

Số: 88/2024/MIPEC-QĐ

Hải Phòng, ngày 29 tháng 12 năm 2023

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Biểu phí và giá dịch vụ tại cảng MIPEC PORT
đối với các Chủ tàu (đại lý) vận tải quốc tế

TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG MIPEC

Căn cứ vào Luật giá số 11/2012/QH13 ngày 20/06/2012 của Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam;

Căn cứ Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật giá;

Căn cứ Luật thuế Giá trị gia tăng số 13/2008/QH12 ngày 03/06/2008 của Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam;

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, 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 Mipecc (gọi tắt là cảng MIPEC PORT);

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo quyết định này Biểu phí và giá dịch vụ cảng biển đối với các Chủ tàu (đại lý) vận tải quốc tế tại cảng MIPEC PORT năm 2024 (Biểu giá ngoại).

Điều 2. Giá quy định tại Biểu phí và giá dịch vụ này chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng (VAT).

Điều 3. Trưởng các phòng liên quan của cảng MIPEC PORT căn cứ chức năng, nhiệm vụ và phạm vi ủy quyền để thực hiện. Trường hợp phát sinh tác nghiệp, chủng loại hàng hóa không quy định trong Biểu giá dịch vụ này, các đơn vị có ý kiến về phòng Sales & Marketing báo cáo xin ý kiến Tổng giám đốc trước khi thực hiện.

Điều 4. Quyết định có hiệu lực thực hiện từ ngày 01/01/2024, thay thế Quyết định số 88/2023/MPC-QĐ ngày 31/12/2022. ✓

Nơi nhận:

- Như điều 3;
- HĐQT (để b/c);
- Ban điều hành Công ty;
- Lưu: VT, KD.



Nguyễn Xuân Giang

BIỂU PHÍ VÀ GIÁ DỊCH VỤ ĐỐI VỚI CÁC CHỦ HÀNG (ĐẠI LÝ) VẬN TẢI BIỂN QUỐC TẾ TẠI CẢNG MIPEC PORT

(Ban hành kèm theo quyết định số: 88/2024/MIPEC- QĐ ngày 29 tháng 12 năm 2023)

PHẦN I QUY ĐỊNH CHUNG

I. Đối tượng áp dụng

Biểu phí và giá dịch vụ cảng biển đối với các Chủ tàu (đại lý) vận tải biển quốc tế (Biểu giá ngoại) tại Công ty Cổ phần Cảng Mipec (MIPEC PORT) được áp dụng kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2024 cho các đối tượng sau:

- Phương tiện thủy không phân biệt tàu Việt Nam hay tàu nước ngoài hoạt động vận tải hàng hóa, container, hành khách từ cảng MIPEC PORT đi nước ngoài và từ nước ngoài đến cảng MIPEC PORT, vận tải hàng quá cảnh, vận tải trung chuyển quốc tế (gọi chung là vận tải quốc tế) thực tế vào, rời cầu bến hoặc neo đậu tại vùng nước thuộc cảng MIPEC PORT quản lý.
- Hàng hoá, container xuất nhập khẩu, nhập khẩu, quá cảnh, trung chuyển do người vận chuyển hoặc người được ủy thác vận chuyển thanh toán giá dịch vụ cảng biển.
- Hàng khách (kể cả thuyền viên, sỹ quan của tàu khách) từ nước ngoài đến cảng MIPEC PORT bằng đường biển hoặc ngược lại.

II. Giải thích từ ngữ

Một số từ ngữ trong Quyết định này được hiểu như sau:

- 1. Cầu cảng, kho bãi:** Là cầu tàu, kho bãi thuộc cảng MIPEC PORT quản lý.
- 2. Hàng hoá, container nhập khẩu hoặc tái nhập:** Là hàng hóa, container có nơi gửi hàng (gốc) ở nước ngoài và nơi nhận hàng (đích) ở Việt Nam.
- 3. Hàng hóa, container xuất khẩu hoặc tái xuất:** Là hàng hóa, container có nơi gửi hàng (gốc) ở Việt Nam và có nơi nhận hàng (đích) ở nước ngoài.
- 4. Hàng hóa, container chuyển khẩu:** Là hàng hóa, 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.
- 5. 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 nước liên quan đến biển Việt Nam.
- 6. 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.
- 7. Vận tải nội địa:** Là vận tải hàng hoá, container, hành khách giữa các cảng biển Việt nam (*Ngoại trừ khu chế xuất*).
- 8. Hàng hóa độc hại, nguy hiểm:** Là hàng hóa 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.
- 9. 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, hành khách.
- 10. 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

Đồng tiền thu phí, giá dịch vụ được tính bằng Đô la Mỹ (USD) hoặc Đồng Việt Nam (VND).

Việc thanh toán phí, giá dịch vụ cảng biển bằng ngoại tệ được thực hiện theo các quy định hiện hành về quản lý ngoại tệ của Nhà nước Việt Nam. Việc chuyển đổi từ đồng Đô la Mỹ ra tiền Việt Nam sẽ thực hiện theo tỷ giá giao dịch niêm yết tại thời điểm thanh toán của ngân hàng thực hiện giao dịch đó.

IV. Đơn vị tính phí, giá dịch vụ cảng biển và cách quy tròn

Mức thu phí, 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 (KILOWATT-KW); Thời gian được tính bằng giờ, ngày; Khối lượng hàng hoá được tính bằng tấn (T) hoặc mét khối (M³); Container và các loại xe được tính bằng chiếc. Cụ thể:

1. Đơn vị trọng tải:

1.1. Tàu thuyền chở hàng khô (*kể cả container*) – DRY CARRIERS: Trọng tải tính phí, giá dịch vụ Cảng biển là tổng dung tích (GT) lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm.

1.2. Tàu thuyền chở hàng lỏng – LIQUID CARGO TANKERS: Trọng tải tính phí, giá dịch vụ cảng biển bằng 85% GT lớn nhất ghi trong Giấy chứng nhận Đăng kiểm không phân biệt tàu có hay không có các két nước dẫn hoặc phân ly.

1.3. Tàu thuyền: Trọng tải tính phí, giá dịch vụ Cảng biển bằng 100% GT lớn nhất ghi trong Giấy chứng nhận Đăng kiểm.

1.4. Tàu thủy không ghi GT, trọng tải tính phí, 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: 1 HP 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 phí, 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 kilowatt (KW). Phần lẻ dưới 1HP (hoặc KW) tính tròn 1HP (hoặc KW).

3. Đơn vị tính thời gian: Là ngày và giờ (Không áp dụng đối với dịch vụ lưu kho, bãi):

+ Đối với đơn vị thời gian là ngày: Một ngày tính 24 giờ, phần lẻ của ngày từ 12 giờ trở xuống tính ½ ngày, trên 12 giờ trở lên đến 24 giờ tính bằng 1 ngày.

+ Đối với đơn vị thời gian là giờ: Một giờ tính 60 phút, phần lẻ từ 30 phút trở xuống tính ½ 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 (M³). Phần lẻ dưới 0,5 tấn hoặc 0,5 M³ không tính. Từ 0,5 tấn hoặc 0,5 M³ đến 1 tấn hoặc 1 M³ được tính tròn là 1 tấn hoặc 1 M³. Trường hợp trong một vận đơn lẻ chưa đủ 1 tấn hoặc 1 M³, khối lượng tối thiểu để tính phí, giá dịch vụ cảng biển là 1 tấn hoặc 1 M³ hoặc tính theo mức 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, mặt hàng thiết bị, kết cấu sắt thép: trọng lượng tính giá dịch vụ là trọng lượng hàng hóa kể cả bao bì (Gross weight) được thể hiện trên Lệnh giao hàng của hãng tàu hoặc vận đơn. Đơn vị tính giá là tấn.

Trường hợp Lệnh giao hàng hoặc vận đơn không thể hiện tấn trọng lượng của hàng hóa mà chỉ thể hiện là M³ hoặc vừa thể hiện tấn trọng lượng của hàng hóa vừa thể hiện là M³, thì tính tấn quy đổi và quy định 1 M³ = 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, hoặc kết cấu rời khác có trọng lượng (GW) nhỏ hơn 01 tấn...: 1 con/kiện 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 MIPEC PORT sẽ tính thêm phần phụ thu giá dịch vụ.
- Tất cả các 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 giá 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 MIPEC PORT được hưởng ưu đãi giảm giá nhưng lại ủy quyền cho Chủ hàng thanh toán, thì cảng MIPEC PORT 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 phí và giá dịch vụ áp dụng cho 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 rời 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 xuất khẩu hay nội địa áp dụng mức thu theo quy định tại mục I, II, III – Phần II.

5. Trường hợp trong quá trình vận chuyển hàng hoá có ra vào cảng không trả hàng nhập khẩu nhưng nhận thêm hàng xuất 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*).

6. Trường hợp trong quá trình vận chuyển hàng hoá có ra vào cảng trả hàng nhập khẩu nhưng không nhận thêm 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 XNK có ra vào cảng (nhưng không nhận hoặc trả hàng) vì lý do hành hải chính đáng: Áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (*giá nội*) cho cả lướt ra và vào.

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.

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 lớn nhất của tàu yêu cầu hỗ trợ (LOA):

Biểu 1.1:

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

STT	Chiều dài lớn nhất của tàu yêu cầu hỗ trợ (LOA)	Đơn giá
1	Loại tàu có LOA dưới 90m	243
2	Loại tàu có LOA từ 90m đến dưới 110m	560
3	Loại tàu có LOA từ 110m đến dưới 130m	685
4	Loại tàu có LOA từ 130m đến dưới 150m	800
5	Loại tàu có LOA từ 150m đến dưới 170m	1.290
6	Loại tàu có LOA từ 170m đến dưới 200m	1.800
7	Loại tàu có LOA từ 200m đến dưới 220m	2.300
8	Loại tàu có LOA từ 220m đến dưới 240m	2.770

Công suất tàu lai tối thiểu theo quy định "Nội quy cảng biển của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng".

Đơn giá quy định tại *Biểu 1.1* áp dụng vào mọi thời điểm trong ngày kể cả ngày nghỉ, ngày lễ, ngày tết (Trừ các trường hợp đặc biệt).

Giá dịch vụ tàu lai hỗ trợ trên áp dụng thu cho việc tàu lai bố trí theo quy định của Cảng vụ cho một tàu thủy cập/rời cầu cảng. Thời gian tàu lai phục vụ hỗ trợ cho phép tối thiểu là 01 giờ; nếu vượt quá thời gian 01 giờ sẽ tính thêm chi phí phát sinh theo thời gian thực tế, đơn giá phát sinh căn cứ theo *Biểu 1.1*.

* Trường hợp Chủ tàu/Đại lý tàu có nhu cầu thuê tàu lẻ kết hợp hỗ trợ tàu thì đơn giá dịch vụ hỗ trợ được tính theo quy định tại *Biểu 1.2*:

Biểu 1.2:

Đơn vị tính: USD/giờ

STT	Công suất máy	Đơn giá
1	Tàu 800 HP	320
2	Tàu 1200 HP	365
3	Tàu 1280 HP	485
4	Tàu 2000 HP	745
5	Tàu 3200 HP	925

*** Các trường hợp đặc biệt:**

1.1. Trong điều kiện khí tượng thủy văn ở trạng thái bình thường, tàu không bị hạn chế bởi môn nước hoặc chiều cao mạn đặc biệt, những tàu phải sử dụng hai tàu lai trở lên có công suất khác nhau thì được miễn giảm một tàu lai có công suất nhỏ nhất với điều kiện tàu đó có thiết bị đẩy ngang chuyên dụng hỗ trợ điều động với công suất tương đương công suất máy tàu lai nhỏ nhất và hoạt động bình thường theo thiết kế.

1.2. Chủ tàu/ Đại lý tàu hoặc thuyền trưởng có văn bản yêu cầu loại tàu hỗ trợ có công suất lớn hơn so với quy định của Cảng vụ thì ngoài phần giá khoán theo lượt tàu lớn quy định tại *Biểu 1*;

Chủ tàu/ Đại lý tàu phải thanh toán thêm phần giá chênh lệch giữa đơn giá của tàu lai hỗ trợ có công suất lớn hơn và tàu lai hỗ trợ có công suất theo quy định của Cảng vụ.

1.3. Hỗ trợ di chuyển tàu trong cùng một khu vực cầu cảng do Cảng 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 rời cầu ra quay đầu và 1 lượt phục vụ vào cầu, mỗi lượt giá tính bằng 75% đơn giá dịch vụ hỗ trợ tàu quy định tại *Biểu 1*.

1.4. Hỗ trợ trong điều kiện sóng gió từ cấp 5 trở lên 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 hỗ trợ tàu quy định tại *Biểu 1*.

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

1.7. Hỗ trợ trong trường hợp cứu hộ, cứu nạn, kéo tàu hoặc Chủ tàu/ Đại lý tàu theo 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 và Chủ tàu (hoặc người được ủy quyền) trước khi cung cấp dịch vụ.

2. Hộ tổng tàu:

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

2.2 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 lai phải phục vụ kéo/đẩy tàu thủy thì tính thêm giá phụ vụ kéo/ đẩy. Thời gian tính giá kéo/ đẩy tàu tính từ khi tàu lai phục vụ cho đến khi kết thúc việc kéo/đẩy.

II. Dịch vụ buộc/cởi dây:

Biểu 2:

Đơn vị tính: USD/ lần buộc hoặc cởi dây

STT	Trọng tải tàu	Tại cầu
1	Dưới 3.000 GT	22,00
2	Từ 3.000 GT đến dưới 6.000 GT	31,00
3	Từ 6.000 GT đến dưới 10.000 GT	44,00
4	Từ 10.000 GT đến dưới 20.000 GT	66,00
5	Từ 20.000 GT đến dưới 30.000 GT	100,00
6	Từ 30.000 GT trở lên	150,00

* Trường hợp Shifting tàu có buộc/cởi dây, Cảng 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 2*.

- Tại cầu cảng tính bằng 80% mức giá trong *Biểu 2*.

III. Dịch vụ đóng/mở nắp hầm hàng:

Biểu 3:

Đơn vị tính: USD/lần đóng hoặc mở/hầm

STT	Trọng tải tàu	Cấu bờ	Cấu tàu
1	Dưới 5.000 GT	26,00	18,00
2	Từ 5.000 GT đến dưới 10.000 GT	44,00	29,00
3	Từ 10.000 GT đến dưới 20.000 GT	64,00	41,00
4	Từ 20.000 GT đến dưới 30.000 GT	96,00	61,00
5	Từ 30.000 GT trở lên	143,00	91,00

IV. Dịch vụ sử dụng cầu bến:

Phương tiện thủy và hành khách đi qua cầu bến: áp dụng mức thu bao gồm dịch vụ sử dụng cầu bến theo 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 4:

STT	Dịch vụ	Đơn vị tính	Sử dụng cầu bến	Tiện ích
I	Phương tiện thủy			
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
II	Hành khách đi qua cầu, bến (đi hoặc đến) (Trẻ em dưới 12 tuổi không thu)	USD/người/ lượt	3,50	1,00

- Phương tiện thủy đỗ nhiều nơi trong phạm vi một cảng thì tính theo thời gian thực tế đỗ từng khu vực sau đó cộng lại.

- 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 hóa thông thường:

Biểu 5:

Đơn vị tính: USD/ tấn

Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu (Sà lan) ↔ Kho, bãi (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu (Sà lan) ↔ Ô tô, Sà lan (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Kho, bãi ↔ Ô tô
1. Hàng rời:				
1.1. Hàng rời các loại, xi lò cao, thạch cao rời (trừ hàng rời quy định dưới đây)		2,30	2,30	1,70
1.2. Hàng thức ăn gia súc rời, nguyên liệu làm thức ăn gia súc rời: ngô, lúa mỳ, lúa mạch, bã đậu, bã cọ, bã cải, bã hạt hướng dương, các loại cám (trừ cám gạo chiết ly), khô dừa...		2,90	2,90	2,10
1.3. Lưu huỳnh, sô đa rời		2,80	2,70	2,50
1.4. Clinke, phụ gia xi măng rời		1,90	1,50	1,90
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		3,00	2,90	2,20
1.6. Than rời các loại		3,00	2,90	2,30
1.7. Đá rời (trừ đá rời quy định tại điểm 1.5)		2,20	1,60	1,60
2. Hàng bao:				
2.1. Bao nông sản, thực phẩm, thức ăn gia súc (trừ hàng quy định dưới đây)		3,90	3,10	2,20
2.2. Bao sản lát, sản cục, sản mẫu		6,90	5,50	3,40
2.3. Bao phân bón, hóa chất, xi măng, apatit, quặng, bột đá, bột xương, bột cá, muối...		5,00	4,10	3,10
2.4. Hàng bịch các loại nặng từ 500 kg/bịch trở lên		3,10	2,60	1,60
3. Hàng sắt thép:				
3.1. Sắt thép, kim loại màu các loại (sắt thép cuộn, tấm, thanh, kiện... trừ hàng sắt thép quy định dưới đây)		2,70	2,10	1,60
3.2. Tôn cuộn, thép lá cuộn nặng ≥ 10 tấn/cuộn		2,50	1,90	1,60
3.3. - Sắt thép dài từ 15m trở lên (trừ sắt ray) - Hàng quặng đóng kiện các loại		3,00	2,80	1,60
3.4. Sắt ray dài dưới 25m		3,70	3,00	3,50
3.5. Sắt ray dài từ 25m trở lên		5,60	4,50	19,00
3.6. Sắt thép phế liệu dạng bó, khung, kiện, tấm, cọc, dầm, thanh, ống		3,40	3,10	1,90
3.7. Sắt thép phế liệu dạng cục phải sử dụng xe nâng để hỗ trợ móc cáp làm hàng		4,70	4,40	4,20
3.8. Sắt thép phế liệu dạng rời sử dụng ngoạm, dùng cơ giới xếp dỡ.		8,30	6,60	4,90

Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu (Sà lan) ↔ Kho, bãi (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu (Sà lan) ↔ Ô tô, Sà lan (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Kho, bãi ↔ Ô tô
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		10,60	9,20	6,30
3.10. Gang thỏi rời (trừ hàng quy định ở nhóm 6)		6,20	4,80	3,30
4. Ống các loại nặng ≤ 20 tấn/kiện và dài < 20m:				
4.1 Ống đóng bó/kiện dài < 15 m và Ø < 500 mm		3,30	2,30	1,90
4.2 Ống rời dài < 15 m và Ø < 500 mm		4,60	3,40	2,20
4.3. Ống dài ≥ 15 m hoặc Ø ≥ 500 mm		6,30	5,50	3,60
4.4. Ống dài ≥ 15 m và Ø ≥ 500 mm		12,40	11,90	8,60
5. Hàng gỗ, tre, nứa:				
5.1. Gỗ cây đóng bó; Tre, nứa, vầu, trúc; Thùng rỗng, can rỗng		3,20	2,70	2,10
5.2. Gỗ xẻ rời		4,10	3,00	6,20
5.3. Gỗ cây rời		4,50	3,20	5,00
<p>6. - Máy móc, thiết bị, phụ tùng... trung bình dưới < 3 M³/tấn (tính bình quân cho cả lô hàng ghi trên Lệnh giao hàng hoặc tài liệu liên quan) (trừ hàng quy định tại điểm 8, 9, 10, 11, 12);</p> <p>- 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, dáp cáp, dây điện, tôn hợp fibro xi măng, tấm lớp nhựa...</p> <p>- Gang/chì thỏi nặng từ 1 ÷ 5 tấn/thời</p>		8,30	6,40	5,00
7. Thực phẩm tươi sống hoặc đông lạnh, rau quả các loại; súc vật sống như trâu, bò...		3,70	3,00	2,10
<p>8. - Toa xe, nồi hơi, cầu trục, bồn téc, ống khói, máy biến thế, rơ moóc, khung gầm ô tô, ca bin xe... trung bình < 3 M³ (tính trung bình cho cả lô hàng ghi trên Lệnh giao hàng hoặc các tài liệu liên quan) và trọng lượng ≤ 30 tấn.</p> <p>- Hàng hóa nặng trên 20 tấn đến 30 tấn hoặc dài từ 15m đến dưới 20m (trừ sắt thép nhóm 3 và ống rời nhóm 4.3, 4.4)</p>		9,80	9,40	6,80
<p>9. - Hàng hóa trung bình từ 3 M³/tấn đến dưới 7 M³/tấn (tính bình quân cho cả lô hàng ghi trên Lệnh giao hàng hoặc tài liệu liên quan) (kể cả hàng quy định tại nhóm 8);</p> <p>- Đầu máy xe lửa nặng ≤ 30 tấn;</p> <p>- Thép kết cấu dưới 7 M³/tấn;</p> <p>- Hàng độc hại (axít, thuốc duộc da, thuốc trừ sâu, thuốc nhuộm...) và các loại hàng nguy hiểm theo quy định IMDG Code.</p>		12,10	11,70	8,90

Tác nghiệp	Tàu (Sà lan) ↔ Kho, bãi (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu (Sà lan) ↔ Ô tô, Sà lan (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Kho, bãi ↔ Ô tô
10. - Hàng hóa trung bình $\geq 7 \text{ M}^3/\text{tấn}$ và nặng ≤ 40 tấn; - Container văn phòng;	18,00	18,00	13,00
11. - Hàng hóa nặng trên 30 tấn đến 40 tấn/kiện (trừ sắt thép nhóm 3) - Hàng hóa dài từ 20m đến dưới 30m (trừ sắt thép nhóm 3)	16,00	16,00	10,00
12. Hàng hóa nặng trên 40 tấn đến 60 tấn/kiện;	50,00	50,00	34,00
13. - Hàng hóa nặng trên 60 tấn/kiện; - Hàng hóa dài từ 30m đến dưới 50m; - Sà lan, cuông, ca nô.	78,00	78,00	42,00
14. Hàng quốc phòng, an ninh (vũ khí, đạn dược, khí tài, vật tư, máy móc, thiết bị, phụ tùng...), vật liệu nổ công nghiệp nặng ≤ 40 tấn/kiện.	30,00	30,00	30,00

2. Hàng hóa là ô tô, xe chuyên dụng (trừ xe chở trên tàu RORO):

Biểu 6:

Đơn vị tính: USD/ chiếc

Tác nghiệp	Tàu (Sà lan) ↔ Kho, bãi (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu ↔ Ô tô, Sà lan (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Kho, bãi ↔ Ô tô
A/- Có sử dụng thiết bị nâng hạ:			
<i>I) Xe chở khách, xe tải (bao gồm cả xe tải ben, xe đầu kéo):</i>			
1. Xe chở khách dưới 24 chỗ và xe tải có trọng lượng dưới 10T	72	62	37
2. Xe chở khách từ 24 chỗ đến dưới 45 chỗ và xe tải có trọng lượng từ 10T đến dưới 20T	155	124	78
3. Xe chở khách từ 45 chỗ trở lên và xe tải có trọng lượng từ 20T đến dưới 30T	186	149	93
4. Xe tải có trọng lượng từ 30T đến 40T	443	403	195
5. Xe tải có trọng lượng từ 40T đến 60T	Nhóm 12 – Biểu 5		
6. Xe tải có trọng lượng trên 60T	Nhóm 13 – Biểu 5		

Tác nghiệp Loại hàng	Tàu (Sà lan) ↔ Kho, bãi (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Tàu ↔ Ô tô, Sà lan (Cầu bờ hoặc cầu tàu)	Kho, bãi ↔ Ô tô
<i>II) Xe chuyên dụng:</i>			
1. Xe có trọng lượng dưới 10T	114	93	57
2. Xe có trọng lượng từ 10T đến dưới 20T	197	155	98
3. Xe có trọng lượng từ 20T đến dưới 30T	235	186	118
4. Xe có trọng lượng từ 30T đến 40T	464	403	195
5. Xe có trọng lượng từ 40T đến 60T	Nhóm 12 – Biểu 5		
6. Xe tải có trọng lượng trên 60T	Nhóm 13 – Biểu 5		
<i>B/- Phương tiện tự di chuyển: (Tự chạy lên cầu, vào kho/bãi hoặc từ kho/bãi đi)</i>			
1. Xe có trọng lượng dưới 10T	52	47	27
2. Xe có trọng lượng từ 10T đến dưới 20T	79	71	39
3. Xe có trọng lượng từ 20T đến dưới 30T	92	83	47
4. Xe có trọng lượng từ 30T đến dưới 40T	104	95	61
5. Xe có trọng lượng trên 40T	210	191	119

3. Một số trường hợp phụ thu và trường hợp thu khác:

3.1. Tính tăng:

3.1.1. Hàng hóa lẫn loại ở hầm tàu hoặc kho bãi trước khi xếp dỡ phải chọn để phân loại giá xếp dỡ tính tăng 50% (bằng 150%) 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 50% (bằng 150%) giá dịch vụ theo tác nghiệp Tàu ↔ Kho bãi cho số hàng chọn đảo.

3.1.2. Hàng từ tàu, sà lan hoặc kho bãi xếp vào container (trừ container opentop) đặt sẵn trên ô tô hoặc ngược lại: Giá xếp dỡ tính tăng 20% (bằng 120%) đơn giá dịch vụ theo các chiều tác nghiệp tại *Biểu 5*.

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

3.1.4. Các loại hàng bao, hàng bịch đóng rắn, đóng bánh, bao bì rách, vỡ giá xếp dỡ tính tăng 30% (bằng 130%) đơn giá theo các chiều tác nghiệp quy định tại *Biểu 5* cho số hàng thực tế rách, vỡ, đóng rắn, đóng bánh.

3.1.5. Xếp dỡ hàng phân bón, hóa chất bao/bịch có chứa thành phần Amoni nitrat: Giá xếp dỡ tính tăng 30% (bằng 130%) đơn giá theo các chiều tác nghiệp quy định tại *Biểu 5*.

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 tính tăng 50% (bằng 150%) đơn giá quy định tại *Biểu 5, Biểu 6*.

3.1.7. 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 5*.

3.1.8. 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 5*.

3.1.9. Xếp dỡ hàng sắt thép phế liệu dạng bó, khung, kiện, tấm, cọc, dầm, thanh, ống phải dùng từ hai phương tiện xếp dỡ kết hợp trở lên cho một tác nghiệp xếp dỡ: Giá xếp dỡ được tính tăng 100% (bằng 200%) giá xếp dỡ của hàng sắt thép phế liệu dạng bó, khung, kiện, tấm, cọc, dầm, thanh, ống thông thường quy định tại *Biểu 5*.

3.1.10. Các loại hàng 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 5* cho số hàng thực tế đóng rắn, đóng bánh, vón cục, đóng tảng.

3.2. Các trường hợp thu 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 xếp dỡ theo tác nghiệp Kho bãi ↔ Ô tô quy định tại *Biểu 5*.

3.2.2. Xếp dỡ kiện hàng nặng trên tàu/sà lan mà trọng lượng kiện hàng quá sức nâng của thiết bị 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 dịch vụ tính cho Chủ tàu/Đại lý tàu áp dụng *Biểu* giá nội, cụ thể: tính bằng phần chênh lệch giữa cần cầu tàu và cần cầu bờ (hoặc cần cầu nổi nếu có) của tác nghiệp Tàu ↔ Ô tô, sà lan; 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, mức 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, mức 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. 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. 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 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.

3.2.9. 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 của Tàu ↔ Kho bãi.

3.2.10. 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.

3.2.11. Hàng rời (xi măng...), hàng lỏng (xi măng, bê tông, nhựa đường...) cập cầu Cảng để hút từ tàu, sà lan lên xe ô tô, sà lan và ngược lại bằng thiết bị chuyên dụng của tàu, sà lan, xe ô tô, không sử dụng trang thiết bị của cảng; giá dịch vụ là 1,10 USD/ tấn.

3.2.12. Xếp dỡ hàng gỗ cây có trọng lượng trên 40 tấn/cây: Giá xếp dỡ tính bằng 80% đơn giá theo các chiều tác nghiệp của nhóm hàng tương ứng trọng lượng quy định tại *Biểu 5*.

3.2.13. Xếp dỡ hàng sắt thép cuộn/kiện có trọng lượng trên 40 tấn/cuộn hoặc 40 tấn/kiện: Giá xếp dỡ tính bằng 80% đơn giá các chiều tác nghiệp của nhóm tương ứng trọng lượng quy định tại *Biểu 5*.

3.2.14. Mức thu tối thiểu một lần phục vụ xếp dỡ cho một lô hàng quốc phòng an ninh, vật liệu nổ công nghiệp, hàng nguy hiểm nhóm 1 – IMDG Code:

- Hàng nguy hiểm nhóm 1 – IMDG Code: 4.762 USD/ lô hàng
- Hàng khác: 2.381 USD/ lô hàng

3.2.15. Trong quá trình bốc xếp hàng hóa thực tế khó xếp dỡ, hàng sản lượng thấp, không đảm bảo định mức của Cảng, Cảng và Chủ hàng/Chủ tàu sẽ thỏa thuận điều chỉnh giá xếp dỡ cho phù hợp thực tế.

II. Dịch vụ đối với hàng container

1. Giá xếp dỡ container:

Biểu 7.1:

Đơn vị tính: USD/ container

Loại container		Tàu (Sà lan) ↔ Bãi Cảng		Tàu (Sà lan) ↔ Sà lan, Ô tô tại cầu Cảng	
		Giá tối thiểu	Giá tối đa	Giá tối thiểu	Giá tối đa
Container ≤ 20':	- Có hàng	33,00	53,00	26,00	42,00
	- Rỗng	20,00	29,00	16,00	23,00
Container 40':	- Có hàng	50,00	81,00	40,00	65,00
	- Rỗng	29,00	43,00	23,00	34,00
Container > 40':	- Có hàng	57,00	98,00	46,00	78,00
	- Rỗng	34,00	62,00	27,00	50,00

Trường hợp xếp dỡ hàng container tại vùng nước mà tàu không có cần cẩu (hoặc cần cẩu tàu hỏng) phải sử dụng cần cẩu của Chủ hàng, công nhân cảng MIPEC PORT chỉ mắc khung cẩu thì giá xếp dỡ container từ tàu xuống sà lan bằng cần cẩu 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.

Xếp dỡ container tác nghiệp từ Bãi cảng lên tàu (sà lan) trường hợp xếp dỡ phục vụ vận chuyển qua lại giữa các cảng biển để xuất hàng, chuyển cảng đích: Giá dịch vụ bao gồm giá xếp dỡ container Bãi cảng → Tàu (sà lan) và cộng phụ thu xếp dỡ.

Biểu 7.2:

Đơn vị tính: USD/ container

Loại container		Bãi cảng → Tàu (sà lan)	Phụ thu xếp dỡ
Container ≤ 20':	- Có hàng	15,00	15,00
	- Rỗng	15,00	12,00
Container 40':	- Có hàng	23,00	24,00
	- Rỗng	23,00	20,00
Container > 40':	- Có hàng	23,00	29,00
	- Rỗng	23,00	23,00

(Biểu 7.2 không áp dụng trường hợp chuyển cảng thủy nội địa, ICD).

2. Một số trường hợp phụ thu và trường hợp thu khác:**2.1. Tính tăng:**

2.1.1. Xếp dỡ container Flatrack, container có một trong các yếu tố chiều dài, chiều rộng, chiều cao vượt quá kích thước của container tiêu chuẩn, giá xếp dỡ tính tăng 50% (bằng 150%) đơn giá xếp dỡ quy định tại *Biểu 7*.

2.1.2. Xếp dỡ container chứa hàng hóa 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 7*.

2.1.3. 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 50% (bằng 150%) đơn giá xếp dỡ quy định tại *Biểu 7*.

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 7*.

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 tại *Biểu 7*.

2.2.3. Xếp dỡ, đảo chuyển container cùng một tàu (bốc từ tàu đưa lên bờ và xếp xuống cùng tàu) tính bằng 100% đơn giá xếp dỡ tác nghiệp Tàu ↔ Kho bãi quy định tại *Biểu 7*.

2.2.4. Xếp dỡ container trung chuyển (bốc từ tàu đưa vào bãi và xếp xuống tàu khác) tính bằng 150% đơn giá dịch vụ tác nghiệp Tàu ↔ Kho bãi quy định tại *Biểu 7*. Trong đó:

- Bốc từ tàu xếp vào Kho bãi: 75% đơn giá.

- Bốc từ Kho bãi 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 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 7*; giá xếp dỡ hàng thu theo quy định tại *Biểu 5* (Áp dụng cho cả trường Chủ hàng nhập, xuất hàng 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 Mipec ban hành.

3. Các dịch vụ khác

3.1. Dịch vụ chằng buộc và tháo chằng buộc container: 1,00 USD/ container

3.2. Dịch vụ vệ sinh container

Biểu 8:

Đơn vị tính: USD/ container

STT	Tên dịch vụ	Đơn giá	
		Container 20'	Container 40'
1	Quét	2,10	3,10
2	Rửa nước container khô	9,40	15,50
3	Rửa nước container lạnh	15,50	21,60
4	Vệ sinh hóa chất (công nghiệp)	21,60	26,00
5	Nhỏ đinh, cắt dây	6,10	8,40
6	Bóc tem	8,90	8,90

3.3. Khảo sát container

- Kiểm tra chụp ảnh container: 2,50 USD/ container
- Kiểm tra chụp ảnh container có phục vụ nâng hạ
 - + Container 20': 28,00 USD/ container
 - + Container 40'/45': 40,00 USD/ container

3.4. Các dịch vụ khác đối với hàng container như vận chuyển (bằng sà lan, ô tô); sửa chữa; dịch vụ hải quan...: Giá thỏa thuận.

PHẦN IV
GIÁ DỊCH VỤ LƯU KHO BÃI

1. Hàng ngoài container:

1.1. 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	0,09	0,18
2	Hàng bao là lương thực, thực phẩm	0,07	0,14
3	Hàng rời là xi măng, muối, crômít, sun phát đồng, amiăng, bột chì, bột than, hóa chất, phân bón, thức ăn gia súc, nguyên liệu làm thức ăn gia súc...	0,12	0,24
4	Hàng bao là xi măng, muối, crômít, sun phát đồng, amiăng, bột chì, bột than, hóa chất, phân bón, thức ăn gia súc, nguyên liệu làm thức ăn gia súc...	0,11	0,22
5	Sắt thép (trừ sắt thép phế liệu); ống đóng bó, đóng kiện; ống rời dài < 15 m và Ø < 500mm; ray < 25 m	0,11	0,22
6	Máy móc, thiết bị < 3 M ³ /tấn	0,31	0,62
7	Máy móc, thiết bị từ 3 M ³ /tấn đến dưới 7 M ³ /tấn; thép kết cấu < 7 M ³ /tấn; ống rời dài ≥ 15 m hoặc Ø ≥ 500 mm; toa xe, sà lan, xuồng, ca nô, nồi hơi, cầu trục, bồn téc, ống khói, rơ moóc, khung gầm xe ô tô, ca bin xe, đầu máy xe lửa, máy biến thế, hàng nặng > 30 tấn	0,56	1,12
8	Hàng hóa các loại ≥ 7 M ³ /tấn	0,89	1,78
9	Hàng đóng hòm, kiện, pallet, bó, bành, cuộn, thùng, phuy, can, catton	0,29	0,58
10	Hàng bịch	0,13	0,26
11	Hàng khác	0,15	0,30

1.2. 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 các loại (trừ than rời, lưu huỳnh rời)	0,06	0,12
2	Hàng than rời các loại, lưu huỳnh rời	0,07	0,14
3	Sắt thép (trừ sắt thép phế liệu); ống đóng bó, đóng kiện; ống rời dài < 15m và Ø < 500mm.	0,06	0,12
4	Sắt ray dài dưới 25m	0,08	0,16
5	Sắt ray dài từ 25m trở lên	0,13	0,26
6	Sắt thép phế liệu	0,66	1,32
7	Hàng gỗ	0,16	0,32
8	Máy móc, thiết bị < 3 M ³ /tấn	0,22	0,44
9	Máy móc, thiết bị từ 3 M ³ /tấn đến dưới 7 M ³ /tấn; thép kết cấu < 7 M ³ /tấn; ống rời dài ≥ 15 m hoặc Ø ≥ 500 mm; toa	0,44	0,88

	xe, sà lan, xuồng, ca nô, nổi hơi, cầu trục, bồn təc, ống khói, rơ moóc, khung gầm xe ô tô, ca bin xe, đầu máy xe lửa, máy biến thế, hàng nặng > 30 tấn.		
10	Hàng hóa các loại $\geq 7 M^3$ /tấn	0,66	1,32
11	Hàng đóng hòm, kiện, pallet, bó, bành, cuộn, thùng, phuy, can, catton	0,21	0,42
12	Đá cục, đá tảng, đá xẻ	0,17	0,34
13	Hàng bịch	0,07	0,14
14	Hàng khác	0,08	0,16

- Giá dịch vụ lưu bãi hàng rời quy định tại điểm 1 Biểu 10:

+ Trong 15 ngày đầu: 0,06 USD/ tấn/ngày

+ Từ ngày thứ 16 đến ngày thứ 30: 0,12 USD/ tấn/ngày

+ Từ ngày 31 đến ngày thứ 60: 0,15 USD/ tấn/ngày

+ Từ ngày thứ 61 trở đi: 0,17 USD/ tấn/ngày

1.3. Trường hợp thu khác đối với dịch vụ lưu kho, bãi hàng ngoài container:

- Hàng hóa gửi ở bãi, Chủ hàng có nhu cầu che bạt, giá dịch vụ được tính bằng mức giá dịch vụ lưu kho.

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

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

- Trường hợp xe ô tô của Chủ hàng vào Cảng nhận hàng, sau khi đã nhận xong hàng mà không rời khỏi Cảng ngay hoặc ngược lại xe chở hàng vào Cảng xuất tàu/sà lan mà không xuất ngay (thời gian chờ đợi trên 06 tiếng kể từ khi nhận hàng đối với hàng nhập hoặc từ khi qua cổng cảng đối với hàng xuất): giá lưu bãi đối với những xe ô tô chở hàng đó được tính như sau:

+ Trong 05 ngày đầu: 28,80 USD/ chiếc/ ngày.

+ Từ ngày thứ 06 trở đi: 57,60 USD/ chiếc/ ngày.

2. Hàng hóa là ô tô, xe chuyên dụng:

Biểu 11:

Đơn vị tính: USD/chiếc/ngày

STT	Lưu kho/bãi	Trong 60 ngày đầu	Từ ngày thứ 61 đến ngày thứ 100	Từ ngày thứ 101 trở đi
1	Lưu kho	10,70	12,50	15,60
2	Lưu bãi	6,90	8,10	10,00

3. Hàng container:

3.1. Container thông thường:

Biểu 12:

Đơn vị tính: USD/ container/ngày

Loại container	Trong 20 ngày đầu	Từ ngày thứ 21 trở đi
Container ≤ 20':		
- Có hàng	1,27	1,53
- Rỗng	0,90	1,08
Container 40':		
- Có hàng	1,80	2,16
- Rỗng	1,36	1,63
Container > 40':		
- Có hàng	2,80	3,36
- Rỗng	2,00	2,40

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

3.2. Container lạnh sử dụng điện:

- Container ≤ 20': 1,69 USD/ container/giờ.

- Container ≥ 40': 3,00 USD/ container/giờ.

Mức thu tối thiểu một lần sử dụng điện là 01 giờ.

4. Thời gian tính giá dịch vụ lưu kho, bãi: Thời gian tính giá dịch vụ lưu kho, bãi được tính theo số ngày thực tế hàng hóa lưu tại kho, bãi Cảng.

PHẦN V CÁC LOẠI GIÁ DỊCH VỤ KHÁC

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

1. Cần trục bộ:

1.1. Không có công nhân phụ móc cáp:

- Loại 40 tấn: 87 USD/giờ
- Loại 45 tấn: 187 USD/giờ
- Loại 70 tấn: 303 USD/giờ

1.2. Có công nhân phụ móc cáp, ngoài đơn giá như trên, cứ mỗi giờ trả thêm 1,60 USD/giờ/người.

2. Cần trục chân đế:

- Loại 5 tấn: 30 USD/giờ
- Loại 10 tấn: 60 USD/giờ
- Loại 16 tấn: 75 USD/giờ
- Loại 20 tấn ÷ 40 tấn: 99 USD/giờ
- Loại > 40 tấn: 197 USD/giờ

3. Xe nâng:

- Loại Kalmar 45 tấn: 83 USD/giờ

4. Ô tô:

- Thuê rơ moóc: 0,40 USD/ tấn trọng tải/giờ
- Thuê đầu máy kéo: 3,70 USD/giờ

5. Xe gạt: 14,60 USD/giờ

6. Công cụ bốc xếp:

6.1. Dây cáp:

- Dây cáp thông thường: 0,70 USD/sợi/giờ
- Dây cáp cầu hàng nặng: 2,40 USD/sợi/giờ
- Vỡng nylon, vỡng cáp: 1,90 USD/sợi/giờ

6.2. Ngoạm :

- Loại 5 tấn: 6,10 USD/giờ
- Loại 8 tấn: 6,60 USD/giờ
- Loại 10 tấn: 9,40 USD/giờ
- Khung cầu container: 16,40 USD/giờ

6.3. Đòn gánh:

- Loại ≤ 10 tấn: 4,40 USD/giờ
- Loại ≤ 20 tấn: 8,60 USD/giờ
- Loại ≤ 50 tấn: 17,40 USD/giờ

6.4. Maní

- Loại ≤ 20 tấn: 0,50 USD/chiếc/giờ
- Loại > 20 tấn: 1,00 USD/chiếc/giờ

* **Thời gian cho thuê** tính từ khi phương tiện, thiết bị 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:

- Thuê theo giờ: mỗi lần thuê tối thiểu tính 06 giờ. Chưa đủ 06 giờ tính 06 giờ.

- Thuê theo ngày: mỗi lần thuê tối thiểu 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 MIPEC PORT và Chủ hàng sẽ tùy theo tính chất, công dụng để thỏa thuận giá ghi vào hợp đồng.

7. Công nhân:

- Công nhân kỹ thuật: 3,60 USD/người/giờ
- Công nhân lao động phổ thông: 2,40 USD/người/giờ

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

8. Thuê đóng gói (Bao bì do khách hàng cung cấp):

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

- Hàng lương thực, thực phẩm: 5,20 USD/ tấn
- Hàng xi măng, phân bón, hóa chất, thức ăn gia súc...: 6,60 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:

2.1. Thuê để xếp dỡ, bảo quản hàng hóa qua Cảng:

- Thuê kho: 3,10 USD/m²/tháng
- Thuê bãi: 1,50 USD/m²/tháng

2.2. Thuê để hoạt động độc lập (không xếp dỡ, bảo quản hàng hóa tại Cảng):

- Thuê kho: 3,60 USD/m²/tháng
- Thuê bãi: 1,80 USD/m²/tháng

Thời gian tính giá dịch vụ thuê kho, bãi: Dưới 15 ngày tính ½ tháng. Từ 15 ngày trở lên đến 30 ngày tính 01 tháng.

III. Dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe của Cảng trong phạm vi Cảng (xe Cảng vận chuyển nội bộ - được sự đồng ý của Cảng, không bao gồm sử dụng xe chuyên dụng):

- Hàng bao, ống: 1,70 USD/ tấn
- Hàng sắt thép: 1,30 USD/ tấn
- Hàng kết cấu, thiết bị: Đơn giá thỏa thuận
- Hàng khác: 1,60 USD/ tấn

Các giá dịch vụ khác chưa quy định trong biểu giá dịch vụ này, MIPEC PORT và khách hàng sẽ căn cứ vào tính chất hàng hóa, quy cách đóng gói và năng suất xếp dỡ để thỏa thuận theo từng hợp đồng cụ thể cho phù hợp với thực tế.

