trực tiếp của ánh nắng mặt trời và sự thay đổi đột ngột của nắng/mưa) nhiệt độ bên trong thân đèn có thể lên tới 50°C-60°C, sau 2 năm dung lượng sẽ giảm khoảng 50%. Vậy cần bổ sung định mức về thời gian sử dụng nguồn (pin, acquy) đèn năng lượng mặt trời;

- Đối với các báo hiệu bờ được lắp đặt trên cọc, khi lắp đặt cần có xà lan, búa đóng cọc và cần cầu (không thể lắp đặt các báo hiệu này bằng thủ công được), vì vậy cần bổ sung định mức lắp đặt báo hiệu dưới nước bằng tổ hợp thiết bị (sà lan, búa đóng cọc, cần cầu, tàu kéo...) phù hợp thực tế;

- Đối với công trình nạo vét đảm bảo giao thông trên các tuyến sông, kênh nhỏ cần bổ sung định mức nạo vét bằng máy hút công suất nhỏ đặt trên sà lan.

công tác vận chuyển thực tế toàn sử dụng xà lan tự hành trong khi Bộ Xây dựng chưa xây dựng đơn giá ca máy, vì vậy cần bổ sung định mức này.

- Bổ sung định mức quản lý, bảo dưỡng các móc khổng chế ca độ, móc chỉ giới. Đây là một trong những hạng mục, công trình phụ trợ thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, tuy nhiên Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT chưa có định mức cho nội dung công việc này.

2.2. Các mã hiệu định mức cần điều chỉnh, sửa đổi

- Công tác kiểm tra tuyến kết hợp bảo dưỡng báo hiệu chưa phù hợp với thực tế, cần được nghiên cứu tách riêng 02 nhiệm vụ này;

- Hiện nay tình trạng báo hiệu trên tuyến hết niên hạn sử dụng rất nhiều, ngoài ra quá trình vận hành phao báo hiệu thường xuyên bị phương tiện đâm va, tuy nhiên các hao phí cho công việc bảo dưỡng các báo hiệu tại Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT ngày 22/6/2023 mới chỉ tính toán đối với báo hiệu đạt tiêu chuẩn. Vì vậy để đảm bảo duy trì chất lượng của báo hiệu cần nguyên cứu hướng dẫn áp dụng đối với các báo hiệu hết niên hạn sử dụng (hệ số vật liệu, nhân công, máy) phù hợp thực tế.

- Các nhiệm vụ trong bảo dưỡng thường xuyên tại các vùng duyên hải, cửa sông, biển, hồ, ven vịnh và ra đảo rất khó khăn phức tạp cần được quy định để xác định phạm vi và hệ số điều chỉnh nhân công, máy. Các báo hiệu ở vùng nhiễm mặn cũng cần được xem xét điều chỉnh phạm vi và tần suất bảo dưỡng phù hợp thực tế.

- Hệ thống báo hiệu trên tuyến còn tồn tại nhiều kích thước chưa được thay thế để đảm bảo yêu cầu theo Thông tư số 08/2020/TT-BGTVT ngày 17/4/2020 nên cần phải nghiên cứu cách tính nội, ngoại suy cho các báo hiệu chưa có trong định mức.

- Nội dung ghi chú khối lượng các công tác: điều chỉnh phao chống bồi rùa chỉ tính bằng 50% khối lượng phao trên tuyến vì chưa phù hợp cho tất cả các tuyến, vì có những tuyến sông luồng thay đổi thường xuyên, lượng phù sa rất lớn, hiện tượng lũ bão xảy ra nhiều đợt trong năm, tất cả các phao đều bị ảnh hưởng và thao tác như nhau, vì vậy cần phải rà soát, điều chỉnh nội dung này phù hợp với từng loại, vùng và miền;

- Công tác lắp đặt, thay thế biển báo hiệu trên cầu (biển + lồng đèn) trong điều kiện thi công rất phức tạp phải có tàu và cần cầu để đảm bảo an toàn lao động vì vậy cần điều chỉnh lại định mức này;

- Thanh thải vật chướng ngại sử dụng tổ hợp phá đá dưới nước bằng máy đào 1,6m³ gắn đầu búa thủy lực chuyên dụng 5T trên hệ nổi quá trình xây dựng định mức bị lỗi cần điều chỉnh (phá đá dưới nước lại thấp hơn phá đá trên cạn). Vì vậy cần nghiên cứu, xem xét điều chỉnh định mức này;

Ngoài ra cần rà soát điều chỉnh, bổ sung các mã hiệu định mức khác trong quá trình xây dựng định mức để đảm bảo đúng quy định, phù hợp với thực tế.

Với các lý do nêu trên, việc xây dựng Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải để làm cơ sở lập, phê duyệt dự toán và giá dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì đường thủy nội địa quốc gia là rất cần thiết.

3. Mục đích, quan điểm và nguyên tắc xây dựng văn bản

- Bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật và theo quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

- Hoàn thiện các định mức còn thiếu, bất cập, vướng mắc đảm bảo phù hợp với thực tiễn và phục vụ hiệu quả cho công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên đường thủy nội địa.

4. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng của văn bản

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

- Thông tư này áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan đến quản lý, bảo trì đường thủy nội địa quốc gia.

- Định mức kinh tế - kỹ thuật ban hành kèm theo Thông này làm cơ sở lập, phê duyệt dự toán và giá dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì đường thủy nội địa quốc gia.

- Đối với đường thủy nội địa địa phương, đường thủy nội địa chuyên dùng có thể áp dụng Định mức kinh tế - kỹ thuật ban hành kèm theo Thông tư này.

- Đối với công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa thực hiện bảo trì theo khối lượng thực tế thì định mức kinh tế - kỹ thuật, giá dịch vụ được duyệt là cơ sở để nghiệm thu, thanh toán, quyết toán và quản lý chi phí dịch vụ.

- Đối với công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thực hiện bảo trì theo chất lượng thực hiện thì định mức kinh tế - kỹ thuật là cơ sở để xác định mức giá khoán bảo trì. Công tác nghiệm thu, thanh toán, quyết toán thực hiện trên cơ sở đánh giá kết quả thực hiện quản lý, bảo trì theo chất lượng thực hiện.

5. Nội dung chính của Thông tư:

Dự thảo Thông tư sửa đổi bổ sung như sau:

5.1. Khoản 3, Mục IV, Chương I, Phần I: Bổ sung công tác đếm lưu lượng vận tải vào danh mục công tác đặc thù trong quản lý, bảo dưỡng thường xuyên đường thủy nội địa (đối với các tuyến quan trọng).

5.2. Mục V, Chương I, Phần I: (bảng khối lượng công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên đường thủy nội địa)

- Bổ sung hạng mục đếm lưu lượng vận tải;
- Sửa đổi khối lượng, điều kiện áp dụng đối với công tác trực phòng chống thiên tai, làm việc với địa phương bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy và công tác điều chỉnh phao theo thực tế thực hiện.

5.3. Điểm 1.1, 1.2 Khoản I, Chương II, Phần I: Sửa đổi nội dung Ghi chú (về hành trình kiểm tra tuyến bằng xuồng cao tốc và bằng tàu công tác).

5.4. Khoản 1,2,3,4, Chương III, Phần I: Bổ sung định mức về tổ hợp máy cho các thao tác phao loại 1 và loại đặc biệt.

5.5. Khoản 5, Chương III, Phần I: Bổ sung hướng dẫn áp dụng định mức đối với các báo hiệu quá niên hạn (các hệ số).

5.6. Chương II, Phần II bổ sung thêm định mức đóng cọc dưới nước đối với các báo hiệu lắp đặt trên cọc (bằng tổ hợp máy).

5.7. Khoản 12, Chương II, Phần II bổ sung thêm định mức nạo vét bằng máy hút công suất nhỏ đặt trên sà lan ($\leq 585Cv$).

5.8. Khoản 13, Chương II, Phần II sửa đổi định mức thanh thải vật chướng ngại sử dụng tổ hợp phá đá dưới nước bằng máy đào 1,6m³ gắn đầu búa thủy lực chuyên dụng 5T trên hệ nổi.

5.9. Hiệu chỉnh một số mã định mức và Phụ lục Danh mục phân loại đường thủy nội địa, (mã hiệu 2.36.011 ; bổ sung niên hạn sử dụng báo hiệu vật liệu mới như PE, Composite; Sửa đổi định mức thời gian sử dụng phao sắt vùng nước mặn; chỉnh sửa lại phạm vi điểm đầu điểm cuối một số tuyến sông, kênh và bổ sung thêm phạm vi ảnh hưởng của triều...).

6. Chính sách cơ bản và các giải pháp thực hiện văn bản

- Về chính sách cơ bản: việc sửa đổi, bổ sung định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa để phù hợp với thực tế hiện nay, nhằm nâng cao hiệu quả trong quản lý nhà nước, đảm bảo việc lập, phê duyệt dự toán và giá dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì đường thủy nội địa quốc gia, đáp ứng tốt cho công tác quản lý của cơ quan quản lý nhà nước đối với các tổ chức, cá nhân liên quan đến công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa sử dụng nguồn ngân sách nhà nước.

- Về giải pháp thực hiện: nghiên cứu các quy định hiện hành, điều kiện thực tiễn giai đoạn hiện nay để xây dựng đúng đủ cho các mã định mức phù hợp với công tác quản lý...

7. Tiến độ xây dựng văn bản

a) **Tên văn bản:** Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

b) **Cơ quan chủ trì soạn thảo:** Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

c) **Cơ quan tham mưu trình:** Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông

d) **Thời gian xây dựng văn bản:**

- Thời gian trình Bộ đề cương chi tiết: Tháng 8/2024
- Thời gian trình Bộ dự thảo: Tháng 9/2024
- Thời gian gửi Vụ Pháp chế thẩm định: Tháng 11/2024
- Thời gian trình Bộ trưởng ký ban hành: Tháng 12/2024

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam kính báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang (b/c);
- Các Phó Cục trưởng;
- Các Vụ: Tài chính, Pháp chế, KCHTGT (b/c);
- Các phòng; PC-TTr, KHTC, KHCN HTQT&MT;
- Văn phòng Idoc;
- Lưu: VT, QLKCHT.



CỤC TRƯỞNG

Bùi Thiên Thu