BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 12 /2019/TT-BGTVT	*Hà Nội, ngày 11 tháng 03 năm 2019*

THÔNG TƯ

Ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật các hao phí ca máy cho các phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

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

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 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 Khoa học-Công nghệ,

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật các hao phí ca máy cho các phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

Điều 1. Ban hành kèm theo Thông tư này Định mức kinh tế - kỹ thuật các hao phí ca máy cho các phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

Điều 2. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 25 tháng 4 năm 2019.

2. Bãi bỏ Thông tư số 31/2013/TT-BGTVT ngày 09 tháng 10 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật tiêu hao nhiên liệu cho các phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Thủ trưởng cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

Nơi nhận:
- Như Điều 3;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng TT ĐT Chính phủ;
- Cổng TT ĐT Bộ GTVT;
- Báo GTVT, Tạp chí GTVT;
- Lưu: VT, KHCN.

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

Nguyễn Nhật

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

ĐỊNH MỨC KINH TẾ - KỸ THUẬT CÁC HAO PHÍ CA MÁY CHO CÁC PHƯƠNG TIỆN CHUYÊN DÙNG TRONG CÔNG TÁC QUẢN LÝ, BẢO TRÌ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

(Ban hành kèm theo Thông tư số 12 /2019/TT-BGTVT ngày 11 tháng 3 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

I. Phạm vi áp dụng

Định mức kinh tế - kỹ thuật các hao phí ca máy này áp dụng cho phương tiện thực hiện nhiệm vụ của Cảng vụ Đường thủy nội địa, Thanh tra Đường thủy nội địa, công tác quản lý, công tác bảo trì đường thủy nội địa, hoạt động đào tạo, huấn luyện thuyền viên, công tác tìm kiếm cứu nạn, điều tiết, chống va trôi trên đường thủy nội địa (gọi chung là quản lý, bảo trì đường thủy nội địa).

II. Đối tượng áp dụng

Định mức kinh tế - kỹ thuật này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan đến công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa sử dụng nguồn ngân sách nhà nước.

III. Áp dụng định mức

1. Định mức kinh tế - kỹ thuật các hao phí ca máy được áp dụng để tính chi phí, lập đơn giá, dự toán làm cơ sở xác định dự toán và quản lý chi phí thực hiện quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

2. Trường hợp phương tiện chưa được quy định trong định mức này thì được áp dụng định mức hoặc quy định hiện hành khác (riêng định mức tiêu hao nhiên liệu tính theo công thức II-1).

3. Phương pháp xác định giá ca máy, nguyên giá của máy được xác định theo Phụ lục 6 Thông tư 06/2016/TT-BXD ngày 10/3/2016 của Bộ Xây dựng hướng dẫn xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng hoặc các văn bản thay thế, sửa đổi, bổ sung khác (nếu có).

IV. Cơ sở xây dựng định mức

- Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa số 48/2014/QH13;

- Luật Xây dựng số 50/2014/QH13;

- Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

- Nghị định số 32/2015/NĐ-CP ngày 25 tháng 3 năm 2015 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

- Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2015 của Chính phủ về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng.

V. Định mức các hao phí ca máy

1. Cơ sở chung

Phương tiện thực hiện công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa bao gồm những loại sau:

- Tàu công tác là phương tiện thủy nội địa chuyên dùng có gắn cẩu thực hiện kiểm tra tuyến, công tác bảo dưỡng báo hiệu, tìm kiếm cứu nạn, điều tiết, chống va trôi ...;

- Xuồng (ca nô) cao tốc thực hiện kiểm tra tuyến, công tác tìm kiếm cứu nạn, điều tiết, chống va trôi ...;

Định mức các hao phí ca máy cho các phương tiện thực hiện công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa được xây dựng trên cơ sở:

- Tình trạng kỹ thuật của các phương tiện thủy, máy phát điện;

- Các quy trình thực hiện công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa;

- Chức năng, nhiệm vụ của các phương tiện, thiết bị hiện đang sử dụng;

- Tài liệu kỹ thuật của nhà chế tạo;

- Chủng loại phương tiện, công suất máy;

- Loại nhiên liệu sử dụng;

- Đặc thù các công việc và các khu vực hoạt động trong quản lý, bảo trì đường thủy của phương tiện;

- Kết quả khảo sát, kiểm tra thực tế;

- Các định mức và quy định hiện hành của Nhà nước.

2. Định mức tiêu hao nhiên liệu

Định mức tiêu hao nhiên liệu chi tiết chỉ xây dựng cho một số loại phương tiện phổ biến, có tần suất hoạt động cao và hiện đang được sử dụng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

a) Định mức tiêu hao nhiên liệu là lượng nhiên liệu tiêu hao tính theo phút hoặc giờ nổ máy và cự ly tác nghiệp (km) của phương tiện tính cho một lần thực hiện nhiệm vụ trong hoạt động quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

Định mức tiêu hao nhiên liệu bao gồm tiêu hao nhiên liệu chính và nhiên liệu phụ.

Tiêu hao nhiên liệu chính của phương tiện được xác định cho các chế độ hoạt động và được điều chỉnh theo thời gian hoạt động của phương tiện.

Thời gian làm việc của phương tiện trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa trong một ca là 8 giờ và mức tiêu hao nhiên liệu trong một ca được tính 7 giờ (tương ứng hệ số 0,875).

Tiêu hao nhiên liệu phụ được tính theo tỷ lệ % của tiêu hao nhiên liệu chính (nhiên liệu phụ bao gồm: dầu bôi trơn được bổ sung trong quá trình hoạt động và dầu bôi trơn thay thế định kỳ của phương tiện).

b) Vận tốc khai thác trung bình của phương tiện: là vận tốc khai thác của phương tiện thủy được xác định trong điều kiện tải trung bình, tại chế độ hoạt động 85% công suất định mức (ký hiệu Neđm) và được tính bằng km/giờ.

c) Mức tiêu hao nhiên liệu trong 01 giờ của máy chính phương tiện thủy xác định tại chế độ hoạt động 85% công suất định mức (ký hiệu: Ne) được tính bằng kg/h.

2.1. Ký hiệu và đơn vị tính đổi

- Tính đổi giữa lít và kg: 01 lít nhiên liệu điêzen = 0,84 kg nhiên liệu điêzen; 01 lít xăng = 0,73 kg xăng;

- Chuyển đổi 1 mã lực = 0,736 kW hay 1 kW = 1,36 mã lực.

- Công suất định mức máy chính: N_e, đơn vị là mã lực.

- Công suất máy phát điện: P, đơn vị là kW (Kilo Wats).

- Thời gian là h (giờ).

2.2. Định mức tiêu hao nhiên liệu chính

a) Công thức

Lượng tiêu hao nhiên liệu của máy chính trong 01 giờ hoạt động được xác định theo công thức sau:

$$G_1 = 0,85 \frac{g_e \times N_e}{1000} \times T \quad (kg/h) \quad (II\text{-}1)$$

Trong đó:

G_1: lượng tiêu hao nhiên liệu của máy chính trong 01 giờ;

N_e: công suất định mức máy chính (mã lực);

g_e: suất tiêu hao nhiên liệu của động cơ ở chế độ Ne (g/mã lực.h);

0,85: hệ số sử dụng công suất;

1000: hệ số quy đổi đơn vị;

T: hệ số điều chỉnh đặc thù.

T = 1,3 áp dụng đối với phương tiện hoạt động phục vụ công tác điều tiết, chống va trôi đảm bảo giao thông, công tác tìm kiếm cứu nạn hoặc hoạt động tại khu vực cửa sông.

T = 1 áp dụng đối với phương tiện hoạt động phục vụ công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa khác;

b) Định mức nhiên liệu

Từ công thức (II-1), định mức tiêu hao nhiên liệu máy chính phương tiện là tàu công tác được tính áp dụng theo Phụ lục 1; định mức tiêu hao nhiên liệu phương tiện là xuồng cao tốc được tính áp dụng theo Phụ lục 2; định mức tiêu hao nhiên liệu phương tiện là xuồng cao tốc, áp dụng cho Cảng vụ Đường thủy nội địa được tính áp dụng theo Phụ lục 3.

Các loại phương tiện khác có công suất động cơ không được nêu trong Phụ lục 1, 2, 3 thì áp dụng công thức (II-1) để tính toán, xác định lượng tiêu hao nhiên liệu ứng với suất tiêu hao nhiên liệu cụ thể của từng loại phương tiện.

Phương tiện hoạt động trong mùa lũ hệ số tăng thêm $\mu = 1,1$ cho các định mức trên.

2.3. Máy phát điện trên phương tiện thủy

Lượng tiêu hao nhiên liệu của máy phát điện trong 01 giờ hoạt động 85% công suất N_e ở chế độ phụ tải thực tế được xác định như sau:

$$G_2 = \frac{g_e \,.k_1\,.P_e}{0,745\,.\eta\,.1000} \qquad (kg/h) \qquad (II-2)$$

$U_1 = (P_e/P_{max})x100\%$	$U_1 \leq 25$	$25 < U_1 \leq 50$	$50 < U_1 \leq 75$	$U_1 > 75$
k_1	1,3	1,2	1,1	1,0
η	0,56	0,79	0,86	0,9

Trong đó:

P_e: phụ tải thực tế của máy phát (KW) là tổng hợp các phụ tải (KW) đầu vào, đầu ra của máy phát;

g_e: suất tiêu hao nhiên liệu của máy phát (g/cv.h);

k_1: hệ số điều chỉnh tiêu hao nhiên liệu các mức công suất khác nhau;

η: hiệu suất của máy phát điện;

0,745; 1000: hệ số quy đổi đơn vị.

2.4. Tiêu hao nhiên liệu phụ

Hệ số tiêu hao nhiên liệu phụ cho một ca máy làm việc được tính theo tỷ lệ% của tiêu hao nhiên liệu chính như sau:

- Động cơ xăng: 1,03
- Động cơ Điêzen: 1,05
- Động cơ điện: 1,07

Mức tiêu hao nhiên liệu phụ bổ sung theo niên hạn sử dụng của phương tiện của các đơn vị sự nghiệp, đơn vị hành chính sử dụng nguồn ngân sách nhà nước.

- Động cơ đã qua cấp đại tu: 3% lượng dầu chính.

- Đối với các động cơ 2 kỳ, lượng nhiên liệu phụ tiêu hao đốt cháy được tính bằng 5% lượng nhiên liệu của máy chính. Ngoài ra, máy còn được tính thêm định mức tiêu hao nhiên liệu phụ bổ sung theo niên hạn sử dụng được quy định như trên.

3. Số ca làm việc trong năm (gọi tắt là số ca năm): là số ca làm việc của máy bình quân trong một năm trong cả đời máy.

- Đối với tàu công tác trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa được tính bằng 200 ca/năm.

- Đối với xuồng (ca nô) cao tốc trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa được tính bằng 150 ca/năm.

4. Định mức khấu hao: là mức độ giảm giá trị bình quân của máy do hao mòn (vô hình và hữu hình) sau một năm sử dụng. Định mức khấu hao được tính bằng tỷ lệ %/năm.

- Đối với tàu công tác trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

+ Tàu công tác có công suất < 90CV được tính bằng 12%/năm.

+ Tàu công tác có công suất ≥ 90CV được tính bằng 11%/năm.

- Đối với xuồng (ca nô) cao tốc trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa được tính bằng 11%/năm.

5. Định mức sửa chữa: là mức chi phí bảo dưỡng, sửa chữa máy nhằm duy trì và khôi phục năng lực hoạt động tiêu chuẩn của máy trong một năm sử dụng. Định mức sửa chữa được tính bằng tỷ lệ %/năm.

- Đối với tàu công tác trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

+ Tàu công tác có công suất < 23CV được tính bằng 7,2%/năm.

+ Tàu công tác có công suất ≥ 23CV đến < 30CV được tính bằng 5,2%/năm.

+ Tàu công tác có công suất ≥ 30CV đến < 150CV được tính bằng 5%/năm.

+ Tàu công tác có công suất ≥ 150CV đến < 190CV được tính bằng 4,2%/năm.

+ Tàu công tác có công suất ≥ 190CV được tính bằng 3,8%/năm.

- Đối với xuồng (ca nô) cao tốc trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

+ Xuồng (ca nô) cao tốc có công suất < 115CV được tính bằng 5,4%/năm.

+ Xuồng (ca nô) cao tốc có công suất ≥ 115CV đến < 200CV được tính bằng 4,6%/năm.

+ Xuồng (ca nô) cao tốc có công suất ≥ 200CV được tính bằng 4,2%/năm.

6. Định mức nhân công điều khiển: là số lượng, thành phần, nhóm, cấp bậc công nhân điều khiển, vận hành máy trong một ca làm việc.

Thành phần - cấp bậc thợ điều khiển phương tiện không vượt quá

- Đối với tàu công tác trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

+ Tàu công tác công suất < 25CV: 1Thuyền trưởng 1/2 + 1thuỷ thủ 3/4.

+ Tàu công tác có công suất ≥ 25CV đến < 90CV: 1 Thuyền trưởng 1/2 + 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4.

+ Tàu công tác có công suất ≥ 90CV đến < 150CV: 1 Thuyền trưởng 1/2 + 1 thuyền phó I 1/2 + 1 máy I 1/2 + 1 thợ máy 3/4 + 1 thuỷ thủ 3/4.

+ Tàu công tác có công suất ≥ 150CV: 1 Thuyền trưởng 1/2 + 1 thuyền phó I 1/2 + 1 máy I 1/2 + 2 thợ máy (1x3/4 + 1x2/4) + 2 thuỷ thủ (1x2/4 + 1x3/4).

- Đối với xuồng (ca nô) cao tốc trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa: 1 Thuyền trưởng 1/2 + 1 thuỷ thủ 3/4.

7. Định mức chi phí khác: là định mức cho các khoản chi phí đảm bảo để máy hoạt động bình thường, có hiệu quả trong một năm sử dụng. Định mức sửa chữa được tính bằng tỷ lệ %/năm.

Đối với tàu công tác và xuồng (ca nô) cao tốc trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa được tính bằng 6%/năm.

Phụ lục 1: Định mức các hao phí ca máy cho tàu công tác trong quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

TT	Công suất định mức máy (mã lực)	Số ca hoạt động trong năm (ca/ năm)	Định mức (%)			Suất tiêu hao nhiên liệu (g/mã lực.h)	Định mức tiêu hao nhiên liệu dầu điêzen		Thành phần - cấp bậc thợ điều khiển máy	Nguyên giá tạm tính (1000 VND)
			Khấu hao	Sửa chữa	Chi khác		Định mức A (lít/h)	Định mức B (lít/h)		
1	12	200	12	7,2	6	180	2,84	2,19	1Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	42.500
2	23	200	12	5,2	6	205	6,20	4,77	1Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	446.900
3	25	200	12	5,2	6	205	6,74	5,19	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4	447.900
4	30	200	12	5	6	170	6,71	5,16	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4	462.400
5	33	200	12	5	6	174	7,55	5,81	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4	591.300
6	40	200	12	5	6	189	9,95	7,65	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4	610.800
7	45	200	12	5	6	159	9,41	7,24	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4	615.300
8	48	200	12	5	6	159	10,04	7,72	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4	618.000
9	50	200	12	5	6	159	10,46	8,04	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4	651.200
10	60	200	12	5	6	159	12,55	9,65	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 máy I 1/2 + 1 thuỷ thủ 2/4	683.200
11	90	200	11	5	6	195	23,09	17,76	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuyền phó I 1/2+ 1 máy I 1/2+1 Thợ máy 3/4+1 Thuỷ thủ 3/4	792.500
12	120	200	11	5	6	180	28,41	21,86	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuyền phó I 1/2+ 1 máy I 1/2+1 Thợ máy 3/4+1 Thuỷ thủ 3/4	864.500

13	135	200	11	5	6	180	31,97	24,59	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuyền phó I 1/2+ 1 máy I 1/2+1 Thợ máy 3/4+1 Thuỷ thủ 3/4	882.500
14	150	200	11	4,2	6	186	36,70	28,23	1 thuyền trưởng 1/2 + 1 thuyền phó I 1/2 + 1 máy I 1/2 + 2 thợ máy (1x3/4 + 1x2/4) + 2 thuỷ thủ (1x2/4 + 1x3/4)	1.271.800
15	180	200	11	4,2	6	186	44,04	33,88	1 thuyền trưởng 1/2 + 1 thuyền phó I 1/2 + 1 máy I 1/2 + 2 thợ máy (1x3/4 + 1x2/4) + 2 thuỷ thủ (1x2/4 + 1x3/4)	1.367.800
16	190	200	11	3,8	6	161	40,24	30,95	1 thuyền trưởng 1/2 + 1 thuyền phó I 1/2 + 1 máy I 1/2 + 2 thợ máy (1x3/4 + 1x2/4) + 2 thuỷ thủ (1x2/4 + 1x3/4)	2.287.100
17	250	200	11	3,8	6	166	54,59	41,99	1 thuyền trưởng 1/2 + 1 thuyền phó I 1/2 + 1 máy I 1/2 + 2 thợ máy (1x3/4 + 1x2/4) + 2 thuỷ thủ (1x2/4 + 1x3/4)	2.435.100
18	300	200	11	3,8	6	159	62,75	48,27	1 thuyền trưởng 1/2 + 1 thuyền phó I 1/2 + 1 máy I 1/2 + 2 thợ máy (1x3/4 + 1x2/4) + 2 thuỷ thủ (1x2/4 + 1x3/4)	2.495.100

- Định mức A: định mức tiêu hao nhiên liệu cho phương tiện thực hiện điều tiết, chống va trôi đảm bảo giao thông, tìm kiếm cứu nạn hoặc hoạt động tại khu vực cửa sông.

- Định mức B: định mức tiêu hao nhiên liệu phương tiện thực hiện quản lý, bảo trì đường thủy nội địa khác.

Phụ lục 2. Định mức các hao phí ca máy cho xuồng cao tốc trong quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

TT	Công suất máy (mã lực)	Số ca hoạt động trong năm (ca/ năm)	Định mức (%)			Suất tiêu hao nhiên liệu (g/mã lực.h)	Định mức tiêu hao nhiên liệu xăng		Thành phần - cấp bậc thợ điều khiển máy	Nguyên giá tạm tính (1000 VND)
			Khấu hao	Sửa chữa	Chi khác		Định mức A (lít/h)	Định mức B (lít/h)		
1	15	150	11	5,4	6	270	6,13	4,72	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	102.800
2	25	150	11	5,4	6	345	13,06	10,04	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	111.800
3	30	150	11	5,4	6	312	14,17	10,90	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	116.300
4	40	150	11	5,4	6	360	21,80	16,77	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	125.300
5	50	150	11	5,4	6	318	24,07	18,51	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	134.300
6	55	150	11	5,4	6	305	25,39	19,53	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	138.800
7	60	150	11	5,4	6	276	25,07	19,28	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	143.300
8	75	150	11	5,4	6	285	32,36	24,89	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	156.800
9	85	150	11	5,4	6	296	38,08	29,30	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	165.800
10	115	150	11	4,6	6	311	54,14	41,64	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	192.800
11	120	150	11	4,6	6	311	56,49	43,45	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	299.200
12	150	150	11	4,6	6	346	78,56	60,43	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	326.200
13	200	150	11	4,2	6	350	105,96	81,51	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	371.200
14	225	150	11	4,2	6	350	119,20	91,70	1 Thuyền trưởng 1/2+ 1 thuỷ thủ 3/4	607.500

- Định mức A: định mức tiêu hao nhiên liệu cho phương tiện thực hiện điều tiết, chống va trôi đảm bảo giao thông, tìm kiếm cứu nạn hoặc hoạt động tại khu vực cửa sông.
- Định mức B: định mức tiêu hao nhiên liệu phương tiện thực hiện quản lý, bảo trì đường thủy nội địa khác.

Phụ lục 3. Định mức tiêu hao nhiên liệu của máy chính cho các phương tiện trong hoạt động Cảng vụ Đường thủy nội địa sử dụng nhiên liệu xăng

Số TT	Cự ly hoạt động (km)	Số bến	Lắp máy cao tốc 30 mã lực	
			Thời gian hoạt động (phút)	Tiêu hao nhiên liệu (lít)
1	≤ 5	1	19,00	4,75
2	6 ÷ 10	1	31,00	7,75
3	11 ÷ 15	1	43,00	10,75
4	16 ÷ 20	1	55,00	13,75

Số TT	Cự ly hoạt động (km)	Số bến	Lắp máy cao tốc 40 mã lực	
			Thời gian hoạt động (phút)	Tiêu hao nhiên liệu (lít)
1	≤ 5	1	16,6	5,98
2	6 ÷ 10	1	27,1	9,76
3	11 ÷ 15	1	37,7	13,57
4	16 ÷ 20	1	48,3	17,39

Số TT	Cự ly hoạt động (km)	Số bến	Lắp máy cao tốc 70 mã lực	
			Thời gian hoạt động (phút)	Tiêu hao nhiên liệu (lít)
1	≤ 5	1	13,50	6,75
2	6 ÷ 10	1	22,00	11,00
3	11 ÷ 15	1	31,50	15,75
4	16 ÷ 20	1	41,00	20,50

Số TT	Cự ly hoạt động (km)	Số bến	Lắp máy cao tốc 85 mã lực	
			Thời gian hoạt động (phút)	Tiêu hao nhiên liệu (lít)
1	≤ 5	1	15,70	10,99
2	6 ÷ 10	1	23,80	16,66
3	11 ÷ 15	1	34,00	23,80
4	16 ÷ 20	1	44,70	31,29

Số TT	Cự ly hoạt động (km)	Số bến	Lắp máy cao tốc 115 mã lực	
			Thời gian hoạt động (phút)	Tiêu hao nhiên liệu (lít)
1	≤ 5	1	35,00	27,45
2	6 ÷ 10	1	59,00	46,27
3	11 ÷ 15	1	83,00	65,09
4	16 ÷ 20	1	107,00	83,91

* Cách áp dụng định mức trong hoạt động cảng vụ đường thủy nội địa

- Cự ly hoạt động có số lẻ thì được làm tròn giá trị: số lẻ ≤ 0,3 km thì làm tròn 0 km; nếu >0,3 km thì làm tròn 01 km.

- Đơn vị sử dụng loại phương tiện và hoạt động trên cự ly, đặc thù cảng bến loại nào thì áp dụng định mức loại đó.

- Với các khu vực có cự ly hoạt động như trong định mức nhưng có số bến lớn hơn 1, được tính theo công thức sau:

$$\sum M = a + a.n.k \text{ (lít)}$$

Trong đó:

$\sum M$: Tổng số nhiên liệu cho n bến;

a: Định mức tiêu hao nhiên liệu cho một lần kiểm tra khu vực có số bến bằng 1 – tra trong bảng;

n: Số bến, cảng thực tế kiểm tra;

k: Hệ số điều chỉnh theo số bến.

Số bến	k	Số bến	k	Số bến	k	Số bến	k
1	0	2	0,1	3	0,125	4	0,15
5	0,175	6	0,2	7	0,225	8	0,25

Với những trường hợp máy có công suất không trùng với nội dung bảng thì có thể dùng phép nội suy giữa hai máy có công suất cận trên và cận dưới để tính định mức.

Trường hợp cự ly công tác kiểm tra lớn hơn 20 km, chạy trực bến, trực phòng chống bão lũ, huy động cứu hộ, cứu nạn, đưa các đoàn kiểm tra đột xuất, đưa đón các đoàn kiểm tra liên ngành Hải quan - Kiểm dịch - Biên phòng... làm thủ tục cho phương tiện tại các đơn vị đón trả hoa tiêu... chi phí nhiên liệu được tính theo công thức (II-1).

Định mức tiêu hao nhiên liệu trong bảng tính cho một giờ nổ máy của phương tiện của Cảng vụ Đường thủy nội địa đi thực hiện nhiệm vụ tính từ khi

chuẩn bị đến khi xuất bến của Cảng vụ; kiểm tra đậu đỗ, an toàn kỹ thuật của các phương tiện hoạt động tại cảng, bến; kiểm tra khu vực cảng bến, cầu tàu (hệ thống cọc bích, các trang thiết bị an toàn ...) khu vực bến đợi và quay về bến xuất phát, kết thúc công việc./.