

QUYẾT ĐỊNH của Hội đồng Bộ trưởng số 125 - HĐBT ngày 11-10-1986 về việc chia xã Trung Vương của thành phố Việt Trì thuộc tỉnh Vĩnh Phú.

HỘI ĐỒNG BỘ TRƯỞNG

Căn cứ điều 107 của Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ngày 18-12-1980;

Căn cứ điều 16 của Luật tổ chức Hội đồng Bộ trưởng ngày 4-7-1981;

Căn cứ Quyết định số 214-CP của Hội đồng Chính phủ ngày 21-11-1970;

Căn cứ Quyết định số 64b-HĐBT của Hội đồng Bộ trưởng ngày 12-9-1981;

Xét đề nghị của Ủy ban Nhân dân tỉnh Vĩnh Phú và Ban Tổ chức của Chính phủ,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. — Chia xã Trung Vương của thành phố Việt Trì thuộc tỉnh Vĩnh Phú thành 2 xã lấy tên là xã Trung Vương và xã Sông Lô.

a) Xã Trung Vương có 606 hécta diện tích tự nhiên với 4.364 nhân khẩu.

Địa giới xã Trung Vương ở phía đông giáp xã sông Lô; phía tây giáp xã Dữu Lâu; phía nam giáp phường Tiên Cát; phía bắc giáp sông Lô.

b) Xã Sông Lô có 561 hécta với 3.041 nhân khẩu.

Địa giới xã Sông Lô ở phía đông và phía bắc giáp sông Lô; phía tây giáp xã Trung Vương; phía nam giáp phường Thanh Miếu.

Điều 2. — Ủy ban Nhân dân tỉnh Vĩnh Phú và Ban Tổ chức của Chính phủ chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Thừa ủy quyền của Hội đồng bộ trưởng

Bộ trưởng Tổng Thư ký
ĐOÀN TRỌNG TRUYỀN

CÁC BỘ

LIÊN BỘ

TÀI CHÍNH - GIAO THÔNG VẬN TẢI

THÔNG TƯ liên Bộ Tài chính - Giao thông vận tải số 25-TT/LB ngày 9-9-1986 hướng dẫn việc quản lý, cấp phát vốn quản lý và sửa chữa đường thủy.

Công tác quản lý và sửa chữa đường thủy có nhiệm vụ quản lý, sửa chữa các công trình thiết bị trên sông và cầu tạo luồng lạch nhằm bảo đảm giao thông vận tải an toàn thuận lợi.

Khác với giao thông đường bộ, đường biển, giao thông đường sông chịu ảnh hưởng nhiều do sông ngòi nước ta diễn biến phức tạp, chịu tác động lớn của mưa lũ như biến đổi thường xuyên dòng chảy lắng đọng phù sa tạo bãi và thay đổi độ sâu luồng lạch. Do đó, việc kế hoạch hóa công tác quản lý và sửa chữa đường thủy nhiều khi cũng bị động, không lường trước được những khối lượng cần bảo đảm giao thông. Vì vậy, công tác quản lý và sửa chữa đường thủy cũng như việc kế hoạch hóa quản lý cấp phát vốn rất phức tạp, đòi hỏi phải nghiên cứu sắp xếp cho phù hợp với đặc thù đó.

Đề nâng cao tinh thần trách nhiệm và mở rộng quyền tự chủ của các cơ quan quản lý và sử dụng vốn quản lý và sửa chữa đường thủy, thúc đẩy các đơn vị quản lý đường thủy tổ chức hạch toán kinh tế, nâng cao hiệu quả của sản xuất kinh doanh, liên Bộ Tài chính - Giao thông vận tải ban hành Thông tư hướng dẫn việc quản lý, cấp phát, quyết toán vốn quản lý và sửa chữa đường thủy như sau:

I. NHỮNG NGUYÊN TẮC CHUNG VỀ VỐN QUẢN LÝ VÀ SỬA CHỮA ĐƯỜNG THỦY

1. Nguồn vốn quản lý và sửa chữa đường thủy chỉ để phục vụ trực tiếp cho công tác quản lý, duy tu luồng lạch, hệ thống thông tin tín hiệu hiện có trên các tuyến sông đang khai thác quản lý, kết hợp với công tác chính trị làm cho chất lượng của luồng lạch ngày càng tốt để phục vụ nhiệm vụ vận tải thủy.

Các chi phí để trực vớt, thanh thải các chướng ngại vật trên sông do các đơn vị vận tải, xây dựng... gây ra thì các đơn vị đó phải thanh toán với các xí nghiệp quản lý đường thủy. Trường hợp chướng ngại vật do tự nhiên hoặc không xác định được người gây ra, thì các chi phí để trực vớt thanh thải được sử dụng nguồn vốn quản lý và sửa chữa đường thủy. Trong trường hợp này, tài sản trực vớt được phải căn cứ vào khung giá hiện hành của Nhà nước để tính giá trị và hạch toán bổ sung vào nguồn vốn quản lý và sửa chữa đường thủy như một khoản tiền ngân sách Nhà nước cấp phát bổ sung.

2. Vốn cấp phát cho công tác quản lý và sửa chữa đường thủy phải bám sát mục tiêu của kế hoạch vận tải thủy và kế hoạch sử dụng khai thác luồng lạch, đồng thời phải mang lại hiệu quả kinh tế cao.

3. Công tác cấp phát vốn quản lý và sửa chữa đường thủy thường xuyên phải theo định mức và chỉ tiêu kế hoạch được cấp có thẩm quyền duyệt. Khối lượng bảo đảm giao thông đường sông không thường xuyên như khối lượng nạo vét cơ giới, sửa chữa lớn và xây dựng nhỏ các công trình chỉnh trị dòng sông, sửa chữa báo hiệu vĩnh cửu... chỉ được cấp phát khi có đủ hồ sơ thiết kế, dự toán được duyệt và nằm trong chỉ tiêu kế hoạch được giao.

4. Các đơn vị nhận vốn quản lý và sửa chữa đường thủy phải có trách nhiệm báo cáo thanh quyết toán với đơn vị cấp vốn theo quy định.

5. Đơn vị quản lý giao thông đường thủy chịu trách nhiệm quản lý, sử dụng và thanh quyết toán vốn theo các quy định, hướng dẫn của Thông tư này.

6. Tất cả các khoản chi phát sinh vượt định mức, ngoài thiết kế dự toán hoặc ngoài chỉ tiêu kế hoạch, thì không được thanh quyết toán, trừ một số trường hợp đặc biệt được Bộ Tài chính và Bộ Giao thông vận tải cho phép bổ sung chỉ tiêu vốn.

II. LẬP KẾ HOẠCH CHI VỐN QUẢN LÝ VÀ SỬA CHỮA ĐƯỜNG THỦY

1. Nhiệm vụ và nội dung của công tác quản lý và sửa chữa đường thủy.

a) *Những nhiệm vụ của công tác quản lý và sửa chữa đường thủy:*

— Kiểm tra, xác định các vị trí phao tiêu báo hiệu;

— Khảo sát bãi cạn, đo dò luồng lạch, có kế hoạch tổ chức nạo vét;

— Trực vớt phao tiêu trước mùa mưa lũ và bố trí thả phao theo luồng mới sau mưa lũ;

— Thay thế, sửa chữa lớn, xây dựng nhỏ các công trình, thiết bị thông tin tín hiệu trên sông;

— Phát hiện những chướng ngại vật cản trở dòng sông, tổ chức trực vớt và thanh thải;

— Duy trì thường xuyên các công trình, thiết bị phao tiêu và báo hiệu;

— Sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên các phương tiện thủy phục vụ bảo đảm giao thông;

— Đốt đèn, bảo đảm ánh sáng tín hiệu ban đêm.

www.PhuVunPhapLuat.com
Tel: +84-8-8845 6688*
LAWSTFT * 965384

— Theo dõi tình hình thời tiết, thủy văn, thủy chí, lưu hướng, lưu tốc và xói lở luồng lạch để thông báo cho các chủ phương tiện biết;

— Tham gia công việc kiểm soát thi hành luật lệ giao thông đường thủy.

b) Nội dung của công tác quản lý và sửa chữa đường thủy:

Xuất phát từ những nhiệm vụ của công tác quản lý và sửa chữa đường thủy được quy định trên đây có thể xác định nội dung các khoản chi của công tác quản lý và sửa chữa đường thủy bao gồm:

— Chi thường xuyên là các khoản chi quản lý thường khó xác định khối lượng cụ thể như kiểm tra, bảo quản báo hiệu trên bờ, dưới nước, trục phao, thả phao, chỉnh phao, đốt đèn, thay đèn; theo dõi thủy chế, thủy văn, thời tiết, lưu tốc, lưu hướng dòng chảy, thông báo tình hình luồng tuyến cho cơ quan quản lý và chủ phương tiện biết... và sửa chữa thường xuyên các hệ thống thông tin tín hiệu, báo hiệu, các công trình chỉnh trị trên các luồng tuyến sông mà các cơ quan chủ đầu tư được Bộ hoặc Sở Giao thông vận tải giao cho quản lý.

— Chi không thường xuyên là các chi phí biểu hiện có khối lượng và phát sinh mang tính chất không thường xuyên như nạo vét luồng lạch bằng cơ giới, sửa chữa các hệ thống kè, công trình chỉnh trị dòng; các chi phí để mua sắm thay thế các hệ thống thông tin tín hiệu vĩnh cửu và bán vĩnh cửu. Ngoài ra, chi không thường xuyên còn bao gồm các chi phí để trục vớt, thanh thải chướng ngại vật dưới lòng sông do thiên nhiên hoặc không xác định được người gây ra.

2. Lập kế hoạch vốn quản lý và sửa chữa đường thủy phải căn cứ vào:

— Số tuyến và chiều dài các luồng tuyến sông do Bộ hoặc Sở Giao thông vận tải giao cho các chủ đầu tư quản lý;

— Yêu cầu vận tải và tiêu chuẩn kỹ thuật của luồng lạch;

— Tình trạng và độ sâu luồng lạch, hệ thống thông tin báo hiệu, mức độ an toàn cho tàu bè qua lại, mật độ và loại phương tiện vận tải hoạt động trên sông;

— Định mức, dự toán chuẩn về chi thường xuyên của từng loại sông và dự toán chi không thường xuyên;

— Khả năng cung ứng vật tư, tiền vốn trong năm kế hoạch của Nhà nước cho công tác quản lý và sửa chữa đường thủy.

3. Kế hoạch vốn quản lý và sửa chữa đường thủy phải bảo đảm các yêu cầu sau đây:

— Phải quán triệt tinh thần tiết kiệm đáp ứng yêu cầu bảo đảm giao thông, phục vụ thiết thực cho phương tiện đi lại an toàn, thuận lợi;

— Phản ánh đầy đủ, chính xác nội dung chi thường xuyên và không thường xuyên theo từng tuyến sông có chi tiết từng loại công việc;

— Tính toán so sánh hiệu quả của vốn bỏ ra với kết quả vận tải thủy thu được do khai thác và sử dụng tốt luồng lạch.

4. Thời gian lập kế hoạch vốn quản lý và sửa chữa đường thủy:

Hàng năm, theo tiến độ lập kế hoạch của Nhà nước, cơ quan chủ đầu tư (Liên hiệp các xí nghiệp giao thông đường thủy và các đơn vị quản lý giao thông đường thủy địa phương) phải lập kế hoạch công tác quản lý và sửa chữa đường thủy theo đúng các yêu cầu, nội dung đã được quy định ở điểm 2 và điểm 3, mục II nêu trên để trình Bộ Giao thông vận tải (đối với các tuyến sông do trung ương quản lý) hoặc Sở Giao thông vận tải (đối với các tuyến sông do địa phương quản lý). Bộ hoặc Sở Giao thông vận tải xem xét và

duyet kế hoạch công tác quản lý và sửa chữa đường thủy trên cơ sở phương án xây dựng kế hoạch của các chủ đầu tư và yêu cầu khai thác luồng lạch của các Liên hiệp vận tải sông, Liên hiệp vận tải biển pha sông, khả năng về vật tư, tiền vốn của Nhà nước. Sau khi xem xét, cơ quan tài chính ghi kế hoạch chi ngân sách tổng hợp trình Nhà nước phê chuẩn. Căn cứ vào kế hoạch chi ngân sách đã được duyệt cho công tác quản lý và sửa chữa đường thủy, Bộ hoặc Sở Giao thông vận tải giao chỉ tiêu kế hoạch chi tiết cho các chủ đầu tư phù hợp với kế hoạch vốn đã được thông báo.

Đề có kế hoạch quản lý và sửa chữa đường thủy sát với yêu cầu thực tế, hàng quý cũng như khi điều chỉnh kế hoạch, chủ đầu tư phải xây dựng, phân khai hoặc ghi bổ sung, chỉnh lý kế hoạch trình cơ quan chủ quản cấp trên theo đúng thời gian quy định của công tác kế hoạch.

III. CẤP PHÁT VỐN QUẢN LÝ VÀ SỬA CHỮA ĐƯỜNG THỦY

1. Một số quy định cấp phát vốn quản lý và sửa chữa đường thủy :

— Vốn quản lý và sửa chữa đường thủy được ngân sách Nhà nước đài thọ và do cơ quan tài chính cấp phát mỗi quý hai lần qua Ngân hàng Nhà nước theo kế hoạch đã được duyệt.

— Trên cơ sở kế hoạch khối lượng được giao, chủ đầu tư có quyền ký kết hợp đồng kinh tế với các xí nghiệp quản lý đường thủy, và các đơn vị khác thực hiện kế hoạch quản lý và sửa chữa đường thủy; tổ chức giám sát chặt chẽ chất lượng công tác quản lý, sửa chữa và sử dụng nguồn vốn được cấp phát để thanh toán các khối lượng đã hoàn thành nghiệm thu.

— Việc cấp phát để thanh toán các khối lượng công việc quản lý và sửa chữa đường thủy phải dựa vào kế hoạch đã được duyệt theo định mức, đơn giá dự toán do cơ quan có thẩm quyền quy định. Cơ quan tài chính và Ngân hàng Nhà nước có quyền từ chối việc cấp phát, thanh toán các khoản chi vượt dự toán hoặc ngoài chỉ tiêu kế hoạch được duyệt.

— Các khoản chi thường xuyên sẽ được cơ quan tài chính cấp phát theo tiến độ thực hiện kế hoạch, còn những khoản chi không thường xuyên sẽ cấp phát khi có phát sinh thực hiện khối lượng trong kế hoạch.

2. Căn cứ và trình tự cấp phát vốn quản lý và sửa chữa đường thủy

a) Các căn cứ để cấp phát :

— Kế hoạch khối lượng và giá trị (năm quý) do cơ quan giao thông thông báo cho các chủ đầu tư phù hợp với thông báo kế hoạch chi ngân sách ;

— Các định mức kinh tế tổng hợp, đơn giá dự toán có liên quan đến công tác quản lý và sửa chữa đường thủy ;

— Các báo cáo và quyết toán tình hình sử dụng vốn đã cấp phát kỳ trước.

b) Trình tự cấp phát quý :

— Cấp phát tạm ứng kỳ I : Trên cơ sở kế hoạch quý (năm trong kế hoạch năm) và các báo cáo nhanh tình hình thực hiện quý trước, cơ quan tài chính sẽ tạm cấp 2/3 dự toán chi thường xuyên và 1/2 dự toán chi không thường xuyên để thực hiện các mục tiêu của kế hoạch quý.

— Cấp phát kỳ II : Trên cơ sở kế hoạch quý, báo cáo nhanh tình hình thực hiện trong quý và quyết toán vốn thực hiện quý trước, cơ quan tài chính tiếp tục cấp phát phần vốn còn lại theo tiến độ công tác đã hoàn thành.

IV. QUYẾT TOÁN VỐN QUẢN LÝ VÀ SỬA CHỮA ĐƯỜNG THỦY

1. Yêu cầu và nội dung quyết toán:

— Các đơn vị nhận vốn quản lý và sửa chữa đường thủy có trách nhiệm sử dụng đúng mục đích, tổ chức hạch toán và quyết toán đầy đủ, chính xác, kịp thời với cơ quan cấp vốn theo nội dung và thời gian quy định.

— Nội dung quyết toán phải phản ánh rõ việc sử dụng, quản lý vốn được cấp phát và kết quả thực hiện các nhiệm vụ, mục tiêu của kế hoạch được giao.

— Chủ đầu tư phải thuyết minh rõ quá trình thực hiện kế hoạch được giao về hiện vật và giá trị.

— Báo biểu quyết toán quý và năm phải theo đúng nội dung và hình thức đã quy định thống nhất đối với Ban quản lý công trình. Bộ Giao thông vận tải sẽ nghiên cứu và quy định thêm một số mẫu biểu cần thiết phù hợp với yêu cầu của công tác quyết toán theo mục tiêu kế hoạch vốn quản lý và sửa chữa đường thủy

2. Thời gian gửi báo cáo quyết toán quý, năm:

Quyết toán ở các đơn vị nhận vốn phải bảo đảm đúng thời gian quy định như sau:

a) Đối với chủ đầu tư:

Báo cáo quyết toán của cơ quan chủ đầu tư gửi cho Bộ hoặc Sở Giao thông vận tải theo tiến độ thời gian như sau:

— Nộp báo cáo quyết toán quý sau 15 ngày của quý báo cáo;

— Nộp báo cáo quyết toán năm trước ngày 25 tháng 1 năm sau.

b) Đối với cơ quan giao thông:

Báo cáo quyết toán của Bộ hoặc Sở Giao thông vận tải gửi cho Bộ hoặc Sở Tài chính theo tiến độ thời gian như sau:

— Báo cáo quyết toán quý gửi sau 40 ngày kể từ ngày cuối quý trước;

— Báo cáo quyết toán năm gửi trước ngày 20 tháng 2 năm sau.

V. CÔNG TÁC KIỂM TRA

Đề nâng cao hiệu quả sử dụng vốn, đáp ứng yêu cầu quản lý định kỳ hoặc bất thường, cơ quan tài chính và giao thông sẽ tiến hành kiểm tra tình hình cấp phát, quản lý và sử dụng vốn của các chủ đầu tư. Nếu cơ quan chủ đầu tư quản lý và sử dụng vốn không đúng mục đích hoặc không có hiệu quả kinh tế sẽ phải xử lý theo chế độ hiện hành.

VI. ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký và được áp dụng đối với các đơn vị quản lý, sử dụng vốn quản lý và sửa chữa đường thủy trung ương và địa phương. Trong quá trình thực hiện, nếu có vấn đề gì chưa phù hợp, yêu cầu các đơn vị phản ánh về liên Bộ xem xét, sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với các cơ chế quản lý hiện hành của Nhà nước.

K.T. Bộ trưởng Bộ
Giao thông vận tải

Thủ trưởng
LÊ KHÁ

K.T. Bộ trưởng Bộ
Tài chính

Thủ trưởng
HỒ TẾ