

Số: 1075 /NL&MT-KDVT

Hà Nội, ngày 08 tháng 09 năm 2026

V/v: Thư mời chào giá vận chuyển than từ
KV Quảng Ninh

Kính gửi: Quý khách hàng

Lời đầu tiên, Công ty Cổ Phần Năng lượng và Môi trường VICEM (Vicem E&E) xin gửi lời chào trân trọng tới Quý Công ty.

Hiện nay, Vicem E&E đang có nhu cầu vận chuyển than cám từ KV Quảng Ninh đi các Nhà máy xi măng.

Vicem E&E kính đề nghị Quý Công ty quan tâm gửi cho chúng tôi hồ sơ chào giá dịch vụ vận chuyển, với các thông tin cơ bản như sau:

1. Gói dịch vụ và khối lượng vận chuyển:

TT	Gói dịch vụ	Khối lượng vận chuyển dự kiến (tấn)
1	Gói 8 “Vận chuyển than cám bằng đường sông từ KV Quảng Ninh năm 2026”	45.000
-	Từ KV Quảng Ninh đi NMXM Hoàng Thạch	15.000
-	Từ KV Quảng Ninh đi NMXM Hạ Long	10.000
-	Từ KV Quảng Ninh đi NMXM Hải Phòng	10.000
-	Từ KV Quảng Ninh đi KV Ninh Bình	10.000
2	Gói 9 “Vận chuyển trọn gói than cám từ KV Quảng Ninh đi NMXM Hoàng Mai năm 2026”	10.000

2. Thời gian thực hiện: đến hết ngày 31/12/2026.

3. Đơn giá chào xây dựng trên cơ sở giá dầu Diezen ngày 27/08/2026 là 28.080 đồng/lít (đã gồm VAT).

4. Thời hạn gửi Hồ sơ chào giá: 10h00 ngày 15/09/2026.

5. Hồ sơ chào giá gồm:

- Thư chào giá được ký, đóng dấu bởi người có thẩm quyền (*bản gốc*).
- Giấy đăng ký kinh doanh có danh mục ngành nghề phù hợp gói dịch vụ (*bản sao*).
- Giấy cam kết là đơn vị hạch toán độc lập; Không đang trong quá trình giải thể, lâm vào tình trạng phá sản hoặc nợ không có khả năng chi trả; Không đang trong thời gian bị cấm tham dự thầu; Không bị truy cứu trách nhiệm hình sự (*bản gốc*).

- Hợp đồng vận tải tương tự đã thực hiện trong vòng 3 năm trở lại đây (từ 1/1/2023- đến thời điểm nộp hồ sơ chào giá) (*bản sao*): tối thiểu 01 hợp đồng.

- Hồ sơ năng lực (*bản sao các Giấy đăng ký, đăng kiểm phương tiện hoặc hợp đồng thuê phương tiện có hiệu lực tối thiểu đến 31/12/2026*):

+ Đối với Gói 8: Tổng trọng tải phương tiện vận tải thủy (tàu sông): ≥ 6.700 tấn, và có tối thiểu 01 tàu trọng tải ≤ 1.300 tấn.

+ Đối với Gói 9: Tổng trọng tải phương tiện tàu biển hoặc tàu SB ≥ 2.500 tấn. Tổng trọng tải ô tô ≥ 50 tấn hoặc có hợp đồng thuê vận chuyển, bốc xếp tại các cảng KV Nghi Sơn/Hoàng Mai.



6. Các nội dung khác: như Dự thảo hợp đồng gửi kèm theo.

7. Hình thức gửi Hồ sơ chào giá:

- Hồ sơ chào giá được dán niêm phong kín, bên ngoài ghi rõ các thông tin: Tên đơn vị chào giá, Tên gói dịch vụ.

- Thư chào giá được gửi qua bưu điện hoặc gửi trực tiếp.

- Địa chỉ nhận Hồ sơ chào giá:

Công ty CP Năng lượng và Môi trường VICEM.

Địa chỉ: Số 21B Cát Linh, Phường Ô Chợ Dừa, TP. Hà Nội.

SĐT người nhận: Ms. Oanh: 097.8080.662.

VICEM E&E rất mong nhận được sự quan tâm và phản hồi của Quý Công ty./.
Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:

- Như trên; 
- Website Cty;
- Lưu VT, P.KDVT.



TỔNG GIÁM ĐỐC

Trần Khắc Mạnh

DỰ THẢO HỢP ĐỒNG- GÓI 8

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN THAN CÁM BẰNG ĐƯỜNG SÔNG TỪ KV QUẢNG NINH NĂM 2026

Số: /NL&MT-KDVT

Căn cứ :

- Bộ luật dân sự nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam số: 91/2015/QH13, thông qua ngày 24/11/2015;
- Luật thương mại số: 36/2005/QH11, thông qua ngày 14/06/2005;
- Luật giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 ngày 15/06/2004, luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật giao thông đường thủy nội địa số 48/2014/QH13 ngày 17/06/2014;
- Biên bản thương thảo hợp đồng ngày .../.../2026 giữa Công ty Cổ phần Năng lượng và Môi trường VICEM và Công ty;
- Quyết định số .../QĐ-NL&MT ngày .../.../2026 của Công ty cổ phần Năng lượng và Môi trường VICEM về việc phê duyệt kết quả chào giá Gói 8: “Vận chuyển than cám bằng đường sông từ KV Quảng Ninh năm 2026”;
- Căn cứ nhu cầu và khả năng của hai bên.

Hôm nay, ngày ... tháng ... năm 2026, tại Công ty Cổ phần Năng lượng và Môi trường VICEM, chúng tôi đại diện cho các bên ký hợp đồng gồm có:

I. ĐẠI DIỆN CÁC BÊN:

1. BÊN A: CÔNG TY CỔ PHẦN NĂNG LƯỢNG VÀ MÔI TRƯỜNG VICEM

- Ông : **Trần Khắc Mạnh** - Chức vụ: **Tổng Giám đốc**
- Địa chỉ : **Số 21B Cát Linh- Phường Ô Chợ Dừa- TP. Hà Nội.**
- Điện thoại : **043.8457328/043.8457458** - Fax: **04.38457186**
- Tài khoản : **113000093007 Tại NHTMCP Công thương VN- CN Chương Dương, Hà Nội.**
- Mã số thuế : **0100106352.**
- GCN ĐKKD : **Số 0100106352 do sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp lần đầu ngày 24/04/2006 và thay đổi lần thứ 18 ngày 19/07/2025.**

2. BÊN B : CÔNG TY ...

- Ông/Bà : - Chức vụ: ...
- Địa chỉ : ...
- Điện thoại : ...
- Tài khoản :
- Mã số thuế : ...
- GCN ĐKKD : ...

Hai bên thỏa thuận thống nhất ký kết hợp đồng vận chuyển than cám bằng đường sông với nội dung sau:

Hai bên thỏa thuận thống nhất ký kết hợp đồng vận chuyển than cám bằng đường sông với nội dung sau:

II. NỘI DUNG HỢP ĐỒNG:

Bên A thuê bên B vận chuyển than cám bằng đường thủy từ khu vực Quảng Ninh.

ĐIỀU 1. TUYẾN VẬN CHUYỂN, KHỐI LƯỢNG VẬN CHUYỂN:

TT	Địa điểm nhận hàng	Địa điểm trả hàng	Khối lượng vận chuyển dự kiến (tấn)
1	KV Quảng Ninh	NMXXM Hoàng Thạch	15.000
2	KV Quảng Ninh	NMXXM Hạ Long	10.000
3	KV Quảng Ninh	NMXXM Hải Phòng	10.000
4	KV Quảng Ninh	KV Ninh Bình	10.000

- Khối lượng vận chuyển thực tế: theo xác báo hàng tháng của Bên A.
- Tổng khối lượng cam kết vận chuyển tối thiểu là 60% kế hoạch vận chuyển, theo xác báo hàng tháng của bên A, dự kiến là : 45.000 tấn x 60 % = 27.000 tấn.

ĐIỀU 2. TRÁCH NHIỆM CỦA MỖI BÊN:

1. Trách nhiệm của bên A:

- Xác báo kế hoạch vận chuyển hàng tháng và điều chỉnh kế hoạch xác báo khi nhu cầu vận chuyển thay đổi cho bên B.
- Chuẩn bị nguồn hàng và chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính pháp lý của hàng hoá. Nếu phương tiện bị cầm giữ bởi cơ quan chức năng do bên A thiếu giấy tờ hợp lệ, bên A phải chịu chi phí dôi nhật ngày tàu như quy định tại Điều 6.
- Tổ chức xếp hàng (theo trọng tải đăng kiểm của phương tiện), dỡ hàng hóa tại hai đầu bến đảm bảo an toàn.
- Bên A giao cho các chi nhánh của Bên A tại Quảng Ninh, Hải Phòng, Hoàng Thạch, Ninh Bình tổ chức giao nhận, thiết lập lưu giữ các chứng từ về vận tải hàng hoá, phối hợp điều hành và giải quyết các phát sinh khác. Xác nhận của đại diện bên A là cơ sở cho việc thanh toán và thanh lý hợp đồng.

2. Trách nhiệm của bên B:

- Cấp phương tiện vận chuyển theo xác báo của bên A theo tiến độ, khối lượng và phải chịu trách nhiệm bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển từ nơi gửi hàng đến nơi trả hàng. Nếu để xảy ra hao hụt hàng hóa trong quá trình vận chuyển, bên B chịu hoàn toàn trách nhiệm bồi thường cho bên A theo Quy định tại Điều 5: Nguyên tắc đối chiếu và bồi thường hàng hóa.
- Mua bảo hiểm phương tiện, bảo hiểm trách nhiệm dân sự và bảo hiểm hàng hóa.
- Phương tiện:
 - + Trọng tải ≥ 600 tấn/phương tiện (Chính chủ hoặc có uỷ quyền khai thác)
 - + Đối với phương tiện đi NMXXM Hạ Long: yêu cầu tải trọng ≤ 1.300 tấn hoặc theo yêu cầu của cảng.
 - + Đủ giấy tờ hợp pháp theo quy định của thể lệ vận tải thủy nội địa và không chở quá tải theo đăng kiểm.

+ Vệ sinh sạch sẽ phương tiện trước khi tiến hành giao, nhận hàng hoá.
+ Chấp hành các quy định của pháp luật trên đường vận chuyển và các quy định riêng tại các bến, cảng giao nhận hàng hóa.

+ Có đầy đủ trang thiết bị để niêm phong kẹp chì, bảo vệ, bảo quản, bạt che hết hầm chứa hàng để đảm bảo: phòng, tránh không để tăng độ ẩm, mất phẩm cấp (nhảy cấp, suy giảm chất lượng) hàng hoá trong quá trình xếp, dỡ, vận chuyển và giao nhận kể cả mùa mưa bão.

+ Có đầy đủ trang thiết bị giám sát hành trình (hoặc camera hành trình) và phải cung cấp thông tin về hành trình phương tiện (khi có yêu cầu).

- Hành trình: Từ khi hoàn thiện thủ tục nhận hàng tại Cảng xếp cho đến khi tàu hoàn thành thủ tục để nhập hàng tại Cảng dỡ và giao hồ sơ hàng hoá cho đại diện của bên A là:

1	KV Quảng Ninh ÷ Bãi KV Hải Phòng	: 1 ngày
2	KV Quảng Ninh ÷ XM Hoàng Thạch	: 1 ngày
3	KV Quảng Ninh ÷ XM Hạ Long	: 0,5 ngày
4	KV Quảng Ninh ÷ KV Ninh Bình	: 3 ngày

Trừ trường hợp bất khả kháng nhưng phải thông báo cho bên A và chủ động tìm mọi biện pháp khẩn trương đưa hàng về bến an toàn.

- Cử đại diện tại hai đầu bến phối hợp với đại diện bên A cùng tiến hành giao nhận hàng hoá (đo món hoặc giám sát cân, lấy mẫu...).

ĐIỀU 3. PHƯƠNG THỨC GIAO NHẬN:

Tại đầu nguồn: Trước khi tiến hành giao hàng lên phương tiện cho bên B chuyên chở, đại diện hai bên cùng tiến hành kiểm tra kết cấu và các giấy tờ pháp lý, các trang thiết bị bảo quản hàng hóa, niêm phong kẹp chì, thiết bị giám sát hành trình (khi cần thiết) của phương tiện theo quy định tại Điều 2, nếu phương tiện đủ điều kiện chuyên chở sẽ tiến hành các bước tiếp theo để giao, nhận hàng, theo biểu mẫu VTV-QT 8.2.4-BM 5a – “Biên bản kiểm tra phương tiện và niêm phong kẹp chì”.

Tại cuối nguồn: Trước khi bên B trả hàng từ phương tiện cho bên A, đại diện hai bên cùng nhau tiến hành kiểm tra, nhận xét, đánh giá tình trạng hàng hóa trong quá trình vận chuyển, theo biểu mẫu: VTV-QT 8.2.4-BM 5b – “Biên bản kiểm tra phương tiện và mở niêm phong kẹp chì”.

1. Phương thức giao nhận:

1.1. Đầu nguồn:

- Giao nhận qua cân (hoặc món nước) do công ty giám định thuộc Tập đoàn than khoáng sản Việt Nam (TKV), Tổng Công ty Đông Bắc hoặc do các đơn vị bán than cho bên A lựa chọn tại hợp đồng mua bán than của bên A chủ trì thực hiện và cung cấp kết quả giao nhận.

+ Giao nhận qua cân: Theo phương thức, quy định tại cảng xếp, dỡ.

+ Giao nhận món nước: Theo quy định về giao nhận bằng giám định món nước hiện hành.

- Niêm phong kẹp chì phương tiện vận chuyển:

+ Đại diện các bên cùng phối hợp niêm phong kẹp chì theo sự chủ trì của bên A.

+ Việc niêm phong kẹp chì phải được thể hiện bằng biên bản: mô tả sơ đồ, vị trí niêm phong, ghi rõ số lượng chì, ký mã hiệu từng viên chì niêm phong (Theo mẫu VTV-QT 8.2.4-BM 5a của bên A).

- Đại diện các bên cùng tham gia: giám sát khối lượng giao nhận, lấy mẫu, chia mẫu, phân tích mẫu, lưu mẫu theo TCVN, ĐLVN hiện hành và quy trình của bên A, đối chiếu và khiếu nại (nếu có) với bên A (theo quy trình của bên bán than cho bên A).

1.2. Cuối nguồn:

- Đại diện bên A và đại diện phương tiện kiểm tra tình trạng hàng hóa, tình trạng niêm phong kẹp chì (Theo mẫu VTV-QT 8.2.4-BM 5b của bên A) có sự tham gia của các bên liên quan.

- Tại XM Hạ Long, Hải Phòng, Hoàng Thạch: Giao nhận qua cân của các Công ty Xi măng.

- Tại các Cảng thuộc bãi KV Ninh Bình: Giao nhận qua cân tại cảng.

- Trường hợp cá biệt phải giao nhận bằng mớn nước:

+ Tại các Công ty Xi măng do đại diện của các Công ty Xi măng thực hiện.

+ Tại các kho/bãi khu vực Ninh Bình: chi nhánh của bên A báo cáo về Công ty xin ý kiến chỉ đạo.

- Đại diện các bên cùng tham gia: giám sát khối lượng giao nhận, lấy mẫu, chia mẫu, phân tích mẫu, lưu mẫu theo TCVN, ĐLVN hiện hành và quy trình của bên A, đối chiếu và khiếu nại (nếu có) với bên A.

2. Kết quả giao nhận khối lượng và chất lượng:

2.1. Đầu nguồn:

- Tại Đầu nguồn: do công ty giám định thuộc Tập đoàn than khoáng sản Việt Nam (TKV), Tổng Công ty Đông Bắc hoặc do các đơn vị bán than cho bên A lựa chọn tại hợp đồng mua bán than của bên A chủ trì thực hiện và cung cấp kết quả giao nhận.

2.2. Cuối nguồn:

- Tại XM Hạ Long, Hải Phòng, Hoàng Thạch do các công ty Xi măng Hạ Long, Hải Phòng, Hoàng Thạch thực hiện và cung cấp kết quả.

- Tại các bãi Cảng thuộc KV Ninh Bình do chi nhánh của bên A chủ trì thực hiện và cung cấp kết quả.

Ghi chú: Trường hợp mất dấu niêm phong kẹp chì: Bên B không được bù trừ hàng hóa thừa, thiếu theo nguyên tắc đối chiếu và bồi thường hàng hóa quy định tại Điều 5 mục 2.1.

3. Khối lượng hàng giao nhận, tỷ lệ hao hụt tự nhiên và sai số đo mớn, cân:

3.1. Khối lượng giao nhận:

- Khối lượng hàng hoá giao nhận đầu nguồn là khối lượng sau khi được quy đổi về độ ẩm 8,5% theo kết quả giám định (do công ty giám định thuộc Tập đoàn than khoáng sản Việt Nam (TKV), Tổng Công ty Đông Bắc hoặc do các đơn vị bán than cho bên A lựa chọn tại hợp đồng mua bán than của bên A) cung cấp.

- Khối lượng hàng hoá giao nhận cuối nguồn là khối lượng hàng dỡ lên khỏi phương tiện sau khi được quy đổi về độ ẩm 8,5% để tính hao hụt theo công thức TCVN, ĐLVN hiện hành.

- Khối lượng tính cước: Là số tấn ứng với độ ẩm thực tế rót xuống phương tiện tại Đầu nguồn; trường hợp rót thiếu tải do hết than có xác nhận của bên bán than do thiếu nguồn hàng, bên B được thanh toán theo trọng tải chở hàng của tàu theo đăng kiểm.

3.2. **Hao hụt tự nhiên và sai số đo mớn, cân cho phép:** Không quá 0,3%.

ĐIỀU 4. ĐƠN GIÁ, GIÁ TRỊ HỢP ĐỒNG VÀ HÌNH THỨC THANH TOÁN:

1. Đơn giá:

STT	Nội dung	Khối lượng dự kiến (tấn)	Đơn giá (đồng/tấn)		Thành tiền, chưa gồm thuế GTGT (đồng)
			Chưa bao gồm thuế GTGT	Đã bao gồm thuế GTGT 8%	
1	Từ KV Quảng Ninh đi NMXM Hoàng Thạch	15.000			
2	Từ KV Quảng Ninh đi NMXM Hạ Long	10.000			
3	Từ KV Quảng Ninh đi NMXM Hải Phòng	10.000			
4	Từ KV Quảng Ninh đi KV Ninh Bình	10.000			
Tổng cộng (chưa gồm thuế GTGT)					
Thuế GTGT 8%					
Tổng cộng (đã gồm thuế GTGT 8%)					

- Đơn giá trên ứng với giá Dầu diesel 0,05S-II được tập đoàn xăng dầu Việt Nam Petrolimex niêm yết ngày 27/08/2026 là 28.080 đồng/lít- đã bao gồm thuế GTGT.

- Thuế GTGT được áp dụng theo quy định hiện hành của Nhà nước.

- Khối lượng thanh toán được xác định theo tác nghiệp thực tế thực hiện, khối lượng thực tế tại đầu nguồn và giá tại thời điểm thực hiện.

2. Hình thức thanh toán: Chuyển khoản, bù trừ công nợ

3. Thời hạn thanh toán:

Sau khi bên A nhận được đầy đủ bộ chứng từ thanh toán do bên B cung cấp, bên A sẽ chuyển khoản cho bên B sau 15 ngày.

4. Chứng từ thanh toán gồm:

4.1. Hoá đơn GTGT của bên B.

4.2. Giấy vận chuyển hàng hóa.

4.3. Biên bản giao, nhận hàng hoá hai đầu bến (mớn hoặc cân).

4.4. Hoá đơn GTGT của bên bán than (bản sao).

5. Chứng từ kiểm soát:

5.1. Lệnh điều động hàng hóa.

5.2. Biên bản kiểm tra phương tiện và niêm phong kẹp chì.

5.3. Biên bản kiểm tra phương tiện và mở niêm phong kẹp chì.

5.4. Biên bản niêm phong mô hình hàng hóa hai đầu, sổ dung tích (nếu có).

5.5. Biên bản lấy mẫu hàng hóa hai đầu bến.

5.6. Phiếu chất lượng hai đầu bến.

5.7. Biên bản giám định khối lượng hoặc biên bản giao nhận cân (mớn) hai đầu bến.

5.8. Các biên bản phổ thông phát sinh khác (nếu có).

6. Bảo đảm thực hiện hợp đồng:

- Hình thức bảo đảm thực hiện hợp đồng: thư bảo lãnh của ngân hàng hoặc tổ chức tín dụng tại VN phát hành hoặc bảo lãnh bằng công nợ (nếu có).

- Giá trị bảo đảm thực hiện hợp đồng: 5% tổng giá trị hợp đồng đã gồm thuế GTGT.

- Hiệu lực của bảo đảm thực hiện hợp đồng: Bảo đảm thực hiện hợp đồng có hiệu lực kể từ ngày hợp đồng có hiệu lực cho đến khi các bên hoàn thành nghĩa vụ theo hợp

đồng và ký biên bản thanh lý hợp đồng nhưng tối đa không quá 30 ngày kể từ ngày hết hiệu lực của hợp đồng.

ĐIỀU 5. NGUYÊN TẮC ĐỐI CHIẾU VÀ BỒI THƯỜNG HÀNG HÓA:

1. Nguyên tắc đối chiếu:

- Kết thúc tháng, hai bên đối chiếu khối lượng hàng hóa vận chuyển các tuyến (giữa đại diện bên A tại đầu nguồn và bên B) để làm cơ sở quyết toán tiền cước vận chuyển.

- Kết thúc hợp đồng, hai bên đối chiếu khối lượng và hao hụt hàng hoá vận chuyển để quyết toán hao hụt hàng hóa. Cụ thể:

+ Khối lượng hàng hoá vận chuyển, hao hụt hàng hóa được đối chiếu và bù trừ theo từng tuyến vận chuyển và theo chủng loại than.

+ Trong cùng tuyến vận chuyển, lượng hàng thiếu vượt quá tỷ lệ hao hụt cho phép, được bù trừ với lượng hàng thừa của các chủng loại than khác nhau, được quy thành tiền theo giá than mua đầu nguồn và bù trừ với nhau. Giá trị sau khi bù trừ ≥ 0 thì bên B không bị phạt.

- Kết thúc hợp đồng, hai bên làm biên bản đối chiếu khối lượng thực hiện so với kế hoạch (theo xác báo của bên A) để làm cơ sở tính phạt nếu không hoàn thành khối lượng vận chuyển đã cam kết tại Điều 1. Khối lượng vận chuyển được tính theo hóa đơn xuất hàng của đơn vị bán than.

Nếu bên B không hoàn thành khối lượng cam kết theo xác báo:

+ Phạt 5% giá trị cước của phần khối lượng không hoàn thành theo xác báo, trừ trường hợp có lý do chính đáng (thiếu nguồn than, chờ đợi 02 đầu bến nhiều ngày làm ảnh hưởng đến tiến độ giải phóng phương tiện và các lý do khác không phải do lỗi của bên B đã được bên A xác nhận).

+ Bên A sẽ chủ động phân bổ khối lượng còn lại cho đơn vị khác vận chuyển.

- Kết thúc hợp đồng, các bên đối chiếu và thanh lý hợp đồng.

2. Bồi thường hàng hoá:

- Khối lượng hao hụt hàng hoá là chênh lệch giữa khối lượng đầu nguồn và khối lượng cuối nguồn (tương ứng độ ẩm 8,5%) trước khi phạt các yếu tố khác như tăng ẩm, nhảy cấp (nếu có).

2.1. Bồi thường hàng hóa (nếu còn niêm phong kẹp chì):

- Lượng hàng hoá thiếu hụt từng chuyến ứng với tỷ lệ hao hụt thực tế $\leq 1,4\%$ so với hàng nhận tại đầu nguồn thì được bù trừ và áp dụng tỷ lệ hao hụt tự nhiên sai số đo mớn, cân cho phép 0,3%. Kết thúc hợp đồng, sau khi bù trừ, nếu hao hụt quá tỷ lệ cho phép bên B phải bồi thường phần quá tỷ lệ đó.

- Lượng hàng hoá thiếu hụt từng chuyến ứng với tỷ lệ hao hụt thực tế $> 1,4\%$ so với hàng nhận tại đầu nguồn thì bên B không được bù trừ và không được tính tỷ lệ hao hụt tự nhiên và sai số đo mớn, cân cho phép 0,3%, mà phải bồi thường toàn bộ số hàng thiếu của chuyến đó.

- Hàng hoá thiếu hụt, tổn thất trong mọi trường hợp kể cả rủi ro, bên B phải bồi thường 100% khối lượng theo mức:

+ Trường hợp vận chuyển về các NMXM: mức bồi thường = 100% giá bán than của bên A theo hóa đơn cuối nguồn, bao gồm cả thuế GTGT hiện hành (trừ trường hợp bất khả kháng theo luật định).

+ Trường hợp vận chuyển về bãi KV Ninh Bình: mức bồi thường = 100% giá mua than của bên A theo hóa đơn đầu nguồn + 100% cước vận chuyển, bao gồm cả thuế GTGT hiện hành (trừ trường hợp bất khả kháng theo luật định).

2.2. Trường hợp bên B để mất niềm phong kẹp chì: (Có biên bản xác nhận giữa hai bên) thì bên B bồi thường toàn bộ lượng hàng thiếu hụt so với đầu nguồn theo mức: 150% giá mua than của bên A theo hoá đơn đầu nguồn + 100% cước vận tải, bao gồm cả thuế GTGT hiện hành (trừ trường hợp bất khả kháng theo luật định).

2.3. Phạt vượt ẩm quá quy định:

- Trường hợp vận chuyển thẳng đến các Công ty xi măng: Nếu độ ẩm cuối nguồn cao hơn độ ẩm đầu nguồn (theo quy định về kiểm soát chênh lệch độ ẩm cuối nguồn và đầu nguồn của các Công ty Xi măng) dẫn đến các Công ty xi măng phạt khấu trừ khối lượng hàng hóa hoặc giá trị lô hàng thì ngoài việc tính toán quy đổi để giao nhận hàng hoá theo quy định hiện hành, bên B sẽ bị phạt bổ sung toàn bộ giá trị mà các Công ty xi măng phạt bên A.

- Trường hợp vận chuyển đến các Công ty XM hoặc vận chuyển về bãi thì áp dụng: Nếu độ ẩm than cuối nguồn tăng quá 1,5 % so với đầu nguồn mà bên B được tiến hành trả hàng: Ngoài việc tính toán quy đổi để giao nhận hàng hoá theo quy định hiện hành bên B sẽ bị phạt bổ sung phần thủy phân làm tăng độ ẩm than quá 1,5% theo TCVN, ĐLVN hiện hành như sau:

$$M_{ph} = M_{CN} \times \frac{(W_{CN} - 1,5) - W_{ĐN}}{100 - W_{ĐN}}$$

Trong đó:

- M_{ph} : Khối lượng nước bị phạt trừ (tấn).
- M_{CN} : Khối lượng hàng ứng với độ ẩm thực tế cuối nguồn(tấn).
- $W_{ĐN}$: Độ ẩm thực tế đầu nguồn (%).
- W_{CN} : Độ ẩm thực tế cuối nguồn (%)
- Giá trị tính phạt do độ ẩm tăng quá 1,5 % sẽ là:

Tiền phạt = M_{ph} x giá mua than của bên A theo hoá đơn đầu nguồn.

2.4. Phạt do suy giảm chất lượng:

Nếu bên A phát hiện bên B thay đổi chất lượng than so với đầu nguồn, bên B phải bồi thường cho bên A:

a. Trường hợp than bị nhảy cấp:

- Bồi thường 200% giá trị chênh lệch ứng với khối lượng hàng vận chuyển nhảy từ cấp than “A” xuống cấp than “B” theo giá bán than của đơn vị bán than cho bên A tại đầu nguồn và toàn bộ các chi phí phát sinh (nếu có).

- Ngoài việc bồi thường thiệt hại trên, bên A có thể tăng cường thêm một số biện pháp:

+ Mức phạt bổ sung cho hành vi làm suy giảm chất lượng than từ 50-100% giá trị thiệt hại (hoặc 15% giá trị lô hàng).

+ Dừng vận chuyển đối với đoàn phương tiện hoặc dừng hợp đồng tùy thuộc vào mức độ vi phạm.

+ Đề nghị truy tố trước pháp luật về tội chiếm đoạt tài sản.

b. Trường hợp than chưa nhảy cấp:

b.1: Phạt giá trị chênh lệch ứng với khối lượng hàng có độ tro $A^{k\%} > 0,5\%$ so với đầu nguồn theo công thức:

$$M_{Phat} = M^{mua hàng}_{ĐN} [A^{k_{CN}} - (A^{k_{ĐN}} + 0,5)] / A^{k_{ĐN}}$$

Trong đó:

- $M_{\text{Phạt}}$: Khối lượng bị phạt trừ (tấn).
- $M_{\text{mua hàng DN}}$: Khối lượng hàng ứng với độ ẩm mua hàng đầu nguồn(tấn).
- A_{CN}^k : Độ tro thực tế cuối nguồn (%).
- A_{DN}^k : Độ tro thực tế tại đầu nguồn(%)

Giá trị tính phạt do độ tro tăng > 0,5% sẽ là:

Tiền phạt = $M_{\text{Phạt}}$ x giá mua than của bên A theo hoá đơn đầu nguồn.

b.2: Phạt giá trị chênh lệch ứng với khối lượng hàng có nhiệt năng Q^k của than cuối nguồn thấp hơn so với đầu nguồn theo công thức:

$$M_{\text{Phạt}} = M_{\text{mua hàng DN}} [(Q_{\text{DN}}^k - Q_{\text{CN}}^k) / Q_{\text{DN}}^k]$$

Trong đó:

- $M_{\text{Phạt}}$: Khối lượng bị phạt trừ (tấn).
- $M_{\text{mua hàng DN}}$: Khối lượng hàng ứng với độ ẩm mua hàng đầu nguồn(tấn).
- Q_{CN}^k : Nhiệt năng thực tế cuối nguồn.
- Q_{DN}^k : Nhiệt năng thực tế tại đầu nguồn.

Giá trị tính phạt nhiệt năng sẽ là:

Tiền phạt = $M_{\text{phạt}}$ x giá mua than của bên A theo hoá đơn đầu nguồn.

ĐIỀU 6. DÔI NHẬT PHƯƠNG TIỆN :

1. Thời gian làm một chuyến hàng = thời gian làm hàng đầu nguồn + thời gian hành trình thực tế + thời gian làm hàng cuối nguồn. Trong đó:

+ Thời gian làm hàng đầu nguồn: từ thời điểm phương tiện có mặt và sẵn sàng nhận hàng tới thời điểm phương tiện nhận xong hàng và làm xong thủ tục cho tàu rời bến tại đầu nguồn (có xác nhận của chi nhánh đầu nguồn Bên A).

+ Thời gian làm hàng cuối nguồn: từ thời điểm phương tiện đến, báo phiếu và sẵn sàng trả hàng tới thời điểm phương tiện trả hàng xong hàng tại cuối nguồn (có xác nhận của chi nhánh cuối nguồn Bên A).

Lưu ý: Thời gian làm một chuyến hàng > 12h sẽ được làm tròn thành 1 ngày.

+ Tuyến ngắn: KV Quảng Ninh/KV Hải Phòng ÷ XM Hạ Long, Hoàng Thạch, XM Hải Phòng, KV bãi Hải Phòng: 10 ngày/ chuyến.

+ Tuyến dài: KV Quảng Ninh/ KV Hải Phòng ÷ Các Cảng tại KV Ninh Bình, Cảng Kiên Khê (Bút Sơn): 12 ngày/chuyến.

Nếu thời gian làm một chuyến hàng quá quy định trên, bên B sẽ được tính phí dôi nhật: 1.000 đồng/TPT/ngày.

2. Chứng từ thanh toán phí dôi nhật:

- Hóa đơn GTGT của bên B.
- Giấy vận chuyển hàng hóa.
- Bản sao giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa và giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa hiện hành của đoàn phương tiện.
- Biên bản đối chiếu xác định thời gian dôi nhật lập giữa hai bên.
- Văn bản đề nghị trả tiền phạt dôi nhật của bên B.

Hết tháng hai bên căn cứ vào văn bản đề nghị trả tiền phạt dôi nhật của bên B và chứng từ thanh toán chi phí dôi nhật của các đoàn phương tiện vận chuyển, hai bên lập biên bản đối chiếu và xác nhận chi phí dôi nhật để làm cơ sở thanh toán (nếu có).

ĐIỀU 7. CAM KẾT CHUNG:

- Trường hợp có sự biến động về giá dầu tăng, giảm từ 10% trở lên, hai bên trao đổi, thống nhất điều chỉnh giá cước vận chuyển bằng phụ lục hợp đồng. Cơ sở điều chỉnh đơn giá hợp đồng: “Bảng chiết tính đơn giá cho 01 tấn than” kèm theo hợp đồng. Trường hợp thị trường có sự biến động giá hoặc phát sinh các yếu tố khác ảnh hưởng đến giá cước, hai bên cũng có thể thương thảo để điều chỉnh đơn giá phù hợp.

- Hai bên cam kết thi hành nghiêm chỉnh, thực hiện đầy đủ những điều khoản và nội dung đã ký kết trong hợp đồng. Trong quá trình thực hiện, nếu có vướng mắc hai bên chủ động gặp nhau bàn bạc giải quyết. Nếu không thương lượng được thì sẽ đưa ra tòa án có thẩm quyền tại TP. Hà Nội để giải quyết tranh chấp theo quy định của pháp luật. Phán quyết của tòa án sẽ là quyết định cuối cùng được hai bên thực hiện.

- Hợp đồng được lập thành 04 bản, bên A: 02 bản, bên B: 02 bản có nội dung, giá trị như nhau và có hiệu lực kể từ ngày ký hợp đồng đến hết ngày 31/12/2026.

ĐẠI DIỆN BÊN A
TỔNG GIÁM ĐỐC

ĐẠI DIỆN BÊN B

...

Trần Khắc Mạnh

10
V
PH
LƯC
TR
CE
A-

DỰ THẢO HỢP ĐỒNG- GÓI 9

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN TRỌN GÓI- NĂM 2026

**Vận chuyển trọn gói than cám bằng đường biển từ KV Quảng Ninh đến
NMXM Hoàng Mai**

Số:/NL&MT-KDVT

Căn cứ:

- Bộ luật Dân sự số 91/2015/QH13 ngày 24/11/2015;
- Biên bản thương thảo hợp đồng ngày/.../2026 giữa Công ty Cổ phần Năng lượng và Môi trường VICEM và Công ty
- Quyết định số .../QĐ-NL&MT ngày/.../2026 của Công ty cổ phần Năng lượng và Môi trường VICEM về việc phê duyệt kết quả chào giá Gói 9: “Vận chuyển trọn gói than cám từ KV Quảng Ninh đi NMXM Hoàng mai năm 2026”;

Hôm nay, ngày ... tháng năm 2026, tại Công ty Cổ phần Năng lượng và Môi trường VICEM, chúng tôi gồm:

I. ĐẠI DIỆN CÁC BÊN:

1. BÊN A: CÔNG TY CỔ PHẦN NĂNG LƯỢNG VÀ MÔI TRƯỜNG VICEM

- Đại diện : Ông Trần Khắc Mạnh - Chức vụ: Tổng Giám đốc
- Địa chỉ : Số 21B Cát Linh- Phường Ô Chợ Dừa- TP. Hà Nội.
- Điện thoại : 043.8457328/043.8457458 - Fax: 04.38457186
- Tài khoản : 113000093007 Tại NHTMCP Công thương VN- CN Chương Dương, Hà Nội.
- Mã số thuế : 0100106352.
- GCN ĐKKD : Số 0100106352 do sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp lần đầu ngày 24/04/2006 và thay đổi lần thứ 18 ngày 19/07/2025.

2. BÊN B: ...

- Đại diện : ... - Chức vụ: ...
- Địa chỉ : ...
- Điện thoại : ...
- Tài khoản số : ...
- Mã số thuế :
- GCN ĐKKD:

Hai bên thoả thuận, thống nhất ký kết hợp đồng vận chuyển trọn gói than cám bằng đường biển từ KV Quảng Ninh đến kho NMXM Hoàng Mai với nội dung như sau:

II. NỘI DUNG HỢP ĐỒNG:

Bên A thuê bên B vận chuyển trọn gói than cám bằng đường biển từ KV Quảng Ninh đến kho NMXM Hoàng Mai. Cụ thể như sau:

ĐIỀU 1. TUYỂN VẬN CHUYỂN, KHỐI LƯỢNG, LOẠI HÀNG:

- Tuyển vận chuyển:

T T	Nơi nhận hàng	Nơi trả hàng	Khối lượng vận chuyển dự kiến
1	Khu vực Quảng Ninh	Kho nhà máy xi măng Hoàng Mai	10.000 tấn

- Khối lượng vận chuyển thực tế: theo xác báo hàng tháng của Bên A.

- Loại hàng: Than cám theo TCVN;

ĐIỀU 2. TRÁCH NHIỆM CỦA MỖI BÊN:

1. Trách nhiệm của bên A:

- Xác báo kế hoạch vận chuyển hàng tháng và điều chỉnh kế hoạch xác báo khi nhu cầu vận chuyển thay đổi cho bên B.

- Chuẩn bị nguồn hàng và chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính pháp lý của hàng hoá.

- Tổ chức xếp hàng (theo trọng tải đăng kiểm của phương tiện) tại đầu nguồn đảm bảo an toàn.

- Giao hàng xuống phương tiện tàu biển của bên B và nhận hàng tại nhà cân của nhà máy xi măng Hoàng Mai.

- Bên A giao cho các chi nhánh của bên A tại Quảng Ninh, Hoàng Mai tổ chức giao nhận, thiết lập lưu giữ các chứng từ về vận tải hàng hoá, phối hợp điều hành và giải quyết các phát sinh khác. Xác nhận của đại diện bên A là cơ sở cho việc thanh toán và thanh lý hợp đồng.

2. Trách nhiệm của bên B:

- Cấp phương tiện vận chuyển theo xác báo của bên A theo tiến độ, khối lượng và phải chịu trách nhiệm bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển từ nơi gửi hàng đến nơi trả hàng. Nếu để xảy ra hao hụt hàng hóa trong quá trình vận chuyển, bên B chịu hoàn toàn trách nhiệm bồi thường cho bên A theo quy định tại Điều 5: Nguyên tắc đối chiếu và bồi thường hàng hóa.

- Mua bảo hiểm phương tiện, bảo hiểm trách nhiệm dân sự và bảo hiểm hàng hóa.

- Yêu cầu phương tiện đường biển:

+ Trọng tải ≥ 1.000 tấn/phương tiện (Chính chủ hoặc có uỷ quyền khai thác)

+ Đủ giấy tờ hợp pháp theo quy định và không chở quá tải theo đăng kiểm.

+ Vệ sinh sạch sẽ phương tiện trước khi tiến hành giao, nhận hàng hoá.

+ Chấp hành các quy định của pháp luật trên đường vận chuyển và các quy định riêng tại các bến, cảng giao nhận hàng hóa.

+ Có đầy đủ trang thiết bị để niêm phong kẹp chì, bảo vệ, bảo quản, bạt che hết hầm chứa hàng để đảm bảo: phòng, tránh không để tăng độ ẩm, mất phẩm cấp (nhảy cấp, suy giảm chất lượng) hàng hoá trong quá trình xếp, dỡ, vận chuyển và giao nhận kể cả mùa mưa bão.

+ Có đầy đủ trang thiết bị giám sát hành trình (hoặc camera hành trình) và phải cung cấp thông tin về hành trình phương tiện (khi có yêu cầu).

- Yêu cầu xếp dỡ vận chuyển ô tô:

+ Năng suất xếp dỡ tối thiểu: 1.000 tấn/ngày

+ Năng suất vận chuyển ô tô tối thiểu: 1.000 tấn/ngày

+ Loại xe: xe ô tô tự đổ

ĐIỀU 3. PHƯƠNG THỨC GIAO NHẬN HÀNG HÓA, KHỐI LƯỢNG GIAO NHẬN VÀ TỶ LỆ HAO HỤT HÀNG HÓA:

1. PHƯƠNG THỨC GIAO NHẬN HÀNG HÓA:

1.1 Tại đầu nguồn:

Trước khi tiến hành giao hàng lên phương tiện cho bên B chuyên chở, đại diện hai bên cùng tiến hành kiểm tra kết cấu và các giấy tờ pháp lý, các trang thiết bị bảo quản hàng hóa, niêm phong kẹp chì của phương tiện theo quy định tại Điều 2, nếu phương tiện đủ điều kiện chuyên chở sẽ tiến hành các bước tiếp theo để giao, nhận hàng:

- Giao nhận qua cân (hoặc món nước) do công ty giám định của đơn vị bán than cho bên A lựa chọn chủ trì thực hiện và cung cấp kết quả giao nhận.

- + Giao nhận qua cân: Theo phương thức, quy định tại cảng xếp, dỡ.

- + Giao nhận món nước: Theo quy định về giao nhận bằng giám định món nước hiện hành.

- Đại diện các bên cùng tham gia: giám sát khối lượng giao nhận, lấy mẫu, chia mẫu, phân tích mẫu, lưu mẫu theo TCVN, ĐLVN hiện hành và quy trình của bên A, đối chiếu và khiếu nại (nếu có) với bên A (theo quy trình của bên bán than cho bên A).

1.2 Tại cuối nguồn: Bên B trả hàng cho bên A bằng: Cân ô tô, cân băng tải theo quy trình giao nhận bằng cân do các nhà máy xi măng chủ trì thực hiện và cung cấp kết quả.

- Đại diện các bên cùng tham gia giao nhận: lấy mẫu, chia mẫu, phân tích mẫu, lưu mẫu và đối chiếu, và khiếu nại kết quả phân tích với bên A nếu có.

- Độ ẩm của than giao nhận tại cảng dỡ hàng không được vượt quá so với độ ẩm của than tại cảng xếp hàng và quy định của các Công ty xi măng. Nếu vi phạm bên A tính phạt vượt ẩm theo cách tính của các Công ty Xi măng phạt trừ bên A. Đơn vị mua than của bên A dừng giao nhận, bên A không chịu trách nhiệm về thời gian chờ đợi và có thể từ chối vận chuyển các chuyến tiếp theo của đoàn phương tiện.

2. KHỐI LƯỢNG HÀNG GIAO NHẬN, TỶ LỆ HAO HỤT HÀNG HÓA

2.1. Khối lượng giao nhận:

- Khối lượng hàng hoá giao nhận đầu nguồn là khối lượng sau khi được quy đổi về độ ẩm 8,5% theo kết quả giám định (do công ty giám định của đơn vị bán than cho bên A lựa chọn tại hợp đồng mua bán than của bên A) cung cấp.

- Khối lượng hàng hoá giao nhận cuối nguồn là khối lượng ứng với độ ẩm thực tế giao nhận tại Nhà máy sau khi được quy đổi về độ ẩm 8,5% để tính hao hụt theo công thức TCVN, ĐLVN hiện hành.

- Khối lượng tính cước: Là số tấn ứng với độ ẩm thực tế rót xuống phương tiện tại khu vực Đầu nguồn (Trường hợp rót thiếu tải do hết than có xác nhận của bên bán than do thiếu nguồn hàng, bên B được thanh toán theo trọng tải chở hàng của tàu theo đăng kiểm).

2.2. Hao hụt tự nhiên và sai số cân cho phép toàn tuyến: 0,5%.

ĐIỀU 4. ĐƠN GIÁ, GIÁ TRỊ HỢP ĐỒNG VÀ HÌNH THỨC THANH TOÁN.

1. Đơn giá:

STT	Nội dung	Khối lượng dự kiến (tấn)	Đơn giá (đồng/tấn)		Thành tiền chưa bao gồm thuế GTGT (đồng)
			Chưa bao gồm thuế GTGT	Đã bao gồm thuế GTGT 8%	
1	Vận chuyển trọn gói than cám từ KV Quảng Ninh đến NMXM Hoàng Mai	10.000			
	Tổng cộng (chưa gồm thuế GTGT)				
	Thuế GTGT 8%				
	Tổng cộng (đã gồm thuế GTGT 8%)				

- Đơn giá trên ứng với giá Dầu diezen 0,05S-II được tập đoàn xăng dầu Việt Nam Petrolimex niêm yết ngày 27/08/2026 là 28.080 đồng/lít - đã bao gồm thuế GTGT.

- Thuế GTGT được áp dụng theo quy định hiện hành của Nhà nước.

- Khối lượng thanh toán được xác định theo tác nghiệp thực tế thực hiện, khối lượng thực tế tại đầu nguồn và giá tại thời điểm thực hiện.

2. Hình thức thanh toán: Chuyển khoản, bù trừ công nợ.

3. Thời hạn thanh toán: Sau khi bên A nhận được đầy đủ bộ chứng từ thanh toán do bên B cung cấp, bên A sẽ chuyển khoản cho bên B sau 15 ngày.

4. Chứng từ thanh toán gồm:

- 4.1. Hoá đơn GTGT của bên B.
- 4.2. Giấy vận chuyển hàng hóa.
- 4.3. Biên bản giao, nhận hàng hoá hai đầu.
- 4.4. Hoá đơn GTGT của bên bán than (bản sao).

5. Chứng từ kiểm soát:

- 5.1. Lệnh điều động hàng hóa
- 5.2. Biên bản kiểm tra phương tiện và niêm phong kẹp chì đầu nguồn.
- 5.3. Phiếu chất lượng hai đầu.
- 5.4. Các biên bản phổ thông phát sinh khác (nếu có).

ĐIỀU 5. NGUYÊN TẮC ĐỐI CHIẾU VÀ BỒI THƯỜNG HÀNG HÓA:

1. Nguyên tắc đối chiếu:

- Kết thúc hợp đồng, hai bên đối chiếu khối lượng và hao hụt hàng hoá vận chuyển để quyết toán hao hụt hàng hóa. Cụ thể:

+ Khối lượng hàng hoá vận chuyển, hao hụt hàng hóa được đối chiếu và bù trừ theo từng tuyến vận chuyển và theo chủng loại than.

+ Trong cùng tuyến vận chuyển, lượng hàng thiếu vượt quá tỷ lệ hao hụt cho phép, được bù trừ với lượng hàng thừa của các chủng loại than khác nhau, được quy thành tiền theo giá than mua đầu nguồn và bù trừ với nhau. Giá trị sau khi bù trừ ≥ 0 thì bên B không bị phạt.

- Kết thúc hợp đồng, các bên đối chiếu và thanh lý hợp đồng.

2. Bồi thường hàng hoá:

- Khối lượng hao hụt hàng hoá là chênh lệch giữa khối lượng đầu nguồn và khối lượng cuối nguồn (tương ứng độ ẩm 8,5%) trước khi phạt các yếu tố khác như tăng ẩm, nhày cấp (nếu có).

2.1. Bồi thường hàng hóa (nếu còn niêm phong kẹp chì):

- Lượng hàng hoá thiếu hụt từng chuyển ứng với tỷ lệ hao hụt thực tế $\leq 1,8\%$ so với hàng nhận tại đầu nguồn thì được bù trừ và áp dụng tỷ lệ hao hụt tự nhiên sai số đo mớn, cân cho phép $0,5\%$. Kết thúc hợp đồng, sau khi bù trừ, nếu hao hụt quá tỷ lệ cho phép bên B phải bồi thường phần quá tỷ lệ đó.

- Lượng hàng hoá thiếu hụt từng chuyển ứng với tỷ lệ hao hụt thực tế $> 1,8\%$ so với hàng nhận tại đầu nguồn thì bên B không được bù trừ và không được tính tỷ lệ hao hụt tự nhiên và sai số đo mớn, cân cho phép $0,5\%$, mà phải bồi thường toàn bộ số hàng thiếu của chuyển đó.

- Hàng hoá thiếu hụt, tổn thất trong mọi trường hợp kể cả rủi ro (va đập vào đá ngầm, chìm, đắm...) bên B phải bồi thường 100% khối lượng theo mức: 100% giá bán than của bên A theo hoá đơn cuối nguồn, bao gồm cả thuế GTGT hiện hành (trừ trường hợp bất khả kháng theo luật định).

2.2. Phạt vượt ẩm quá quy định:

- Trường hợp vận chuyển thẳng đến các Công ty xi măng: Nếu độ ẩm cuối nguồn cao hơn độ ẩm đầu nguồn (theo quy định về kiểm soát chênh lệch độ ẩm cuối nguồn và đầu nguồn của các Công ty Xi măng) dẫn đến các Công ty xi măng phạt khấu trừ khối lượng hàng hóa hoặc giá trị lô hàng thì ngoài việc tính toán quy đổi để giao nhận hàng hoá theo quy định hiện hành, bên B sẽ bị phạt bổ sung toàn bộ giá trị mà các Công ty xi măng phạt bên A.

- Trường hợp vận chuyển đến các Công ty XM chưa phạt trừ vượt ẩm quá quy định hoặc vận chuyển qua bãi thì áp dụng: Nếu độ ẩm than cuối nguồn tăng quá $1,5\%$ so với đầu nguồn mà bên B được tiến hành trả hàng: Ngoài việc tính toán quy đổi để giao nhận hàng hoá theo quy định hiện hành bên B sẽ bị phạt bổ sung phần thủy phần làm tăng độ ẩm than quá $1,5\%$ theo TCVN, ĐLVN hiện hành như sau:

$$M_{ph} = M_{CN} \times \frac{(W_{CN} - 1,5) - W_{ĐN}}{100 - W_{ĐN}}$$

Trong đó:

- M_{ph} : Khối lượng nước bị phạt trừ (tấn).
- M_{CN} : Khối lượng hàng ứng với độ ẩm thực tế cuối nguồn (tấn).
- $W_{ĐN}$: Độ ẩm thực tế đầu nguồn (%).
- W_{CN} : Độ ẩm thực tế cuối nguồn (%).
- Giá trị tính phạt do độ ẩm tăng quá $1,5\%$ sẽ là:

Tiền phạt = M_{ph} x giá mua than của bên A theo hoá đơn đầu nguồn.

2.3. Phạt do suy giảm chất lượng:

Nếu bên A phát hiện bên B thay đổi chất lượng than so với đầu nguồn, bên B phải bồi thường cho bên A:

a. Trường hợp than bị nhảy cấp:

Bồi thường 200% giá trị chênh lệch ứng với khối lượng hàng vận chuyển nhảy từ cấp than "A" xuống cấp than "B" theo giá bán than của đơn vị bán than cho bên A tại đầu nguồn và toàn bộ các chi phí phát sinh (nếu có).

Ngoài việc bồi thường thiệt hại trên bên A có thể tăng cường thêm một số biện pháp:

- Mức phạt bổ sung cho hành vi làm suy giảm chất lượng than từ $50-100\%$ giá trị thiệt hại (hoặc 15% giá trị lô hàng).

- Dừng vận chuyển đối với đoàn phương tiện hoặc dừng hợp đồng tùy thuộc vào mức độ vi phạm.

- Đề nghị truy tố trước pháp luật về tội chiếm đoạt tài sản.

b. Trường hợp than chưa nhảy cấp:

b.1: Phạt giá trị chênh lệch ứng với khối lượng hàng có độ tro $A^{k\%} > 0,5\%$ so với đầu nguồn theo công thức: $M_{\text{Phạt}} = M^{\text{mua hàng}}_{\text{ĐN}} [A^{k_{\text{CN}}} - (A^{k_{\text{ĐN}}} + 0,5)] / A^{k_{\text{ĐN}}}$

Trong đó:

- $M_{\text{Phạt}}$: Khối lượng bị phạt trừ (tấn).
- $M^{\text{mua hàng}}_{\text{ĐN}}$: Khối lượng hàng ứng với độ ẩm mua hàng đầu nguồn(tấn).
- $A^{k_{\text{CN}}}$: Độ tro thực tế cuối nguồn (%).
- $A^{k_{\text{ĐN}}}$: Độ tro thực tế tại đầu nguồn(%)

Giá trị tính phạt do độ tro tăng $> 0,5\%$ sẽ là:

Tiền phạt = $M_{\text{Phạt}}$ x giá mua than của bên A theo hoá đơn đầu nguồn.

b.2: Phạt giá trị chênh lệch ứng với khối lượng hàng có nhiệt năng Q^K của than cuối nguồn thấp hơn so với đầu nguồn theo công thức:

$$M_{\text{Phạt}} = M^{\text{mua hàng}}_{\text{ĐN}} [(Q^{k_{\text{ĐN}}} - Q^{k_{\text{CN}}}) / Q^{k_{\text{ĐN}}}]$$

Trong đó:

- $M_{\text{Phạt}}$: Khối lượng bị phạt trừ (tấn).
- $M^{\text{mua hàng}}_{\text{ĐN}}$: Khối lượng hàng ứng với độ ẩm mua hàng đầu nguồn(tấn).
- $Q^{k_{\text{CN}}}$: Nhiệt năng thực tế cuối nguồn.
- $Q^{k_{\text{ĐN}}}$: Nhiệt năng thực tế tại đầu nguồn.

Giá trị tính phạt nhiệt năng sẽ là:

Tiền phạt = $M_{\text{Phạt}}$ x giá mua than của bên A theo hoá đơn đầu nguồn.

ĐIỀU 6. CAM KẾT CHUNG:

- Trường hợp có sự biến động về giá dầu tăng, giảm từ 10% trở lên, hai bên trao đổi, thống nhất điều chỉnh giá cước vận chuyển bằng phụ lục hợp đồng. Cơ sở điều chỉnh đơn giá hợp đồng: “Bảng chiết tính đơn giá cho 01 tấn than” kèm theo hợp đồng. Trường hợp thị trường có sự biến động giá hoặc phát sinh các yếu tố khác ảnh hưởng đến giá cước, hai bên cũng có thể thương thảo để điều chỉnh đơn giá phù hợp.

- Hai bên cam kết thi hành nghiêm chỉnh thực hiện đầy đủ những điều khoản và nội dung đã ký kết trong hợp đồng. Trong quá trình thực hiện, nếu có vướng mắc hai bên chủ động gặp nhau bàn bạc giải quyết. Nếu không thương lượng được thì sẽ đưa ra tòa án có thẩm quyền tại TP. Hà Nội để giải quyết theo quy định của pháp luật. Phán quyết của tòa sẽ là quyết định cuối cùng được hai bên thực hiện.

- Hợp đồng được lập thành 04 bản, bên A: 02 bản, bên B: 02 bản có nội dung, giá trị giống nhau và có hiệu lực kể từ ngày ký đến hết ngày 31/12/2026.

**ĐẠI DIỆN BÊN A
TỔNG GIÁM ĐỐC**

ĐẠI DIỆN BÊN B

Trần Khắc Mạnh