

Số: 23.10/QĐ-TH

Thanh Hoá, ngày 11 tháng 10 năm 2024

QUYẾT ĐỊNH

**Ban hành biểu giá dịch vụ tại cảng PTSC Thanh Hóa
đối với các chủ hàng và chủ tàu vận tải quốc tế**

GIÁM ĐỐC

CÔNG TY CỔ PHẦN DỊCH VỤ KỸ THUẬT PTSC THANH HOÁ

Căn cứ Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19/6/2023 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Nghị định số 85/2024/NĐ-CP ngày 10/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Giá;

Căn cứ Thông tư số 12/2024/TT-BGTVT ngày 15/5/2024 của Bộ Giao thông Vận tải về việc quy định cơ chế, chính sách quản lý giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam;

Căn cứ Quyết định số 809/QĐ-BGTVT ngày 01/7/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải về việc ban hành khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo tại cảng biển Việt Nam;

Căn cứ Quyết định số 810/QĐ-BGTVT ngày 01/7/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải về việc ban hành khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển Việt Nam;

Căn cứ Quyết định số 811/QĐ-BGTVT ngày 01/7/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải về việc ban hành khung giá dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam;

Căn cứ Luật thuế giá trị gia tăng số 13/2008/QH12 ngày 03/6/2008 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Luật số 31/2013/QH13 ngày 19/06/2013 về sửa đổi, bổ sung một số điều của luật thuế giá trị gia tăng của luật số 13/2008/QH12 ngày 03/6/2008; Luật số 106/2016/QH15 ngày 06/4/2016 về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật thuế Giá trị gia tăng, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật quản lý thuế.

Xét đề xuất của Trưởng Phòng Thương mại Công ty,

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. Ban hành kèm theo quyết định này Biểu giá dịch vụ cảng biển tại Cảng PTSC Thanh Hóa đối với các chủ hàng và chủ tàu vận tải quốc tế (đơn giá ngoại) thanh toán bằng tiền Đô la Mỹ hoặc Đồng Việt Nam (theo tỉ giá trung tâm do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm tính giá dịch vụ), chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng (VAT).



Điều 2. Đối tượng tính giá dịch vụ tại Quyết định này bao gồm:

2.1 Tàu thuyền chuyên dùng, tàu thuyền hoạt động vận tải hàng hóa/container/hành khách từ Việt Nam đi nước ngoài hoặc từ nước ngoài đến Việt Nam, vận tải quá cảnh Việt Nam, vận tải trung chuyển quốc tế, ra hoặc vào khu chế xuất (gọi chung là vận tải quốc tế) thực tế vào, rời, hoặc neo đậu tại Cảng PTSC Thanh Hóa.

2.2 Hàng hóa/container xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh, trung chuyển, ra hoặc vào khu chế xuất được bốc dỡ, giao nhận, bảo quản tại Cảng PTSC Thanh Hóa.

2.3 Hành khách (kể cả thuyền viên, sỹ quan) của tàu khách từ nước ngoài đến Việt Nam (hoặc ngược lại) bằng đường biển, đường thủy nội địa vào/rời hoặc neo đậu tại Cảng PTSC Thanh Hóa.

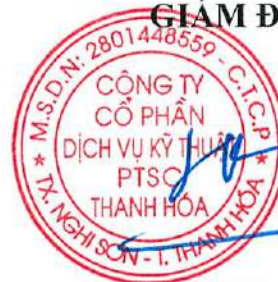
Điều 3. Các ông/bà Trưởng/Phó phụ trách các Phòng/Xưởng thuộc Công ty PTSC Thanh Hóa và các chủ tàu/đại lý tàu/chủ hàng có trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Điều 4. Quyết định này thay thế Quyết định số 880/QĐ-TH ngày 21/3/2024 của Giám đốc Công ty PTSC Thanh Hóa.

Điều 5. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15/10/2024 đến khi có văn bản khác thay thế.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Ban GD (để chỉ đạo);
- Cảng vụ Hàng hải Thanh Hóa (để kê khai giá);
- Lưu VT, TM.



PHẠM HÙNG PHƯƠNG

**BIỂU GIÁ DỊCH VỤ TẠI CẢNG PTSC THANH HÓA
ĐỐI VỚI CÁC CHỦ HÀNG & CHỦ TÀU VẬN TẢI QUỐC TẾ
(ĐƠN GIÁ NGOẠI)**

(Ban hành kèm theo Quyết định số 22.10/QĐ-TH ngày 11/10/2024 của Giám đốc Công ty PTSC Thanh Hóa)

**PHẦN MỘT:
QUY ĐỊNH CHUNG**

I. ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG:

- 1.1 Tàu thuyền vận tải hàng hóa/container/hành khách từ Việt Nam đi nước ngoài hoặc từ nước ngoài đến Việt Nam, vận tải quá cảnh Việt Nam, vận tải trung chuyển quốc tế, vận chuyển vào/ra khu chế xuất (gọi chung là vận tải quốc tế) vào/rời/đi qua/neo đậu tại khu vực hàng hải hoặc vùng nước thuộc Cảng PTSC Thanh Hóa.
- 1.2 Hàng hóa/container xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh, chuyên cảng, trung chuyển, ra hoặc vào khu chế xuất, khu công nghiệp..., hàng hóa xuất nhập khẩu thuộc các Dự án do người Việt Nam vận chuyển, nhà đầu tư nước ngoài (hoặc người được vận chuyển, nhà đầu tư ủy thác) thanh toán giá dịch vụ Cảng biển.
- 1.3 Hành khách (kể cả thuyền viên hoặc sĩ quan) từ nước ngoài đến Việt Nam bằng đường biển hoặc ngược lại.

II. THỜI GIAN LÀM VIỆC:

- 2.1 Giờ làm việc hành chính hàng ngày:

- Mùa hè:

Buổi sáng từ 07h:30' đến 11h:30';

Buổi chiều từ 13h:30' đến 17h:30'

- Mùa đông:

Buổi sáng từ 07h:30' đến 11h:30';

Buổi chiều từ 13h:00' đến 17h:00'

- 2.2 Giờ làm việc theo ca/kíp hàng ngày: Các bộ phận điều hành sản xuất và Công nhân của Cảng làm việc theo kíp, một ngày 24 giờ chia làm 4 kíp, mỗi kíp = 6 giờ (kể cả ngày thứ 7, Chủ nhật; ngày Lễ, Tết).

III. GIẢI THÍCH TỪ NGỮ:

Một số từ ngữ trong “Biểu giá dịch vụ cảng biển” này được hiểu như sau:


- 3.1 **“Công ty PTSC Thanh Hóa”**: Là Công ty Cổ phần Dịch vụ Kỹ thuật PTSC Thanh Hóa.

- 3.2 **“Cảng”**: Là Cảng PTSC Thanh Hóa. 

- 3.3 **“Kho/bãi cảng”**: Là kho, bãi cảng nằm trong khuôn viên Cảng PTSC Thanh Hóa.
- 3.4 **“Hàng hoá/container nhập khẩu hoặc tái nhập”**: Là hàng hoá có nơi gửi hàng (gốc) ở nước ngoài và nơi nhận hàng (đích) ở Việt Nam.
- 3.5 **“Hàng hoá/container xuất khẩu hoặc tái xuất”**: Là hàng hoá có nơi gửi hàng (gốc) ở Việt Nam và có nơi nhận hàng (đích) ở nước ngoài.
- 3.6 **“Hàng hoá/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.
- 3.7 **“Hàng hoá/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.
- 3.8 **“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.
- 3.9 **“Tàu thuyền”**: Bao gồm tàu biển, tàu sông và các loại tàu, thuyền, phương tiện nổi 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.
- 3.10 **“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.
- 3.11 **“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.
- 3.12 **“Người được uỷ thác”**: Là tổ chức, cá nhân được chủ hàng hoặc người vận chuyển uỷ quyền để thực hiện vận chuyển, bốc dỡ, giao nhận và bảo quản hàng hoá tại Cảng.

IV. ĐƠN VỊ TÍNH VÀ CÁCH QUY TRÒN

4.1 Đơn vị trọng tải:

- 4.1.1 Trọng tải tàu thủy, phương tiện thủy: được tính trên cơ sở tổng dung tích toàn phần của phương tiện thủy (Gross Tonnage- GT). Phần lẻ dưới 0,5 GT không tính, từ 0,5 GT đến < 1 GT được tính tròn là 1 GT.
- 4.1.2 Những phương tiện không ghi GT thì được quy đổi như sau:
- Tàu chở hàng: 1,5 tấn trọng tải đăng ký tính bằng 1GT.
 - Tàu kéo, tàu đẩy, tàu công trình: 1 mã lực (HP/CV) tính bằng 0,5 GT.
 - Sà lan: 1,5 tấn trọng tải đăng ký tính 1 GT.
- 4.1.3 Đối với tàu thủy chở hàng khô, container, hàng lỏng: trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển là tổng dung tích (GT) lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận đăng kiểm.
- 4.1.4 Đối với tàu thủy là đoàn sà lan, tàu kéo (hoặc tàu đẩy): Trọng tải tính phí, giá dịch vụ cảng biển là tổng GT của cả đoàn sà lan và tàu kéo (hoặc tàu đẩy) cộng lại. 

4.2 Đơn vị công suất máy:

- Đơn vị: công suất máy được tính bằng mã lực (Horse Power- HP) hay Cheval Vapeur (CV) hoặc Kilowatt (KW).
- Quy đổi: Phần lẻ dưới 1 HP/CV/KW tính tròn thành 1 HP/CV/KW.

4.3 Đơn vị tính thời gian:

- Đối với đơn vị thời gian là ngày: Một ngày tính = 24 giờ; phần lẻ của ngày ≤ 12 giờ tính = $\frac{1}{2}$ ngày, trên 12 giờ đến 24 giờ tính = 1 ngày.
- Đối với đơn vị thời gian là giờ: Một giờ tính bằng 60 phút; phần lẻ ≤ 30 phút tính = $\frac{1}{2}$ giờ, trên 30 phút tính = 1 giờ.
- Đối với đơn vị tính thời gian là kíp: 1 kíp sản xuất = 6 giờ; phần lẻ ≤ 3 giờ tính = $\frac{1}{2}$ kíp, trên 3 giờ tính = 1 kíp.

4.4 Đơn vị trọng lượng/khối lượng hàng hoá:

- Trọng lượng tính giá là tấn thực (Metric tons- MT), bao gồm cả bao bì hàng hóa (Gross weight- GW) được thể hiện trên lệnh giao hàng (Delivery Order- DO) của hãng tàu hoặc Vận tải đơn đường biển (Bill of Lading- B/L). Phần lẻ $\leq 0,5$ tấn không tính, trên 0,5 tấn tính tròn = 1 tấn.
- Khối lượng tính giá là mét khối (m^3). Phần lẻ $\leq 0,5 m^3$ không tính, trên $0,5 m^3$ tính tròn = $1 m^3$.
- Tấn quy đổi (Freight tons- FT): là giá trị lớn nhất giữa trọng lượng thực tế (Metric Tons- MT) và thể tích toàn phần của kiện hàng (Cubic Meter- CBM). Đối với các loại hàng thép hình, thép kết cấu, thép ống, cấu kiện, thiết bị, khung nhà xưởng thì đơn vị tính giá dịch vụ là tấn quy đổi (FT).
- Trong một vận đơn lẻ, khối lượng tính tối thiểu là 1 tấn hoặc $1 m^3$.

4.5 Những mặt hàng được quy đổi về trọng lượng để tính giá xếp dỡ, lưu kho/bãi:

➤ Biểu 1:

STT	LOẠI HÀNG	QUY ĐỔI
1	Tre, nứa, mây, trúc, các loại gỗ khối lượng thực tế là m^3 .	$1 m^3 = 1$ tấn
2	Các loại súc vật sống (trâu, bò, ngựa...).	1 con = 1 tấn
3	Hàng nhẹ, mỗi tấn chiếm từ $2 m^3$ trở lên.	$2 m^3 = 1$ tấn
4	Thùng, can, hộp, chai rỗng...	$1 m^3 = 5$ tấn

4.6 Đơn vị tính chiều dài cầu bến:

- Đơn vị tính là mét (m), phần lẻ dưới 1 mét tính = 1 mét.

Phan

PHẦN HAI:
GIÁ DỊCH VỤ ĐỐI VỚI TÀU THUYỀN

I. CÁCH XÁC ĐỊNH GIÁ DỊCH VỤ ĐỐI VỚI TÀU THUYỀN VIỆT NAM THAM GIA VẬN TẢI BIỂN QUỐC TẾ:

1.1 Trường hợp nhận hàng xuất khẩu tại Cảng:

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

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

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

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

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

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

- Lướt vào áp dụng mức thu đối với tàu vận tải quốc tế (đơn giá ngoại).
- Lướt rời cảng tùy theo tàu nhận hàng xuất khẩu hay nội địa áp dụng mức thu theo quy định tại mục 1.1, 1.2, 1.3.

1.5 Trường hợp trong quá trình vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu có ra vào Cảng (nhưng không nhận hoặc trả hàng) vì lý do hàng hải chính đáng:

- Áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (đơn giá nội).

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

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

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

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

1.8 Trường hợp tàu biển có chiều chạy rộng (không chở hàng) ra/vào Cảng:

- Áp dụng mức thu đối với tàu vận tải nội địa (đơn giá nội) đối với chiều chạy rộng.



II. GIÁ DỊCH VỤ SỬ DỤNG CẦU BẾN:

- Tàu biển, phương tiện thủy cập cầu, cập mạn phải thanh toán tiền theo đơn giá như sau:

➤ **Biểu 2:**

STT	TÊN DỊCH VỤ	ĐƠN GIÁ DỊCH VỤ
1.	- Tàu thuyền neo buộc tại cầu, bến:	0,0031 USD/GT-giờ.
2.	- Tàu thuyền đã nhận được lệnh rời Cảng nhưng vẫn chiếm cầu, bến:	0,0060 USD/GT-giờ.
3.	- Tàu thuyền cập mạn với tàu thuyền khác ở cầu, bến:	0,0015 USD/GT-giờ.

**) Ghi chú:*

- Cơ sở tính giá dịch vụ cầu bến được thực hiện theo quy định tại Quyết định số 809/QĐ-BGTVT ngày 01/7/2024 của Bộ Giao thông Vận tải.

III. GIÁ DỊCH VỤ TÀU LAI HỖ TRỢ:

➤ **Biểu 3: Đơn giá dịch vụ cung cấp tàu lai theo công suất**

Đơn vị tính: USD/giờ

STT	CÔNG SUẤT TÀU LAI	ĐƠN GIÁ DỊCH VỤ
1	Từ 500HP đến dưới 800HP	399
2	Từ 800HP đến dưới 1300HP	577
3	Từ 1300HP đến dưới 1800HP	824
4	Từ 1800HP đến dưới 2200HP	1.112
5	Từ 2200HP đến dưới 3000HP	1.486
6	Từ 3000HP đến dưới 4000HP	1.720
7	Từ 4000HP đến dưới 5000HP	1.954
8	Từ 5000HP trở lên	2.188

***) Ghi chú:**

- Cơ sở tính giá dịch vụ cầu bến được thực hiện theo quy định tại Quyết định số 811/QĐ-BGTVT ngày 01/7/2024 của Bộ Giao thông Vận tải.
- Đơn giá tại được áp dụng khi điều động tàu lai dắt nằm trong khu vực Nghi Sơn (khoảng cách từ nơi neo đậu đến vị trí dẫn tàu < 10 miles).

IV. GIÁ DỊCH VỤ BUỘC CỎI DÂY

4.1 Phương tiện cập cầu, cập mạn mà Cảng thực hiện công việc buộc hoặc cỏi dây thì phải trả cước theo đơn giá sau:

➤ **Biểu 4:**

Đơn vị tính: USD/lần buộc hoặc mở

STT	TRỌNG TẢI TÀU THUYỀN	ĐƠN GIÁ DỊCH VỤ
1	< 1.000 GT	14,40
2	Từ 1.000 GT đến dưới 2.000 GT	27,60
3	Từ 2.000 GT đến dưới 5.000 GT	39,60
4	Từ 5.000 GT đến dưới 10.000 GT	56,40
5	Từ 10.000 GT đến dưới 20.000 GT	96,00
6	Từ 20.000 GT đến dưới 30.000 GT	120,00
7	Từ 30.000 GT trở lên	144,00

4.2 Các trường hợp khác:

- Tàu thuyền cập mạn buộc dây vào tàu thuyền khác đang cập cầu: tính bằng 80% đơn giá trong Biểu 3.
- Tàu thuyền cập mạn buộc dây vào cầu tàu: tính bằng 100% đơn giá trong Biểu 3.

V. GIÁ DỊCH VỤ ĐÓNG, MỞ NẮP HẦM HÀNG

5.1 Chủ tàu/chủ hàng yêu cầu công nhân của Cảng đóng/mở nắp hầm hàng thì phải thanh toán giá trị dịch vụ theo đơn giá sau:

➤ **Biểu 5:**

Đơn vị tính: USD/lần-01 hầm

STT	TRỌNG TẢI TÀU THUYỀN	ĐƠN GIÁ DỊCH VỤ (Sử dụng cầu tàu/cầu bờ)	
		Đóng hoặc mở nắp hầm hàng để lại trên boong	Đóng hoặc mở nắp hầm hàng đưa lên bờ
1	< 1.000 GT	21,60	33,60
2	Từ 1.000 GT đến dưới 2.000 GT	33,60	52,80
3	Từ 2.000 GT đến dưới 5.000 GT	52,80	78,00
4	Từ 5.000 GT đến dưới 10.000 GT	78,00	95,00
5	Từ 10.000 GT đến dưới 20.000 GT	95,00	120,00
6	Từ 20.000 GT đến dưới 30.000 GT	120,00	144,00
7	Từ 30.000 GT trở lên	144,00	172,80

5.2 Các trường hợp tính tăng:

- Trường hợp tàu có 2 boong (TWEEN DECK) hoặc hầm có 2 tầng có nắp tầng hầm phải đóng/mở bằng cần cầu tàu tính bằng 150% đơn giá tại Biểu 4; nếu phải đóng/mở bằng cần cầu cảng tính bằng 200% đơn giá tại Biểu 4.

VI. GIÁ DỊCH VỤ CUNG CẤP NƯỚC NGỌT, ĐỒ RÁC:

➤ Biểu 6:

STT	Tên dịch vụ	Đơn giá
1.	Cấp nước ngọt tại cầu tàu	3,5 USD/m ³
2.	Chi hộ tiền điện và phí dịch vụ chi hộ tiền điện	0,5 USD/kw
3.	Thu gom rác thải sinh hoạt (áp dụng bắt buộc đối với các tàu ra/vào Cảng PTSC Thanh Hóa theo tần suất 2 ngày/lần, lần đầu tính tại thời điểm tàu cập cầu Cảng).	
3.1	Đối với tàu có trọng tải < 15.000 GT	40 USD/ m ³
3.2	Đối với tàu có trọng tải ≥ 15.000 GT	60 USD/ m ³

Handwritten signature

PHẦN BA:
GIÁ DỊCH VỤ XẾP DỠ, GIAO NHẬN HÀNG HÓA

I. GIÁ DỊCH VỤ ĐỐI VỚI HÀNG THÔNG THƯỜNG:

➤ **Biểu 7:**

Đơn vị tính: USD/tấn MT

NHÓM HÀNG	LOẠI HÀNG	ĐƠN GIÁ DỊCH VỤ	
		Xếp dỡ: <i>Tàu → Ôtô/ Cầu tàu</i> <i>(hoặc ngược lại)</i>	Giao nhận
I. HÀNG ĐÓNG BAO (Q = 50kg/bao)	1.1. Xi măng, bao nông sản, lương thực, thực phẩm, thức ăn gia súc (trừ Bột xương, Bột cá).	2,60	0,2
	1.2. Đạm, super Lân, Kali, NPK, DAP, Bột đá, Phốt phát, Secpentine, Bột xương, Bột cá.	3,20	0,2
II. HÀNG ĐÓNG BỊCH (Q ≤ 2.000 KG/BỊCH):	2.1. Xi măng, phụ gia xi măng, quặng tinh đóng bịch.	2,20	0,15
	2.2. Nông sản thực phẩm, thức ăn gia súc (trừ bột xương, bột cá)	1,90	0,15
	2.3. Viên nén gỗ dăm	2,5	0,15
III. HÀNG RỜI	3.1. Clinker, phụ gia xi măng, xi lò cao, tro bay, secpentine, quặng tinh, cát xây dựng, đá vôi xây.	1,40	0,1
	3.2. Than cám, thạch cao vụn rời, muối rời, đá trắng/đá vôi cục ≤ 12 ^{cm} .	1,60	0,1
	3.3. Than cục, than nguyên khai, than kíp lê, than kok, thạch cao cục, hàng rời đóng tàng/đóng rần, hàng quặng dạng cục ≤ 12 ^{cm} .	1,75	0,1



	3.4. Quặng sắt cục > 12 ^{cm} , đá hộc có đường kính ≥ 20 ^{cm} trở lên hoặc tỉ trọng > 1,5 tấn/m ³	1,95	0,1
	3.5. Gỗ dăm, viên nén gỗ dăm, lưu huỳnh, sô đa rời.	1,70	0,1
IV. HÀNG SẮT THÉP, KIM LOẠI CÓ TRỌNG LƯỢNG < 10 TẤN/KIỆN & CHIỀU DÀI ≤ 12 MÉT/KIỆN	4.1. Sắt thép xây dựng dạng cuộn tròn, dạng cây đóng thành bó	3,00	0,2
	4.2. Sắt thép, kim loại màu các loại đóng thành bó, kiện, cuộn (trừ các loại ống có đường kính ≥ 100 mm).	2,00	0,2
	4.3. Sắt, thép dạng ống rời, đường kính từ 100 mm đến 500 mm	2,60	0,2
	4.4. Sắt, thép dạng bó, khung, kiện, thanh, dầm, cọc	2,50	0,2
	4.5. Sắt, thép dạng cục phải sử dụng xe nâng hỗ trợ làm hàng.	3,70	0,2
	4.6. Sắt, thép đã qua sử dụng dạng rời, sử dụng gầu ngoạm xếp dỡ.	5,50	0,2
	4.7. Sắt, thép đã qua sử dụng dạng rời, sử dụng công nhân thủ công xếp dỡ.	5,90	0,2
V. CÁC LOẠI HÀNG KHÁC	5.1. Dây kim loại, dây cáp, dây điện đóng thành cuộn	2,00	0,2
	5.2. Hàng đóng trong thùng/ phuy/ can/ bồn như: xăng, dầu, mỡ, sơn, nhựa đường, đất đèn, thuốc trừ sâu, hóa chất...	2,20	0,2
	5.3. Hàng gỗ thành phẩm, gỗ cây, luồng/tre/nứa đóng thành bó có chiều dài < 12mét, đường kính < 500 mm.	3,30	0,2

Abu

5.4. Hàng vật liệu xây dựng: gạch men, đá ốp lát, các thiết bị vệ sinh đóng trong thùng carton hoặc Pallet gỗ	3,1	0,2
5.5. Hàng hóa là chất lỏng phải sử dụng máy bơm của khách hàng để bơm, rót hàng	2	0,2
5.6. Hàng bách hóa tổng hợp như: Đồ dùng gia đình, dụng cụ thể thao, văn phòng phẩm, hàng may mặc, vải, sợi, vỏ bao, xà phòng, giấy cuộn, thuốc lá, đồ hộp thực phẩm. - Hàng điện, điện tử, điện lạnh, thiết bị thông tin liên lạc, thiết bị y tế, nội thất văn phòng. - Hàng tạp phẩm, gỗ ván sàn, dụng cụ bằng gỗ thủ công mỹ nghệ, cao su các loại... (trừ cao su đóng trong pallet). - Hàng công nghệ thực phẩm không phân biệt qui cách đóng gói, hình thức bì, hòm kiện hay để trần.	3,60	0,2
5.7. Hàng linh kiện điện tử, đồ uống có cồn/có ga, hoa quả tươi	3,7	0,2

***/ Ghi chú:**

- Đơn giá trên đây áp dụng chung cho việc sử dụng cả cần cầu bờ và cần cầu tàu;
- Trường hợp Cảng đồng ý cho chủ hàng tự đưa công nhân và phương tiện, thiết bị của chủ hàng vào xếp dỡ tại Cảng thì Cảng thu 50% đơn giá tương ứng từng phương án tác nghiệp sản xuất đối với loại hàng đó;
- Các loại hàng hóa khác chưa được nêu ở trên thì căn cứ vào tính chất, quy cách đóng gói, năng suất xếp dỡ, phương án tác nghiệp để xếp vào nhóm hàng tương đương hoặc Giám đốc Công ty PTSC Thanh Hóa sẽ quyết định tại từng thời điểm cụ thể.

❖ Các trường hợp tăng đơn giá:

➤ **Biểu 8:**



STT	DIỄN GIẢI	MỨC TĂNG
1.	Các loại hàng đóng bao bị đè nén, đóng thành tảng, cục... phải đập ra mới xếp dỡ được: tăng đơn giá đối với số hàng thực tế phải đập	100%
2.	Các loại hàng đóng bao mà trọng lượng dưới 50kg/bao: tăng đơn giá so với hàng cùng loại đóng bao 50kg/bao	20%
3.	Các loại hàng rời đóng tảng, đóng rắn gây khó khăn trong quá trình xếp dỡ, phải sử dụng thêm thiết bị hỗ trợ.	40%
4.	Xếp dỡ hàng cứu hộ, cứu nạn, hàng bị xô lệch và đổ vỡ hàng loạt, các chất hóa học dễ cháy nổ, các chất đặc biệt độc hại với sức khỏe con người.	100%
5.	Các loại hàng sắt thép, kim loại có chiều dài >12 mét/kiện đến ≤ 15 mét/kiện	20%
6.	Các loại hàng sắt thép, kim loại có chiều dài >15 mét/kiện đến ≤ 20 mét/kiện	50%
7.	Các loại hàng sắt thép, kim loại có chiều dài >20 mét/kiện trở lên	Giá thỏa thuận

II. GIÁ DỊCH VỤ ĐỐI VỚI HÀNG CẦU KIỆN, THIẾT BỊ, KẾT CẤU THÉP:

➤ Biểu 9:

Đơn vị tính: USD/tấn FT

STT	LOẠI HÀNG	ĐƠN GIÁ DỊCH VỤ	
		Xếp dỡ: Tàu → Ôtô/ Cầu tàu (hoặc ngược lại)	Giao nhận
1.	Hàng có trọng lượng < 15 tấn/kiện	6,00	0,20
2.	Hàng có trọng lượng từ ≥ 15 tấn/kiện đến < 20 tấn/kiện.	8,00	0,20
3.	Hàng có trọng lượng từ ≥ 20 tấn/kiện đến < 25 tấn/kiện.	11,00	0,20

Rhuy

4.	Hàng có trọng lượng từ ≥ 25 tấn/kiện đến < 30 tấn/kiện.	17,00	0,20
5.	Hàng có trọng lượng từ ≥ 30 tấn/kiện đến ≤ 40 tấn/kiện.	20,00	0,20
6.	Hàng có trọng lượng > 40 tấn/kiện.	Giá thỏa thuận	

***/ Ghi chú:**

- Đơn giá trên đây áp dụng chung cho việc sử dụng cả cần cẩu bờ và cần cẩu tàu;
- Trường hợp Cảng đồng ý cho chủ hàng tự đưa công nhân và phương tiện, thiết bị của chủ hàng vào xếp dỡ tại Cảng thì Cảng thu 50% đơn giá tương ứng từng phương án tác nghiệp sản xuất đối với loại hàng đó;
- Các loại hàng hóa khác chưa được nêu ở trên thì căn cứ vào tính chất, quy cách đóng gói, năng suất xếp dỡ, phương án tác nghiệp để xếp vào nhóm hàng tương đương hoặc Giám đốc Công ty PTSC Thanh Hóa sẽ quyết định tại từng thời điểm cụ thể.

❖ Các trường hợp tăng đơn giá:

➤ Biểu 10:

STT	DIỄN GIẢI	MỨC TĂNG
1.	Hàng có chiều dài > 12 m/kiện đến ≤ 15 mét/kiện	20%
2.	Hàng có chiều dài > 15 mét/kiện đến ≤ 20 mét/kiện	50%
3.	Hàng hóa có chiều dài > 20 mét hoặc chiều cao > 5 mét	Giá thỏa thuận

III. GIÁ DỊCH VỤ ĐỐI VỚI HÀNG CONTAINER:

4.1 Giá dịch vụ xếp dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập- tái xuất:

❖ Biểu 11:

Đơn vị tính: USD/container

Loại container		Tàu/sà lan → bãi cảng (hoặc ngược lại)	Tàu/sà lan → ô tô chuyển thẳng/sà lan (hoặc ngược lại)
Container 20'	Có hàng	59	47
	Rỗng	35	28
Container 40'	Có hàng	89	71

(Chữ ký)

	Rỗng	47	38
Container 45'	Có hàng	132	106
	Rỗng	70	56

***/ Ghi chú:**

- Xếp dỡ container có một trong các yếu tố: chiều dài/rộng/cao vượt quá kích thước của container tiêu chuẩn thì cước xếp dỡ tính tăng 50% đơn giá tương ứng.
- Xếp dỡ container nặng trên 40 tấn, cước xếp dỡ tính tăng 100% đơn giá tương ứng.
- Xếp dỡ, đảo chuyển container từ hầm này sang hầm khác trong cùng một tàu (có qua cầu tàu): cước xếp dỡ tính bằng 200% đơn giá tàu → ô tô.
- Xếp dỡ container open top, flatrach, reefer, container chứa hàng nguy hiểm, độc hại (a xít, thuốc trừ sâu, thuốc nhuộm; ...) thì cước xếp dỡ tính tăng 50% đơn giá.
- Xếp dỡ, đảo chuyển container trong cùng một hầm tàu: cước xếp dỡ tính bằng 25% đơn giá xếp dỡ theo phương án tàu → bãi cảng.
- Xếp dỡ, đảo chuyển container từ hầm này sang hầm khác trong cùng một tàu (không qua cầu tàu): cước xếp dỡ tính bằng 60% đơn giá theo phương án tàu → ô tô.

4.2 Giá dịch vụ xếp dỡ container quá cảnh, trung chuyển:

❖ Biểu 12:

Đơn vị tính: USD/container

Loại container		Tàu/sà lan → bãi cảng (hoặc ngược lại)	Tàu/sà lan → ô tô chuyển thẳng/sà lan (hoặc ngược lại)
Container 20'	Có hàng	44	35
	Rỗng	26	21
Container 40'	Có hàng	67	54
	Rỗng	35	28
Container 45'	Có hàng	99	79
	Rỗng	52	42

***/ Ghi chú:**

- Xếp dỡ container có một trong các yếu tố: chiều dài/rộng/cao vượt quá kích thước của container tiêu chuẩn thì cước xếp dỡ tính tăng 50% đơn giá tương ứng.
- Xếp dỡ container nặng trên 40 tấn, cước xếp dỡ tính tăng 100% đơn giá tương ứng.
- Xếp dỡ, đảo chuyển container từ hầm này sang hầm khác trong cùng một tàu (có qua cầu tàu): cước xếp dỡ tính bằng 200% đơn giá tàu → ô tô.

Handwritten signature

- Xếp dỡ container open top, flatrach, reefer, container chứa hàng nguy hiểm, độc hại (a xít, thuốc trừ sâu, thuốc nhuộm; ...) thì cước xếp dỡ tính tăng 50% đơn giá.
- Xếp dỡ, đảo chuyển container trong cùng một hầm tàu: cước xếp dỡ tính bằng 25% đơn giá xếp dỡ theo phương án tàu → bãi cảng.
- Xếp dỡ, đảo chuyển container từ hầm này sang hầm khác trong cùng một tàu (không qua cầu tàu): cước xếp dỡ tính bằng 60% đơn giá theo phương án tàu → ô tô.

4.3 Giá dịch kiểm hóa container:

❖ Biểu 13:

Đơn vị tính: USD/Container

Loại container	Đơn giá dịch vụ
Container 20'	30
Container 40'	40

IV. NHỮNG TRƯỜNG HỢP KHÁC:

- Dỡ hàng từ tàu lên phương tiện của Cảng vận chuyển xếp hàng xuống một tàu khác (trong phạm vi cùng một khu vực xếp dỡ) cước xếp dỡ tính bằng 2 lần chiều tác nghiệp Tàu → Ô tô/cầu tàu hoặc ngược lại (không tính cước vận chuyển).
- Xếp dỡ hàng theo phương án từ tàu sang mạn tàu: cước xếp dỡ được tính tăng thêm 20% so với phương án Tàu → Ô tô/cầu tàu.
- Xếp dỡ, đảo chuyển hàng trong cùng một hầm tàu, mức giá xếp dỡ tính bằng 50% đơn giá Tàu → Ô tô/cầu tàu hoặc ngược lại.
- Xếp dỡ hàng từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu nhưng không phải qua cầu Cảng, mức giá xếp dỡ tính bằng 70% đơn giá Tàu ở Ô tô/cầu tàu hoặc ngược lại; Trường hợp phải qua cầu Cảng mức giá xếp dỡ tính bằng 120% đơn giá Tàu → Ô tô/cầu tàu hoặc ngược lại.
- Hàng hoá là ô tô xe chuyên dùng nếu tháo rời, cước xếp dỡ sẽ được tính theo nhóm hàng cầu kiện, thiết bị.
- Xếp dỡ hoặc di chuyển súc vật sống như: trâu, bò, ... từ tàu lên phương tiện Chủ hàng bằng cầu chuyên dùng của tàu hoặc Chủ hàng, cước xếp dỡ tính bằng 50% đơn giá xếp dỡ bằng cần cầu tàu theo chiều tác nghiệp Tàu → Bãi cảng hoặc ngược lại.
- Trường hợp chủ hàng có yêu cầu và Cảng phải thuê thiết bị bên ngoài thì Cảng và chủ hàng thỏa thuận theo đơn giá thuê thiết bị bên ngoài.
- Xếp dỡ theo điều kiện FIO (Chủ hàng chịu trách nhiệm thanh toán cước xếp dỡ) nhưng Chủ tàu (Đại lý tàu) yêu cầu sử dụng cần cầu bờ (kể cả cần cầu nổi) thì giá cước tính cho Chủ tàu (Đại lý tàu): được tính bằng phần chênh lệch giữa cần cầu tàu và cần cầu bờ (hoặc cần cầu nổi nếu có) của tác nghiệp Tàu ở Ô tô/cầu tàu hoặc ngược lại; còn Chủ hàng chịu trách nhiệm thanh toán cước xếp dỡ bằng cần cầu tàu.

- Nếu chủ tàu hoặc Chủ hàng gây nên sự chờ đợi của công nhân/thiết bị nâng hạ/phương tiện vận chuyển của Cảng trong quá trình xếp dỡ/vận chuyển thì phải thanh toán chi phí bằng 70% đơn giá làm hàng nhân với năng suất xếp dỡ bình quân theo từng phương án cho thời gian thực tế chờ đợi.

PHÂN BÓN: TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Biểu giá dịch vụ này thay thế Biểu phí và giá dịch vụ đã được ban hành theo Quyết định số 880/QĐ-TH ngày 21/3/2024 của Giám đốc Công ty PTSC Thanh Hóa.
2. Biểu giá dịch vụ này có hiệu lực kể từ ngày 15/10/2024 đến khi có văn bản khác thay thế. Trường các Phòng/Xưởng/Ban Dự án căn cứ tình hình thực tế để áp dụng và thực hiện đúng đối với từng trường hợp cụ thể.
3. Đối với hàng cầu kiện, vật tư, thiết bị được nhập về Cảng để sử dụng cho các Dự án tại khu kinh tế Nghi Sơn (gọi tắt là hàng Dự án) thì đơn giá dịch vụ sẽ do Giám đốc Công ty PTSC Thanh Hóa quyết định đối với từng lô hàng cụ thể trên cơ sở thỏa thuận, thống nhất với khách hàng.
4. Trường hợp các dịch vụ phát sinh mà trong biểu giá này chưa quy định thì Cảng thỏa thuận với khách hàng để áp dụng theo nhóm hàng tương ứng hoặc thỏa thuận đơn giá cụ thể với khách hàng trước khi thực hiện dịch vụ.
5. Đối với những khách hàng thường niên và có lượng hàng hoá thông qua Cảng với khối lượng lớn, đa dạng về chủng loại, có thời gian giải phóng hàng nhanh thì sẽ được Giám đốc Công ty PTSC Thanh Hóa quyết định xem xét áp dụng các chính sách ưu đãi về giá, về chính sách phù hợp.
6. Biểu giá dịch vụ này có thể được Giám đốc Công ty PTSC Thanh Hóa điều chỉnh tùy theo tình hình giá cả thị trường tại từng thời điểm trên cơ sở biến động của giá xăng dầu, giá điện, giá vật tư tiêu hao, giá nhiên liệu đầu vào; các chế độ, chính sách đối với người lao động; tính chất phức tạp của việc tác nghiệp sản xuất; điều chỉnh chiến lược kinh doanh, chính sách ưu đãi đối với khách hàng.

CÔNG TY CỔ PHẦN 
DỊCH VỤ KỸ THUẬT PTSC THANH HÓA



GIÁM ĐỐC
PHẠM HÙNG PHƯƠNG