

广东省交通运输厅

粤交基函〔2019〕1302号

广东省交通运输厅关于印发我省交通建设项目 材料价差调整指导性意见的通知

各地级以上市交通运输局，广州、汕头、惠州市港口（务）局，省公路事务中心、省航道事务中心，省交通运输工程造价事务中心，港珠澳大桥管理局，省交通集团有限公司：

为进一步规范我省交通建设工程材料价差调整管理工作，厅组织省交通运输工程造价事务中心修订了《广东省交通建设项目材料价差调整指导性意见》，经厅长办公会议通过，自发布之日起施行，有效期五年。本指导意见发布之日后招标的项目不再执行《关于印发我省交通建设项目钢材水泥材料价差调整指导性意见的通知》（粤交基〔2004〕49号）、《关于印发我省交通建设项目主要地材、油料价差调整指导性意见的通知》（粤交基〔2005〕812号）、《关于我省交通建设项目材料价差调整指导意见执行中有关问题的函》（粤交基函〔2006〕1257号）和《关于印发我

省交通建设项目主要材料价差调整指导性意见的通知》（粤交基函〔2008〕563号）。

附件：广东省交通建设项目材料价差调整指导性意见

广东省交通运输厅

2019年6月26日

附件

广东省交通建设项目材料价差 调整指导性意见

近年来，交通建设工程材料市场价格波动异常，已经超出正常可预见的范围，严重影响工程施工（或材料供应）合同的正常履行，给工程建设的质量、安全、进度、成本等管理工作带来很大困难。为稳定交通建设市场秩序，确保全省交通建设目标任务按期保质完成，进一步规范我省交通建设工程材料价差调整管理工作，现结合我省已发布的材料价差调整指导性意见以及公路、水运工程施工招标文件范本相关调差条款的实施情况和遇到的问题，提出指导性意见如下。

交通建设工程材料费用占工程费用的比重大，其价格出现较大波动影响了工程造价及合同双方利益。公平公正、客观合理地确定材料价差调整，关系到交通建设市场健康稳定可持续发展，对维护建设工程合同双方的合法权益，促使合同正常履行，有利于保障工程质量和安全，构建和谐的交通建设环境具有重要的意义。规范材料价差调整是完善建设工程合同各方的风险权责，提高合同抗风险能力的重要管理举措。

二、材料价差调整应坚持“实事求是、风险共担、合理分担、涨价补差、跌价减差”原则，作为合同管理的重要内容，交通建设项目应在招标文件和合同专用条款中明确材料价差调整方法。

三、价差调整的方法

（一）材料价格调整

1. 范围

（1）工程范围

指建设项目的实体工程所消耗的主要材料（含构成永久性结构的水中钢护筒、溶洞处理钢护筒等），一般性临时工程、临时设施的材料消耗均不纳入材料调差调整范围。对于特大桥梁、特长隧道、大型船闸等有专项设计的大型临时工程用材的调差范围可根据工程实际情况在招标文件和合同专用条款中具体明确。

（2）材料范围

交通建设项目可调差的材料范围应结合自身工程特点，在招标文件和合同专用条款中具体予以明确。可调差主要材料范围如下：

①公路工程可调差的主要材料，具体如下表。

公路工程可调差的主要材料一览表

序号	材料名称	代号	单位	序号	材料名称	代号	单位
1	2	3	4	1	2	3	4
一	钢材			二	水泥		
1	HPB300 钢筋	2001001	t	1	32.5 级水泥	5509001	t

2	HRB400 钢筋	2001002	t	2	42.5 级水泥	5509002	t
3	冷轧带肋钢筋网	2001003	t	3	52.5 级水泥	5509003	t
4	环氧 HPB300 钢筋	2001004	t	4	62.5 级水泥	5509004	t
5	环氧 HRB400 钢筋	2001005	t	三	砂石料		
6	预应力粗钢筋	2001006	t	1	中（粗）砂	5503005	m ³
7	钢绞线	2001008	t	2	机制砂	-	m ³
8	环氧钢绞线	2001009	t	3	碎石（2cm）	5505012	m ³
9	镀锌钢绞线	2001010	t	4	碎石（4cm）	5505013	m ³
10	钢丝	2001011	kg	5	碎石（6cm）	5505014	m ³
11	冷拔低碳钢丝	2001012	t	6	碎石（8cm）	5505015	m ³
12	高强钢丝	2001013	t	7	碎石	5505016	m ³
13	镀锌高强钢丝	2001014	t	8	石屑	5503014	m ³
14	平行钢丝斜拉索	2001015	t	9	路面用碎石（1.5cm）	5505017	m ³
15	钢绞线斜拉索	2001016	t	10	路面用碎石（2.5cm）	5505018	m ³
16	主缆索股	2001017	t	11	路面用碎石（3.5cm）	5505019	m ³
17	型钢	2003004	t	12	路面用碎石（5cm）	5505020	m ³
18	钢板	2003005	t	13	路面用碎石（6cm）	5505021	m ³
19	钢管	2003008		14	路面用碎石（7cm）	5505022	m ³
20	镀锌钢管	2003009	t	15	路面用碎石（8cm）	5505023	m ³
21	镀锌钢板	2003012	t	16	沥青路面面层用碎石	-	m ³
22	钢管立柱	2003015	t	17	海砂	-	m ³
23	型钢立柱	2003016	t	18	二片石	-	m ³
24	波形钢板	2003017	t	四	油料		
25	钢板桩	2003020	t	1	石油沥青	3001001	t
26	钢管桩	2003021	t	2	改性沥青	3001002	t
27	钢护筒	2003022	t	3	乳化沥青	3001005	t
28	钢套筒	2003023	t	4	重油	3003001	kg
29	钢壳沉井	2003024	t	5	汽油	3003002	kg
30	钢格栅	2003029	t	6	柴油	3003003	kg
31	索夹	2009019	t	五	其他		
32	索鞍构件	2003030	t	1	电缆	7001001	m
33	钢梁	2003033	t	2	裸铝（铜）线	7001005	m
34	钢盖梁	-	t				
35	钢桁	2003034	t				
36	钢纵横梁	2003035	t				
37	钢箱梁	2003036	t				

38	钢锚箱	2003037	t				
39	钢塔	2003038	t				
40	钢管拱肋	2003039	t				
41	钢板标志	6007001	t				
42	铝合金标志	6007002	t				
说明：1. 当采用商品水泥混凝土、商品沥青混凝土、混凝土构件、钢筋混凝土构件、钢构件等半成品时：若有对应的地区发布的半成品信息价，则按信息价调差；若没有该信息价，则按照交通运输部颁布的《公路工程预算定额》附录中的配合比表，将半成品换算成对应的组成材料后进行调差。 2. 表中材料代号按交通运输部颁布的《公路工程预算定额》（JTG/T 3832-2018）编制，使用原部颁《公路工程预算定额》（JTG/T B06-02-2007）材料代号的可对照采用。							

②水运工程可调差的主要材料

原则上参照公路工程同类材料执行，此外包括土工特殊材料：块石、钢轨、橡胶护舷(梯)、止水铜材。

2. 风险幅度（r）

风险幅度是指交通建设项目合同双方各自应承担的材料价格涨跌风险比例大小。风险幅度范围内的价差应作为建设单位（项目法人）、承包人的风险，不予调差。各类材料应结合自身工程特点和调差的具体情况按基准价（ P_0 ）一定幅度范围确定风险幅度系数（ r ），并在招标文件和合同专用条款中予以明确，但一般不宜超出下述幅度系数范围：

（1）砂石料， $r = (-5 \sim +5) \%$ ；

（2）水泥、半成品， $r = (-4 \sim +4) \%$ ；

（3）钢材、油料及其它， $r = (-3 \sim +3) \%$ ；

3. 计算方法

材料价差调整费用系指材料价格（包含材料采购增值税）变化产生的综合调整费用，不再计算材料采购及保管费、管理费等

费用。计算方法分为3种：1. 价格指数法；2. 信息价格法；3. 实际采购价格法。

交通建设项目应在招标文件和合同专用条款中明确采用何种价差计算方法，或不同情况下采用价差计算方法的优先顺序。当市场材料价格出现较大幅度的异常波动时，按照客观合理公正的原则，可合理选定其中任一种计算方法进行价差计算，并应签订补充合同。实际结算时材料价差调整费用应小于或等于计算的价差调整费用（ ΔC ）。

（1）方法1，价格指数法

$$\Delta C = C_0 \left[A + \left(B_1 \times \frac{F_{t1}}{F_{01}} + B_2 \times \frac{F_{t2}}{F_{02}} + B_3 \times \frac{F_{t3}}{F_{03}} + \dots + B_n \times \frac{F_{tn}}{F_{0n}} \right) - 1 \right]$$

式中： ΔC —需调整的价差费用。

C_0 —合同约定的付款证书中承包人应得到的已完成工程量的金额。此项金额应不包括价格调整、不计质量保证金的扣留和支付、预付款的支付和扣回。已按现行价格计价的变更费用及其他金额也不在内。

A —一定值权重（即不调部分的权重）。

$B_1; B_2; B_3; \dots B_n$ —各可调因子的变值权重（即可调部分的权重）为各可调因子在投标函投标总报价中所占的比例。

$F_{t1}; F_{t2}; F_{t3}; \dots F_{tn}$ —各可调因子的现行价格指数，合同约定的付款证书相关周期最后一天的前42天的各可调因子

的价格指数。

$F_{01}; F_{02}; F_{03}; \dots F_{0n}$ —各可调因子的基本价格指数，指基准日期的各可调因子的价格指数。

以上价格调整公式中的各可调因子、定值权重，以及基本价格指数及其来源由建设单位（项目法人）在投标函附录价格指数和权重表中约定。价格指数应首先采用国家或省、自治区、直辖市价格部门或统计部门提供的价格指数，缺乏上述价格指数时，可采用有关部门提供的价格代替。

价格调整公式中的变值权重。由建设单位（项目法人）根据项目实际情况测算确定范围，并在投标函附录价格指数和权重表中约定范围。承包人在投标时在此范围内填写各可调因子权重，合同实施期间将按此权重进行调价。

详细计算方法及说明详见交通运输部《公路工程标准施工招标文件》（2018年版）通用合同条款16.1.1款。

（2）方法2，信息价格法

$$\Delta C = (\Delta P - P_0 \times r) \times Q, \quad \text{其中 } |\Delta P| > |P_0 \times r|$$

$$\Delta P = P_i (i=1, \dots, n) - P_0, \quad i \text{指采购时间。}$$

式中： ΔC —价差调整费用，系按调价周期计算的当次费用。

ΔP —材料价格差。

P_0 —基准价，指建设单位（项目法人）确定招标标底或者最高投标限价时所采用的交通建设项目所在地地级市及以上工程造价专业机构发布的当

季（月）度信息价，或同类项目、同期（前1个月内）同条件、地级市以上交易中心公布的招标中标价；如项目或合同段跨两个以上地级市的，按权重取平均值计算。建设单位（项目法人）应在招标文件中明确基准价（ P_o ）采用的价格、发布机构和具体季（月）等信息。

P_i —信息价，指采购材料时交通建设项目所在地级市及以上工程造价专业机构发布的当季（月）度信息价，或同类项目、同期（前1个月内）同条件、地级市以上交易中心公布的招标中标价；如项目或合同段跨两个以上地级市的，按权重取平均值计算。

Q —调整材料数量，指工程实际使用的可调差的材料数量。交通建设项目具体可调差材料数量的计算方法应在招标文件和合同专用条款中细化明确，单类材料的调差总量原则上不宜超过其预算定额消耗量。

r —风险幅度系数。当 $\Delta P > 0$ 时， r 为正值，当 $\Delta P < 0$ 时， r 为负值。

（3）方法3，实际采购价格法

$$\Delta C = (\Delta P - P_o \times r) \times Q, \quad \text{其中 } |\Delta P| > |P_o \times r|$$

$$\Delta P = P_a - P_o。$$

式中： ΔC 、 ΔP 、 Q 、 r 同方法2。

P_o —基准价，指项目招标时，建设单位（项目法人）确定招标标底或者最高投标限价时采用的材料单价。建设单位（项目法人）应在招标文件中明确基准价（ P_o ）的价格。

P_a —采购价，经建设单位（项目法人）、监理核实的，有相应的合法支撑依据的实际采购材料价格，分批采购时按权重取平均值计算。

当实际采购价格缺乏合法支撑依据无法核实确认的，原则上按方法2信息价格法计算。

（二）砂石料运输费调整

原则上不予调整材料运输差价。但在工程实施过程中砂石场运距发生重大变化时，可按以下原则计算调差：

1. 调差运输单价：原则上应通过实际调查按项目所在地区的运输市场价格水平确定，但不宜超过参照预算定额计算的运输价格（可参照招标标底或者最高投标限价编制时点及编制的工料机单价、费率水平，公路套用“材料运输—自卸汽车运输（配合装载机装车）—15t以内自卸汽车—相应材料—每增运1km定额”，水运套用“内河水运抛填工程方驳运输超运距定额”计算）。

2. 当调查资料缺乏时，砂石料运输费调差可参考以下单价确定：

（1）公路运输单价 $0.8 \text{元}/(\text{m}^3 \cdot \text{km})$ ；

(2) 水路运输单价 $0.3\text{元}/(\text{m}^3 \cdot \text{km})$;

(3) 公路、水路转运原则上按 $3\text{元}/(\text{m}^3 \cdot \text{次})$ 计算。

3. 确需对运输费调差的交通建设项目，建设单位（项目法人）应结合自身工程特点，在招标文件和合同专用条款中具体明确可调运费的砂石料品种及其已包含运距，调差的风险运距、可补偿运距上限等内容。合同履行时，实际运输距离应经建设单位（项目法人）、监理单位核实，并有相应合法支撑依据，按合同约定的计算方式计算运输费用调差。

四、其他

（一）交通建设项目使用本指导意见时，应遵循以下原则：

1. 已完成结算的合同，不得因为本指导意见的发布再进行调整。

2. 对于在2016年7月1日至本指导意见发布之日所施工的工程量，建设单位（项目法人）可依据签订合同、结合工程实际和造价管理要求，按照“实事求是、风险共担、合理分担”等有利于推进工程建设高质量发展和管理的原则，参照本指导性意见，经合同双方友好协商，进一步细化、完善价差调整的调差范围、调整原则、风险幅度、计算办法、税费缴纳等事项，并签订补充合同。

3. 本指导意见发布之日后开始招标或已招标尚未签订合同的项目：一般要参照本指导性意见的调差范围、调整原则、风险幅度和计算方法，结合项目本身工程特点，明确价差调整的相关条

款，做到“涨价补差、跌价减差”。工程合同一经签订后，价差调整应遵照合同约定处理。

4. 交通建设项目建设单位应做好材料价差调整日常管理工作。组织相关单位及时收集材料用量和价格信息、定期整理相关记录资料，按时做好档案归档；建立台账管理制度，按调整周期计算价差调整费用，做到台账动态管理，调整周期原则上不超过一个季度。

（二）交通建设项目在各建设阶段应做好材料价差相关管理工作。

1. 项目前期及设计阶段，设计单位在编制投资估算、设计概（预）算等造价文件时，采用的材料价格应经实地调查并参考交通建设项目所在地地级市及以上造价专业机构发布的价格信息确定。对于因政策性影响材料价格的调整而发生的费用变化，应与前一阶段的造价作对比分析，并说明调整情况及原因。

2. 招投标阶段，建设单位（项目法人）在工程招标时，应结合项目自身特点，在专用合同条款中明确调差方法，可参照本指导意见细化价差调整各项内容的合同条款，但不得以本指导意见代替合同条款。

3. 实施阶段，应严格按合同（含补充合同）条款关于调差的约定处理，材料价差调整费用应按合同（含补充合同）约定及时计算并支付，不得以本指导性意见作为合同结算的依据。有关材料价差调整费用计算的相关支撑性资料应收集齐全、完整，并按

《公路工程建设项目造价文件管理导则》（JTG3810-2017）中有关信息化、电子文件和归档要求，整理成册作为竣工资料建档保存。

4. 竣工决算阶段，价差补偿费用可在材料供应合同招标节余费及预备费中开支，列入工程竣工决算费用，并按管理权限在竣工决算批复中予以确认。

（三）公路养护工程可参照执行

公开方式：依申请公开