

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG QUY NHƠN



BIỂU CƯỚC DỊCH VỤ CẢNG BIỂN

(ÁP DỤNG ĐƠN GIÁ ĐỒNG USD)

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 2148/QĐ-QNP ngày 11/12/2025
của Tổng Giám đốc Công ty cổ phần Cảng Quy Nhơn)*



A- QUY ĐỊNH CHUNG

I – ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG.

1. Tàu thủy 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) do người vận chuyển (hoặc được người vận chuyển uỷ thác) hoạt động vận tải quốc tế chịu trách nhiệm thanh toán giá cước dịch vụ cảng biển.

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 giá cước 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.

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 xếp dỡ qua cảng biển Việt Nam hoặc nhập kho, bãi để đi tiếp.

4. Hàng hóa (kể cả container) trung chuyển: Là hàng hóa được vận chuyển từ nước ngoài đến cảng biển Việt Nam và đưa vào bảo quản tại khu vực trung chuyển của cảng biển trong một thời gian nhất định rồi xếp lên tàu thuyền khác để vận chuyển ra khỏi lãnh thổ Việt Nam.

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

6. Tàu 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 thủy chuyên dùng, bao gồm: tàu thủy dùng để phục vụ hoạt động thăm dò, khai thác dầu khí (tàu thủy hoạt động dịch vụ dầu khí) và tàu thủy dùng để thi công xây dựng công trình biển.

8. 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.

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 thủy 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 xếp 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 ca, mỗi ca 6 giờ.

2. Giá cước dịch vụ cảng biển (không bao gồm hàng container) nếu làm việc trong ngày Lễ, Tết, tùy theo tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh, Tổng Giám đốc Cảng Quy Nhơn sẽ quyết định việc tăng giá cước cho từng dịch vụ cảng biển cụ thể, tỷ lệ phần trăm tăng (nếu có) tối đa tăng không quá 150%.

Ngày Lễ, Tết gồm:

Dương lịch: 1/1, 30/4, 1/5, 2/9 và 01/9 hoặc 03/9.

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.

Đồng tiền thu giá cước dịch vụ cảng biển được quy 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 sang đồng Việt Nam để thanh toán thì tỷ giá quy đổi là tỷ giá mua vào tại thời điểm thanh toán do Ngân hàng Ngoại Thương Việt Nam công bố hoặc Cảng Quy Nhơn và khách hàng tự thỏa thuận trong từng trường hợp cụ thể.

V - ĐƠN VỊ TÍNH.

Mức thu giá cước 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, CHEVAL VAPEUR - CV) hoặc KWAT (KW) của tàu thủy; thời gian được tính bằng giờ, ngày; khối lượng hàng hoá được tính bằng tấn hoặc m³; container được tính bằng chiếc; khoảng cách tính bằng hải lý, cụ thể:

1. Đơn vị tính dung tích:

1.1. Đối với tàu thủy chở hàng khô kể cả container (DRY CARRIERS): là tổng dung tích (GT) lớn nhất của tàu thủy ghi trong giấy chứng nhận do cơ quan đăng kiểm cấp cho tàu thủy theo quy định. Phần lẻ dưới 1 GT tính bằng 1 GT.

1.2. Đối với tàu thủy chở hàng lỏng (LIQUID CARGO TANKERS): dung tích toàn phần tính bằng 85% GT lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận do cơ quan đăng kiểm cấp cho tàu thủy theo quy định, không phân biệt tàu có hay không có két nước dẫn.

1.3. Đối với tàu thuyền chở khách: dung tích toàn phần tính bằng 100% GT lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận do cơ quan đăng kiểm cấp cho tàu thuyền theo quy định.

1.4. Tàu thủy không ghi GT, được quy đổi như sau:

- Tàu thủy chở hàng: 1,5 tấn trọng tải toàn phần tính bằng 01 GT.
- Tàu kéo, tàu đẩy, tàu chở khách: 01 mã lực (HP, CV) tính bằng 0,5 GT; 01 KW tính bằng 0,7 GT.
- Sà lan: 01 tấn trọng tải toàn phần tính bằng 01 GT.

1.5. Đối với tàu thủy là đoàn sà lan, tàu kéo (hoặc tàu đẩy): Tính bằng tổng dung tích (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 m^3 ; phần lẻ tính đến 02 số thập phân (trừ trường hợp theo danh sách hàng hóa do khách hàng cung cấp như gỗ, tôn cuộn, đá).

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 $1 m^3$.

3.3. Với loại hàng hoá mỗi tấn chiếm từ $2 m^3$ trở lên thì cứ $2 m^3$ tính bằng 1 tấn.

3.4. Riêng mặt hàng sau khối lượng tính cước được quy đổi: Gỗ nhóm I cứ $1 m^3$ 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.

4.3. Đối với đơn vị thời gian là tháng: từ 15 ngày trở xuống thì tính $\frac{1}{2}$ tháng, trên 15 ngày và dưới 30 ngày thì tính bằng 01 tháng.

5. Khoảng cách tính giá cước dịch vụ cảng biển: Là hải lý; Phần lẻ chưa đủ một hải lý tính là 01 hải lý. Đơn vị tính giá cầu bến tàu thủy là mét, phần lẻ chưa đủ 01 mét tính bằng 01 mét.

VI. CÁC KHOẢN DỊCH VỤ PHÁT SINH, PHỤ THU GIÁ DỊCH VỤ.

Trong một số trường hợp loại hàng, dịch vụ do tính chất hàng hóa, quy cách đóng gói bao bì,... hoặc Chủ hàng, Chủ tàu có yêu cầu những dịch vụ khác so với thông thường, thì khi tính giá dịch vụ, bên cạnh phần giá dịch vụ gốc được quy định tại Biểu cước này, Cảng Quy Nhơn sẽ tính thêm phần cước dịch vụ phát sinh, phụ thu giá dịch vụ.

VII. 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.

1. Phương tiện cập cầu để làm hàng hoặc thực hiện các dịch vụ khác đều thanh toán cước dịch vụ 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/GT/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) Cảng phải thanh toán theo đơn giá:

- Lướt vào: 3,0 USD/người.
- Lướt rời: 3,0 USD/người.

II- CƯỚC DỊCH VỤ BUỘC CỎI DÂY.

1. Quy định chung.

- Đơn giá dịch vụ buộc cỏi dây dưới đây được tính cho từng loại phương tiện thủy quốc tế và được áp dụng cho một lần buộc hoặc cỏi dây.
- Mức thu tối đa của dịch vụ buộc cỏi dây là 06 lần/chuyến.

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

2. Giá dịch vụ buộc còi dây.

STT	Loại tàu	Đơn vị tính	Cước dịch vụ buộc hoặc còi dây cho tàu thủy tại cầu cảng - Cảng Quy Nhơn
1	Dưới 1.000 GT	USD/lần buộc hoặc còi	25,0
2	Từ 1.001 GT đến 4.000 GT	USD/lần buộc hoặc còi	33,0
3	Từ 4.001 GT đến 10.000 GT	USD/lần buộc hoặc còi	60,0
4	Từ 10.001 GT đến 15.000 GT	USD/lần buộc hoặc còi	70,0
5	Trên 15.000 GT	USD/lần buộc hoặc còi	90,0

III- CƯỚC DỊCH VỤ TÀU LAI DẮT HỖ TRỢ.

1. Quy định chung.

1.1. Chi phí dịch vụ tàu lai hỗ trợ khu vực cảng biển Quy Nhơn dưới đây được tính cho dịch vụ lai dắt theo từng tàu lai riêng lẻ hoặc theo chiều dài tàu thủy được hỗ trợ (dựa trên số lượng và công suất tàu lai hỗ trợ được thực hiện theo Nội quy cảng biển của Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn) 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 do Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn ban hành.

1.3. 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.

1.4. 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 – điểm 2 – Mục III.

1.5. 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 2.1 – điểm 2 – Mục III với thời gian lai dắt thực tế (T). Cụ thể:

$$\begin{array}{l} \text{Chi phí dịch vụ} \\ \text{lai dắt cho } 01 \\ \text{lượt hỗ trợ} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Đơn giá} \\ \text{tàu lai áp} \\ \text{dụng số 1} \end{array} \times T1 + \begin{array}{l} \text{Đơn giá} \\ \text{tàu lai áp} \\ \text{dụng số 1} \end{array} \times T2 + \dots$$

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

1.6. 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.

1.7. 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 thực tế để tính giá dịch vụ tối đa là 02 giờ. Trường hợp thời gian lai dắt trên 02 giờ phải có xác nhận của thuyền trưởng hoặc hoa tiêu dẫn tàu, giá lai dắt chỉ được tính bằng 10% khung giá của 01 giờ cho toàn bộ thời gian lai dắt vượt quá 02 giờ.

1.8. Trường hợp Cảng Quy Nhơn cung cấp tàu lai với số lượng và công suất lớn hơn mức tối thiểu 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 tối thiểu quy định tại Nội quy cảng biển và đơn giá tại khoản 2.1 – điểm 2 – Mục III để tính giá dịch vụ lai dắt.

1.9. 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 tối thiểu 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 2.1 – điểm 2 – Mục III để tính cước dịch vụ lai dắt.

1.10. 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.

1.11. 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.

1.12. 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 Quy Nhơn và chủ tàu sẽ thỏa thuận mức chi phí lai dắt phù hợp với điều kiện thực tế.

2. Giá dịch vụ tàu lai hỗ trợ.

2.1. Giá dịch vụ tàu lai hỗ trợ trong điều kiện vận hành bình thường như sau:

STT	Tên tàu lai	Đơn vị tính	Hỗ trợ tàu cập/rời cầu Cảng thuộc khu vực Quy Nhơn
1	Tàu lai công suất từ 800 HP đến dưới 1.300 HP	USD/giờ	577
2	Tàu lai công suất từ 1.300 HP đến dưới 1.800 HP	USD/giờ	824
3	Tàu lai công suất từ 1.800 HP đến dưới 2.200 HP	USD/giờ	1.077

4	Tàu lai công suất từ 2.200 HP đến dưới 3.000 HP	USD/giờ	1.439
5	Tàu lai công suất từ 3.000 HP đến dưới 4.000 HP	USD/giờ	1.665
6	Tàu lai công suất từ 4.000 HP đến dưới 5.000 HP	USD/giờ	1.892

2.2. 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 dất theo đơn giá quy định tại khoản 2.1 – điểm 2 – Mục III (không phân biệt tàu thủy cập/rời cầu cảng, luồng). Số lượng, công suất tàu lai bố trí theo phương án lai dất được Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn chấp thuận.

- Trường hợp tàu lai hỗ trợ đã tới vị trí đón tàu thủy 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 – điểm 2 – Mục III 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 thủy 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 – điểm 2 – Mục III.

- 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 Quy Nhơn 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 Quy Nhơn thỏa thuận với khách hàng.

IV- CƯỚC DỊCH VỤ XẾP DỠ HÀNG HÓA.

1. CƯỚC DỊCH VỤ ĐỐI VỚI HÀNG NGOÀI CONTAINER.

1.1. Dịch vụ xếp dỡ hàng hoá (chưa bao gồm kiểm đếm, giao nhận hàng hóa).

STT	Nhóm hàng	Đơn vị tính	Tàu – Cầu tàu – Ô tô hoặc ngược lại
1	Hàng rời: a. Dăm gỗ; b. Phân bón, muối, thạch cao, bột đá, cát vàng, than đá cám, clinker, nguyên liệu thức ăn gia súc, lương thực, sản lát rời (thùng); c. Than đá cục; d. Titan, đá dăm (1x2cm; 1x2,5cm; 3x4cm), đá cục (cubic), quặng các loại để rời; đất sét (có xe đào)	USD/tấn	2,2
2	Hàng bao: a. Các loại hàng bao đóng trong bao vải, bao giấy, bao nilon, bao cói (trọng lượng mỗi bao từ 40kg nhưng không lớn hơn 60 kg) như: lương thực, nông thổ sản, nguyên liệu thức ăn gia súc, muối,...; b. Phân bón, vôi, thạch cao, bột đá, xi măng, tinh bột sắn, đường bao.	USD/tấn	2,9
	Hàng bao, kiện: c. Titan bao, bao bành (titan, xi măng, phân bón), các loại bao bành xá bao, đá granite kiện, đá block.	USD/tấn	2,5
3	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 (163kg/phuy), các loại hàng hoá đóng trong thùng phuy.	USD/tấn	3,0
4	Hàng thùng: 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.	USD/tấn	3,5

5	Hàng bách hóa: 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; sẫm, 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, thùng; 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.	USD/tấn	4,0
---	---	---------	-----

1.2. Các trường hợp tính cước dịch vụ khác.

- Cước dịch vụ kiểm đếm, giao nhận hàng hóa: 0,5 USD/tấn.
- Cước dịch vụ vận chuyển hàng hoá từ cầu tàu – kho/bãi cảng hoặc xếp dỡ ô tô – 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).
- Hàng hoá qua cân, ngoài cước dịch vụ xếp dỡ phải thanh toán 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 điện tử : 0,4 USD/tấn.
 - + Qua cân thủ công, cân bàn : 1,0 USD/tấn.
- Cước dịch vụ xếp dỡ hàng nặng/thiết bị được tính như sau:

Khối lượng hàng	Đơn vị tính	Hầm tàu – Ô tô (cầu tàu)	Hầm tàu – Ô tô (cầu cảng)	Ô tô – Kho bãi hoặc ngược lại	Ghi chú
Kiện nặng dưới 10 tấn	USD/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 (cầu tàu) và 01 RT = 3,74 USD/tấn (cầu 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	USD/tấn	Giá theo thỏa thuận			



Ghi chú:

- + 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 Ô tô CH tại bãi cảng (không hạ bãi cảng) thì cảng phụ thu như sau:
 - o 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 ô tô.
 - o 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.
 - o 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 vận chuyển, bốc xếp tại bãi cảng thì cảng phụ thu như sau:
 - o 28% tác nghiệp vận chuyển;
 - o 50% tác nghiệp bốc xếp nhập bãi;
 - o 50% tác nghiệp bốc xếp xuất bãi.
- Tổng Giám đốc Cảng Quy Nhơn thỏa thuận chi phí dịch vụ với khách hàng trong trường hợp cứu hộ hàng hải.

1.3. Các trường hợp tính tăng/giảm và phụ thu.

Các trường hợp quy định dưới đây được xác định trên cơ sở giá cước dịch vụ quy định tại Điểm 1.1, 1.2 – Mục IV:

a- 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.

b- Hàng bao, kiện, thùng bị xô lệch, đổ vỡ, chất xếp dưới hầm tàu lộn xộn phải thu gom, cước xếp dỡ tăng 50% đơn giá hầm tàu $\Leftrightarrow$ ô tô đối với số hàng thực tế bị đổ vỡ, chất xếp lộn xộn (theo biên bản xác nhận giữa Cảng và chủ hàng, chủ tàu).

c- Đối với tác nghiệp hầm tàu $\Leftrightarrow$ ô tô; ô tô $\Leftrightarrow$ kho, bãi: Hàng bao có trọng lượng từ 25kg/bao đến dưới 40kg/bao thì tăng 50%; Dưới 25kg/bao trở xuống hoặc từ 60kg/bao trở lên thì thỏa thuận giữa Cảng và Khách hàng.

d- Xếp, 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.

e- 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.

f- 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 100% đơn giá đối với hàng bao.

g- Xếp dỡ hàng sang mạn từ tàu biển sang tàu biển tại cầu cảng: tăng 30% đơn giá hầm tàu ⇔ ô tô.

h- Xếp 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.

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

j- Xếp 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.

k- 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.

l- Đối với hàng nhựa đường phuy loại lớn (210kg/phuy), đơn giá tăng 30% so với đơn giá bốc xếp hàng nhựa đường loại 163kg/phuy.

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

n- Xếp dỡ đối với hàng hoá nguy hiểm, độc hại (nếu có):

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

- Nhóm B: Xếp dỡ các loại chất độc, dễ cháy như: xăng dầu, Alcohol, Etherr, Ammonia, Lime power, ốt 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: Xếp 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).

1.4. Dịch vụ lưu kho, bãi cảng:

Loại dịch vụ	Đơn vị tính	Đơn giá	Ghi chú
Lưu kho	USD/m ² /tháng	2,2	
Lưu bãi	USD/m ² /tháng	1,6	

Lưu kho	USD/tấn-ngày	0,3	- Thời gian: kể từ tấn hàng đầu tiên vào kho, bãi của từng vận đơn. - Khối lượng: theo thực tế lưu kho, bãi.
Lưu bãi	USD/tấn-ngày	0,2	

2. CƯỚC DỊCH VỤ ĐỐI VỚI HÀNG CONTAINER.

2.1. Dịch vụ xếp/dỡ container tại cầu tàu (USD/container).

a- Xếp dỡ container.

Dịch vụ	Loại container	Container 20'	Container 40'	Container trên 40'
Xếp/dỡ container tàu – bãi HOẶC bãi - tàu	Container có hàng	50	76	115
	Container rỗng	30	40	60

b- Các trường hợp tính tăng/giảm và phụ thu.

- Đảo chuyển container cùng hầm/sàn của tàu tính bằng 25% đơn giá.
- Đảo chuyển container từ hầm/sàn này sang hầm/sàn khác của tàu tính bằng 55% đơn giá.
- Dịch chuyển container cùng một tàu bao gồm các tác nghiệp dỡ container từ tàu xuống cầu tàu và xếp lại lên tàu tính bằng 100% đơn giá.
- Dịch chuyển container khác tàu tính bằng 150% giá cước dịch vụ xếp/dỡ. Trong đó:
 - + Dỡ container từ tàu xuống bãi tính bằng 75% đơn giá.
 - + Xếp container từ bãi lên tàu tính bằng 75% đơn giá.
- Container Flat rack rỗng được xếp chồng/ghép nhau tính bằng đơn giá container có hàng.
- Container hàng nguy hiểm chịu thêm khoản phụ thu bằng 50% đơn giá container có hàng thông thường.
- Container quá khổ (OOG) có phần kích thước vượt tiêu chuẩn container thông thường <3m đối với chiều dài, hoặc <1m đối với chiều rộng, hoặc <1m đối với chiều cao chịu thêm khoản phụ thu bằng 100% đơn giá container thông thường. Các trường hợp container quá khổ có kích thước từ 3m đối với chiều dài, hoặc từ 1m đối với chiều rộng, hoặc từ 1m đối với chiều cao trở lên tính theo giá thỏa thuận.
- Container quá tải có trọng lượng từ 34 tấn đến 40 tấn chịu thêm khoản phụ thu bằng 100% đơn giá container thông thường. Các trường hợp container quá tải có trọng lượng lớn hơn 40 tấn tính theo giá thỏa thuận.
- Trường hợp container là container OOG và quá tải, mức phụ thu áp dụng là mức phụ thu cao nhất trong các trường hợp.
- Trường hợp container là container OOG và chứa hàng nguy hiểm, mức phụ thu áp dụng là tổng mức phụ thu của container OOG và container hàng nguy hiểm.

2.2. Dịch vụ lưu bãi container (USD/container/ngày).

Dịch vụ cung cấp	Loại container	Container 20'	Container 40'	Container trên 40'
Lưu container tại bãi	Container có hàng	1,1	1,8	2,0
	Container rỗng	0,25	0,4	0,5

Ghi chú:

- Thời gian tính phí lưu bãi là thời gian lưu bãi thực tế trừ đi thời gian miễn phí lưu bãi (nếu có).
- Thời gian lưu bãi thực tế: là tổng thời gian container của khách hàng lưu tại bãi, được tính từ ngày container nhập bãi đến ngày container được xuất khỏi bãi.
- Đơn giá chỉ áp dụng đối với container thông thường, không áp dụng đối với trường hợp container quá tải, container chứa hàng thiết bị quá khổ/quá tải.
- Cước phí lưu bãi và chính sách miễn lưu bãi trong trường hợp container lạnh không sử dụng điện của khách hàng được áp dụng như trường hợp container thông thường.

2.3. Dịch vụ khác (USD/container).

Dịch vụ	Container 20'	Container 40' hoặc 45'
Cung cấp điện cho container lạnh và giám sát nhiệt độ (USD/container/giờ)	1	2
Giám định tình trạng hư hỏng container, lập báo giá (EOR), áp dụng trong trường hợp chỉ yêu cầu thực hiện EOR nhưng không sửa chữa, chưa bao gồm chi phí dịch chuyển container (nếu có)	5	8
Vệ sinh thông thường (quét hoặc dùng nước)	2,5	5
Vệ sinh container (có dùng hoá chất thông thường)	5	10

V- CƯỚC DỊCH VỤ THUÊ NHÂN CÔNG, PHƯƠNG TIỆN, THIẾT BỊ, VÀ DỊCH VỤ KHÁC.

1. Cước dịch vụ thuê công nhân, lao động.

STT	Loại nhân công	Đơn giá (USD/người-giờ)
1	Lao động kỹ thuật chuyên nghiệp	8
2	Lao động phổ thông	4
Trường hợp công nhân, 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 100% đơn giá trên.		

2. Cước dịch vụ thuê phương tiện, thiết bị (bao gồm công nhân cơ giới phục vụ).

Loại dịch vụ	Đơn vị tính	Đơn giá	Ghi chú
Thuê cầu theo thời gian			
- Cầu có sức nâng từ 25 tấn đến dưới 100 tấn	USD/giờ/xe	150	- Thời gian tính tiền thuê cầu được tính từ lúc cầu bắt đầu di chuyển đến khi kết thúc công việc. - Thời gian tối thiểu để tính cước dịch vụ thuê cầu là 0,5 giờ.
- Cầu Gottwald và cầu có sức nâng từ 100 tấn trở lên	USD/giờ/xe	400	
Thuê cầu theo tấn, m³			
- Cầu có sức nâng từ 25 tấn đến dưới 100 tấn	USD/tấn (m ³)	1,5	Khối lượng tính tiền thuê cầu được tính theo khối lượng lớn của lô hàng.
- Cầu Gottwald và cầu có sức nâng từ 100 tấn trở lên	USD/tấn (m ³)	2,5	
Thuê xe nâng, xe ô tô, xe đào, xe xúc, xe ủi các loại			
Xe nâng nhỏ hơn 5 tấn	USD/giờ/xe	30	- Thời gian tính tiền thuê được tính từ lúc bắt đầu di chuyển đến khi kết thúc công việc. - Thời gian tối thiểu để tính cước dịch vụ thuê là 0,5 giờ.
Xe nâng từ 5 tấn đến dưới 10 tấn	USD/giờ/xe	40	
Xe nâng từ 10 tấn đến dưới 15 tấn	USD/giờ/xe	60	
Xe đào, xe ủi, xe xúc	USD/giờ/xe	35	
Ô tô bàn	USD/giờ/chuyển- xe	40	
Ô tô đầu kéo	USD/giờ/chuyển- xe	80	
Ô tô đầu kéo vận chuyển container	USD/giờ/chuyển- xe	120	
Thuê băng chuyền cảng phục vụ hàng dăm gỗ rời			
Thuê băng chuyền cảng	USD/tấn tươi	2,2	

3. Cước dịch vụ đóng mở hầm hàng.

Chủ tàu hoặc chủ hàng yêu cầu công nhân cảng đóng mở nắp hầm hàng bằng cầu tàu thì thanh toán cước dịch vụ theo đơn giá cho một lần đóng hoặc mở như sau:

STT	Trọng tải tàu	Đơn vị tính	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	USD/lần/nắp	10	20
2	Từ 5.001 GT đến 10.000 GT	USD/lần/nắp	16	32
3	Từ 10.001 GT trở lên	USD/lần/nắp	22	44

Ghi chú:

- Trường hợp đóng/mở nắp hầm hàng bằng cầu cảng, mức thu tính bằng 150% đơn giá.
- Trường hợp phải mở hoặc đóng cả TWEEN DECK, mức thu tính bằng 200% đơn giá khi sử dụng cầu tàu hoặc cầu cảng.

4. Cước dịch vụ vệ sinh hầm hàng.

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 thanh toán cước dịch vụ quét dọn theo đơn giá sau:

STT	Trọng tải tàu	Đơn vị tính	Đơn giá quét dọn vệ sinh	
			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	USD/hầm hàng	39	94
2	Từ 2.001 đến 5.000 GT	USD/hầm hàng	53	105
3	Từ 5.001 đến 10.000 GT	USD/hầm hàng	63	132
4	Từ 10.001 GT trở lên	USD/hầm hàng	94	193

Ghi chú:

- Dụng cụ và nước dùng cho việc quét dọn do tàu cung cấp.
- Tàu thủy có nhiều tầng hầm, mỗi tầng được tính là một hầm.
- 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.

- 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.

- 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.

- Dọn vệ sinh hầm hàng tôn cuộn (bao gồm cầu, vận chuyển xử lý vật tư) sau khi xếp/dỡ hàng hóa: 185 USD/hầm hàng.

5. 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):

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

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

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

6. Cước dịch vụ đối với tàu khách.

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

7. Cước dịch vụ cung cấp nước sinh hoạt cho tàu: 3,0 USD/m³ (bao gồm thuế GTGT 5%).

VI. 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/dịch vụ 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 Quy Nhơn và khách hàng tự thỏa 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 so với mức giá quy định trong Biểu cước này để phù hợp với tình hình kinh doanh thực tế.

3. Trường hợp có các dịch vụ phát sinh, các tác nghiệp mới, Tổng Giám đốc Cảng Quy Nhơn 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 **01/01/2026**, thay thế các Biểu cước trước đây và Biểu cước theo Quyết định số 1887/QĐ-QNP ngày 02/12/2024.

2. Đối với các dịch vụ cảng biển thực hiện trước ngày 01/01/2026 thì được xử lý như sau:

- Đối với các tàu hàng bắt đầu cập cầu từ ngày 01/01/2026 trở đi áp dụng mức giá cước dịch vụ cảng biển quy định tại Biểu cước theo Quyết định này.

- Đối với các tàu hàng bắt đầu cập cầu trước ngày 01/01/2026 áp dụng mức giá cước dịch vụ cảng biển theo Quyết định số 1887/QĐ-QNP ngày 02/12/2024.

