

**CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG QUẢNG NINH**



**BIỂU CƯỚC ĐỔI NGOẠI**  
*(Áp dụng kể từ ngày 01/01/2015)*

Địa chỉ: Số 1, đường Cái Lân, Bãi Cháy, Tp Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh  
Điện thoại: 033 3 625 889; 3 825 627  
Fax: 033 3 826 118; 3 640 644  
Email: [quangninhport@vnn.vn](mailto:quangninhport@vnn.vn) ; [khtv@quangninhport.com.vn](mailto:khtv@quangninhport.com.vn)  
Website: [quangninhport.com.vn](http://quangninhport.com.vn)



## QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành biểu phí và giá dịch vụ tại Cảng Quảng Ninh  
đối với các chủ hàng, chủ tàu vận tải quốc tế

### TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG QUẢNG NINH

Căn cứ quyết định số 152/QĐ-HHVN ngày 18/4/2014 của Hội đồng thành viên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về phê duyệt phương án cổ phần hóa và chuyển công ty TNHH MTV Cảng Quảng Ninh thành Công ty cổ phần;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty cổ phần Cảng Quảng Ninh;

Căn cứ Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính về việc ban hành Quy định về phí, lệ phí hàng hải và Biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải;

Căn cứ Quyết định số 1625/QĐ-BTC ngày 28/6/2012 của Bộ Tài chính về việc ban hành Quy trình đăng ký giá, kê khai giá tại Cục Quản lý giá thuộc Bộ Tài chính và tại Sở Tài chính tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;

Căn cứ Luật Giá số 11/2012/QH13 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 3 thông qua ngày 20 tháng 6 năm 2012, có hiệu lực từ ngày 01/01/2013;

Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Giá;

Căn cứ Thông tư số 56/2014/TT-BTC ngày 28/4/2014 của Bộ Tài chính về hướng dẫn Nghị định 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013;

Căn cứ yêu cầu tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty cổ phần Cảng Quảng Ninh.

Căn cứ kết luận cuộc họp của Ban Giám đốc công ty về sửa đổi, bổ sung giá cước dịch vụ của Cảng Quảng Ninh ngày 16/12/2014.

Theo đề nghị của ông Trưởng phòng Kế hoạch – Thương vụ.

## QUYẾT ĐỊNH

**Điều I:** Ban hành kèm theo quyết định này Biểu phí và giá dịch vụ cảng biển đối với các chủ hàng, chủ tàu vận tải quốc tế tại Cảng Quảng Ninh (Biểu cước đối ngoại).

**Điều II:** Giá quy định tại biểu cước này không bao gồm thuế giá trị gia tăng (VAT).

**Điều III:** Các ông (bà) Phó tổng giám đốc, Giám đốc xí nghiệp trực thuộc, trưởng các phòng ban liên quan căn cứ chức năng nhiệm vụ thi hành.

**Điều IV:** Quyết định này có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2015. Các văn bản trước đây trái với quyết định này đều bị bãi bỏ.

**Nơi nhận:**

- Như điều III;
- HĐQT (để b/c);
- Ban kiểm soát;
- Cục quản lý Giá - Bộ Tài chính (để b/c);
- Cục Hàng hải Việt Nam (để b/c);
- Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (để b/c);
- Sở Tài chính Tỉnh Quảng Ninh (để b/c);
- Lưu KH-TV, HCTH.





# BIỂU PHÍ VÀ GIÁ DỊCH VỤ ĐỐI NGOẠI CẢNG QUẢNG NINH

(Ban hành kèm theo Quyết định số: 688/QĐ-CQN ngày 23/12/2014)

## PHẦN I QUY ĐỊNH CHUNG

### I - ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

Biểu phí và giá dịch vụ (Biểu cước) đối ngoại của Công ty Cổ phần Cảng Quảng Ninh được áp dụng kể từ ngày 01/01/2015 cho các đối tượng sau:

1. Phương tiện thủy hoạt động vận tải hàng hoá (kể cả hàng container), từ Cảng Quảng Ninh đi nước ngoài và từ nước ngoài đến Cảng Quảng Ninh, vận tải quá cảnh Việt Nam, vận tải trung chuyển quốc tế và vận tải vào khu chế xuất, đặc khu kinh tế (gọi chung là vận tải quốc tế) thực tế vào, rời, đi qua hoặc neo đậu tại khu vực hàng hải hoặc vùng nước thuộc Công ty cổ phần Cảng Quảng Ninh quản lý.
2. Hàng hoá (kể cả hàng container) xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh, trung chuyển, ra hoặc vào khu chế xuất do người vận chuyển (hoặc người được người vận chuyển uỷ thác) thanh toán phí, giá dịch vụ cảng biển.
3. Hành khách (kể cả thuyền viên, sỹ quan của tàu khách) từ nước ngoài đến Cảng Quảng Ninh hoặc ngược lại.

### II - GIẢI THÍCH TỪ NGỮ

Một số thuật ngữ tại Biểu cước này được hiểu như sau:

1. **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.
2. **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.
3. **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.
4. **Hàng hoá (kể cả container) trung chuyển:** Là hàng hoá được dỡ từ tàu thủy đưa vào khu vực cảng trung chuyển trong một thời gian nhất định, sau đó được bốc lên tàu thủy khác để vận chuyển đến một cảng khác.
5. **Kho, bãi:** là kho, bãi thuộc vùng đất do Công ty cổ phần Cảng Quảng Ninh quản lý.
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 kí hoạt động làm dịch vụ lai dắt, hỗ trợ tàu ra vào cảng.
8. **Vận tải quốc tế:** là vận tải hàng hóa, 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.
9. **Hàng hóa nguy hiểm, độc hại:** là hàng hóa có tính chất độc hại, nguy hiểm cho người, phương tiện, thiết bị tại cảng và môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và công ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam đã kí kết hoặc gia nhập.
10. **Người vận chuyển:** Là người dùng phương tiện như tàu thủy, sà lan, ô tô... thuộc sở hữu của mình hoặc thuộc sở hữu của người khác để thực hiện vận chuyển hàng hoá.
11. **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 biển.
12. **Chuyến tàu:** Tàu thủy/ sà lan vào cảng sau đó rời cảng được tính là 01 chuyến.



### III - ĐƠN VỊ TÍNH GIÁ CƯỚC PHÍ DỊCH VỤ VÀ CÁCH QUY ĐỔI

Mức thu cước phí dịch vụ cảng biển quy định theo Biểu cước này được xác định trên cơ sở nguyên tắc tính như sau:

#### 1. Đơn vị trọng tải:

- a. Dung tích toàn phần - GROSS TONNAGE (GT)
- b. Đối với tàu thủy chở hàng khô kể cả container (DRY CARRIERS): là dung tích toàn phần (GT) lớn nhất của tàu thủy ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm.
- c. Đối với tàu thủy chở hàng lỏng (LIQUID CARGO TANKERS): Tính 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 phân ly.
- d. Đối với tàu thủy ra, vào để chở khách, sửa chữa, phá dỡ: Tính bằng 50% GT lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm.
- e. Tàu thủy không ghi GT, được quy đổi như sau:
  - Tàu thủy chở hàng : 1,5 tấn trọng tải đăng kí tính bằng 01 GT.
  - Tàu kéo, tàu đẩy : 01 HP (KW) tính bằng 0,5 GT.
  - Sà lan : 01 tấn trọng tải đăng kí tính bằng 01 GT.
- f. Đối với tàu thủy là đoàn sà lan, tàu kéo (hoặc tàu đẩy): Tính bằng tổng GT của cả đoàn sà lan và tàu kéo (hoặc tàu đẩy).

2. **Đơn vị tính công suất máy:** Công suất máy chính được tính bằng mã lực (HORSE POWER – HP hoặc CV) hoặc Ki lô oát (KW) của tàu thủy; Phần lẻ dưới 01 HP hoặc KW tính tròn 01 HP hoặc 1KW.

#### 3. Đơn vị thời gian:

- a. Đối với đơn vị thời gian là ngày: 1 ngày tính là 24 giờ; Phần lẻ của ngày từ 12 giờ trở xuống tính bằng 1/2 ngày, trên 12 giờ tính bằng 1 ngày.
  - b. Đối với đơn vị thời gian là giờ: 1 giờ tính bằng 60 phút; Phần lẻ từ 30 phút trở xuống tính bằng 1/2 giờ, trên 30 phút tính bằng 1 giờ.
4. **Đơn vị khối lượng hàng hoá (kể cả bao bì - G.W):** Là tấn hoặc mét khối ( $m^3$ ); Phần lẻ dưới 0,5 tấn hoặc  $0,5m^3$  không tính, từ 0,5 tấn hoặc  $0,5m^3$  trở lên tính 1 tấn hoặc  $1m^3$ . Trong một vận đơn lẻ, khối lượng tối thiểu để tính phí là 1 tấn hoặc  $1m^3$ .
5. **Khoảng cách tính phí:** Là hải lý; phần lẻ chưa đủ một hải lý tính là 1 hải lý. Đơn vị tính phí cầu bến tàu thủy là mét (m) cầu bến, phần lẻ chưa đủ 1m tính bằng 1m.

#### 6. Những mặt hàng được quy đổi trọng lượng tính cước phí xếp dỡ:

- a. Các loại gỗ (gỗ xẻ, cây, hộp, phiến): trọng lượng tính cước là trọng lượng hàng hóa kể cả bao bì (Gross weight - G.W) được thể hiện trên Lệnh giao hàng hoặc Vận đơn (Bill of Lading - B/L). Đơn vị tính cước là tấn. Trường hợp trên Lệnh giao hàng hoặc Vận đơn (Bill of Lading - B/L) không thể hiện tấn trọng lượng của hàng hóa mà chỉ thể hiện là  $m^3$  thì trọng lượng để tính cước được lấy thông nhất theo  $m^3$  và quy định trọng lượng tính cước là:  $1m^3$  tính bằng 1 tấn.
- b. Các loại hàng thiết bị công kênh có tỷ trọng  $1m^3 > 1$  tấn được quy đổi theo tỷ lệ cứ 2  $m^3$  hàng tính bằng 1 tấn tính cước.
- c. Đối với trâu, bò, lừa, ngựa: 1 con tính bằng 1 tấn; lợn, dê, cừu: 1 con tính bằng 0,5 tấn; động vật sống nhốt trong chuồng, rổ, sọt:  $1m^3$  tính bằng 1 tấn.

7. **Trọng lượng hàng hoá tính cước:** là trọng lượng kể cả bao bì (Gross weight G.W).



8. **Đơn vị tiền tệ tính cước:** Đồng Đô la Mỹ (USD). Việc thanh toán giá 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 Đôla Mỹ ra Việt Nam đồng thì quy đổi theo tỉ giá giao dịch bình quân trên thị trường ngoại tệ liên ngân hàng do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố vào thời điểm thanh toán.
9. **Đơn giá áp dụng tại biểu cước này không bao gồm thuế Giá trị gia tăng (VAT) ngoài các mục IV, V thuộc phần II.**
10. **Đơn giá cước phí dịch vụ quy định tại biểu cước này sẽ được điều chỉnh khi có biến động về giá nhiên liệu, điện năng, mức lương tối thiểu do Nhà nước quy định.**

## PHẦN II GIÁ CƯỚC PHÍ DỊCH VỤ CHO PHƯƠNG TIỆN

### I - GIÁ HỖ TRỢ TÀU BIỂN

1. Phương tiện ra vào Cảng hay di chuyển trong Cảng dùng tàu lai để hỗ trợ, lai dắt để rời/cấp cầu:
  - Tàu lai Hòn Gai công suất 1.200 HP đơn giá: 440 Usd/giờ.
  - Tàu lai Hạ Long 08 công suất 3.200 HP đơn giá: 800 Usd/giờ.
2. Các trường hợp hỗ trợ di chuyển đến các địa điểm khác theo yêu cầu đơn giá được thỏa thuận giữa cảng với chủ tàu/người được ủy thác.
3. Đơn giá hỗ trợ tàu lai ngoài khu vực Cảng Quảng Ninh quản lý theo yêu cầu của chủ tàu/người được ủy thác theo yêu cầu được tính trên cơ sở thỏa thuận giữa cảng và chủ tàu hoặc người được ủy quyền.
4. Thời gian hỗ trợ được tính từ lúc tàu hỗ trợ rời vị trí xuất phát đến khi trở về vị trí ban đầu hay chuyển sang hoạt động khác.
5. Thời gian tối thiểu tính cước hỗ trợ là 01 giờ.
6. Trong các trường hợp sau cước hỗ trợ được tính tăng thêm:
  - a. Hỗ trợ trong các điều kiện sóng gió cấp 5, 6, 7 tăng thêm 30% (gấp 1,3 lần) đơn giá quy định tại mục I.1.
  - b. Hỗ trợ trong điều kiện sóng gió trên cấp 7 tăng thêm 100% (gấp 2 lần) đơn giá quy định tại mục I.1.
  - c. Hỗ trợ trong trường hợp tàu bị mắc cạn, tàu có sự cố kỹ thuật mức cước do chủ tàu và Cảng thỏa thuận.
  - d. Hỗ trợ trong trường hợp yêu cầu đột xuất tăng thêm 20% (1,2 lần) đơn giá.
  - e. Trường hợp tàu hỗ trợ đã tới vị trí đón tàu biển theo đúng giờ được yêu cầu nhưng tàu biển chưa tới, gây chờ đợi cho tàu hỗ trợ thì chủ tàu biển phải trả bằng 50% mức cước hỗ trợ tàu biển quy định tại mục I.1 cho số giờ thực tế phải chờ đợi.
  - f. Trường hợp tàu hỗ trợ đã rời vị trí xuất phát hoặc đã đến vị trí hỗ trợ tàu biển đúng giờ nhưng vì lý do về phía tàu biển không tới hoặc không chạy làm tàu hỗ trợ phải về vị trí xuất phát hoặc chuyển sang hoạt động khác thì chủ tàu biển phải trả bằng 60% mức cước hỗ trợ tàu biển quy định tại mục I.1 cho số giờ thực tế điều động tàu hỗ trợ.
  - g. Trường hợp thay đổi giờ hoặc hủy bỏ xin tàu lai hỗ trợ, chủ tàu biển phải báo cho Cảng biết trước 2 giờ. Quá quy định trên chủ tàu biển phải trả tiền chờ đợi, thời gian tối thiểu tính bằng 1 giờ với đơn giá quy định tại mục I.1.
7. Trường hợp tàu biển có chân vịt đẩy ngang (chân vịt mũi/lái) hoạt động tốt:



- a. Nếu sử dụng tàu lai đủ theo quy định thì cước tàu lai được tính bằng 100% đơn giá quy định tại mục I.1.
  - b. Nếu không sử dụng hoặc giảm tàu lai hỗ trợ tàu ra/vào cảng và được cảng vụ chấp thuận thì giá cước tàu lai hỗ trợ được tính bằng 70% đơn giá quy định tại mục I.1. (số lượng tàu lai hỗ trợ căn cứ vào chiều dài của từng tàu biển ra vào cảng do Cảng vụ Quảng Ninh quy định).
8. Các trường hợp phát sinh khác không nêu tại biểu cước này sẽ do chủ tàu và Cảng thỏa thuận.

## II - GIÁ BUỘC/CỜI DÂY:

Phương tiện rời, cập cầu hoặc phao mà Cảng thực hiện công việc buộc cời dây thì Cảng thu cước buộc cời theo đơn giá sau (Bao gồm cả chi phí phương tiện phục vụ việc buộc cời dây):

**Biểu số 1**

T T	Loại tàu (Theo trọng tải - GT)	Mức cước buộc cời / dây (USD/lượt)	
		Tại phao, vũng, vịnh	Tại cầu
1.	Dưới 2.000 GT	35	15
2.	Từ 2.000 đến 4.000 GT	65	20
3.	Từ 4.001 đến 6.000 GT	105	35
4.	Từ 6.001 đến dưới 10.000 GT	160	45
5.	Từ 10.000 đến dưới 15.000 GT	180	65
6.	Từ 15.000 đến dưới 20.000 GT	190	75
7.	Từ 20.000 đến dưới 30.000 GT	200	90
8.	Từ 30.000 đến dưới 40.000 GT	215	110
9.	Trên 40.000 GT	235	150

(Giá dịch vụ buộc, cời dây tính cho một lần buộc hoặc cời)

## III - GIÁ ĐÓNG/MỞ NẮP HẦM HÀNG:

**Biểu số 2**

TT	Loại tàu (Trọng tải -GT)	Đơn giá 1 lần đóng hoặc mở (USD/lượt)			
		Đóng hoặc mở nắp hầm hàng để lại boong		Đóng hoặc mở nắp hầm hàng đưa lên bờ	
		Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu bờ
1.	Dưới 5.000	15	66	30	132
2.	Từ 5.000 đến dưới 10.000	27	110	50	220
3.	Từ 10.000 đến dưới 15.000	36	150	75	310
4.	Từ 15.000 đến dưới 20.000	66	190	105	350
5.	Từ 20.000 đến dưới 25.000	96	230	135	390
6.	Trên 25.000	141	290	180	450



*Trường hợp mở, đóng nắp hầm hàng tại cảng không tham gia xếp dỡ hàng hóa của tàu đổ, đơn giá đóng mở nắp hầm hàng được tính theo nhóm 4b (biểu số 3).*

#### **IV - PHÍ NEO, ĐẬU TẠI VŨNG, VỊNH (ĐÃ BAO GỒM VAT):**

##### **1. Đối với phương tiện:**

1.1. Tàu thủy neo, đậu tại vũng, vịnh phải nộp phí neo đậu tại vũng, vịnh như sau:

- Trong thời gian 30 ngày đầu áp dụng mức thu : 0,0005 USD/GT- giờ.
- Từ ngày 31 trở đi áp dụng mức thu : 0,0003 USD/GT- giờ.

##### **2. Đối với hàng hoá:**

2.1. Hàng hoá sang mạn tại vũng, vịnh để vào làm hàng tại cầu cảng trong cùng khu vực hàng hải không phải nộp phí neo đậu tại vũng, vịnh.

2.2. Hàng hoá sang mạn tại vũng, vịnh để vận chuyển tới các cảng khác khu vực hàng hải phải nộp phí neo đậu tại vũng, vịnh như sau:

- Hàng hoá thông thường: 0,07 USD/tấn
- Xe bảo ôn, xe xích, gầu ngoạm, xe lăn đường, xe nâng hàng, cần cẩu: 2 USD/chiếc.
- Ô tô từ 15 chỗ ngồi trở xuống, xe có trọng tải từ 2,5 tấn trở xuống: 0,7 USD/chiếc.
- Các ô tô khác ngoài các loại đã quy định trên: 1,3 USD/chiếc.

#### **V- PHÍ SỬ DỤNG CẦU, BẾN, PHAO NEO (ĐÃ BAO GỒM VAT):**

##### **1. Đối với phương tiện:**

1.1. Tàu thủy đỗ tại cầu, phao phải trả phí như sau:

- Đỗ tại cầu : 0,0031 USD/GT- giờ.
- Đỗ tại phao : 0,0013 USD/GT- giờ.

\* Tàu thủy đỗ nhiều nơi trong phạm vi một cảng thì tính theo thời gian thực tế tàu đỗ từng khu vực sau đó cộng lại.

1.2. Trường hợp tàu thủy nhận được lệnh rời cảng mà vẫn chiếm cầu, phao phải trả phí theo mức:

- Chiếm cầu : 0,006 USD/GT- giờ.
- Chiếm phao : 0,002 USD/GT- giờ.

1.3. Trường hợp tàu thủy đỗ áp mạn với tàu khác ở cầu thì trả phí theo mức: 0,0015 USD/GT- giờ.

##### **2. Đối với hàng hoá:**

Hàng hoá (kể cả container) qua cầu bến, phao neo phải chịu phí cầu, bến, phao neo theo mức sau:

a/ Làm hàng tại cầu cảng:

- Hàng hoá : 0,18 USD/tấn.
- Container 20 feet : 1,6 USD/cont.
- Container 40 feet : 3,2 USD/cont.
- Container trên 40 feet : 4 USD/cont.

b/ Làm hàng tại phao: 0,09 USD/tấn.

c/ Phương tiện vận tải:



- Xe bảo ôn, xe xích, gầu ngoạm, xe lăn đường, xe nâng hàng, cần cầu trả phí theo mức: 2,7 USD/chiếc.

- Xe ô tô 15 chỗ ngồi trở xuống, xe có trọng tải 2,5 tấn trở xuống trả phí theo mức: 0,9 USD/chiếc

- Các loại ô tô khác ngoài các loại đã quy định trên đây trả phí theo mức: 1,8 USD/chiếc

d/ Hàng hoá là hàng lỏng (gas lỏng, xăng dầu, nhựa đường lỏng...) làm hàng bằng phương pháp bơm rót từ tàu thủy lên xe bồn trả phí theo mức: 0,9 USD/tấn. Riêng đối với mặt hàng dầu thực vật, mức phí phải trả: 1 USD/tấn.

đ/ Đối với hàng hoá là hàng rời, bao như: Hạt mạch, ngô, đỗ, thức ăn gia súc, xi măng, than, dăm gỗ... thông qua cảng (cảng không tham gia xếp dỡ) trả phí theo mức: 0,5 USD/tấn.

### 3. Đối với hành khách:

3.1. Hành khách qua cầu, bến (đi hoặc đến) phải trả phí theo mức:

- Lướt vào : 1 USD/người.

- Lướt rời : 1 USD/người.

(Trẻ em dưới 12 tuổi không thu).

3.2. Trường hợp tàu biển đậu tại khu vực neo đậu được phép, sử dụng phương tiện vận tải thủy khác để đưa đón khách vào tham quan du lịch tại đất liền hoặc các đảo, phí cầu bến đối với hành khách là: 1 USD/người (bao gồm cả lướt vào và lướt rời).

## PHẦN II GIÁ DỊCH VỤ XẾP DỠ HÀNG HOÁ THÔNG THƯỜNG

1 – Biểu giá dịch vụ đối với hàng hoá:

**Biểu số 3.**

*Đơn vị tính: USD/tấn*

TT	Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu/sàlan ↔ kho/bãi		Tàu/sà lan ↔ sà lan/ô tô		Tàu ↔ sà lan tại vùng neo
			Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu tàu
<b>1.</b>	<b>Hàng rời:</b>						
a.	Hàng rời các loại như: ngũ cốc, nông sản... (trừ các mặt hàng thuộc nhóm 1b, 1c, 1d, 1e, 1f, 1g).		2,4	2,2	1,6	1,4	1,4
b.	Khô đậu tương và các loại cám		2,5	2,3	1,7	1,5	1,5
c.	Dăm gỗ		3,3	3	2,2	2	1,4
d.	Phân bón, muối, đường,...		2,6	2,4	1,8	1,5	1,3
e.	Sô đa, lưu huỳnh, hóa chất		4,4	4,0	2,8	2,7	1,9
f.	Các chất phụ gia xây dựng, thạch cao, clinker, cát, than, bột đá		1,9	1,7	1,2	1,1	1
g.	Quặng, gang rời, đá dăm, đá cục (sử dụng được ngoạm để bốc hàng).		2,4	2,2	1,5	1,4	1,1
<b>2.</b>	<b>Hàng bao:</b>						
a.	Bao thức ăn gia súc, nông sản, thực phẩm,...		3,3	3,0	2,5	2,3	1,4
b.	Bao thức ăn gia súc, nông sản, thực phẩm... rách, vỡ, vón cục, đóng rắn		4,6	4,3	3,6	3,3	1,7



TT	Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu/sàlan ↔ kho/ bãi		Tàu/sà lan ↔ sà lan/ô tô		Tàu ↔ sà lan tại vùng neo
			Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu tàu
c.	Bao xi măng, phân bón, bột đá, quặng, than, muối, sô đa, hóa chất		3,9	3,5	2,9	2,6	1,4
d.	Bao xi măng, phân bón, bột đá, quặng, than, muối, sô đa, hóa chất rạch, vỡ, vón cục, đóng rắn		5,8	5,3	4,3	4,0	2
<b>3.</b>	<b>* Hàng bịch (xuất khẩu):</b>						
a.	Bịch thức ăn gia súc, nông sản, thực phẩm, bột đá, quặng, xi măng, phân bón, hóa chất, đá, than... từ 1,5 tấn/ bịch trở lên.		2,8	2,5	1,8	1,5	1
b.	Hàng bịch có trọng lượng dưới 1,5 tấn/ bịch		3,1	2,8	2	1,7	1,1
	<b>* Hàng bịch (nhập khẩu):</b>						
c.	Bịch thức ăn gia súc, nông sản, thực phẩm, bột đá, quặng, xi măng, phân bón, hóa chất, đá, than... từ 1,5 tấn/ bịch trở lên.		3,1	2,9	2,1	1,9	1
d.	Hàng bịch có trọng lượng dưới 1,5 tấn/ bịch		3,4	3,1	2,3	2,1	1,1
<b>4.</b>	<b>Hàng sắt thép:</b>						
a.	Sắt thép, kim loại màu các loại trừ các loại ống $\phi \geq 100$ mm		4	3,6	3,1	2,8	1,1
b.	Sắt thép dài trên 15m đến dưới 25m, hàng ống rời $\phi 100 \div 500$ mm, sắt thép đã qua sử dụng		4,8	4,4	3,6	3,3	1,3
c.	Sắt thép phế liệu dạng: bó, khung, tấm, cọc, dầm, thanh, ống		4,4	4	4	3,6	
d.	Sắt thép phế liệu dạng cục, khối, tảng phải dùng xe nâng hỗ trợ luân, mắc cáp cầu hàng		5,9	5,5	5,5	5,1	
e.	Sắt thép phế liệu rời phải dùng ngoạm chuyên dụng xếp dỡ.		6,6	6	6	5,5	
f.	Sắt thép phế liệu rời công nhân phải gom thủ công vào ben, thùng.		10	9,1	8,3	8,3	
<b>5.</b>	<b>Hàng dây kim loại, tấm, thùng phuy, can, tre, gỗ</b>						
a.	Dây kim loại, dây điện, cáp điện, dây cáp, tôn lợp, tấm lợp nhựa, tấm lợp fibro xi măng. Các loại hàng đóng trong thùng, thùng phuy, can		4,1	3,8	3,3	3	2,1



TT	Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu/sà lan ↔ kho/bãi		Tàu/sà lan ↔ sà lan/ô tô		Tàu ↔ sà lan tại vùng neo
			Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu tàu
b.	Tre, nứa, vầu, trúc, các loại gỗ bó, thùng, thùng phuy, can rỗng, gỗ cây rời.		4,1	3,8	3,3	3	2,1
c.	Gỗ xẻ rời		5	4,5	3,9	3,5	2,2
6.	<b>Hàng thực phẩm tươi sống, đông lạnh, rau củ quả các loại, súc vật sống</b>		7,7	7,1	7,1	6,6	4,4
7.	<b>Hàng hòm, kiện, bó, cuộn</b>						
a.	Hàng pallet, bó, cuộn, sấm lớp, đồ dùng gia đình, thủ công mỹ nghệ, dược liệu, thuốc lá, thuốc chữa bệnh, thiết bị y tế, kính, chai lọ, đồ điện tử, gang rời, dụng cụ bằng gỗ, gạch chịu lửa đóng kiện, đá khô, đá xẻ, hạt nhựa, bột nhựa dưới 1 tấn.		5,5	4,8	4,8	4,3	4,3
b.	Hàng máy móc, thiết bị, phụ tùng đóng hòm, kiện, sắt thép kết cấu nhà xưởng (trừ các mặt hàng quy định tại nhóm 8, 9) có trọng lượng dưới 10 tấn.		5,5	4,8	4,8	4,3	4,3
8.	<b>Hàng thiết bị, sắt thép công kênh</b>						
	Hàng thiết bị, kết cấu nhà xưởng, sắt thép công kênh, toa xe, sà lan, xuồng, ca nô, nồi hơi, cầu trục, téc nước, ống khói, rơ móc, khung gầm xe ô tô, ca bin xe, hàng ống $\phi \geq 500$ mm có trọng lượng từ 10 đến dưới 25 tấn hoặc có kích thước dài từ 15m đến dưới 25m.		7,2	6,6	6	5,5	3,6
9.	<b>Hàng thiết bị quá khổ, quá tải; hàng độc hại, nguy hiểm</b>						
a.	Hàng thiết bị, hòm kiện, kết cấu nhà xưởng, phụ tùng, máy móc để trần, tháo rời hoặc đóng kiện tính trung bình 1 tấn hàng chiếm từ 3 m <sup>3</sup> trở lên, trọng lượng từ 25 tấn đến dưới 30 tấn (theo số liệu kê khai trên chứng từ của lô hàng). Đầu máy xe lửa trọng lượng dưới 30 tấn. Các loại hàng hoá nguy hiểm như: Thuốc nổ, chất phóng xạ. Hàng độc hại: hoá chất có tính ăn mòn, a xít, thuốc trừ sâu, thuốc nhuộm.		14,9	13	13	11,5	6,6



TT	Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu/sàlan ↔ kho/bãi		Tàu/sà lan ↔ sà lan/ô tô		Tàu ↔ sà lan tại vùng neo
			Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu tàu
b.	Các loại hàng nặng từ 30 đến dưới 35 tấn.		19,1	17	14	12	9,9
c.	Các loại hàng nặng từ 35 đến dưới 40 tấn.		24	22	20	18	13
d.	Các loại hàng nặng từ 40 tấn đến dưới 50 tấn.		55	50	50	40	22
e.	Các loại hàng nặng từ 50 tấn trở lên (giá theo thỏa thuận).						
<b>10.</b>	<b>Hàng ô tô, xe chuyên dụng</b>		<i>Đơn vị tính: USD/chiếc</i>				
<b>a.</b>	<b>Sử dụng thiết bị nâng hạ:</b>						
-	Xe ô tô dưới 24 chỗ ngồi, xe tải có trọng lượng dưới 10 tấn.		70		57		42
-	Xe ô tô từ 24 chỗ ngồi đến dưới 45 chỗ ngồi, xe tải có trọng lượng từ 10 đến dưới 20 tấn.		116		92		84
-	Xe ô tô từ 45 chỗ ngồi trở lên, xe tải có trọng lượng từ 20 tấn đến dưới 30 tấn.		156		139		124
-	Xe tải có trọng lượng từ 30 tấn trở lên.		310		280		250
-	Xe chuyên dùng có trọng lượng dưới 10 tấn		87		70		63
-	Xe chuyên dùng có trọng lượng từ 10 đến dưới 20 tấn		150		128		106
-	Xe chuyên dùng có trọng lượng từ 20 tấn đến dưới 30 tấn		174		150		132
-	Xe chuyên dùng có trọng lượng từ 30 tấn trở lên		260		225		200
<b>b.</b>	<b>Phương tiện tự di chuyển (xe tự chạy lên cầu, vào kho bãi hoặc ngược lại): xe ô tô tải, xe ô tô chở khách.</b>						
	<b>Loại xe</b>		<b>Tàu ↔ kho, bãi</b>				
-	Xe tải có trọng lượng dưới 10 tấn, xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi.		31				
-	Xe tải có trọng lượng từ 10 tấn đến dưới 20 tấn, xe ô tô từ 9 chỗ ngồi đến dưới 16 chỗ ngồi.		46				
-	Xe tải có trọng lượng từ 20 tấn đến dưới 30 tấn, xe ô tô từ 16 chỗ ngồi đến dưới 24 chỗ ngồi.		60				
-	Xe tải có trọng lượng trên 30 tấn, xe ô tô từ 24 chỗ ngồi trở lên.		90				



TT	Nhóm hàng	Tác nghiệp	Tàu/sàlan ↔ kho/bãi		Tàu/sà lan ↔ sà lan/ô tô		Tàu ↔ sà lan tại vùng neo
			Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu tàu
c.	<b>Xe chuyên dụng (xe tự chạy lên cầu, vào kho bãi hoặc ngược lại): xúc lật, cuốc đào, lu, téc, ...</b>						
	<b>Loại xe</b>	<b>Tàu ↔ kho, bãi</b>					
-	Xe có trọng lượng dưới 10 tấn	40					
-	Xe có trọng lượng từ 10 đến dưới 25 tấn	60					
-	Xe có trọng từ 25 tấn đến dưới 30 tấn	78					
-	Xe có trọng lượng từ 30 tấn trở lên	117					

\* Trong một số trường hợp cụ thể một số loại hàng hóa sẽ căn cứ vào tác nghiệp, tính chất hàng hóa, quy cách đóng gói, năng suất xếp dỡ, tỷ lệ quy đổi hoặc quy đổi sang nhóm hàng tương đương để tính cước phí xếp dỡ. Mức cước phí xếp dỡ sẽ do cảng và chủ hàng thỏa thuận.

**2 - Một số trường hợp cước xếp dỡ được xác định như sau:**

- a. Cước xếp dỡ tính tăng thêm 50% (gấp 1,5 lần) theo đơn giá quy định tại biểu số 3 và biểu số 4 đối với các trường hợp sau:
  - i. Xếp dỡ, đảo chuyển hàng từ hầm tàu này sang hầm tàu khác cùng một khu vực cầu cảng thu theo đơn giá tác nghiệp Tàu ↔ sà lan, ô tô.
  - ii. Xếp dỡ đá rời có đường kính trên 30cm, hàng quặng rời có tỷ trọng từ 3 tấn/m<sup>3</sup> trở lên.
  - iii. Xếp dỡ hàng dùng 02 cần cầu cảng kết hợp để cầu (cầu đầu).
  - iv. Xếp dỡ hàng hóa từ hai loại hàng trở lên trong 1 hầm tàu phải chọn lựa, phân loại.
  - v. Xe bánh xích (mục c biểu số 4).
  - vi. Xếp dỡ hàng trong hầm tàu lạnh, kho lạnh, xe lạnh.
  - vii. Xếp dỡ hàng bao rách vỡ.
- b. Trường hợp tàu làm hàng tại khu vực Cửa Dừa cước bốc xếp tăng: 5% khu vực Hòn Nét cước bốc xếp tăng: 10% theo các tác nghiệp nêu tại biểu số 3 và biểu số 4.
- c. Cước rạch hàng bao, xả hàng xuống hầm tàu, thu vỏ bao: 1 Usd/tấn; cước rạch hàng bịch: 0,5 Usd/tấn.
- d. Hàng thủy tinh vụn tăng thêm 100% (gấp 2 lần) đơn giá quy định tại nhóm 1 của biểu 3.
- e. Hàng hóa là ô tô, máy kéo, xe gạt, máy xúc lật, cuốc đào nguyên chiếc được chở trên các xe ô tô, mức thu phí hàng hóa qua cảng được tính cho xe chở hàng và các xe là hàng hóa chở trên xe theo quy định tại biểu 3.
- f. Xếp dỡ, đảo chuyển hàng trong cùng một hầm, cước xếp dỡ được tính bằng 50% đơn giá bốc xếp Tàu ↔ sà lan, ô tô ghi trong biểu số 3.
- g. Chủ hàng đưa phương tiện thiết bị ngoài vào cảng để xếp dỡ (được sự chấp thuận của cảng), cước xếp dỡ được tính bằng 50% đơn giá xếp dỡ bằng cần cầu tàu tùy theo tác nghiệp quy định tại biểu số 3.
- h. Xếp dỡ, đảo chuyển hàng từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu nhưng không phải thông qua cầu cảng, cước xếp dỡ được tính bằng 70% đơn giá bốc xếp Tàu – sà lan, ô tô (hoặc



ngược lại) ghi trong biểu 3; trường hợp phải thông qua cầu cảng, cước xếp dỡ được tính bằng 150% (gấp 1,5 lần) đơn giá bốc xếp Tàu – sà lan, ô tô (hoặc ngược lại) ghi trong biểu 3.

- i. Xếp dỡ hàng theo điều kiện FIO (chủ hàng chịu trách nhiệm thanh toán cước xếp dỡ) nhưng chủ tàu/đại lý yêu cầu sử dụng cầu bờ (kể cả cầu nổi) thì giá cước áp dụng cho chủ tàu/đại lý theo biểu đối nội. Tức là được tính bằng phần chênh lệch giữa cầu tàu và cầu bờ hoặc cầu nổi của tác nghiệp Tàu ↔ ô tô, sà lan, chủ hàng chịu trách nhiệm thanh toán cước xếp dỡ hàng bằng cầu tàu.
- j. Tàu và chủ hàng gây nên việc chờ đợi của thiết bị, công nhân của cảng trong quá trình xếp dỡ phải trả cước chờ đợi theo số lượng thiết bị, người và giá thuê nhân công được tính bằng 50% đơn giá quy định tại phần V.

### PHẦN III GIÁ CƯỚC XẾP DỠ HÀNG CONTAINER

#### 1 - Giá cước xếp dỡ hàng container

**Biểu số 4.**

**Đơn vị tính: USD/Cont**

Tác nghiệp Loại Container	Tàu ↔ bãi		Tàu ↔ toa xe		Tàu ↔ Ô tô, sà lan		Tàu ↔ sà lan
	Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu	Cầu bờ	Cầu tàu
<b>Container 20"</b>							
Có hàng	41	45	50	54	26	29	17
Rỗng	23	25	27	30	17	19	12
<b>Container 40"</b>							
Có hàng	61	65	73	78	39	43	26
Rỗng	34	38	41	45	24	27	17
<b>Container &gt; 40"</b>							
Có hàng	64	68	77	82	42	46	29
Rỗng	37	41	44	50	27	30	20

#### 2 - Một số trường hợp đối với hàng container

- a. Giá cước được tính tăng thêm 50% (gấp 1,5 lần) đơn giá ghi trong Biểu 4:
  - i. Xếp dỡ container quá tải, quá khổ: cao (>2,9 m) hoặc rộng (>2,5 m).
  - ii. Xếp dỡ Container dạng Flatrack xếp hàng vượt quá khung container so với các loại quy định.
  - iii. Container dạng Flatrack phải thu gom tại bãi, thu theo đơn giá cước xếp dỡ hàng Container rỗng theo tác nghiệp bãi - ô tô.
  - iv. Xếp dỡ Container chứa hàng nguy hiểm, độc hại.
  - v. Xếp dỡ, đảo chuyển container từ hầm này sang hầm khác trong cùng một tàu không phải thông qua cầu tàu (thu theo đơn giá tác nghiệp Tàu ↔ ô tô/sà lan).
- b. Xếp dỡ, đảo chuyển container trong cùng một hầm tàu giá cước xếp dỡ được tính bằng 50% đơn giá tác nghiệp tàu - ô tô/sà lan quy định tại biểu 4.
- c. Xếp dỡ container từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu nhưng không phải thông qua cầu cảng giá cước xếp dỡ được tính bằng 70% đơn giá tác nghiệp tàu - ô tô/sà lan quy định tại biểu 4.



- d. Xếp dỡ container từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu nhưng phải thông qua cầu cảng cước xếp dỡ tính tăng thêm 100% (gấp 2 lần) đơn giá xếp dỡ tàu – sà lan/ô tô quy định tại biểu 4.
- e. Xếp dỡ, dịch chuyển Container trung chuyển (Bốc từ tàu đưa vào bãi và xếp xuống tàu khác), tính tăng thêm 50% (gấp 1,5 lần) đơn giá Tàu – Kho bãi cảng (hoặc ngược lại):
- Trong đó: + Bốc từ tàu đưa vào bãi cảng: 75% mức trên.  
+ Bốc từ bãi cảng xếp xuống tàu: 75% mức trên.
- f. Trường hợp nhiều Container dạng Flatrack xếp chồng lên nhau, cước xếp dỡ được tính bằng một Container có hàng cho mỗi mã cầu theo chiều tác nghiệp quy định tại Biểu 4 và phụ thu kèm theo.
- g. Trường hợp chủ tàu thuê công nhân cảng chằng buộc hoặc tháo chằng buộc Container trên tàu (trừ trường hợp đóng mở chốt) phải trả 1 USD cho số Container thực tế phải chằng buộc.
- h. Trường hợp phải dùng phương tiện của cảng để vận chuyển trong mỗi tác nghiệp xếp dỡ thì tùy theo mỗi cung đường và khoảng cách vận chuyển, Cảng và chủ hàng sẽ có thoả thuận cụ thể.

### 3 - Giá bốc xếp trong trường hợp sử dụng cầu của chủ hàng

**Biểu số 5**

Đơn vị: USD/cont

Loại Container	Tại vùng neo	Tại cầu cảng
<b>Container 20"</b>		
Có hàng	9	20
Không hàng	7	14
<b>Container 40"</b>		
Có hàng	14	31
Không hàng	12	23
<b>Container &gt;40"</b>		
Có hàng	23	47
Không hàng	18	36

## PHẦN IV

### GIÁ CƯỚC LƯU KHO BÃI

#### I - GIÁ DỊCH VỤ LƯU BÃI HÀNG CONTAINER

**Biểu số 6**

Loại Container	Container thông thường (USD/Cont -ngày)		Container lạnh (USD/Cont -giờ)
	Có hàng	Rỗng	
≤ 20 feet	1,5	0,7	1,4
40 feet	2,1	1,0	2,7
> 40 feet	3,2	1,5	2,7



- a. Thời gian tính giá lưu kho bãi hàng Container là thời gian kể từ thời điểm Container đưa vào kho bãi Cảng cho đến khi rút ra khỏi kho bãi Cảng.
- b. Thời gian tính giá lưu bãi hàng Container lạnh là thời gian thực tế có sử dụng điện của Cảng. Trường hợp Container đông lạnh không sử dụng điện của cảng, thời gian tính giá lưu kho bãi như Container thông thường.
- c. Giá lưu bãi Container chứa hàng nguy hiểm, độc hại tính tăng thêm 100% (gấp 2 lần) so với giá hàng Container thông thường.

## II - GIÁ CƯỚC LƯU KHO BÃI ĐỐI VỚI HÀNG HÓA THÔNG THƯỜNG:

### a- Lưu tại kho:

#### Biểu số 7

Nhóm hàng	Đơn giá (Usd/tấn-ngày)			
	Trong 7 ngày đầu	Từ ngày thứ 8 đến ngày thứ 15	Từ ngày thứ 16 đến ngày thứ 30	Từ ngày thứ 31 trở đi
Hàng rời, hàng bao nông sản, thực phẩm	0,08	0,1	0,18	0,3
Hàng rời, hàng bao, hàng bịch là xi măng, hóa chất, phân bón, sô đa.		0,09	0,11	0,15
Sắt thép các loại.		0,09	0,12	0,17
Máy móc, thiết bị, hàng ống rời, sắt thép cuộn, tôn cuộn phải kê lót.		0,25	0,3	0,45
Hàng khác		0,1	0,13	0,2

### b- Lưu tại bãi:

#### Biểu số 8

Nhóm hàng	Đơn giá (Usd/tấn/chiếc-ngày)		
	Trong 15 ngày đầu	Từ ngày thứ 16 đến ngày thứ 30	Từ ngày thứ 31 đến ngày thứ 60
Hàng rời	0,03	0,04	0,06
Hàng bao các loại, hàng bịch loại dưới 1,5 tấn/bịch	0,06	0,08	0,12
Hàng bịch các loại từ 1,5 tấn trở lên	0,06	0,07	0,11
Sắt thép (trừ hàng ống rời $\phi \geq 100$ mm)	0,24	0,3	0,45
Hàng gỗ cây, gỗ xẻ	0,07	0,09	0,14
Máy móc, thiết bị, hàng ống rời $\phi \geq 100$ mm, sắt thép cuộn, tôn cuộn phải kê lót	0,14	0,18	0,27
Thiết bị để trần (1 tấn $\geq 3m^3$ )	0,3	0,34	0,55
Xe ô tô từ 9 chỗ ngồi trở xuống	3,5	4,5	7,5
Xe ô tô từ trên 9 chỗ ngồi, xe tải	3,6	5	8
Xe chuyên dụng	5	6,5	9
Hàng khác	0,06	0,09	0,14

- Hàng nguy hiểm, độc hại được tính tăng thêm 100% (gấp 2 lần) đơn giá nêu trên.



- Đơn giá trên không bao gồm vật tư chèn, kê, lót, trừ cao bản.
- Hàng hóa lưu bãi, chủ hàng có nhu cầu che bạt, chằng buộc bạt giá cước theo thỏa thuận.
- Đối với hàng ô tô, xe chuyên dụng tàu Roro thời gian tính lưu bãi, lưu kho được tính từ ngày tàu kết thúc làm hàng. Các mặt hàng còn lại thời gian tính lưu bãi, lưu kho được tính từ thời gian thực tế hàng hóa nhập kho, bãi.

### III - GIÁ DỊCH VỤ KHAI THÁC HÀNG LỄ (CFS):

- Container 20” : 68 USD/Cont.
- Container 40” : 95 USD/Cont.

## PHẦN V GIÁ CƯỚC CÁC DỊCH VỤ KHÁC

### I - GIÁ THUÊ LAO ĐỘNG

1. Thuê lao động:
  - Lao động kỹ thuật chuyên nghiệp : 3,8 USD/người-giờ.
  - Lao động phổ thông, tạp dịch : 1,9 USD/người-giờ.
2. Thuê công nhân lao động những công việc trực tiếp với các hàng nguy hiểm, dễ nổ, dễ cháy cước được tính tăng thêm 50 % đơn giá trên.

### II - GIÁ CƯỚC GIAO NHẬN KIỂM Đếm HÀNG HÓA

Dịch vụ kiểm đếm giao nhận, quyết toán hàng hoá được thu cước theo đơn giá sau:

- a. Hàng rời : 0,07 USD/tấn.
- b. Hàng bao các loại : 0,2 USD/tấn.
- c. Hàng sắt thép : 0,2 USD/tấn.
- d. Hàng sắt thép kết cấu nhà xưởng : 0,2 đồng/tấn
- e. Hàng thiết bị : 0,4 USD/tấn.
- f. Ô tô, xe tự hành, xe chuyên dùng các loại các loại:
  - Hàng từ tàu vào bãi (hoặc ngược lại) và hàng đi thẳng từ tàu (hoặc ngược lại).
  - + Xe mới : 3 USD/chiếc.
  - + Xe đã qua sử dụng : 3,5 USD/chiếc.
- g. Hàng container : 0,6 USD/cont.
- h. Các loại hàng hoá khác : 0,1 USD/tấn.

\* Đơn giá cước trên chỉ tính cho một lần giao hoặc nhận.

### III - GIÁ THUÊ CẦU BẾN

- Thuê cầu bến (không vì mục đích làm hàng) : 0,9 USD/m-cầu-giờ.

### III - GIÁ THUÊ KHO BÃI

- Thuê kho : 3 USD/m<sup>2</sup>-tháng.
- Thuê bãi : 2,2 USD/m<sup>2</sup>-tháng.

### IV - GIÁ THUÊ ĐÓNG BAO

Giá cước đóng bao hàng hóa phát sinh rách vỡ trên tàu hoặc kho bãi được tính như sau:

- Hàng nông sản, thực phẩm, phân bón : 2,5 USD/tấn.
- Hàng hoá thông thường khác : 3,5 USD/tấn.

\* Lưu ý: Các loại cước dịch vụ khác chưa được nêu ở trên, căn cứ vào tính chất hàng hoá, sản lượng và năng suất xếp dỡ, Cảng và chủ hàng thoả thuận cho từng hợp đồng cụ thể.

-----@@@-----