CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG QUY NHƠN

.....

BIỂU CƯỚC DỊCH VỤ CẢNG BIỂN

(ÁP DỤNG CHO VẬN TẢI QUỐC TẾ THANH TOÁN BẰNG USD)

(Ban hành kèm theo Quyết định số 67 /QĐ-QNP ngày 15/01/2021 của Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Cảng Quy Nhơn)

A- QUY ĐỊNH CHUNG

I – ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG:

Biểu giá dịch vụ cảng biển này được áp dụng cho các đối tượng sau:

1. Tàu thuỷ hoạt động vận tải hàng hoá (kể cả container), hành khách từ Việt Nam đi nước ngoài và từ nước ngoài đến Việt Nam, vận tải quá cảnh Việt Nam, vận tải trung chuyển quốc tế và vận tải vào hoặc ra khu chế xuất (gọi chung là vận tải quốc tế).

2. Hàng hoá (kể cả container) xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh, trung chuyển, ra hoặc vào khu chế xuất do người vận chuyển (hoặc được người vận chuyển uỷ thác) chịu trách nhiệm thanh toán phí, giá dịch vụ cảng biển đối với hàng hóa (kể cả container);

3. Hành khách (kể cả thuyền viên, sỹ quan của tàu khách) từ nước ngoài đến Việt Nam bằng đường biển hoặc ngược lại.

II – GIẢI THÍCH TỪ NGỮ:

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

1. Kho, bãi: Là kho, bãi thuộc vùng đất Cảng do Cảng quản lý.

2. Hàng hoá (kể cả container) xuất khẩu: Là hàng hoá có nơi gửi hàng (gốc) ở Việt Nam và có nơi nhận hàng (đích) ở nước ngoài.

3. Hàng hoá (kể cả container) nhập khẩu: Là hàng hoá có nơi gửi hàng (gốc) ở nước ngoài và nơi nhận hàng (đích) ở Việt Nam.

4. Hàng hoá (kể cả container) quá cảnh: Là hàng hoá 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 hoặc nhập kho, bãi để đi tiếp.

5. Hàng hoá (kể cả container) trung chuyển: Là hàng hoá được dỡ từ tàu thuỷ đưa vào khu vực cảng trung chuyển trong một thời gian nhất định, sau đó được bốc lên tàu thuỷ khác để vận chuyển đến một cảng khác.

6. Tàu thuỷ: 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. Tàu công trình: Là tàu chuyên dùng để thi công xây dựng các công trình thuỷ.

9. Vận tải quốc tế: Là vận tải hàng hoá, container, hành khách từ Việt Nam đi nước ngoài và từ nước ngoài đến Việt Nam, vận tải quá cảnh, vận tải trung chuyển quốc tế và vận tải vào hoặc ra khu chế xuất.

10. 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.

11. Người vận chuyển: Là người dùng tàu thủy thuộc sở hữu của mình hoặc thuê tàu thuỷ thuộc sở hữu của người khác để thực hiện vận chuyển hàng hoá, hành khách.

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

13. Chuyến: Tàu thủy vào cảng 01 lượt và rời cảng 01 lượt được tính là 01 chuyến.

III- THỜI GIAN LÀM VIỆC.

1. Thời gian hoạt động sản xuất trong ngày từ 0 giờ - 24 giờ, chia thành 4 kíp, mỗi kíp 6 giờ.

2. Giá cước dịch vụ cảng biển (không bao gồm hàng container) nếu làm việc trong ngày Lễ, Tết sẽ tăng theo tỷ lệ phần trăm tăng cước phí cho từng dịch vụ cảng biển cụ thể, tối đa tăng không quá 150%.

Ngày Lễ, Tết gồm:

Dương lịch: 1/1, 30/4, 1/5, 2/9.

Âm lịch: Ngày cuối năm và ngày 1, 2, 3 tháng Giêng, ngày 10/3.

Các ngày nghỉ Lễ (Quốc Lễ) theo quy định của Nhà nước.

IV - ĐƠN VỊ TIỀN TỆ TÍNH CƯỚC DỊCH VỤ CẢNG BIỂN:

Đồng tiền thu cước dịch vụ cảng biển được qui định bằng Đô la Mỹ (USD). Việc thanh toán cước dịch vụ cảng biển thực hiện theo các quy định hiện hành về quản lý ngoại tệ của Nhà nước Việt Nam. Trường hợp phải chuyển đổi từ đồng Đô la Mỹ ra loại tiền Việt Nam thì quy đổi theo tỷ giá ngân hàng do Ngân hàng Ngoại Thương Việt Nam công bố.

V - ĐƠN VỊ TÍNH:

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 hoặc m^3; container được tính bằng chiếc; khoảng cách tính bằng hải lý, cụ thể:

1. Đơn vị trọng tải:

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

1.2. Đối với tàu thuỷ chở hàng lỏng LIQUID CARGO TANKERS: Trọng tải tính cước 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 dằn phân ly.

1.3. Đối với tàu thuyền chở khách: tính bằng 100% GT lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của cơ quan Đăng kiểm.

1.4. Tàu thuỷ không ghi GT, trọng tải tính cước dịch vụ cảng biển được quy đổi như sau:

- Tàu thuỷ chở hàng : 1,5 tấn trọng tải đăng ký tính bằng 01 GT.

- Tàu kéo, tàu đẩy, tàu chở khách: 01 HP (CV) tính bằng 0,5 GT; 01 KW tính bằng 0,7 GT.

- Sà lan: 01 tấn trọng tải đăng ký tính bằng 01 GT.

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

2. Đơn vị tính công suất máy: Công suất máy chính của tàu thuyền được tính theo HP, CV hoặc KW; Phần lẻ dưới 01 HP, 01 CV hoặc 01 KW tính tròn 01 HP, 01 CV hoặc 01 KW.

3. Đơn vị khối lượng hàng hoá: là tấn hoặc m3; phần lẻ dưới 0,5 tấn hoặc 0,5 m3 tính là 0,5 tấn hoặc 0,5 m3; từ 0,5 tấn hoặc 0,5 m3 trở lên tính 01 tấn hoặc 01 m3.

3.1. Khối lượng hàng để tính cước bao gồm cả khối lượng hàng và khối lượng bao bì.

3.2. Trong một vận đơn lẻ, khối lượng tối thiểu để tính giá dịch vụ cảng biển là 1 tấn hoặc 1 m3.

3.3. Với loại hàng hoá mỗi tấn chiếm từ 2 m3 trở lên thì cứ 2 m3 tính bằng 1 tấn.

3.4. Riêng các mặt hàng sau khối lượng tính cước được quy đổi:

+ Dăm gỗ bạch đàn 1 tấn khô tiêu chuẩn bằng 3 tấn thông qua.

+ Gỗ nhóm I cứ $1m^3$ bằng 1,5 tấn tính cước. Gỗ xẻ hộp để rời thì cứ 1 tấn bằng 1,3 tấn tính cước.

4. Đơn vị thời gian:

4.1. Đối với đơn vị thời gian là giờ: 1 giờ tính bằng 60 phút; phần lẻ từ 30 phút trở xuống tính 1/2 giờ; trên 30 phút tính bằng 1 giờ.

4.2. Đối với đơn vị thời gian là ngày: 1 ngày tính là 24 giờ, phần lẻ của ngày từ 12 giờ trở xuống tính 1/2 ngày, trên 12 giờ tính bằng 1 ngày.

5. Khoảng cách tính giá dịch vụ cảng biển: Là hải lý; Phần lẻ chưa đủ một hải lý tính là 1 hải lý. Đơn vị tính giá cầu bến tàu thuỷ là mét, phần lẻ chưa đủ mét tính bằng 1mét.

VI. Các mức giá quy định tại Biểu cước dịch vụ cảng biển - Cảng Quy Nhơn chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng.

B- QUY ĐỊNH CỤ THỂ

I- CƯỚC DỊCH VỤ CẦU BẾN VÀ DỊCH VỤ HÀNG HẢI.

1. Phương tiện cập cầu để làm hàng hoặc thực hiện các dịch vụ khác đều trả cước theo đơn giá như sau:

- Đỗ tại cầu : **0,0031 USD/GT-giờ.**
- Đỗ cập mạn tại cầu : **0,0015 USD/GT-giờ.**

Trường hợp tàu nhận lệnh rời Cảng, sau thời gian 01 giờ kể từ khi nhận được lệnh, nếu phương tiện vẫn chiếm cầu thì mức thu là **0,006 USD/GRT/giờ**.

Trường hợp tàu thuyền không làm hàng được do thời tiết với thời gian trên 01 ngày (24 giờ liên tục) hoặc phải nhường cầu cho tàu thuyền khác theo lệnh điều động của Giám đốc Cảng vụ hàng hải thì không tính cước dịch vụ cầu, bến trong thời gian không làm hàng.

2. Cước dịch vụ cầu bến đối với hành khách: Hành khách đến bằng đường biển theo các tuyến du lịch quốc tế qua cầu, bến (đi hoặc đến) phải trả theo đơn giá:

- Lượt vào: **2,5 USD/người.**
- Lượt rời: **2,5 USD/người.**

II- CƯỚC DỊCH VỤ HÀNG HẢI.

1. Cước dịch vụ đóng mở hầm hàng:

Chủ tàu hoặc chủ hàng yêu cầu công nhân cảng đóng mở nắp hầm hàng bằng cần cẩu tàu thì phải trả tiền theo đơn giá cho một lần đóng hoặc mở như sau:

1.1. Trường hợp sử dụng cần cẩu tàu :

Đơn vị tính: USD/ lần/nắp hầm hàng

TT	Trọng tải tàu	Đơn giá một lần đóng hoặc mở	
		Đóng hoặc mở nắp hầm hàng để lại boong	Đóng hoặc mở nắp hầm hàng đưa lên bờ
1	Từ 5.000 GT trở xuống	8	16
2	Từ 5.001 GT đến 10.000 GT	14	28
3	Từ 10.001 GT trở lên	20	40

1.2. Trường hợp sử dụng cần cẩu cảng tính bằng 150% đơn giá tại Điểm 1.1.

1.3. Trường hợp phải mở hoặc đóng cả TWEEN DECK, mức thu tính bằng 200% đơn giá khi sử dụng cẩu tàu hoặc cẩu cảng.

2. Cước dịch vụ vệ sinh hầm hàng:

2.1. Chủ tàu có yêu cầu công nhân cảng quét dọn vệ sinh hầm hàng (không bao gồm dịch vụ vận chuyển và xử lý rác thải), phải trả tiền quét dọn theo đơn giá sau:

ĐVT: USD/hầm hàng

STT	Trọng tải tính giá	Đơn giá quét dọn	
		Hầm hàng sau khi dỡ hàng hoá thông thường	Hầm hàng sau khi dỡ hàng hoá có mùi hôi thối
1	Từ 2.000 GT trở xuống	35	85
2	Từ 2.001 đến 5.000 GT	48	95
3	Từ 5.001 đến 10.000 GT	57	120
4	Từ 10.001 GT trở lên	85	175

2.2. Dụng cụ và nước dùng cho việc quét dọn do tàu cung cấp.

2.3. Tàu thuỷ có nhiều tầng hầm, mỗi tầng được tính là một hầm.

2.4. Khi quét dọn, nếu hầm của tàu còn hàng rơi vãi cần phải thu gom thì chủ tàu phải trả thêm tiền xếp dỡ hàng hoá rơi vãi đó.

2.5. Trường hợp chủ tàu có yêu cầu vận chuyển và xử lý rác thải khi vệ sinh hầm hàng, thì đơn giá là 100 USD/chuyến.

2.6. Nếu chủ tàu đưa công nhân ngoài vào làm dịch vụ quét dọn vệ sinh hầm hàng thì Cảng tính cước phụ thu 30% đơn giá trên (điểm 2.1).

3. Cước dịch vụ kiểm đếm, giao nhận hàng hóa: 0,5 USD/tấn.

III- CƯỚC DỊCH VỤ HÀNG BÁCH HOÁ, CONTAINER.

1. Cước dịch vụ hàng bách hóa:

1.1. Cước dịch vụ bốc dỡ hàng bách hoá:

1.1.1. Đơn giá dịch vụ bốc dỡ hàng hoá (cẩu tàu):

Đơn vị tính: USD/Tấn.

STT	Nhóm hàng	Tác nghiệp: Hầm tàu - Cẩu tàu – Ôtô/Sàlan hoặc ngược lại
1	**Hàng rời:** a/ Dăm gỗ b/ Phân bón, muối, thạch cao, bột đá, cát vàng, than đá cám, klinke, nguyên liệu TĂGS, lương thực, sắn lát rời (thùng). c/ Than đá cục. d/ Titan, đá dăm (1x2; 3x4), đá cục (cubic), quặng các loại để rời.	2,0
	Hàng rời: e/ Đất sét.	1,8
2	**Hàng bao:** a/ Các loại hàng bao đóng trong bao vải, bao tải, bao giấy, bao nilon, bao cói (trọng lượng mỗi bao từ 40kg nhưng không lớn hơn 60 kg) như: Lương thực, nông thổ sản, thức ăn gia súc bao, muối bao… b/ Phân bón, vôi, thạch cao, bột đá, ximăng, tinh bột sắn, đường bao. c/ Sắn lát bao, ngô bao (bao gồm quét hốt)	2,5
	Hàng bao: d/ Titan bao, bao bành xá bao, đá granite kiện, Bao bành (Xi măng, phân bón), đá block.	2,2
3	**Nhóm hàng sắt thép, gỗ, phuy:** a/ Các loại sắt thép bó, cuộn, kiện, tấm, thanh; Kim loại màu đóng kiện, đóng cuộn, tole xi măng, tôn cuộn. b/ Gỗ tròn, thép phôi thanh c/ Gỗ bó, gỗ xẻ đóng kiện, gỗ hộp, tre nứa, trúc, song mây bó d/ Nhựa đường phuy, các loại hàng hoá đóng trong thùng phuy	2,9
4	**Nhóm hàng hòm/thùng** a/ Hàng hoá để trong hòm thùng; ống gang, ống thép, ống nhựa, sắt thép định hình các loại để rời; Các loại hàng hoá đóng trong can, như: dầu nhớt, mỡ, sơn các loại; kính đóng kiện.	3,35
5	**Nhóm hàng 5:** a/ Hàng đóng bao, kiện như bông, đay, gai, cói, giấy, vải, sợi, hạt nhựa, cà phê; đồ may mặc; dụng cụ gia đình; tạp phẩm; cao su; săm, lốp, gạch chịu lửa, gạch men; thiết bị y tế; thuốc lá, đồ hộp thực phẩm; thuốc trừ sâu (và các loại hoá chất nói chung); b/ Gỗ ván sàn, dụng cụ bằng gỗ, thủ công mỹ nghệ không phân biệt quy cách...; hàng hóa đóng trong sọt, giành, thúng; c/ Hàng hoá đóng trong chai lọ, bình, sành, sứ, thủy tinh; hàng dễ vỡ; linh kiện điện tử; xe gắn máy; Hoa quả tươi; động vật sống; hàng đông lạnh; các loại thuốc đông tây y.	3,9

Ghi chú:

- Cước dịch vụ vận chuyển hàng hoá từ cầu tàu – kho/bãi cảng hoặc xếp dỡ ôtô – Kho/bãi (hoặc ngược lại) được tính bằng 75% theo các đơn giá tương ứng nhóm hàng từ 1 – 5 nêu trên (trừ mặt hàng thiết bị).

1.1.2. Phụ thu cước xếp dỡ và các trường hợp tính cước khác: Các trường hợp quy định dưới đây được xác định trên cơ sở Biểu giá do Tổng Giám đốc Cảng công bố theo quy định tại điểm 1.1.1:

a- Bốc dỡ hàng qua cân thủ công tăng 100% đơn giá công đoạn thực hiện.

b- Hàng bị đè nén đóng thành tảng, cục hoặc hàng kiện đóng trong pallet phải đập phá ra mới xếp dỡ được tăng 100% đơn giá xếp dỡ.

c- Hàng bao, kiện, thùng bị xê lệch, đổ vỡ, chất xếp dưới hầm tàu lộn xộn phải thu gom, cước xếp dỡ tăng 50% đơn giá hầm tàu ⇔ ôtô đối với số hàng thực tế bị đỗ vỡ, chất xếp lộn xộn (theo biên bản xác nhận giữa Cảng và chủ hàng, chủ tàu).

d- Đối với tác nghiệp hầm tàu ⇔ ô tô; ô tô ⇔ kho, bãi: Hàng bao có trọng lượng từ 40 kg/bao trở xuống thì tăng 50%; Từ 60 kg/bao trở lên thì thỏa thuận giữa Cảng và chủ hàng.

e- Bốc, dỡ cho các tàu có hầm hàng mà một trong hai chiều nhỏ hơn hoặc bằng 3 mét hoặc chiều rộng một phía boong hầm hàng lớn hơn 4 mét tăng 50% đơn giá.

f- Hàng bao xếp trong cùng một hầm hàng hoặc trên cùng phương tiện vận tải mà qui cách đóng gói không đồng nhất phải lựa chọn tăng 100% đơn giá.

g- Chủ hàng hoặc chủ tàu có yêu cầu đảo hàng, lựa chọn hàng và xếp lại hàng trong cùng một hầm tàu đơn giá tăng 50% đơn giá cho hàng bao.

h- Bốc dỡ hàng sang mạn từ tàu biển sang tàu biển tại cầu cảng: tăng 30% đơn giá hầm tàu ⇔ ôtô. Trường hợp bốc dỡ tại phao, vũng, vịnh tăng 100% đơn giá.

i- Bốc dỡ hàng rời ngoạm chuyển từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu nhưng không qua cầu cảng tính bằng 70% đơn giá hầm tàu ⇔ ô tô. Đối với hàng bao tính bằng 100% đơn giá hầm tàu ⇔ ô tô.

j- Bốc dỡ chuyển từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu nhưng qua cầu cảng tính tăng 100% đơn giá hầm tàu ⇔ ô tô.

k- Bốc dỡ mặt hàng gỗ tròn: đối với gỗ trên 12 m3/cây hoặc dưới 1 m3/cây thì tăng 40% đơn giá bốc dỡ theo từng tác nghiệp.

l- Trường hợp dùng xe container, thùng kín đến xuất/nhập hàng tại kho cảng thì tính tăng 50% theo đơn giá tác nghiệp kho ⇔ ô tô.

m- Bốc dỡ hàng nguy hiểm:

- Nhóm A: Bốc dỡ các loại chất nổ, chất hoá học dễ cháy như Nitrates, Nitrocompoud, Alkalies, Methane, Magnessiun, Nitro celluosse, Zekon, Iliminite và các sản phẩm phát sinh từ các nguồn gốc trên, mức thu được tính tăng thêm 100% đơn giá.

- Nhóm B: Bốc dỡ các loại chất độc, dễ cháy như : xăng dầu, Alcohol, Etherr, Amonia, Lime power, ớt khô, các loại axit, hơi ga, thuốc trừ sâu, thuốc nhuộm, Calcium carbide, Anthracite, mức thu được tính tăng thêm 50% đơn giá.

- Nhóm C: Bốc dỡ các loại hàng bụi bặm, dơ bẩn, có mùi hôi thối như: Camphor oil, Naphthalene, bột giấy, tôm khô nước mắm, xương súc vật cá khô, bã cọ dừa rời và các loại hàng độc hại, nguy hiểm không có tên trong nhóm A và B, mức thu được tính tăng thêm 30% đơn giá (trừ các loại hàng than, xi măng, clinker, phân bón).

n- Hàng hoá quá cảnh của các nước qua cảng biển Việt Nam, mức thu tính bằng 100% giá dịch vụ bốc dỡ .

o- Hàng hoá qua cân, ngoài giá dịch vụ bốc dỡ phải trả tiền cho số hàng thực tế qua cân theo đơn giá sau (đã bao gồm các chi phí phục vụ cho việc cân hàng):

+ Qua cân thủ công, cân bàn: 1,00 USD/tấn.

+ Qua cân điện tử : 0,40 USD/tấn.

1.1.3. Đơn giá xếp dỡ hàng nặng/thiết bị được tính như sau:

(ĐVT: USD/tấn)

Khối lượng hàng	Hầm tàu – Ôtô (cẩu tàu)	Hầm tàu – Ôtô (cẩu cảng)	Ô tô – kho bãi hoặc ngược lại	Ghi chú
Kiện nặng dưới 10 tấn	2,68	4,68	2,35	Đơn giá theo tấn MT. Trường hợp tấn tính cước lớn hơn tấn thực thì Tấn chênh lệch được tính theo nguyên tắc 01 RT = 2,14 USD/tấn (cẩu tàu) và 01 RT = 3,74 USD/tấn (cẩu cảng). Trong đó tấn MT là tấn trọng lượng thực hàng hóa; Tấn RT là tấn quy đổi còn lại sau khi đã loại trừ tấn trọng lượng thực và được xác định theo nguyên tắc 02m^3 = 1 tấn.
Kiện nặng từ 10 tấn trở lên	Giá theo thỏa thuận			

- Đơn giá nêu trên được áp dụng cho kiện hàng dài <= 15 m.

- Trường hợp kiện hàng dài trên 15m: Theo thỏa thuận.

- Đơn giá vận chuyển hàng nặng/thiết bị (kiện dưới 10 tấn) từ cầu tàu vào kho, bãi cảng hoặc ngược lại: 3 USD/tấn. Kiện từ 10 tấn trở lên theo thỏa thuận.

- Trường hợp chủ hàng thuê cầu cảng nhận hàng đi thẳng (không qua bãi cảng) hoặc lưu kiện hàng trên Xe CH tại bãi cảng (không hạ bãi cảng) thì cảng phụ thu như sau:

+ 10% tổng đơn giá 02 tác nghiệp nhập và xuất bãi; không phụ thu tác nghiệp VC nếu Xe CH nằm trong cảng dưới 12 giờ kể khi nhận kiện hàng lên ôtô.

+ 15% tổng đơn giá 02 tác nghiệp nhập và xuất bãi; không phụ thu tác nghiệp VC nếu Xe CH nằm trong cảng từ 12 giờ - 24 giờ kể khi nhận kiện hàng.

+ 25% tổng đơn giá 02 tác nghiệp nhập và xuất bãi; không phụ thu tác nghiệp VC nếu Xe CH nằm trong cảng từ 24 giờ trở lên kể khi nhận kiện hàng.

- Trường hợp chủ hàng tự đưa phương tiện, thiết bị vào thực hiện bốc xếp tại bãi cảng thì cảng phụ thu như sau:

+ 28% tác nghiệp vận chuyển;

+ 50% tác nghiệp bốc xếp nhập bãi;

+ 50% tác nghiệp bốc xếp xuất bãi;

1.1.4. Tổng Giám đốc Cảng thoả thuận chi phí dịch vụ với khách hàng trong trường hợp cứu hộ hàng hải.

1.2. Cước lưu kho, bãi cảng:

1.2.1. Đơn giá lưu kho, bãi:

STT	Loại dịch vụ	Đơn vị tính	Đơn giá
1	Lưu kho	USD/tấn-ngày	0,30
2	Lưu kho	USD/m2/tháng	2,00
3	Lưu bãi	USD/tấn-ngày	0,2
4	Lưu bãi	USD/m2/tháng	1,4

1.2.2. Thời gian và khối lượng tính giá lưu kho, bãi:

+ Thời gian: Kể từ tấn hàng đầu tiên vào kho, bãi của từng vận đơn.

+ Khối lượng: Theo thực tế lưu kho, bãi.

2. Cước dịch vụ hàng CONTAINER:

2.1. Cước dịch vụ bốc dỡ container :

2.1.1. Biểu cước dịch vụ bốc dỡ container áp dụng tại Cảng Quy Nhơn bằng cần cẩu tàu, cẩu cảng (đơn giá đã bao gồm kiểm đếm giao nhận):

Đơn vị tính: USD/cont.

Container	Tính chất	Hầm tàu, Sà lan ⇔Bãi cảng (cẩu tàu)	Hầm tàu, Sà lan ⇔Bãi cảng (cẩu cảng)
Container 20'	- Có hàng - Không hàng	40,5 20,6	45 27
Container 40'	- Có hàng - Không hàng	61,5 30,6	68 36
Container trên 40'	- Có hàng - Không hàng	61,5 30,6	102 54

2.1.2. Các trường hợp quy định dưới đây được xác định trên cơ sở Biểu cước dịch vụ bốc dỡ theo quy định tại điểm 2.1.1:

a- Giá dịch vụ bốc dỡ container theo tác nghiệp Hầm tàu ⇔ ôtô tính bằng 80% đơn giá Hầm tàu - Bãi cảng.

b- Giá dịch vụ bốc dỡ đảo container trong cùng một hầm tính bằng 25% đơn giá Hầm tàu - Bãi cảng.

c- Giá dịch vụ bốc dỡ container từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu (không qua cầu tàu) tính bằng 55% đơn giá Hầm tàu - Bãi cảng.

d- Giá dịch vụ bốc dỡ dịch chuyển container cùng một tàu (bốc từ tàu đưa lên bờ và xếp xuống cùng tàu) tính bằng 100% đơn giá Hầm tàu - bãi cảng.

e- Giá dịch vụ bốc dỡ dịch chuyển container trung chuyển (bốc từ tàu đưa vào bãi và xếp xuống tàu khác) tính bằng 150% đơn giá Hầm tàu - Bãi cảng. Trong đó:

- Bốc từ tàu đưa vào Bãi cảng: 75% mức trên.

- Bốc từ Bãi cảng xếp xuống tàu: 75% mức trên.

f- Xếp dỡ container chứa hàng hoá nguy hiểm độc hại theo quy định IMDG Code, cước phí được tính bằng 150% giá dịch vụ xếp dỡ thông thường.

g- Trường hợp bốc dỡ container phải sử dụng 02 cẩu đấu lại, mức thu tăng thêm 30% đơn giá dịch vụ bốc dỡ.

h- Bốc dỡ container quá khổ, quá tải quy định như sau:

* Trường hợp xếp dỡ nguyên container

- Container chứa hàng quá khổ/quá tải là container có trọng lượng cả hàng và vỏ vượt quá 32 tấn trở lên; Kích thước hàng hóa vượt kích cỡ chuẩn của container thông thường từ 03m chiều dài, hoặc 01m chiều rộng, hoặc 0,5m chiều cao trở lên.

- Đối với container chứa hàng quá khổ: Container có ít nhất 01 kích thước vượt quá kích thước quy định thì đơn giá xếp dỡ tăng thêm 100% so với đơn giá quy định tại Điểm 2.1.1.

- Đối với container chứa hàng quá tải: Container có trọng lượng cả hàng và vỏ trên 32 tấn với điều kiện thiết bị của cảng có thể đảm nhận được, đơn giá xếp dỡ tính như sau:

STT	Trọng lượng	Đơn vị	Đơn giá
			Hầm tàu – CY hoặc ngược lại
1	Trên 32 tấn đến 35 tấn	Cont	Tăng thêm 70% so với đơn giá quy định tại Điểm 2.1.1
2	Trên 35 tấn đến 40 tấn	Cont	Tăng thêm 100% so với đơn giá quy định tại Điểm 2.1.1
3	Trên 40 tấn đến 45 tấn	Cont	Tăng thêm 200% so với đơn giá quy định tại Điểm 2.1.1
4	Trên 45 tấn đến 50 tấn	Cont	Tăng thêm 300% so với đơn giá quy định tại Điểm 2.1.1
5	Trên 50 tấn	Cont	Thoả thuận

- Đối với container vừa chứa hàng quá khổ và quá tải thì đơn giá xếp dỡ tăng thêm theo mức lớn nhất của đơn giá xếp dỡ container quá khổ hoặc quá tải so với đơn giá quy định.

- Trường hợp phải phá mã kiện hàng (xếp dỡ hàng riêng, container rỗng riêng): Tuỳ vào từng trường hợp cụ thể, phương án xếp dỡ cụ thể có đơn giá xếp dỡ hàng hóa riêng.

i- Trường hợp do lỗi của khách hàng mà container phải trả lại tàu hoặc bãi mà chưa thực hiện đầy đủ tác nghiệp Hầm tàu ⇔ Bãi Cảng, thì đơn giá xếp dỡ các container đó được tính bằng 80% biểu giá dịch vụ tại điểm 2.1.1.

2.2. Cước lưu kho, bãi cảng:

2.2.1. Container thường:

- Đơn giá thuê container-ngày:

Đơn vị tính: USD/cont-ngày.

Loại container	Có hàng	Không hàng
Loại 20 feet	1,1	0,25
Loại 40 feet	1,8	0,4
Loại trên 40 feet	2,0	0,5

- Khối lượng và thời gian và tính giá lưu kho, bãi:

+ Khối lượng: Theo thực tế lưu kho, bãi cảng.

+ Thời gian: Kể từ thời điểm Container đưa vào kho, bãi cảng

+ Ngoài các trường hợp trên, thời gian tính giá lưu kho, bãi container theo thời gian thực tế lưu kho, bãi cảng.

2.2.2. Container đông lạnh:

Loại Container	Đơn giá (USD/cont-giờ)
- Loại 20 feet	**0,50**
- Loại 40 feet	**1,50**

- Thời gian tính giá lưu kho, bãi container đông lạnh: Là thời gian thực tế có sử dụng điện của cảng. Trường hợp container lạnh không sử dụng điện của cảng, thời gian tính giá lưu kho, bãi tính như container thường.

- Mức giá lưu kho, bãi quy định cho container đông lạnh ở trên đã bao gồm chi phí lưu kho bãi, tiền điện và chi phí phục vụ đông lạnh.

- Chi phí giám sát nhiệt độ: 0,5 USD/cont-giờ.

IV. CƯỚC DỊCH VỤ THUÊ NHÂN CÔNG, PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ.

1. Thuê nhân công:

STT	Loại nhân công	Đơn giá thuê (USD/người-giờ)
1	Lao động kỹ thuật chuyên nghiệp	8
2	Lao động phổ thông	4
Trường hợp người lao động làm việc trong môi trường độc hại hoặc tiếp xúc với các loại hàng nguy hiểm (dễ cháy, nổ...) thì mức thu tăng thêm 50% đơn giá trên.		

2. Thuê phương tiện thiết bị (Đã bao gồm các chi phí phục vụ):

2.1. Giá thuê cẩu cảng tính theo thời gian (giờ):

- Loại dưới 25 Tấn (cẩu hộp) : 80 USD/giờ-thiết bị.
- Loại từ 25 Tấn đến dưới 80 Tấn (xích) : 150 USD/giờ-thiết bị.
- Loại Gottwald : 400 USD/giờ-thiết bị.

2.2. Giá thuê cẩu cảng tính theo khối lượng (tấn hoặc m3) áp dụng cho các nhóm hàng 1, 2, 3 (hàng rời, hàng bao, gỗ tròn, gỗ kiện) quy định tại điểm 1.1.1 điều 1 mục III phần B, tác nghiệp Hầm tàu ⇔ Ôtô:

- Loại dưới 25 Tấn (cẩu hộp) : 1,2 USD/tấn (m3).
- Loại từ 25 Tấn đến dưới 80 Tấn (xích) : 1,5 USD/tấn (m3).
- Loại Gottwald : 2,5 USD/tấn (m3).

2.3. Đơn giá thuê cẩu cảng tính theo container áp dụng cho mặt hàng container quy định tại điểm 2.1.1 điều 2 mục III phần B, tác nghiệp Hầm tàu ⇔ Bãi cảng:

a/ Cước cẩu cảng phục vụ đột xuất theo yêu cầu của khách hàng và bốc dỡ hàng dưới 10 cont/tàu/lượt di chuyển cẩu:

+ cont 20' : 50 USD/cont.

+ cont 40' : 80 USD/cont.

b/ Trường hợp khách hàng ký hợp đồng kinh tế thuê cầu cảng phục vụ xếp dỡ container với số lượng lớn và liên tục, tùy theo thực tế Tổng Giám đốc Cảng sẽ áp dụng mức giá khuyến khích sử dụng cầu cảng cho khách hàng.

2.4. Xe nâng:

- Loại nhỏ hơn 5 Tấn : 30 USD/giờ-thiết bị.
- Loại từ 5 Tấn đến dưới 10 Tấn : 40 USD/giờ-thiết bị.
- Loại từ 10 Tấn đến dưới 15 Tấn : 60 USD/giờ-thiết bị.

2.5. Xe ôtô, xe đào, xe ủi các loại

- Loại ôtô bàn : 40 USD/giờ/chuyến-thiết bị.
- Loại ôtô đầu kéo : 80 USD/giờ/chuyến-thiết bị.
- Loại ôtô đầu kéo chuyên dùng chở cont : 120 USD/giờ/chuyến-thiết bị.
- Xe đào, xe ủi, xe xúc : 35 USD/giờ-thiết bị.

2.6. Các loại công cụ khác:

- Gầu ngoạm nhỏ hơn 5 Tấn : 3 USD/giờ-chiếc.
- Gầu ngoạm từ 5 Tấn trở lên : 5 USD/giờ-chiếc.
- Dây cáp : 1 USD/sợi-giờ.
- Sử dụng máy VHF của cảng : 1 USD/10 phút.
- Sử dụng băng chuyền phục vụ hàng rời : 2,1 USD/tấn tươi.

3. Cước dịch vụ sửa chữa bao bì và đóng gói lại hàng hoá (Dụng cụ dùng để khâu vá do chủ tàu hoặc chủ hàng cung cấp):

3.1. Hàng hoá thông thường (tính toàn lô hàng): 2 USD/tấn.

3.2. Hàng hoá nguy hiểm: Tùy theo tính chất công việc Tổng Giám đốc Cảng và khách hàng thỏa thuận giá.

3.3. Khâu vá sửa chữa bao bì song phải xếp lô tại vị trí đóng hàng, tăng 80% đơn giá 3.1.

4. Cước dịch vụ đối với tàu khách:

- Cước vệ sinh, môi trường cầu cảng, an ninh: 1.000 USD/tàu.

5. Tiền nước cung cấp cho tàu: 2,5 USD/m3 (bao gồm thuế GTGT 5%)

V. CƯỚC DỊCH VỤ TÀU LAI DẮT HỖ TRỢ:

1. Quy định chung:

1.1. Chi phí dịch vụ tàu lai hỗ trợ khu vực cụm cảng Quy Nhơn dưới đây được tính cho dịch vụ lai dắt theo chiều dài tàu thủy được hỗ trợ hoặc thuê từng tàu lai riêng lẻ và được áp dụng cho một lượt hỗ trợ tàu thủy cập hoặc rời cầu, bến, phao neo.

1.2. Số lượng và công suất tàu lai hỗ trợ được thực hiện theo Nội quy cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bình Định và tỉnh Phú Yên của Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn.

1.3. Hỗ trợ luồng: Từ phao số "0" đến phao "P5" thuộc vùng nước do Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn quản lý.

1.4. Hỗ trợ cập, rời cầu: Từ phao số "16", Phao "P5" đến các cầu cảng trong khu vực Quy Nhơn hoặc ngược lại, đơn vị tính là giờ.

1.5. Trong trường hợp Đại lý hoặc Chủ tàu thay đổi giờ hoặc hủy bỏ yêu cầu tàu lai hỗ trợ thì phải báo trước 02 giờ cho Cảng Quy Nhơn. Quá quy định trên Đại lý hoặc Chủ tàu phải trả tiền chờ đợi 50% đơn giá quy định tại khoản 2.1, 2.2, 2.3 – điểm 2 – Mục V.

1.6 Chi phí dịch vụ lai dắt cho một lượt hỗ trợ bằng tích số của đơn giá lai dắt tương ứng quy định tại khoản 2.3 – điểm 2 – Mục V với thời gian lai dắt thực tế (T). Cụ thể:

Chi phí dịch vụ lai dắt cho 01 lượt hỗ trợ	=	Đơn giá tàu lai áp dụng số 1	x	T1	Đơn giá tàu lai áp dụng số 1	x	T2	+	...

(Ghi chú: T1,...Tn: là thời gian lai dắt thực tế của tàu lai số 1,...đến số n)

1.7 Thời gian lai dắt thực tế của một lượt hỗ trợ được tính từ thời điểm tàu lai bắt đầu thực hiện việc hỗ trợ lai, kéo, đẩy tàu thủy cho đến khi kết thúc việc lai, kéo, đẩy tàu thủy theo yêu cầu của Thuyền trưởng tàu thủy hoặc Hoa tiêu hàng hải;

1.8 Đối với giờ lai dắt đầu tiên, thời gian lai dắt nhỏ hơn 01 giờ được làm tròn là 01 giờ, trường hợp thời gian lai dắt vượt 60 phút thì phần lẻ từ 30 phút trở xuống tính thêm 0,5 giờ, trên 30 phút nhưng không quá 60 phút tính thêm 01 giờ; Thời gian lai dắt tàu thủy phải có giấy xác nhận của Thuyền trưởng tàu thủy hoặc Đại lý tàu hoặc Hoa tiêu.

1.9 Trường hợp Cảng Quy Nhơn cung cấp tàu lai với số lượng và công suất lớn hơn mức quy định tại Nội quy cảng biển của Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn để lai dắt tàu thủy thì Cảng Quy Nhơn sẽ căn cứ số lượng, công suất tàu lai quy định tại Nội quy cảng biển và đơn giá tại khoản 2.3 – điểm 2 – Mục V để tính giá dịch vụ lai dắt.

1.10 Trường hợp thực hiện theo yêu cầu của Cảng vụ, Hoa tiêu, Thuyền trưởng hoặc Đại lý cung cấp tàu lai với số lượng và công suất lớn hơn mức quy định tại Nội quy cảng biển thì Cảng Quy Nhơn căn cứ theo số lượng và công suất tàu lai thực tế sử dụng và đơn giá tại khoản 2.3 – điểm 2 – Mục V để tính cước dịch vụ.

1.11 Trường hợp sử dụng tàu lai để hỗ trợ tàu thủy di chuyển trong cùng một khu vực cầu cảng do Cảng Quy Nhơn quản lý thì được tính tương đương như 01 lượt hỗ trợ tàu thủy cập/rời cầu cảng.

1.12 Trường hợp sử dụng tàu lai để hỗ trợ tàu thủy di chuyển từ Cảng Quy Nhơn đến Cảng Thị Nại/Tân cảng Miền Trung hoặc ngược lại được tính tương đương như 01 lượt hỗ trợ tàu thủy cập/rời cầu Cảng Quy Nhơn.

1.13 Chi phí dịch vụ lai dắt được áp dụng đối với các dòng tàu từ 50.000 DWT trở xuống. Trường hợp hỗ trợ tàu thủy loại trên 50.000 DWT thì Tổng Giám đốc Cảng và chủ tàu sẽ thỏa thuận mức chi phí lai dắt phù hợp với điều kiện thực tế.

2. Cước dịch vụ tàu lai hỗ trợ.

2.1. Chi phí dịch vụ tàu lai hỗ trợ hình thức khoán theo chiều dài tàu thủy yêu cầu hỗ trợ (LOA) trong điều kiện vận hành bình thường:

Đơn vị tính: USD/giờ

Chiều dài toàn bộ của tàu thủy yêu cầu hỗ trợ (LOA)	**Hỗ trợ tàu cập/rời cầu Cảng thuộc khu vực Quy Nhơn**
Loại tàu có LOA từ 80m - dưới 90m	**466**
Loại tàu có LOA từ 90m - dưới 135m	**932**
Loại tàu có LOA từ 135m - dưới 175m	**1.598**
Loại tàu có LOA từ 175m - dưới 200m	**2.787**

2.2. Trường hợp tàu container có chân vịt mũi/lái tàu hoạt động tốt, có công suất phù hợp (từ 800 HP trở lên) và được Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn chấp thuận sử dụng, thì Cảng Quy Nhơn giảm 01 tàu lai phục vụ hỗ trợ tàu thủy cập/rời cầu cảng thì chi phí dịch vụ tàu lai như sau:

Đơn vị tính: USD/giờ

Chiều dài toàn bộ của tàu thủy yêu cầu hỗ trợ (LOA)	**Hỗ trợ tàu cập/rời cầu Cảng thuộc khu vực Quy Nhơn**
Tàu cont có LOA từ 135m – dưới 175m	**1.132**
Tàu cont có LOA từ 175m – dưới 200m	**2.321**

2.3. Trường hợp Chủ tàu, Đại lý tàu có nhu cầu thuê từng tàu lai riêng lẻ thì đơn giá dịch vụ tàu lai hỗ trợ như sau:

Đơn vị tính: USD/giờ

Tên tàu lai	**Hỗ trợ tàu cập/rời cầu Cảng thuộc khu vực Quy Nhơn**
Tàu lai công suất từ 800 HP đến dưới 1.000 HP	**466**

Tàu lai công suất từ 1.000 HP đến dưới 1.300 HP	**466**
Tàu lai công suất từ 1.300 HP đến dưới 1.800 HP	**666**
Tàu lai công suất từ 1.800 HP đến dưới 2.200 HP	**898**
Tàu lai công suất từ 2.200 HP đến dưới 3.000 HP	**1.200**
Tàu lai công suất từ 3.000 HP đến dưới 4.000 HP	**1.389**
Tàu lai công suất từ 4.000 HP đến dưới 5.000 HP	**1.578**

2.4 Các trường hợp đặc biệt khác:

- Đối với tàu thủy bị chết máy, không tự hành hải bình thường (theo Nội quy cảng biển của Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn) thì căn cứ vào số lượng và công suất tàu lai thực tế sử dụng để tính cước dịch vụ lai dắt theo đơn giá quy định tại khoản 2.3 – điểm 2 – Mục V (không phân biệt tàu thủy cập/rời cầu cảng, luồng). Số lượng, công suất tàu lai bố trí theo phương án lai dắt được Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn chấp thuận.

- Trường hợp tàu lai hỗ trợ đã tới vị trí đón tàu thuỷ đúng giờ mà đại diện chủ tàu, đại lý hoặc thuyền trưởng đã yêu cầu và đã được Cảng vụ chấp nhận nhưng tàu thủy chưa tới, gây chờ đợi cho tàu lai hỗ trợ, thì chủ tàu, đại lý hoặc thuyền trưởng phải trả tiền chờ đợi tính bằng 50% đơn giá quy định tại khoản 2.1, 2.2, 2.3 – điểm 2 – Mục V theo số giờ chờ đợi thực tế, phần lẻ từ 30 phút trở xuống tính bằng 0,5 giờ, trên 30 phút đến 60 phút tính bằng 01 giờ hỗ trợ.

- Trường hợp tàu lai hỗ trợ đã tới vị trí đón tàu thuỷ đúng giờ theo yêu cầu của chủ tàu, đại lý hoặc thuyền trưởng và đã được Cảng vụ chấp nhận nhưng tàu thủy không sẵn sàng để điều động, tàu lai phải trở về vị trí xuất phát hoặc chuyển sang hoạt động khác thì đại diện chủ tàu, đại lý hoặc thuyền trưởng phải trả bằng 50% đơn giá quy định tại khoản 2.1, 2.2, 2.3 – điểm 2 – Mục V.

- Trường hợp tàu lai hỗ trợ đã tiếp cận tàu thủy nhưng không thể lai, kéo được tàu thủy hoặc lai, kéo không thành công vì lý do khách quan, thì tùy từng trường hợp cụ thể Tổng Giám đốc Cảng thỏa thuận với khách hàng.

- Trường hợp khi đã nhận lệnh rời cầu cảng nhưng do tàu hỏng máy, không tự hoạt động thì Cảng Quy Nhơn sẽ chủ động sử dụng tàu lai có công suất phù hợp kéo tàu thủy ra khu vực phao neo số "16" hoặc phao neo số "0", chủ tàu, đại lý hoặc thuyền trưởng phải thanh toán cước dịch vụ tàu lai cho Cảng Quy Nhơn theo đơn giá đã quy định.

- Trường hợp tàu lai hỗ trợ tàu thủy shifting phục vụ nhu cầu khai thác Cảng để gia tăng sản lượng hàng hóa thông qua Cảng, thì tùy từng trường hợp cụ thể Tổng Giám đốc Cảng thỏa thuận với khách hàng.

- Tàu lai hỗ trợ trong trường hợp cứu hộ hoặc hỗ trợ ngoài các địa điểm nêu trên, tùy từng trường hợp cụ thể Tổng Giám đốc Cảng thỏa thuận với khách hàng.

VI. CƯỚC DỊCH VỤ BUỘC CỞI DÂY.

1. Quy định chung.

- Đơn giá dịch vụ buộc cởi dây dưới đây được tính cho từng loại phương tiện thuỷ quốc tế và được áp dụng cho một lần buộc hoặc cởi dây.

- Mức thu tối đa của dịch vụ buộc cởi dây là 06 lần/chuyến.

- Trường hợp dao động tàu (shifting) theo yêu cầu của cảng, thì số lần buộc cởi dây tương ứng được miễn không tính cước.

2. Giá dịch vụ buộc cởi dây.

Đơn vị tính: USD/lần buộc hoặc cởi.

STT	Loại tàu	Cước dịch vụ buộc hoặc cởi dây
1	Dưới 500 GRT	12
2	Từ 500 GRT đến 1.000 GRT	20
3	Từ 1.001 GRT đến 4.000 GRT	26
4	Từ 4.001 GRT đến 10.000 GRT	48
5	Từ 10.001 GRT đến 15.000 GRT	56
6	Trên 15.000 GRT	70

VII. CÁC QUY ĐỊNH ĐIỀU CHỈNH CHUNG.

1. Các loại hàng hoá đặc biệt có giá trị kinh tế cao, hàng siêu trường siêu trọng, các loại hàng không nằm trong bảng phân nhóm trên, các bên sẽ căn cứ vào tính chất, quy cách hàng hoá, tác nghiệp xếp dỡ, năng xuất xếp dỡ để đưa vào nhóm hàng tương ứng, cước dịch vụ xếp dỡ sẽ do Tổng Giám đốc Cảng và khách hàng tự thoả thuận trong từng trường hợp cụ thể.

2. Tùy theo tính chất hàng hóa, tác nghiệp, dịch vụ, trong một số trường hợp, Tổng Giám đốc Cảng Quy Nhơn được điều chỉnh tăng, giảm tối đa 30% so với mức giá trong Biểu cước này.

3. Trường hợp có các dịch vụ phát sinh, các tác nghiệp mới, Tổng Giám đốc Cảng và Chủ hàng, chủ tàu thỏa thuận cho từng tác nghiệp.

C. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Biểu cước có hiệu lực kể từ ngày **15/01/2021**, thay thế các Biểu cước trước đây và Biểu cước theo Quyết định số 537/QĐ-QNP ngày 01/04/2020.

2. Đối với các dịch vụ cảng biển thực hiện trước ngày 15/01/2021 thì được xử lý như sau:

- Đối với các tàu hàng bắt đầu cập cầu từ ngày 15/01/2021 trở đi áp dụng mức giá dịch vụ cảng biển quy định tại Quyết định này.

- Đối với các tàu hàng bắt đầu cập cầu trước ngày 15/01/2021 áp dụng mức giá dịch vụ cảng biển theo Quyết định số 537/QĐ-QNP ngày 01/04/2020.

TỔNG GIÁM ĐỐC

M.S.D.N: 4100[illegible]793-C.T.C.P
CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG QUY NHƠN
T.P QUY NHƠN-T.BÌNH ĐỊNH

Phan Tuấn Linh