

Hải phòng, ngày 28 tháng 12 năm 2018

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Biểu giá dịch vụ cảng biển
đối với các Chủ tàu (Đại lý) vận tải biển Quốc tế

TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐOẠN XÁ

Căn cứ vào Luật giá số 11/2012/QH13 ngày 26/6/2012 của Chủ tịch Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam;

Căn cứ Luật thuế Giá trị gia tăng số 13/2008/QH12 ngày 03/6/2008 của Chủ tịch Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam;

Căn cứ Nghị định số 177/2013/ND-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ về việc quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật giá;

Căn cứ Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao Thông Vận tải ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam;

Căn cứ Điều lệ của Công ty cổ phần cảng Đoạn xá;

Căn cứ kết luận hội nghị của Ban lãnh đạo Công ty về giá dịch vụ cảng biển của Công ty Cổ Phần Cảng Đoạn Xá;

Xét đề nghị của Phòng Kế hoạch - Kinh doanh.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1: Ban hành kèm theo quyết định này Biểu giá dịch vụ cảng biển đối với Chủ tàu/Đại lý vận tải biển quốc tế tại Cảng Đoạn Xá (Biểu giá ngoại).

Điều 2: Giá quy định tại Biểu giá dịch vụ này chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng. Việc tính thuế giá trị gia tăng sẽ căn cứ theo quy định của Nhà nước để thi hành.

Điều 3: Các ông Phó Tổng Giám đốc, Giám đốc, Trưởng các phòng liên quan căn cứ chức năng, nhiệm vụ thi hành.

Điều 4: Quyết định này có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2019, thay thế quyết định số 285/QĐ-ĐX ngày 28/12/2017 và các văn bản trước đây trái với quyết định này.

Nơi nhận:

- Như điều 3;
- Lưu: VT, phòng KHKD.



TỔNG GIÁM ĐỐC
Trần Việt Hùng

**BIỂU GIÁ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN ĐỐI VỚI
CHỦ TÀU/ĐẠI LÝ VẬN TẢI BIỂN QUỐC TẾ
(Ban hành kèm theo Quyết định số: 182 ngày 28/12/2018)**

**Phần I
QUY ĐỊNH CHUNG**

I - Đối tượng áp dụng:

Biểu giá dịch vụ cảng biển đối với Chủ tàu/đại lý vận tải biển Quốc tế (Biểu giá ngoại) tại Cảng Đoạn xá được áp dụng kể từ ngày 01/01/2019 cho các đối tượng sau:

- Phương tiện thủy không phân biệt tàu Việt Nam hay tàu nước ngoài hoạt động vận tải hàng hoá, container, hành khách từ Cảng Đoạn xá đi nước ngoài và từ nước ngoài đến Cảng Đoạn xá, vận tải hàng quá cảnh, vận tải trung chuyển Quốc tế (gọi chung là vận tải biển Quốc tế) thực tế vào, rời cầu bến hoặc neo đậu tại vùng nước thuộc Cảng Đoạn xá.
- Hàng hoá, container xuất nhập khẩu, quá cảnh, trung chuyển do người vận chuyển hoặc người được uỷ thác vận chuyển thanh toán phí và giá dịch vụ Cảng biển.
- Hành khách (kể cả Thuyền viên, Sĩ quan của tàu khách) từ nước ngoài đến Cảng Đoạn Xá bằng đường biển hoặc ngược lại.

II - Giải thích từ ngữ:

- 1. Kho, bãi:** Là kho, bãi thuộc vùng đất Cảng Đoạn Xá do Cảng Đoạn Xá quản lý.
- 2. Hàng hoá, container nhập khẩu:** Là hàng hoá, container có nơi gửi hàng (gốc) ở nước ngoài và nơi nhận hàng (đích) ở Việt Nam (cụ thể là cảng Đoạn Xá).
- 3. Hàng hoá, container xuất khẩu:** Là hàng hoá, container có nơi gửi hàng (gốc) ở Việt Nam (cụ thể là cảng Đoạn Xá) và có nơi nhận hàng (đích) ở nước ngoài.
- 4. Hàng hoá, container quá cảnh:** Là hàng hoá, container có nơi gửi hàng (gốc) và nơi nhận hàng (đích) ở ngoài lãnh thổ Việt Nam đi thẳng hoặc được bốc dỡ qua cảng biển Việt Nam (cụ thể là Cảng Đoạn Xá).
- 5. Hàng hoá, container trung chuyển:** Là hàng hoá, container được dỡ từ tàu thủy đưa vào khu vực cảng trung chuyển của một cảng biển trong một thời gian nhất định, sau đó được bốc lên tàu thủy khác của cảng biển đó (cùng một cửa khẩu) để vận chuyển đến một cảng khác.
- 6. Phương tiện thủy:** Bao gồm tàu biển, tàu sông và các loại tàu, thuyền, phương tiện khác (không phân biệt có động cơ hoặc không có động cơ) hoạt động trên biển và các vùng nước liên quan đến biển Việt Nam.
- 7. Tàu lai hỗ trợ:** Là tàu được thiết kế, đăng kiểm và đăng ký hoạt động làm dịch vụ lai dắt, hỗ trợ tàu ra vào cảng.
- 8. Vận tải Quốc tế:** Là vận tải hàng hoá, container từ Việt nam đi nước ngoài và từ nước ngoài về Việt nam, vận tải quá cảnh, vận tải trung chuyển Quốc tế và vận tải vào hoặc ra khu chế xuất.
- 9. Hàng hoá nguy hiểm:** Là hàng hoá có tính chất độc hại và nguy hiểm cho người, tàu và môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam đã ký kết hoặc gia nhập.

10. Người vận chuyển: Là người dùng tàu thủy thuộc sở hữu của mình hoặc thuê tàu thủy thuộc sở hữu của người khác để thực hiện vận chuyển hàng hoá.

11. Người được uỷ thác: Là tổ chức, cá nhân được Chủ hàng hoặc người vận chuyển uỷ quyền để thực hiện vận chuyển, bốc dỡ, giao nhận và bảo quản hàng hoá tại Cảng.

III- Đơn vị tiền tệ tính giá dịch vụ cảng biển

Đồng tiền thu giá dịch vụ cảng biển được quy định bằng Đôla Mỹ (USD). Việc thanh toán giá dịch vụ cảng biển được thực hiện theo các quy định hiện hành về quản lý ngoại tệ của Nhà nước Việt nam.

IV- Đơn vị tính giá dịch vụ cảng biển và cách quy tròn

Mức thu giá dịch vụ cảng biển được tính trên cơ sở tổng dung tích (GROSS TONNAGE – GT); Công suất máy chính được tính bằng mã lực (HORSE POWER – HP) hoặc KWAT (KW) của tàu thủy; Thời gian được tính bằng giờ, ngày; Khối lượng hàng hoá được tính bằng tấn (T) hoặc mét khối (M^3); Container và các loại xe được tính bằng chiếc, cụ thể:

1- Đơn vị trọng tải:

1.1- Đối với tàu thủy chở hàng khô (kể cả container) – DRY CARRIERS: Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển là tổng dung tích (GT) lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm.

1.2- Đối với tàu thủy chở hàng lỏng – LIQUID CARGO TANKERS: Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển bằng 85% GT lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm không phân biệt tàu có hay không có các két nước dẫn.

1.3- Đối với tàu thủy ra, vào để chở khách: Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển bằng 50% GT lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm.

1.4- Tàu thủy không ghi GT, trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển được quy đổi như sau:

+ Tàu thủy chở hàng: 1,5 tấn trọng tải đăng ký tính bằng 1 GT.

+ Tàu kéo, tàu đẩy: 1HP tính bằng 0,5 GT.

+ Sà lan: 1 tấn trọng tải đăng ký tính bằng 1 GT.

1.5- Đối với tàu thủy là đoàn sà lan, tàu kéo (hoặc tàu đẩy): Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển là tổng GT của cả đoàn sà lan và tàu kéo (hoặc tàu đẩy) cộng lại.

2- Đơn vị công suất máy: Là mã lực (HP) hoặc KW. Phần lẻ dưới 1 HP (hoặc KW) tính tròn 1 HP (hoặc KW).

3- Đơn vị tính thời gian: Là ngày và giờ (Không áp dụng đối với cước lưu kho bãi):

+ Đối với đơn vị tính thời gian là ngày: Một ngày tính 24 giờ, phần lẻ của ngày từ 12 giờ trở xuống tính $\frac{1}{2}$ ngày, trên 12 giờ đến 24 giờ tính bằng 1 ngày.

+ Đối với thời gian là giờ: Một giờ tính 60 phút, phần lẻ từ 30 phút trở xuống tính $\frac{1}{2}$ giờ, trên 30 phút trở lên đến 60 phút tính 1 giờ.

4- Đơn vị khối lượng hàng hoá (kể cả bao bì): Là tấn (T) hoặc mét khối (M^3). Phần lẻ dưới 0,5T hoặc $0,5 M^3$ không tính. Từ 0,5T hoặc $0,5 M^3$ trở lên được tính tròn là 1T hoặc $1M^3$. Trường hợp trong một vận đơn lẻ chưa đủ 1 tấn hoặc $1M^3$, khối lượng tối thiểu để tính giá dịch vụ cảng biển là 1T hoặc $1M^3$ hoặc tính theo mức thu tối thiểu trong Biểu giá.

5- Những mặt hàng được quy đổi trọng lượng tính giá xếp dỡ, giá lưu kho, bãi:

Các loại gỗ (gỗ xẻ, gỗ cây, gỗ hộp, gỗ phiến, gỗ dăm ép,...), trọng lượng tính giá dịch vụ là trọng lượng hàng hoá kể cả bao bì (Gross weight) được thể hiện trên lệnh giao hàng của hãng tàu hoặc B/L. Đơn vị tính cước là tấn.

Trường hợp trên lệnh giao hàng hoặc vận đơn không thể hiện tấn trọng lượng của hàng hoá mà chỉ thể hiện là M^3 hoặc vừa thể hiện tấn trọng lượng của hàng hoá vừa thể hiện là M^3 , thì tính tấn quy đổi và quy định $1 M^3 = 1$ tấn quy đổi (tính quy đổi chung cho cả lô hàng ghi trên lệnh giao hàng hoặc các tài liệu liên quan). Nếu sau khi quy đổi mà số tấn quy đổi thấp hơn số tấn trọng lượng thì lấy theo số tấn trọng lượng để tính giá dịch vụ.

+ Trâu, bò, súc vật khác...: 1 con tính bằng 1 tấn.

V- Quy định tính các khoản phụ thu giá dịch vụ:

- Các loại hàng nhưng do tính chất hàng hóa, quy cách đóng gói bao bì hoặc Chủ hàng, Chủ tàu có yêu cầu những dịch vụ khác thông thường, thì khi tính giá dịch vụ, bên cạnh phần giá dịch vụ gốc, cảng Đoạn xá sẽ tính thêm phần phụ thu giá dịch vụ.

- Tất cả quy định tính phụ thu giá dịch vụ sẽ được tính trên cơ sở đơn giá dịch vụ gốc (kể cả giá dịch vụ theo điều kiện Liner).

- Trường hợp cùng một loại hàng theo quy định tính phải chịu nhiều mức tính phụ thu giá dịch vụ, thì sẽ tính cộng dồn tất cả các mức phụ thu giá dịch vụ đó để tính giá dịch vụ trên cơ sở đơn giá dịch vụ gốc.

VI- Chủ tàu ký hợp đồng với Cảng Đoạn xá được hưởng ưu đãi giảm giá nhưng lại ủy quyền cho Chủ hàng thanh toán, thì Cảng Đoạn xá sẽ thu giá dịch vụ từ Chủ hàng theo hình thức tiền ngay và áp dụng theo đơn giá quy định trong biểu giá dịch vụ.

VII- Cách xác định giá dịch vụ tàu Việt nam tham gia vận tải biển quốc tế

1. Trường hợp nhận hàng xuất khẩu tại Cảng:

- Lướt vào áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (giá nội).
- Lướt rời cảng xuất cuối cùng áp dụng mức thu đối với tàu vận tải Quốc tế (giá ngoại).

2. Trường hợp trả hàng nhập khẩu sau đó nhận hàng để vận tải nội địa:

- Lướt vào áp dụng mức thu đối với tàu vận tải quốc tế (giá ngoại).
- Lướt rời áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (giá nội).

3. Trường hợp trả hàng nội địa sau đó nhận hàng xuất khẩu:

- Lướt vào áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (giá nội).
- Lướt ra áp dụng mức thu đối với tàu vận tải Quốc tế (giá ngoại).

4. Trường hợp trả hàng nhập khẩu tại Cảng (kể cả có hoặc không nhận hàng để vận tải nội địa):

- Lướt vào áp dụng mức thu đối với tàu vận tải Quốc tế (giá ngoại).
- Lướt rời cảng tùy theo tàu nhận hàng XK hay nội địa áp dụng mức thu quy định tại *mục I, II, III phần II.*

5. Trường hợp trong quá trình vận chuyển hàng hoá XNK có ra vào cảng (nhưng không nhận hoặc trả hàng) vì lý do hàng hải chính đáng: Áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (giá nội).

6. Trường hợp trong quá trình vận chuyển hàng hoá có ra vào cảng để trả hàng nhập khẩu nhưng không nhận hàng xuất khẩu:

- Lướt vào áp dụng mức thu đối với tàu vận tải quốc tế (giá ngoại).
- Lướt rời áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (giá nội).

7. Trường hợp trong quá trình vận chuyển hàng hoá có ra vào cảng để nhận thêm hàng xuất khẩu nhưng không trả hàng nhập khẩu:

- Lướt vào áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (giá nội).
- Lướt rời áp dụng mức thu đối với tàu vận tải quốc tế (giá ngoại).

8. Trường hợp tàu biển có chiều chạy rộng vào hoặc ra cảng Việt Nam: Áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (giá nội) đối với chiều chạy rộng.

0200
CỘNG
HÒA
NGHĨA
VIỆT
NAM
QUYẾT

Phần II

GIÁ DỊCH VỤ CHO PHƯƠNG TIỆN THỦY

I- Dịch vụ hỗ trợ tàu, hộ tổng tàu:

1- Hỗ trợ tàu

* Dịch vụ tàu lai hỗ trợ áp dụng giá khoán theo chiều dài tàu yêu cầu hỗ trợ (LOA).

Biểu 1:

Đơn vị tính: USD/lượt phục vụ vào hoặc ra

STT	Chiều dài toàn bộ của tàu yêu cầu hỗ trợ (LOA)	Đơn giá
1	Loại tàu có chiều dài (LOA) nhỏ hơn 90m	231
2	Loại tàu có chiều dài (LOA) từ 90m đến dưới 110m	535
3	Loại tàu có chiều dài (LOA) từ 110m đến dưới 130m	650
4	Loại tàu có chiều dài (LOA) từ 130m đến dưới 150m	765
5	Loại tàu có chiều dài (LOA) từ 150m đến dưới 170m	1.225
6	Loại tàu có chiều dài (LOA) từ 170m trở lên	1.800

Công suất tàu lai tối thiểu theo quy định của Nội quy cảng biển năm 2018 của Cảng vụ hàng hải Hải phòng. Trường hợp Nội quy cảng biển điều chỉnh thì mức giá dịch vụ trên sẽ điều chỉnh theo quy định mới.

Đơn giá quy định tại *Biểu 1* áp dụng vào mọi thời điểm trong ngày kể cả ngày nghỉ, ngày lễ, ngày tết (trừ các trường hợp đặc biệt dưới đây).

* Trường hợp Chủ tàu (Đại lý tàu) hoặc các Cảng khác có nhu cầu thuê tàu lai lẻ kết hợp hỗ trợ tàu thì đơn giá dịch vụ hỗ trợ được tính theo quy định tại *Biểu 2*.

Biểu 2:

Đơn vị tính: USD/giờ

STT	Phương tiện	Đơn giá
1	Tàu lai có công suất dưới 800 CV	231
2	Tàu lai có công suất từ 800 CV đến dưới 1.000 CV	304
3	Tàu lai có công suất từ 1.000 CV đến dưới 1.300 CV	346
4	Tàu lai có công suất từ 1.300 CV đến 1.500 CV	461
5	Tàu lai có công suất trên 1.500 CV đến 1.800 CV	700
6	Tàu lai có công suất trên 1.800 CV trở lên	880

* Các trường hợp đặc biệt:

1.1- Trường hợp tàu có thiết bị đẩy ngang ở phía mũi/lái tàu (chân vịt mũi/lái) hoạt động tốt, được Cảng vụ chấp nhận và trên thực tế Cảng có giảm tàu hỗ trợ khi điều động tàu hỗ trợ phục vụ tàu ra vào Cảng thì giá dịch vụ hỗ trợ tàu được tính giảm 30% đơn giá khoán theo *Biểu 1*.

1.2- Trường hợp khi Chủ tàu (Đại lý tàu) hoặc thuyền trưởng có văn bản yêu cầu loại tàu lai hỗ trợ có công suất lớn hơn so với quy định của Cảng vụ thì ngoài phần giá khoán theo lượt tàu lớn theo quy định tại *Biểu 1* trên, Chủ tàu (Đại lý tàu) phải thanh toán thêm phần giá chênh lệch giữa đơn giá của tàu hỗ trợ có công suất lớn hơn và tàu hỗ trợ có công suất theo quy định của Cảng vụ (theo đơn giá tại *Biểu 2*).

1.3- Hỗ trợ di chuyển tàu thủy trong cùng một khu vực cầu cảng do Cảng Đoạn Xá quản lý tính bằng 75% đơn giá dịch vụ hỗ trợ tàu quy định tại *Biểu 1*.

Trường hợp hỗ trợ di chuyển tàu quay đầu tại cầu cảng: tính 2 lượt phục vụ gồm 1 lượt phục vụ quay ra và 1 lượt phục vụ vào cầu, mỗi lượt giá tính bằng 75% đơn giá dịch vụ hỗ trợ tàu quy định *Biểu 1*.

1.4- Hỗ trợ trong điều kiện sóng gió trên cấp 5 tăng thêm 50% (bằng 150%) đơn giá quy định tại *Biểu 1*.

1.5- Tàu hỗ trợ đã đến vị trí đón tàu thủy đúng giờ, nhưng phải chờ đợi do người thuê tàu hỗ trợ gây ra thì người thuê tàu hỗ trợ phải trả 50% mức giá dịch vụ hỗ trợ tàu quy định tại *Biểu 1*.

1.6- Trường hợp thay đổi giờ hoặc huỷ bỏ việc xin tàu lai hỗ trợ, Chủ tàu thủy phải báo cho Cảng Đoạn xá biết trước 02 giờ. Quá quy định trên Chủ tàu phải trả tiền chờ đợi bằng 50% mức giá quy định tại *Biểu 1*.

1.7- Hỗ trợ trong trường hợp cứu hộ, mắc cạn, kéo tàu hoặc Chủ tàu (Đại lý tàu) yêu cầu thêm tàu hỗ trợ vượt quá quy định của Cảng vụ thì giá dịch vụ hỗ trợ tàu được thỏa thuận trong hợp đồng ký giữa Cảng Đoạn xá và Chủ tàu (hoặc người được ủy quyền) trước khi cung cấp dịch vụ. Trường hợp khẩn cấp hoặc vì một lý do nào đó không thỏa thuận được trước khi cung cấp dịch vụ thì giá dịch vụ hỗ trợ tàu được tính quy định tại *Biểu 2*.

1.8- Trường hợp khi đã nhận lệnh rời cầu Cảng nhưng do tàu hỏng máy, Cảng Đoạn Xá sẽ chủ động sử dụng tàu hỗ trợ kéo tàu ra khu vực luồng chính và Chủ tàu phải trả giá dịch vụ kéo tàu theo quy định tại *Biểu 2*. Từ luồng chính Chủ tàu có thể thuê tiếp phương tiện của Cảng Đoạn xá hoặc của đơn vị khác để kéo tàu từ luồng chính đến vị trí do Chủ tàu yêu cầu.

1.9- Hỗ trợ tàu ra/vào phao tại vùng nước Bến Gót – Lạch Huyện trong điều kiện tàu thủy hoạt động bình thường, thời tiết bình thường, giá dịch vụ tàu lai hỗ trợ được tính bằng 250% đơn giá dịch vụ hỗ trợ tại *Biểu 1* hoặc *Biểu 2*.

1.10- Hỗ trợ tàu ra/vào phao tại vùng nước Bến nổi Bạch Đằng trong điều kiện tàu thủy hoạt động bình thường, thời tiết bình thường, giá dịch vụ tàu hỗ trợ được tính bằng 150% đơn giá dịch vụ hỗ trợ tại *Biểu 1* hoặc *Biểu 2*.

Giá dịch vụ tàu hỗ trợ trên áp dụng thu cho việc tàu hỗ trợ bố trí theo quy định của Cảng vụ cho một tàu lớn ra/vào cầu cảng (01 giờ = 01 tàu hỗ trợ phục vụ)

2. Hộ tổng tàu:

2.1- Giá hộ tổng tàu từ cầu cảng Đoạn xá đến các vị trí, khu vực khác hoặc hộ tổng tàu ngoài phạm vi Cảng Đoạn Xá theo yêu cầu sẽ được thỏa thuận trong hợp đồng ký giữa Cảng Đoạn Xá và Chủ tàu (hoặc người được ủy quyền) trước khi cung cấp dịch vụ.

2.2 Trường hợp khẩn cấp hoặc vì một lý do nào đó không thỏa thuận được trước khi cung cấp dịch vụ thì giá hộ tổng sẽ được tính theo đơn giá tại *Biểu 2*. Thời gian tính giá hộ tổng tàu là thời gian thực tế hộ tổng tàu và thời gian huy động tàu lai đi hoặc về.

2.3 Trong quá trình hộ tổng tàu thủy, tàu hỗ trợ phải phục vụ kéo đẩy tàu thủy thì tính thêm giá dịch vụ phục vụ kéo đẩy của tàu hỗ trợ. Thời gian tính giá dịch vụ kéo đẩy tính từ khi tàu hỗ trợ phục vụ kéo đẩy đến khi kết thúc việc kéo đẩy. Đơn giá dịch vụ áp dụng theo quy định tại *Biểu 2*.

II- Dịch vụ buộc/cởi dây:**Biểu 3:***Đơn vị tính: USD/lần buộc hoặc cởi dây*

STT	Trọng tải tàu	Tại cầu	Tại phao, vùng vịnh
1	Dưới 3.000 GT	14,8	28,0
2	Từ 3.000 đến dưới 6.000 GT	20,8	39,2
3	Từ 6.000 đến dưới 10.000 GT	29,1	54,8
4	Từ 10.000 GT đến dưới 20.000 GT	43,6	82,2
5	Từ 20.000 GT đến dưới 30.000 GT	65,7	120,0
6	Từ 30.000 GT trở lên	98,2	180,0

* Trường hợp shifting tàu có buộc/cởi dây, Cảng Đoạn xá không tính giá dịch vụ.

* Trường hợp các tàu hoặc sà lan buộc vào tàu khác để nhận hàng hoặc chờ vào cầu:

- Tại khu vực chuyển tải tính bằng mức đơn giá trong cầu cảng tại *Biểu 4*.
- Tại cầu cảng tính bằng 80% mức giá trong *Biểu 3*.

III- Dịch vụ đóng/mở nắp hầm hàng:**Biểu 4:***Đơn vị tính: USD/lần đóng hoặc mở hầm*

STT	Trọng tải tàu	Cầu bờ	Cầu tàu
1	Dưới 5.000 GT	24,1	16,1
2	Từ 5.000 đến dưới 10.000 GT	40,2	26,8
3	Từ 10.000 đến dưới 20.000 GT	59,0	37,6
4	Từ 20.000 đến dưới 30.000 GT	86,4	55,0
5	Từ 30.000 GT trở lên	129,4	82,2

IV- Dịch vụ sử dụng cầu bến:

Phương tiện thủy đi qua cầu bến áp dụng mức thu bao gồm dịch vụ sử dụng cầu bến Ptheo quy định nhà nước và dịch vụ tiện ích khác tại Cảng (đèn điện chiếu sáng, vệ sinh môi trường, an ninh cảng biển...):

Biểu 5:

Stt	Dịch vụ	Đơn vị tính	Sử dụng cầu bến	Tiện ích
1	Neo đậu tại cầu	USD/GT/giờ	0,0031	0,00093
2	Nhận lệnh rời Cảng mà vẫn chiếm cầu	USD/GT/giờ	0,0060	0,00180
3	Đổ áp mạn với phương tiện thủy khác ở cầu	USD/GT/giờ	0,0015	0,00045

- Trường hợp không làm hàng được do thời tiết với thời gian trên 01 ngày (24 giờ liên tục) hoặc phải nhường cầu cho tàu thủy khác theo lệnh của Cảng vụ thì không thu phí của thời gian không làm hàng.

Phần III GIÁ DỊCH VỤ XẾP DỠ

I- Dịch vụ xếp dỡ hàng ngoài container

1- Hàng hoá thông thường:

Biểu 6:

Đơn vị tính: USD/tấn

Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu (sà lan) ⇔ Kho bãi (dùng cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu (sà lan) ⇔ Ô tô, sà lan (dùng cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu ⇔ Sà lan tại vùng nước Hạ Long (dùng cầu tàu)	Kho, bãi ⇔ Ô tô
1. Hàng rời:					
1.1. Hàng rời các loại, xi lò cao, thạch cao rời (trừ hàng quy định tại điểm 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6 dưới đây)		1,65	1,65	2,00	1,25
1.2 Hàng thức ăn gia súc rời, nguyên liệu làm TĂGS rời như: Ngô, lúa mì, lúa mạch, bã đậu, bã cọ, bã cái, bã hạt hướng dương, các loại cám (trừ cám gạo chiết ly), khô dừa,...		2,00	2,00	1,70	1,40
1.3 Lưu huỳnh, dăm gỗ, sô đa rời		2,25	2,15	1,30	1,90
1.4 Clinke, phụ gia xi măng rời		1,35	1,20	Thỏa thuận	1,35
1.5 Đá cục, đá vôi, quặng có đường kính trên 30cm hoặc tỷ trọng trên 1,5 tấn/M ³ đến 3 tấn/M ³		2,20	2,20	2,00	1,55
1.6 Than rời các loại		2,20	2,15	1,30	1,60
1.7. Đá rời (trừ hàng đá quy định tại Điểm 1.5 trên)		1,60	1,20	2,00	1,15
2. Hàng bao:					
2.1 Bao nông sản, thực phẩm, thức ăn gia súc (trừ một số hàng quy định tại điểm 2.2; 2.3 dưới đây)		3,50	2,80	3,30	2,00
2.2 Bao sản lát, sản cục, sản mẫu		6,20	4,90	7,00	3,00
2.3 Bao phân bón, hóa chất, xi măng, apatit, quặng, bột đá, bột xương, bột cá, muối,...		4,20	3,50	3,70	2,40
2.4 Hàng bịch các loại nặng từ 500kg/bịch trở lên		2,75	2,30	1,60	1,40
3. Hàng sắt thép:					
3.1 Sắt thép, kim loại màu các loại (sắt thép cuộn, tấm, thanh, kiện ...trừ hàng quy định tại điểm 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.7, 3.8, 3.9 dưới đây)		2,00	1,50	0,90	1,15
3.2 Tôn cuộn nặng ≥ 10 tấn/cuộn		2,00	1,50	0,90	1,15
3.3 Sắt thép dài từ 15m trở lên, hàng quặng đóng kiện các loại		3,00	2,80	1,30	1,25
3.4 Sắt ray dài dưới 25m		3,30	3,00	1,60	2,45
3.5 Sắt ray dài từ 25m trở lên		4,70	4,30	2,90	18,00
3.6 Sắt thép phế liệu dạng bó, khung, kiện, tấm, cọc, dầm, thanh, ống		3,40	3,10	3,10	1,50
3.7 Sắt thép phế liệu dạng cục phải sử dụng xe nâng để hỗ trợ mắc cáp làm hàng		4,10	4,00	4,50	3,60
3.8 Sắt thép phế liệu dạng rời sử dụng ngoạm, dùng cơ giới xếp dỡ		7,15	5,80	5,70	4,15
3.9 Sắt thép phế liệu dạng rời sử dụng công nhân thủ công xếp vào ben; sắt phế liệu dạng ray, hình I, H sử dụng dây cáp		9,15	8,10	9,00	5,35
3.10 Gang thỏi rời		4,95	3,90	3,60	2,60

Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu (sàlan) ⇔ Kho bãi (dùng cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu (sàlan) ⇔ Ô tô, sà lan (dùng cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu ⇔ Sà lan tại vùng nước Hạ Long (dùng cầu tàu)	Kho, bãi ⇔ Ô tô
4. Hàng ống các loại nặng ≤ 30 tấn/kiện:					
4.1	Ống đóng bó, đóng kiện	2,45	1,75	0,90	1,35
4.2	Ống rời dài < 15m và Ø < 500mm	3,50	3,15	1,60	1,65
4.3	Ống rời dài ≥ 15m hoặc Ø ≥ 500mm	4,75	4,10	2,15	2,70
4.4	Ống rời dài ≥ 15m và Ø ≥ 500mm	9,80	9,45	6,45	6,35
5. Hàng gỗ các loại:					
5.1	Gỗ cây đóng bó, đóng kiện; tre, nứa, vầu, trúc; thùng rỗng, can rỗng	3,20	2,60	1,90	1,70
5.2	Gỗ xẻ rời	4,00	3,00	3,75	5,00
5.3	Gỗ cây rời	3,50	2,60	3,70	5,00
6-Máy móc, thiết bị, phụ tùng,...trung bình 1 tấn dưới 3 M ³ (tính bình quân cho cả lô hàng ghi trên Lệnh giao hàng hoặc các tài liệu liên quan) và nặng từ 20 tấn trở xuống: -Hàng bách hóa bao gồm các loại hàng đóng hộp, hòm, kiện, pallet, catton, bó, bánh, cuộn, thùng, phuy, can; sấm lốp, đồ dùng gia đình, thủ công mỹ nghệ, dược liệu, thuốc chữa bệnh, thiết bị y tế, kính, chai lọ, đồ điện tử, dụng cụ bằng gỗ, gỗ ván dăm ép, gạch chịu lửa đóng kiện, đá khối, đá xẻ, hạt nhựa, bột nhựa, bột giấy, ống sợi thủy tinh, các loại dây kim loại, dây cáp, dây điện, tôn lợp fibro xi măng, tấm lợp nhựa,...					
6.20		6,20	4,85	3,75	3,55
7-Thực phẩm tươi sống hoặc đông lạnh, rau quả các loại; súc vật sống như trâu, bò,...					
7.70		3,70	3,00	3,55	1,55
8- Toa xe, sà lan, xuống, ca nô, nồi hơi, cầu trục, bồn téc, ống khói, máy biến thế, rơ mooc, khung gầm ô tô, ca bin xe...có trọng lượng từ 30 tấn trở xuống và trung bình 1 tấn hàng dưới 3 M ³ (tính bình quân cho cả lô hàng ghi trên Lệnh giao hàng hoặc các tài liệu liên quan). -Hàng hóa nặng trên 20 tấn đến 30 tấn hoặc dài từ 15m trở lên (trừ sắt thép).					
8.740		7,40	7,10	6,20	4,85
9- Máy móc, thiết bị, phụ tùng,...trung bình 1 tấn hàng chiếm từ 3 M ³ trở lên (tính bình quân cho cả lô hàng ghi trên Lệnh giao hàng hoặc các tài liệu liên quan) (kể cả hàng quy định tại điểm 8); -Đầu máy xe lửa nặng từ 30 tấn trở xuống; thép kết cấu; -Hàng độc hại (axit, thuốc thuộc da, thuốc trừ sâu, thuốc nhuộm,...) và các loại hàng nguy hiểm theo quy định IMDG Code.					
9.920		9,20	8,80	6,50	6,35
10. Hàng hóa nặng trên 30 tấn đến 40 tấn (trừ sắt thép)					
10.13,70		13,70	12,10	6,70	6,75
11. Hàng hóa nặng trên 40 tấn đến 60 tấn					
11.38,00		38,00	38,00	16,50	24,00
12. Hàng hóa nặng trên 60 tấn					
12.59,00		59,00	59,00	24,80	30,00
13. Hàng quốc phòng, an ninh (vũ khí, đạn dược, khí tài, thuốc nổ, vật liệu nổ, dây cháy chậm, chất phóng xạ,...), vật liệu nổ công nghiệp.					
13.21,50		21,50	21,50	21,50	21,50
Mức thu tối thiểu một lần phục vụ xếp dỡ cho một lô hàng quốc phòng,an ninh, vật liệu nổ là 2.020 USD/lô					

2- Hàng hoá là ô tô, xe chuyên dùng

Biểu 7:

Đơn vị tính: USD/chiếc

Loại hàng	Tác nghiệp	Tàu, sàlan ↔ Kho, bãi	Tàu, sàlan ↔ Ôtô, Sàlan	Tàu ↔ Sàlan tại vùng nước	Kho, bãi ↔ Ôtô
		Cầu bờ hoặc Cầu tàu		Cầu tàu	
A/- Có sử dụng thiết bị nâng hạ:					
I) Xe chở khách, xe tải (bao gồm cả xe tải ben, xe đầu kéo):					
1. Xe chở khách <24 chỗ, xe tải có trọng lượng <10T.		59	51	55	31
2. Xe chở khách từ 24 chỗ đến dưới 45 chỗ và xe tải có trọng lượng từ 10T đến dưới 20T.		127	101	109	64
3. Xe chở khách từ 45 chỗ trở lên và xe tải có trọng lượng từ 20T đến dưới 30T		151	121	131	76
4. Xe tải có trọng lượng từ 30T đến 40T		360	328	354	159
5. Xe tải có trọng lượng trên 40T đến 60T		Nhóm 11 – Biểu 6			
6. Xe tải có trọng lượng trên 60T		Nhóm 12 – Biểu 6			
II) Xe chuyên dùng					
1. Xe có trọng lượng dưới 10T		93	76	82	47
2. Xe có trọng lượng từ 10T đến dưới 20T		160	127	137	80
3. Xe có trọng lượng từ 20T đến dưới 30T		192	151	163	96
4. Xe có trọng lượng từ 30T đến 40T		377	328	354	159
5. Xe có trọng lượng trên 40T đến 60T		Nhóm 11 – Biểu 6			
6. Xe tải có trọng lượng trên 60T		Nhóm 12 – Biểu 6			
B/ - Phương tiện tự di chuyển: (Tự chạy lên cầu hoặc vào kho/bãi hoặc từ kho/bãi đi)					
1. Xe có trọng lượng dưới 10T		37	34		19
2. Xe có trọng lượng từ 10T đến dưới 20T		56	51		28
3. Xe có trọng lượng từ 20T đến dưới 30T		65	59		33
4. Xe có trọng lượng từ 30T đến dưới 40T		74	67		42
5. Xe có trọng lượng từ 40T trở lên		148	134		84

3- Một số trường hợp phụ thu:

3.1- Tính tăng:

3.1.1- Xếp dỡ hàng tại Bến Gót, Hòn Nét giá dịch vụ tính tăng 30% (bằng 130%) đơn giá xếp dỡ theo chiều tác nghiệp Tàu ↔ Sà lan tại vùng nước Hạ Long quy định tại Biểu 6, Biểu 7.

3.1.2- Xếp dỡ hàng cám gạo chiết ly: Giá dịch vụ tính tăng 30% (bằng 130%) đơn giá theo các chiều tác nghiệp.

3.1.3- Hàng hóa lẫn loại ở hầm tàu hoặc kho bãi trước khi xếp dỡ phải chọn để phân loại: Giá xếp dỡ tính tăng 20% (bằng 120%) đơn giá theo các chiều tác nghiệp.

Trường hợp hàng lẫn loại ở kho bãi xuất theo chiều tác nghiệp Kho bãi ↔ Tàu, trước khi xếp dỡ Chủ tàu/ đại lý tàu yêu cầu phải chọn để phân loại: Giá xếp dỡ tính tăng 20% (bằng 120%) giá dịch vụ theo tác nghiệp Tàu ↔ Kho bãi cho số hàng chọn đảo.

3.1.4- Hàng từ tàu, sà lan hoặc kho bãi xếp vào container (trừ container opentop) đặt sẵn trên ô tô và ngược lại: Giá xếp dỡ tính tăng 20% (bằng 120%) đơn giá theo các chiều tác nghiệp quy định tại *Biểu 6*.

3.1.5- Các loại hàng bao, hàng bịch đóng rắn, đóng bánh, vón cục, bao bì rách, vỡ, giá xếp dỡ tính tăng 30% (bằng 130%) đơn giá theo các chiều tác nghiệp quy định tại *Biểu 6* cho số hàng thực tế rách, vỡ, đóng rắn, đóng bánh, vón cục.

3.1.6- Xếp dỡ hàng từ tàu xuống sà lan và ngược lại nhưng không cầu trực tiếp được mà phải cầu chuyên: Giá xếp dỡ sẽ tính tăng thêm 50% (bằng 150%) đơn giá quy định tại *Biểu 6, Biểu 7*.

3.1.7- Xếp dỡ hàng trong hầm lạnh, kho lạnh, xe lạnh: Giá xếp dỡ tính tăng 100% (bằng 200%) đơn giá theo các chiều tác nghiệp quy định tại *Biểu 6*.

3.1.8- Các loại hàng rời đóng rắn, đóng bánh, vón cục, đóng tảng giá xếp dỡ tính tăng 200% (bằng 300%) đơn giá theo các chiều tác nghiệp quy định tại *Biểu 6* cho số hàng thực tế đóng rắn, đóng bánh, vón cục, đóng tảng.

3.1.9- Xếp dỡ hàng từ kho Cảng lên xe ô tô Chủ hàng nhưng không lấy trực tiếp được mà phải sử dụng xe nâng của Cảng nâng từ kho ra ngoài bãi sau đó mới xếp lên xe Chủ hàng: giá xếp dỡ tính tăng 50% (bằng 150%) đơn giá tác nghiệp Kho, bãi ↔ Ô tô quy định tại *Biểu 6*

3.2- Các trường hợp khác:

3.2.1- Xếp dỡ hàng rời theo chiều tác nghiệp Kho bãi ↔ Ô tô nhưng Chủ hàng sử dụng xe ô tô ben tự đổ hàng xuống kho bãi Cảng: Giá xếp dỡ tính bằng 70% đơn giá giá xếp dỡ theo chiều tác nghiệp Kho bãi ↔ Ô tô quy định tại *Biểu 6*.

3.2.2- Xếp dỡ những kiện hàng nặng trên tàu (sà lan) mà trọng lượng kiện hàng quá sức cầu của thiết Cảng, Chủ tàu phải thuê phương tiện ngoài vào Cảng xếp dỡ (được sự chấp thuận của Cảng): Giá xếp dỡ được tính bằng 50% đơn giá xếp dỡ cần cầu tàu.

3.2.3- Xếp dỡ hàng theo điều kiện FIO (Chủ hàng chịu trách nhiệm thanh toán giá xếp dỡ) nhưng Chủ tàu (Đại lý tàu) yêu cầu sử dụng cần cầu bờ thì giá tính cho Chủ tàu (Đại lý tàu) áp dụng *Biểu giá* đối với Chủ hàng (giá nội) cụ thể: được tính bằng phần chênh lệch giữa cần cầu tàu và cần cầu bờ (hoặc cần cầu nội nếu có) của tác nghiệp Tàu ↔ Đi thẳng; còn Chủ hàng chịu trách nhiệm thanh toán giá xếp dỡ bằng cần cầu tàu.

3.2.4- Xếp dỡ, đảo chuyển hàng trong cùng một hầm tàu: Giá xếp dỡ tính bằng 50% đơn giá Tàu ↔ Ô tô, sà lan.

3.2.5- Xếp dỡ, đảo chuyển hàng từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu nhưng không phải qua cầu Cảng: giá xếp dỡ tính bằng 70% đơn giá Tàu ↔ Ô tô, sà lan; trường hợp phải qua cầu Cảng mức giá xếp dỡ tính bằng 150% đơn giá Tàu ↔ Ô tô, sà lan.

3.2.6- Trường hợp xếp dỡ, đảo chuyển hàng từ tàu này sang tàu khác trong cùng một khu vực cầu Cảng mức giá xếp dỡ tính bằng 150% đơn giá Tàu ↔ Ô tô, sà lan.

3.2.7- Trường hợp các loại ô tô, xe chuyên dụng trên nếu tháo rời, giá xếp dỡ sẽ được tính theo nhóm hàng máy móc, thiết bị.

3.2.8- Trường hợp xếp dỡ hàng container chở kết hợp trên các tàu hàng thiết bị, bách hóa và xếp dỡ theo điều kiện Liner: Giá xếp dỡ container tính cho Chủ tàu áp dụng giá xếp dỡ container theo tác nghiệp Tàu ↔ Đi thẳng.

3.2.9- Trường hợp xếp dỡ hàng thông thường tại tàu RORO: Khi ô tô của Chủ hàng xuống hầm tàu để nhận hàng đi thẳng, giá xếp dỡ tính theo đơn giá xếp dỡ chiều tác nghiệp Bãi ↔ Ô tô.

3.2.10- Xếp dỡ hoặc di chuyển súc vật sống như: trâu, bò, ... từ tàu lên phương tiện Chủ hàng bằng cầu chuyên dụng của tàu hoặc Chủ hàng giá xếp dỡ tính bằng 50% đơn giá xếp dỡ theo chiều tác nghiệp Tàu ↔ Kho bãi.

3.2.11- Trường hợp Chủ tàu gây nên sự chờ đợi của công nhân, phương tiện Cảng trong quá trình xếp dỡ phải trả chi phí chờ đợi cho công nhân, phương tiện Cảng bằng 70% đơn giá thuê công nhân theo quy định.

3.2.12- Giá dịch vụ xếp dỡ tối thiểu đối với hàng chuyển tải có khối lượng nhỏ tại khu vực vùng nước Hạ Long mà thời gian làm hàng không quá 01 ngày làm việc của Cảng Đoạn xá (24 giờ) được tính theo quy định:

- Xe chuyên dụng, Sắt thép, Thiết bị: 2.620 USD/lô hàng
- Hàng khác: Giá thỏa thuận

3.2.13- Trường hợp tàu hàng lồng (nhựa đường lồng, xăng dầu, hóa chất,...) cập cầu Cảng Đoạn xá để bơm hút hàng lồng từ tàu lên xe bồn hoặc xuống sà lan và ngược lại bằng thiết bị chuyên dùng của tàu, không sử dụng trang thiết bị của Cảng: Giá theo thỏa thuận.

II/ Dịch vụ đối với hàng container

1. Giá xếp dỡ container:

Biểu 8:

Đơn vị tính: USD/container

Loại container	Tàu (Sà lan) ↔ Bãi Cảng	Tàu (Sà lan) ↔ Ô tô tại cầu cảng	Tàu ↔ Sà lan tại vùng nước
Container ≤ 20'			
- Có hàng	35,00	26,00	19,00
- Rỗng	20,00	16,00	13,00
Container 40'			
- Có hàng	52,00	40,00	29,00
- Rỗng	30,00	23,00	19,00
Container > 40'			
- Có hàng	60,00	46,00	33,00
- Rỗng	36,00	27,00	22,00

* Trường hợp xếp dỡ hàng container tại vùng nước mà tàu không có cần cầu (hoặc cần cầu tàu hỏng) phải sử dụng cần cầu của Chủ hàng, công nhân cảng Đoạn xá chỉ mắc cần thì giá xếp dỡ container từ tàu xuống sà lan bằng cần cầu của Chủ hàng được tính:

- Container ≤ 20': + Có hàng: 9,50 USD/container
+ Rỗng: 7,60 USD/container
- Container 40': + Có hàng: 14,30 USD/container
+ Rỗng: 11,40 USD/container
- Container > 40': + Có hàng: 16,20 USD/container
+ Rỗng: 13,30 USD/container

2. Một số trường hợp phụ thu xếp dỡ container:

2.1. Tính tăng:

2.1.1- Xếp dỡ container tại Bến Gót, Hòn Nét: Giá dịch vụ tính tăng 30% (bằng 130%) đơn giá xếp dỡ theo chiều tác nghiệp Tàu ↔ Sà lan tại vùng nước quy định tại *Biểu 8*.

2.1.2- Xếp dỡ container có một trong các yếu tố chiều dài, chiều cao và chiều rộng vượt quá kích thước của container tiêu chuẩn, giá xếp dỡ tính tăng 50% (bằng 150%) đơn giá xếp dỡ quy định tại *Biểu 8*.

2.1.3- Xếp dỡ container chứa hàng nguy hiểm, độc hại như (axít, thuốc thuộc da, thuốc trừ sâu, thuốc nhuộm, chất phóng xạ,...) và các loại hàng nguy hiểm theo quy định của IMDG Code, giá xếp dỡ tính tăng 50% (bằng 150%) đơn giá xếp dỡ quy định tại *Biểu 8*.

2.1.4- Xếp dỡ container nặng trên 40 tấn theo chiều tác nghiệp Tàu↔Bãi cảng và Tàu↔Sà lan, Ô tô: Giá xếp dỡ tính tăng 100% (bằng 200%) đơn giá xếp dỡ quy định tại *Biểu 8*.

2.2. Trường hợp thu khác:

2.2.1- Xếp dỡ, đảo chuyển Container trong cùng một hầm tính bằng 25% đơn giá xếp dỡ tác nghiệp Tàu ⇔ Kho bãi quy định tại *Biểu 8*.

2.2.2- Xếp dỡ Container từ hầm này sang hầm khác trong cùng một tàu (không qua cầu tàu), giá xếp dỡ tính bằng 50% đơn giá xếp dỡ tác nghiệp Tàu ⇔ Kho bãi quy định tại *Biểu 8*.

2.2.3- Xếp dỡ, đảo chuyển container cùng một tàu (bốc từ tàu đưa lên bờ và xếp xuống cùng tàu), giá xếp dỡ tính bằng 100% đơn giá xếp dỡ tác nghiệp Tàu ⇔ Kho bãi quy định tại *Biểu 8*.

2.2.4- Xếp dỡ container trung chuyển (bốc từ tàu đưa vào bãi Cảng và xếp xuống tàu khác) giá xếp dỡ tính bằng 150% đơn giá dịch vụ tác nghiệp Tàu ⇔ Kho bãi quy định tại *Biểu 8*, trong đó:

- Bốc từ Tàu xếp vào kho bãi cảng : 75% đơn giá;
- Bốc từ Kho bãi cảng xếp xuống tàu : 75% đơn giá.

2.2.5- Trường hợp nhiều Container dạng Flatrack xếp chồng lên nhau, giá xếp dỡ được tính bằng một Container có hàng cho mỗi lần cầu theo chiều tác nghiệp.

2.2.6- Container dạng Flatrack xếp dỡ theo tác nghiệp Ô tô hoặc Bãi cảng → Tàu, trước khi xuất xuống tàu yêu cầu xếp chồng lên nhau sau đó xuất xuống tàu: Giá xếp dỡ tính bằng một container có hàng theo tác nghiệp Bãi ⇔ Tàu.

2.2.7- Trường hợp container chứa hàng siêu trường, siêu trọng quá sức nâng của thiết bị Cảng mà Cảng Đoạn Xá phải phá mã để xếp dỡ (theo yêu cầu của Chủ tàu/Đại lý tàu/Chủ hàng): giá xếp dỡ container rỗng thu theo quy định tại *Biểu 8*; giá xếp dỡ hàng thu theo quy định tại *Biểu 6* (Áp dụng cho cả trường hợp Chủ hàng nhập, xuất tại bãi Cảng).

2.2.8- Đối với container vận chuyển nội địa được chở trên các tàu vận tải quốc tế: giá xếp dỡ được tính theo Biểu giá nội do Tổng Giám đốc cảng Đoạn xá ban hành.

2.2.9- Xếp dỡ container hàng quốc phòng, an ninh, vật liệu nổ công nghiệp (tính cho mỗi chủ hàng trên mỗi chuyến tàu) theo tác nghiệp xếp dỡ Tàu ↔ Xe chủ hàng, áp dụng mức thu tối thiểu đối với giá xếp dỡ là 2.020 USD/lô/tàu.

2.2.10- Giá dịch vụ chằng buộc và tháo chằng buộc container: 1,00 USD/container

Phần IV
GIÁ DỊCH VỤ LƯU KHO BÃI

1 - Hàng ngoài container:*** Tại kho (Biểu 9)**

Đơn vị tính: USD/tấn/ngày

STT	Loại hàng	Trong 15 ngày đầu	Từ ngày thứ 16 trở đi
1	Hàng rời là lương thực, thực phẩm	0,06	0,12
2	Hàng bao là lương thực, thực phẩm	0,05	0,10
3	Hàng rời là xi măng, muối, crômit, sun phát đồng, amiăng, bột chì, bột than, hoá chất, phân bón, bã đậu, bã cải, bã cọ, bã hạt hướng dương, khô dừa, cám mỳ, cám gạo, lúa mỳ, ngô, bột xương, bột cá . . .	0,09	0,18
4	Hàng bao là xi măng, muối, crômit, sun phát đồng, amiăng, bột chì, bột than, hoá chất, phân bón, bã đậu, bã cải, bã cọ, bã hạt hướng dương, khô dừa, cám mỳ, cám gạo, lúa mỳ, ngô, bột xương, bột cá . . .	0,08	0,16
5	Sắt thép (trừ sắt thép phế liệu), ống đóng bó, ống kiện; ống rời dài <15m và Ø <500mm; ray < 25m	0,08	0,16
6	Máy móc, thiết bị <3M ³ /tấn.	0,28	0,56
7	Máy móc, thiết bị ≥ 3M ³ /tấn; thép kết cấu; ống rời dài ≥ 15m hoặc Ø ≥ 500mm; toa xe, sà lan, xuồng, ca nô, nồi hơi, cầu trục, təc nước, ống khói, rơ mooc, khung gầm xe ô tô, ca bin xe, đầu máy xe lửa, máy biến thế, hàng nặng trên 30 tấn.	0,50	1,00
8	Hàng đóng: Hòm, Kiện, Pallet, Bó, Bánh, Cuộn, Thùng, Phuy, Can, Catton	0,28	0,56
9	Hàng bịch	0,12	0,24
10	Hàng khác	0,13	0,26

*** Tại bãi (Biểu 10)**

Đơn vị tính: USD/tấn/ ngày

STT	Loại hàng	Trong 15 ngày đầu	Từ ngày thứ 16 trở đi
1	Hàng rời (trừ than rời, lưu huỳnh rời)	0,04	0,08
2	Hàng than rời các loại, lưu huỳnh rời	0,05	0,10
3	Sắt thép (trừ sắt thép phế liệu); ống đóng bó, đóng kiện; ống rời dài <15m và Ø <500mm.	0,04	0,08
4	Sắt ray dài dưới 25m	0,05	0,10
5	Sắt ray dài từ 25m trở lên	0,07	0,14
6	Sắt thép phế liệu	0,58	1,16
7	Hàng gỗ	0,14	0,28
8	Máy móc, thiết bị < 3M ³ /tấn	0,17	0,34
9	Máy móc, thiết bị ≥ 3M ³ /tấn; thép kết cấu; ống thép dài ≥ 15m hoặc Ø ≥ 500mm; toa xe, sà lan, xuồng, ca nô, nồi hơi, cầu trục, bồn təc, ống khói, romooc, khung gầm xe ô tô, ca bin xe, đầu máy xe lửa, máy biến thế, hàng nặng trên 30 tấn.	0,35	0,70
10	Hàng đóng hòm, kiện, pallet, bó, bánh, cuộn, thùng, phuy, can, catton	0,17	0,34
11	Đá cục, đá tảng, đá xẻ	0,14	0,28
12	Hàng bịch	0,06	0,12
13	Hàng khác	0,07	0,14

Riêng giá dịch vụ lưu bãi hàng rời quy định tại *điểm 1 Biểu 10*:

- Trong 15 ngày đầu: 0,04 USD/tấn/ngày
- Từ ngày thứ 16 đến ngày thứ 30: 0,08 USD/tấn/ngày
- Từ ngày thứ 31 đến ngày thứ 60: 0,10 USD/tấn/ngày
- Từ ngày thứ 61 trở đi: 0,12 USD/tấn/ngày

* Hàng nguy hiểm, độc hại theo quy định của IMDG Code, giá dịch vụ lưu kho bãi tính tăng 50% (bằng 150%) đơn giá tại *Biểu 9, Biểu 10*.

* Hàng gửi ở bãi, Chủ hàng có nhu cầu che bạt, giá tính bằng mức giá lưu kho.

* Hàng gửi ở kho, Chủ hàng có nhu cầu kê cao bản, giá lưu tính tăng 10% đơn giá.

* Thời gian tính giá lưu kho bãi: Thời gian tính giá lưu kho bãi được tính theo số ngày thực tế hàng hóa lưu tại kho bãi Cảng.

* Trường hợp những xe ô tô của Chủ hàng vào Cảng nhận hàng, sau khi đã nhận hàng mà không rời khỏi Cảng ngay, giá lưu bãi đối với những ô tô đó tính như sau:

- Trong 05 ngày đầu: 28,8 USD/chiếc/ngày
- Từ ngày thứ sáu trở đi: 57,6 USD/chiếc/ngày

2- Ô tô, xe chuyên dụng:

Biểu 11:

Đơn vị tính: USD/chiếc/ngày

Số TT	Lưu kho, bãi	Trong 60 ngày đầu	Từ ngày thứ 61 đến ngày thứ 100	Từ ngày thứ 101 trở đi
1	Lưu kho	8,4	9,95	12,55
2	Lưu bãi	5,2	6,30	7,85

3- Giá dịch vụ lưu kho bãi container:

3.1- Container thông thường và container lạnh có sử dụng điện:

Biểu 12:

Đơn vị tính: USD/container /ngày

Loại container	Trong 20 ngày đầu	Từ ngày thứ 21 trở đi	Container lạnh có sử dụng điện (USD/Cont/giờ)
Loại ≤ 20': - Có hàng - Rỗng	1,27	1,53	1,30
	0,9	1,08	
Loại 40': - Có hàng - Rỗng	1,80	2,16	2,31
	1,36	1,63	
Loại > 40': - Có hàng - Rỗng	2,80	3,36	2,31
	2,00	2,40	

* Mức thu tối thiểu một lần sử dụng điện đối với container lạnh là 01 giờ.

* Lưu bãi container chứa hàng nguy hiểm (IMDG Code), container quá khổ quá tải (OOG): giá lưu bãi tính tăng 50% (bằng 150%) đơn giá quy định tại *Biểu 12*.

Phần V

CÁC LOẠI GIÁ DỊCH VỤ KHÁC

I. Thuê phương tiện, thiết bị, dụng cụ, công nhân

1- Cần trục chân đế:

- Loại 40 tấn: 66 USD/giờ.

2- Xe nâng:

- Loại 5 tấn ÷ 10 tấn: 16 USD/giờ.

- Loại 20 tấn ÷ 30 tấn: 32 USD/giờ

- Loại 45 tấn: 57 USD/giờ.

3- Ô tô vận chuyển container: Theo thỏa thuận.

4- Công cụ bốc xếp:

4.1- Dây cáp:

- Dây cáp thông thường: 0,55 USD/sợi/giờ.

- Dây cáp cầu hàng nặng: 1,65 USD/sợi/giờ.

- Vòng nylông, vòng cáp: 1,25 USD/sợi/giờ.

4.2- Ngoạm:

- Loại 5 tấn: 4,00 USD/giờ.

- Loại 8 tấn: 4,50 USD/giờ

- Loại 10 tấn: 6,40 USD/giờ.

- Khung cầu container: 11,30 USD/giờ.

4.3- Maní

- Loại ≤ 20 tấn: 0,33 USD/chiếc/giờ.

- Loại > 20 tấn: 0,65 USD/chiếc/giờ

4.4- Đòn gánh:

- Loại ≤ 10 tấn: 3,00 USD/giờ.

- Loại ≤ 20 tấn: 5,80 USD/giờ.

- Loại ≤ 50 tấn: 11,60 USD/giờ

5- Thuê công nhân:

- Công nhân kỹ thuật: 2,50 USD/người/giờ.

- Công nhân lao động phổ thông: 1,60 USD/người/giờ.

* Trường hợp người lao động phải làm những công việc trực tiếp với các loại hàng nguy hiểm (dễ nổ, dễ cháy, phóng xạ,...) tính tăng thêm 50% (bằng 150%) đơn giá trên.

* **Thời gian cho thuê:** Tính từ khi phương tiện, thiết bị, công nhân có mặt tại vị trí làm hàng theo yêu cầu của Chủ hàng đến khi hoàn thành xong công việc.

* Quy định thời gian tối thiểu một lượt cho thuê phương tiện thiết bị, dụng cụ, công nhân:

+ Thuê theo giờ: mỗi lần tối thiểu tính 1 giờ, chưa đủ 1 giờ tính 1 giờ.

+ Thuê theo ngày: mỗi lần thuê tối thiểu là ½ ngày, chưa đủ ½ ngày tính ½ ngày.

+ Giá dịch vụ thuê phương tiện thiết bị đã bao gồm tiền công của công nhân điều khiển.

Những dụng cụ không nêu trên Cảng và Chủ hàng sẽ tùy theo tính chất, công dụng để thỏa thuận ghi vào hợp đồng.

6- Thuê đóng gói: (Bao bì do Chủ hàng cung cấp)

* Giá dịch vụ đóng gói, khâu vá lại các loại hàng phát sinh rách vỡ trên tàu cũng như trong kho, bãi Cảng được tính như sau:

+ Hàng lương thực, thực phẩm: 3.50 USD/tấn.

+ Hàng xi măng, phân bón, hoá chất, thức ăn gia súc,...: 4.50 USD/tấn.

II. Thuê cơ sở hạ tầng

1- Cầu Cảng: (Không vì mục đích làm hàng): 1,32 USD/mét cầu/giờ

2- Kho, bãi:

- Thuê kho: 2,36 USD/m²/tháng.
- Thuê bãi: 1,31 USD/m²/tháng.

Thời gian tính giá dịch vụ thuê kho, bãi: Dưới 15 ngày tính 1/2 tháng. Từ 15 ngày đến 30 ngày tính 01 tháng.

Các khoản cước khác chưa quy định trong biểu cước này Cảng và Chủ hàng sẽ căn cứ vào tính chất hàng hoá, quy cách đóng gói và năng suất xếp dỡ để thoả thuận theo từng hợp đồng cụ thể cho phù hợp với thực tế.

-----*****-----

