

Số: 511 /QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 18 tháng 04 năm 2022

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Hướng dẫn phương pháp xây dựng một số định mức kinh tế - kỹ thuật áp dụng cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13 tháng 11 năm 2008;

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 Vụ trưởng Vụ Vận tải, Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Hướng dẫn phương pháp xây dựng một số định mức kinh tế - kỹ thuật áp dụng cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Các Thủ trưởng Bộ GTVT;
- Công Thông tin điện tử Bộ GTVT (để đăng tải);
- Lưu: VT, Vtài(403).

KT. BỘ TRƯỞNG

THỨ TRƯỞNG



Lê Đình Thọ

HƯỚNG DẪN

Phương pháp xây dựng một số định mức kinh tế - kỹ thuật áp dụng cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt
(Ban hành kèm theo Quyết định số 511.../QĐ-BGTVT ngày 18/04/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Đối tượng áp dụng

Các tổ chức và cá nhân liên quan đến việc xây dựng Định mức kinh tế - kỹ thuật cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

2. Nguyên tắc xây dựng định mức

Định mức kinh tế - kỹ thuật được xây dựng theo đúng quy định pháp luật và quy trình hiện hành trong hoạt động vận hành, khai thác vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt. Xây dựng định mức kinh tế - kỹ thuật phải bảo đảm tính khoa học, chính xác và phù hợp điều kiện vận hành, khai thác cụ thể:

- Tuân thủ theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, quy trình kỹ thuật được cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành.

- Bảo đảm mức trung bình tiên tiến, phù hợp với tiến bộ khoa học kỹ thuật, kinh nghiệm lao động, năng lực tổ chức vận hành, khai thác, quản lý; đảm bảo tính đúng, tính đủ và có tính kế thừa.

- Bảo đảm tính thống nhất trong công tác xây dựng định mức, khuyến khích phát huy tính chủ động của cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân tham gia xây dựng định mức.

- Phù hợp với danh mục các định mức kinh tế - kỹ thuật trong hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

- Phù hợp với chủng loại phương tiện, nhiên liệu - năng lượng sử dụng (diesel, khí hoá lỏng, điện,...), tính chất hoạt động và điều kiện khai thác.

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có thể sử dụng các định mức đang áp dụng của các địa phương khác để ban hành áp dụng tạm thời trên địa bàn.

3. Một số định mức kinh tế - kỹ thuật áp dụng cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

a. Nhóm định mức vận hành, khai thác phương tiện (phản ánh hao phí thường xuyên trong quá trình vận hành, khai thác)

- Định mức khấu hao phương tiện.
- Định mức lao động, tiền lương (lái xe, nhân viên phục vụ).
- Định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng.

b. Nhóm định mức bảo dưỡng định kỳ phương tiện (phản ánh hao phí trong công tác bảo dưỡng định kỳ phương tiện)

- Định ngạch bảo dưỡng.
- Định mức bảo dưỡng.

c. Nhóm định ngạch thay thế vật tư, phụ tùng (phản ánh hao phí trong công tác thay thế vật tư, phụ tùng của phương tiện)

- Định ngạch thay thế săm lốp.
- Định ngạch thay thế bình điện.
- Định ngạch thay thế dầu bôi trơn.

d. Nhóm định mức sửa chữa phương tiện (phản ánh hao phí trong công tác sửa chữa phương tiện)

- Định ngạch sửa chữa.
- Định mức sửa chữa.

đ. Nhóm định mức quản lý, vận hành (phản ánh hao phí trong hoạt động quản lý, vận hành phương tiện)

- Định mức quản lý chung;
- Định mức quản lý, vận hành áp dụng khoa học công nghệ (thiết bị giám sát hành trình, các trang thiết bị và phần mềm kiểm soát, camera lắp đặt trên phương tiện).

e. Nhóm định mức khác

Ngoài định mức ban hành trong Quyết định này, các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn xây dựng và ban hành bổ sung các định mức khác phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

4. Phương pháp xây dựng định mức

4.1. Định mức khấu hao phương tiện

Định mức khấu hao phương tiện quy định tỷ lệ giá trị khấu hao của phương tiện trong vòng 01 năm khai thác được xây dựng theo quy định pháp luật hiện hành và xác định theo công thức sau:

$$D_{KH} = \frac{100\%}{N_{KH}}$$

D_{KH} : Định mức khấu hao phương tiện (%/năm);

N_{KH} : Số năm khấu hao từ 6 năm đến 10 năm¹.

4.2. Định mức lao động, tiền lương (lái xe, nhân viên phục vụ)

- Định mức lao động của lái xe và nhân viên phục vụ

TT	Chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật	Nội dung
1	Thời gian làm việc 1 ca xe (giờ công)	Theo quy định của Bộ Luật lao động, tối đa không quá 8 giờ/ca ²
2	Số ngày làm việc trong tháng (ngày)	Theo quy định của Bộ Luật lao động.
3	Số ngày làm việc trong năm (ngày)	Theo quy định của Bộ Luật lao động.
4	Hệ số ngày làm việc	Tổng số ngày trong năm/số ngày làm việc trong năm
5	Vận tốc xe chạy bình quân (km/h)	Theo quy định của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương
6	Hệ số ca xe bình quân/ngày (ca xe/ngày)	Theo quy định của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương
7	Hành trình bình quân 1 ca xe (km/ca xe)	Theo quy định của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương
8	Số lao động lái xe (người/ca xe)	1
9	Số lao động nhân viên phục vụ (người/ca xe)	Theo quy định của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương

- Định mức tiền lương của lái xe, nhân viên phục vụ:

TT	Chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật	Nội dung
1	Bậc lương lái xe (bậc)	Theo hướng dẫn tại Thông tư số 17/2019/TT-BLĐTBXH ³
2	Hệ số lương lái xe	
3	Bậc lương nhân viên phục vụ (bậc)	
4	Hệ số lương nhân viên phục vụ	
5	Hệ số điều chỉnh tăng thêm tiền lương	

¹Căn cứ vào quy định tại Thông tư số 45/2013/TT-BTC ngày 25/04/2013 về hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định.

² Căn cứ Điều 105 Bộ luật Lao động ngày 20 tháng 11 năm 2019 và Khoản 1, Điều 63, Nghị định số 145/202/NĐ-CP ngày 14/12/2020 của Chính phủ Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Bộ luật Lao động về điều kiện lao động và quan hệ lao động.

³Thông tư số 17/2019/TT-BLĐTBXH ngày 06/11/2019 Hướng dẫn xác định chi phí tiền lương, chi phí nhân công trong giá, đơn giá sản phẩm, dịch vụ công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước do doanh nghiệp thực hiện.

4.3. Định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng

Định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng quy định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng (lít, kg, kwh,...) bình quân để phương tiện hoạt động 100km. Định mức tiêu thụ nhiên liệu được xác định theo một trong các phương pháp sau:

Phương pháp 1: Theo định mức công bố của nhà sản xuất (*áp dụng cho trường hợp đoàn phương tiện mới đưa vào hoạt động và có các phương tiện khác nhau về chủng loại*).

$$Đ_{NL} = \frac{Đ_{NLxe1} + Đ_{NLxe2} + \dots + Đ_{NLxen}}{n}$$

$Đ_{NL}$: Định mức nhiên liệu - năng lượng;

$Đ_{NLxen}$: Định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng để phương tiện vận hành 100km do nhà sản xuất công bố của phương tiện thứ n ;

n : Tổng số lượng phương tiện tính toán.

Phương pháp 2: Theo phương pháp thống kê (*áp dụng cho trường hợp phương tiện có tuổi đời khác nhau, các hãng sản xuất khác nhau và phụ thuộc vào mật độ giao thông từng cung đường hoạt động, tay nghề hoạt động của lái xe*) hoặc khảo sát thực tế (*áp dụng cho trường hợp đoàn phương tiện hoạt động ổn định*). Định mức xác định theo công thức sau:

$$Đ_{NL} = \left(\frac{NL_{xe1}}{L_{hd1}} + \frac{NL_{xe2}}{L_{hd2}} + \dots + \frac{NL_{xen}}{L_{hdn}} \right) \times 100/n$$

$Đ_{NL}$: Định mức nhiên liệu - năng lượng;

NL_{xen} : Tổng lượng nhiên liệu - năng lượng tiêu thụ của phương tiện thứ n trong khoảng thời gian thống kê hoặc khảo sát thực tế;

L_{hdn} : Tổng quãng đường hoạt động của phương tiện thứ n trong khoảng thời gian thống kê hoặc khảo sát thực tế tương ứng với số nhiên liệu - năng lượng đã tiêu thụ;

n : Tổng số lượng phương tiện tính toán.

Phương pháp 3: Tham khảo định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng của các địa phương, đơn vị khai thác khác (*sử dụng hệ số điều chỉnh định mức tùy theo đoàn phương tiện và điều kiện vận hành, khai thác*). Định mức xác định theo công thức sau:

$$Đ_{NL} = Đ_{NLK} \times K_{đcnl}$$

D_{NL} : Định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng;

D_{NLK} : Định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng của địa phương, đơn vị khai thác khác;

K_{dcnl} : Hệ số điều chỉnh định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng.

Bảng 1: Hệ số điều chỉnh định mức tiêu thụ nhiên liệu - năng lượng (K_{dcnl})

TT	Hệ số điều chỉnh ($K_{dcnl} = K_1 + K_2 + K_3 + K_4$)	Trị số
1	Khai thác tại các đô thị trực thuộc trung ương (K_1)	Theo quy định của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương
2	Khai thác ở vùng địa hình đèo dốc (K_2)	
3	Tuổi đời phương tiện (K_3)	
4	Sử dụng hoặc không sử dụng điều hòa nhiệt độ (K_4)	

4.4. Định mức bảo dưỡng phương tiện

4.4.1. Định ngạch bảo dưỡng phương tiện (cấp 1, cấp 2,...) thực hiện theo hướng dẫn của nhà sản xuất hoặc tham khảo các định mức đã ban hành.

4.4.2. Phương pháp xây dựng định mức bảo dưỡng định kỳ

Bước 1: Lập danh mục công việc thực hiện đối với công tác bảo dưỡng định kỳ.

Mỗi danh mục công việc cần thể hiện rõ đơn vị tính khối lượng và yêu cầu về kỹ thuật, điều kiện và biện pháp triển khai thực hiện.

Bước 2: Xác định thành phần công việc.

Thành phần công việc cần thể hiện các bước công việc thực hiện của từng công đoạn theo thiết kế tổ chức dây chuyền công nghệ bảo dưỡng định kỳ, từ khâu chuẩn bị (nhận phương tiện) đến khi hoàn thành (bàn giao phương tiện).

Bước 3: Tính toán hao phí vật tư, lao động

4.4.3. Tính toán hao phí vật tư, phụ tùng

a. Xác định thành phần hao phí vật tư

Thành phần hao phí vật tư là những vật tư được xác định theo yêu cầu của nhà sản xuất, yêu cầu thực tế của công tác bảo dưỡng và những loại vật tư khác để hoàn thành công tác bảo dưỡng phương tiện. Thành phần hao phí vật tư gồm:

- Vật tư chính: là những loại vật tư chủ yếu, bắt buộc thay thế, sử dụng theo hướng dẫn của nhà sản xuất trong quá trình thực hiện bảo dưỡng phương tiện và chiếm tỷ trọng chi phí lớn trong chi phí vật tư;

- Vật tư phụ: là các loại vật tư tiêu hao trong quá trình thực hiện bảo dưỡng phương tiện và chiếm tỷ trọng chi phí nhỏ trong chi phí vật tư.

b. Tính toán mức hao phí vật tư

Mức hao phí vật tư là lượng hao phí cần thiết theo yêu cầu để hoàn thành công tác bảo dưỡng phương tiện.

- Tính toán hao phí vật tư chính: Mức hao phí vật tư chính được xác định trên cơ sở hướng dẫn của nhà sản xuất.

- Tính toán hao phí vật tư phụ: Mức hao phí của vật tư phụ được xác định theo một trong các phương pháp sau:

b.1. Theo quy định về dây chuyền công nghệ bảo dưỡng

Mức hao phí của vật tư phụ được quy định cụ thể kèm theo quy định về dây chuyền công nghệ công tác bảo dưỡng.

b.2. Theo số liệu thống kê hoặc khảo sát thực tế

Mức hao phí của vật tư phụ được xác định trên cơ sở phân tích các số liệu thống kê, khảo sát thực tế theo công thức sau:

$$VT = \frac{VT_1 + VT_2 + \dots + VT_n}{n}$$

Trong đó:

VT: Mức hao phí vật tư phụ;

VT₁: Mức hao phí vật tư phụ theo thống kê hoặc khảo sát thực tế của lần bảo dưỡng thứ 1;

VT_n: Mức hao phí vật tư phụ theo thống kê hoặc khảo sát thực tế của lần bảo dưỡng thứ n;

n: Số lần bảo dưỡng được thống kê, khảo sát thực tế.

b.3. Phương pháp kết hợp

Căn cứ điều kiện cụ thể, có thể kết hợp các phương pháp trên để xác định hao phí vật tư phụ cho công tác bảo dưỡng phương tiện.

4.4.4. Tính toán hao phí nhân công

Hao phí nhân công được xác định trên số lượng, cấp bậc nhân công trực tiếp thực hiện để hoàn thành công tác bảo dưỡng phương tiện.

Mức hao phí nhân công được tính theo một trong các phương pháp sau:

1. Theo dây chuyền công nghệ tổ chức bảo dưỡng phương tiện

Mức hao phí nhân công cho 01 lượt bảo dưỡng được xác định theo tổ chức lao động trong dây chuyền công nghệ phù hợp với điều kiện, biện pháp bảo dưỡng phương tiện.

Công thức xác định mức hao phí nhân công như sau:

$$NC = (NC_1 \times T_1 + NC_2 \times T_2 + \dots + NC_n \times T_n)$$

Trong đó:

- NC : mức hao phí nhân công cho một công việc trong công tác bảo dưỡng hoặc toàn bộ công tác bảo dưỡng;

- NC_1 : Số lượng nhân công cần thực hiện để hoàn thành công việc thứ nhất của công tác bảo dưỡng;

- T_1 : Thời gian cần thực hiện để hoàn thành công việc thứ nhất của công tác bảo dưỡng (được quy đổi ra ngày công, 1 ngày công = 8 giờ công);

- NC_n : Số lượng nhân công cần thực hiện để hoàn thành công việc kết thúc của công tác bảo dưỡng;

- T_n : Thời gian cần thực hiện để hoàn thành công việc kết thúc của công tác bảo dưỡng (được quy đổi ra ngày công, 1 ngày công = 8 giờ công);

- n : Số lần bảo dưỡng được thống kê, khảo sát thực tế;

2. Theo số liệu thống kê hoặc khảo sát thực tế

Mức hao phí của nhân công được xác định trên cơ sở phân tích các số liệu thống kê, khảo sát thực tế theo công thức sau:

$$NC = \frac{NC_1 + NC_2 + \dots + NC_n}{n}$$

Trong đó:

- NC : Mức hao phí nhân công cho một công việc trong công tác bảo dưỡng hoặc toàn bộ công tác bảo dưỡng;

- NC_1 : Mức hao phí nhân công cho một công việc trong công tác bảo dưỡng hoặc toàn bộ công tác bảo dưỡng theo thống kê hoặc khảo sát thực tế của lần bảo dưỡng thứ 1 (được quy đổi ra ngày công, 1 ngày công = 8 giờ công);

- NC_n : Mức hao phí nhân công cho một công việc trong công tác bảo dưỡng hoặc toàn bộ công tác bảo dưỡng theo thống kê hoặc khảo sát thực tế của lần bảo dưỡng thứ n (được quy đổi ra ngày công, 1 ngày công = 8 giờ công);

- n: Số lần bảo dưỡng được thống kê, khảo sát thực tế;

3. Phương pháp kết hợp

Căn cứ điều kiện cụ thể, có thể kết hợp các phương pháp trên để xác định hao phí nhân công cho công tác bảo dưỡng phương tiện.

4.5. Định ngạch thay thế vật tư, phụ tùng

Định ngạch thay thế vật tư, phụ tùng được thực hiện theo hướng dẫn của nhà sản xuất hoặc tham khảo các định mức đã ban hành.

- Định ngạch sử dụng lốp.
- Định ngạch sử dụng bình điện.
- Định ngạch sử dụng dầu bôi trơn.

4.6. Định mức sửa chữa phương tiện

4.6.1. Định ngạch sửa chữa

Định ngạch sửa chữa phương tiện được thực hiện theo hướng dẫn của nhà sản xuất hoặc tham khảo các định mức đã ban hành.

4.6.2. Phương pháp xây dựng định mức sửa chữa

Định mức sửa chữa xây dựng theo một trong các phương pháp sau:

1. Xây dựng định mức sửa chữa theo hao phí trực tiếp

Định mức sửa chữa được xác định theo các hao phí về vật tư, nhân công, máy, thiết bị phục vụ công tác sửa chữa: Phương pháp tính toán các hao phí thực hiện theo hướng dẫn tại Mục 4.4 Phương pháp xây dựng định mức bảo dưỡng định kỳ.

2. Xây dựng định mức sửa chữa theo tỷ lệ của tổng chi phí sửa chữa so với giá trị khấu hao phương tiện

$$Đ_{SC} = \left(\frac{C_{cs1}}{G_{xe1}} + \frac{C_{cs2}}{G_{xe2}} + \dots + \frac{C_{csn}}{G_{xen}} \right) \times 100\%/n$$

Trong đó:

- $Đ_{SC}$: Định mức sửa chữa
- C_{CS1} : Tổng chi phí sửa chữa phương tiện trong suốt vòng đời khai thác (được tính toán trên cơ sở tổng hợp, thống kê từ các hồ sơ, tài liệu sau: nhật ký sửa chữa, thống kê chi phí sửa chữa phương tiện, các quy định về sửa chữa phương tiện) của phương tiện thứ 1;

- C_{SCn} : Tổng chi phí sửa chữa phương tiện trong suốt vòng đời khai thác của phương tiện thứ n ;

- G_{xe1} : Nguyên giá đầu tư của phương tiện thứ 1;

- G_{xen} : Nguyên giá đầu tư của phương tiện thứ n ;

- n : Số lượng phương tiện thống kê.

Ngoài ra, định mức sửa chữa theo tỷ lệ giá trị so với giá trị khấu hao phương tiện có thể xác định trên cơ sở tham khảo định mức sửa chữa của các địa phương có điều kiện vận hành, khai thác tương tự.

4.7. Nhóm định mức quản lý, vận hành

4.7.1. Định mức quản lý chung

Định mức quản lý chung là quy định về tỷ lệ của chi phí cho hoạt động quản lý, điều hành so với chi phí trực tiếp vận hành hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, định mức quản lý chung được xác định theo một trong các phương pháp sau:

- Theo số liệu thống kê: Khảo sát thu thập, tổng hợp số liệu về chi phí quản lý từ các hồ sơ, tài liệu sau: thống kê chi phí quản lý trong hoạt động vận hành khai thác của doanh nghiệp, các quy định về quản lý phí; quy đổi tổng số chi phí quản lý vận hành khai thác thành tỷ lệ phần trăm (%) so với tổng chi phí trực tiếp.

$$Đ_{ql} = \frac{CP_{ql1} + CP_{ql2} + \dots + CP_{qln}}{CP_{tt}} \times 100 (\%)$$

Trong đó:

- $Đ_{ql}$: Định mức quản lý chung;

- CP_{ql1} : Chi phí quản lý của công tác thứ 1;

- CP_{qln} : Chi phí quản lý của công tác thứ n ;

CP_{tt} : Tổng chi phí trực tiếp (bao gồm: chi phí vận hành khai thác, chi phí bảo dưỡng định kỳ, chi phí thay thế vật tư phụ tùng định kỳ, chi phí sửa chữa phương tiện) của đoàn phương tiện.

- Tham khảo định mức quản lý của các địa phương có điều kiện vận hành, khai thác tương tự.

4.7.2. Định mức quản lý, vận hành áp dụng khoa học công nghệ

Định mức quản lý, vận hành áp dụng khoa học công nghệ là quy định về tỷ lệ của chi phí cho công tác quản lý, vận hành áp dụng khoa học công nghệ so

với chi phí trực tiếp vận hành hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, định mức được xác định theo một trong các phương pháp sau:

- Theo số liệu thống kê: Khảo sát thu thập, tổng hợp số liệu về chi phí áp dụng khoa học công nghệ từ các hồ sơ, tài liệu sau: thống kê chi phí áp dụng khoa học công nghệ trong hoạt động quản lý, vận hành khai thác của doanh nghiệp; quy đổi tổng số chi phí áp dụng khoa học công nghệ trong quản lý, vận hành khai thác thành tỷ lệ phần trăm (%) so với tổng chi phí trực tiếp.

$$Đ_{khn} = \frac{CP_{khn1} + CP_{khn2} + \dots + CP_{khn n}}{CP_{tt}} \times 100 (\%)$$

- $Đ_{khn}$: Định mức quản lý, vận hành áp dụng khoa học công nghệ;

CP_{khn1} : Chi phí quản lý, vận hành áp dụng khoa học công nghệ của công tác thứ 1;

CP_{khn2} : Chi phí quản lý, vận hành áp dụng khoa học công nghệ của công tác thứ n;

CP_{tt} : Tổng chi phí trực tiếp (bao gồm: chi phí vận hành khai thác, chi phí bảo dưỡng định kỳ, chi phí thay thế vật tư phụ tùng định kỳ, chi phí sửa chữa phương tiện) của đoàn phương tiện.

- Tham khảo định mức quản lý, vận hành áp dụng khoa học công nghệ của các địa phương có điều kiện vận hành, khai thác tương tự.