

RE-CODE

# 2020 舟山口岸大宗散货 进口通关贸易便利化测评

舟山市港航和口岸管理局

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

2020年9月

# 目 录

一、研究范围.....	1
二、指标体系.....	1
(一) 整体指标架构.....	1
(二) 外贸船舶进出港时效.....	2
(三) 通关及口岸作业时效.....	3
(四) 通关及口岸作业成本.....	4
三、基础数据来源与评分方法.....	4
(一) 外贸船舶进出港时效下各指标基础数据来源.....	5
(二) 通关及口岸作业时效下各指标基础数据来源.....	5
(三) 通关及口岸作业成本下各指标基础数据来源.....	6
(四) 三级指标基础数据推导二级/一级指标的方法.....	7
四、实践测算.....	10
(一) 数据获取.....	10
(二) 测算结论.....	11
附件 1 铁矿砂进口通关及口岸作业成本模拟核算.....	14
附件 2 大豆进口通关及口岸作业成本模拟核算.....	15
附件 3 原油进口通关及口岸作业成本模拟核算.....	16

## 一、研究范围

在考察的货物方面：铁矿石、大豆、原油是舟山口岸进口大宗散货最主要的三种货物，本测评以这三类货物作为具体的考察对象。

在作业范围方面：大宗散货的载体是货船本身，因此相应地，针对大宗散货进口通关贸易便利化的评测，不仅应当涵盖货船完成靠泊后的作业，还应当包含靠泊前的时段。也就是说，本方案将考察从“载有进口大宗散货的外贸船舶抵达外锚地”到“卸货完成后船舶离港”之间所发生的时效和成本，来展现舟山口岸大宗散货进口通关贸易便利化水平。

## 二、指标体系

### （一）整体指标架构

指标体系由 3 个一级指标组成：外贸船舶进出港时效指数、通关及口岸作业时效指数、通关及口岸作业成本指数，一级指标下包括 6 个二级指标（通关及口岸作业成本指数既是一级指标又是二级指标），二级指标又包含 19 个三级指标。其中一级指标和二级指标为需要后期计算的指数，三级指标则为通过各类数据源获取（或需要进行统计计算）的基础数据。指标架构如下：

舟山口岸大宗散货进口通关贸易便利化指标架构

一级指标 (1-100)	二级指标 (1-100)	三级指标 (基础数据)	说明

一级指标	二级指标	三级指标	说明
1. 外贸船舶 进出港时效 指数	1.1 外贸船舶 进港时效指数	1.1.a 外贸普通散货船舶进港 耗时	从“货船抵达外锚地”到 “货船靠泊完成（系最后 一根缆绳）”花费的时间。
		1.1.b 外贸油轮进港耗时	
	1.2 外贸船舶 离港手续时效 指数	1.2.a 外贸船舶离港手续耗 时	从“卸船作业完成”到“货 船离泊（解开最后一根缆 绳）”花费的时间
2. 通关及口岸 作业时效 指数	2.1 口岸作业 时效指数	2.1.a 卸船前耗时 (铁矿石)	从“货船靠泊完成”到“开 始卸船”花费的时间。
		2.1.b 卸船前耗时 (大豆)	
		2.1.c 卸船前耗时 (原油)	
		2.1.d 单位货物卸船耗时 (铁矿石)	平均每千吨货物卸船耗 时。
		2.1.e 单位货物卸船耗时 (大豆)	
		2.1.f 单位货物卸船耗时 (原油)	
	2.2 海关通关 时效指数	2.2.a 通关耗时	从“海关接受申报”到“海 关放行”。
	2.3 海关检验 检疫时效指数	2.3.a 现场检验检疫耗时 (铁矿石)	从“开始取样”到“给出 现场检验检疫结论”的耗 时。
		2.3.b 现场检验检疫耗时 (大豆)	
		2.3.c 现场检验检疫耗时 (原油)	
		2.3.d 实验室检验检疫耗时(铁 矿石)	从“送检”到“给出实验 室检验检疫结论”的耗时。
		2.3.e 实验室检验检疫耗时(大 豆)	
2.3.f 实验室检验检疫耗时(原 油)			
3. 通关及口岸 作业成本 指数	3.a 通关及口岸作业成本 (铁矿石)	从“货船抵达锚地”到“货 物具备提离条件”间由船 方及收货人支付的常规费 用合计。	
	3.b 通关及口岸作业成本 (大豆)		
	3.c 通关及口岸作业成本 (原油)		

## (二) 外贸船舶进出港时效

对于载有进口大宗散货的外贸船舶进出港时效，从 2 个方面进行考察：

### 1. 外贸船舶进港时效

外贸船舶进港时效考察，起始点是“货船抵达外锚地”，终止点是“货船靠泊完成（系最后一根缆绳）”。普通散货船舶与油轮在一些作业上也存在差异，停靠的码头条件也有所不同。所以需要分开两种情况进行考虑。

### 2. 外贸船舶离港手续时效

外贸船舶出港手续时效考察，起始点是“卸船作业完成”，终止点是“货船离泊（解开最后一根缆绳）”。

## （三）通关及口岸作业时效

对于大宗货物通关及口岸作业时效，分为 3 个方面进行考察：

### 1. 口岸作业时效

口岸作业时效主要从两个阶段：卸船前和卸船作业进行考察，由于货物种类对于耗时有较大影响，因此还需要分为三类货物进行考察，最终形成 6 个三级指标。

“卸船前耗时”起始点为“货船靠泊完成”，终止点为“开始卸船”，考察在卸船前：登轮检查、检水尺（头尺）及其他动作的总体耗时；

“单位货物卸船耗时”则要考察卸载每一千吨货物所需要花费的时间。

### 2. 海关通关时效

海关通关时效目前只设置一个三级指标，即“海关通关耗时”，其

起始点和终止点分别为“海关接受申报”和“海关放行”，主要考察海关在审单、计税以及企业完税后海关放行的效率。

### 3. 海关检验检疫时效

海关检验检疫包括两种情况：现场检验检疫与实验室检验检疫。按照相关规定，目前铁矿石、大豆、原油中属于法检情形的均需进行现场检验检疫，然后根据需要检验事项的具体要求由海关决定是否需送实验室检测。

现场检验检疫耗时从“开始取样”开始，到“给出现场检验检疫结论”；实验室检验耗时则从“送检”开始，到“给出实验室检验检疫结论”。

#### （四）通关及口岸作业成本

对于大宗散货，不同于集装箱装载方式下船公司通过码头操作费、集装箱操作费等各种收费项目将其在口岸的成本转嫁给收货企业，而是将其在口岸被收取的各项费用直接体现在运费当中，因此，对于进口大宗散货通关及口岸作业成本，同样要从两方面进行考虑：船舶进港时由船公司支付的费用和货船靠泊后因口岸作业由收货人支付的费用。

## 三、基础数据来源与评分方法

对于以上各项指标的基础数据，部分可以从码头、海关的业务系统中进行提取，一部分需要通过模拟计算得出，还有部分则需要通过问卷调查等方式进行。

在搜集各类基础数据之前，首先要确定搜集的时间段，尤其需要

注意的是大宗散货的进口可能受季节因素影响，因此建议每年进行的测评要选取一致的时间段（例如每年的第二季度）。

### **（一）外贸船舶进出港时效下各指标基础数据来源**

码头经营单位的业务系统对于相关的时间节点都会进行记录（船舶抵达锚地、船舶靠泊完成、开始卸船、卸船完成、货船离泊）。根据这些系统中提取的原始数据分别进行计算：

#### **1. 外贸船舶进港时效相关基础数据**

以船为单位，计算：“货船进港耗时（货船抵达外锚地-货船靠泊完成）”的平均数（排除进港异常的 5%）。

#### **2. 外贸船舶出港手续耗时相关基础数据**

以船为单位，计算：“货船出港手续耗时（卸船作业完成-货船离泊）”的平均数（排除异常的 1%）。

### **（二）通关及口岸作业时效下各指标基础数据来源**

#### **1. 口岸作业时效相关基础数据**

码头经营单位的业务系统对于相关的时间节点都会进行记录（船舶抵达锚地、船舶靠泊完成、开始卸船、卸船完成、货船离泊）。根据这些系统中提取的原始数据分别进行计算：

以船为单位，计算：“卸船前耗时（货船靠泊完成-开始卸船）”的平均值。

将每艘船的卸船耗时、卸船吨数进行加总，用总的卸船耗时除以总的卸船吨数，计算每千吨货物卸船的平均耗时；

以上平均值即可作为三级指标的值。

## 2. 海关通关时效

这一部分的基础数据可以由海关提供，海关的通关系统中对于时间均进行了记录。获取全样本数据后计算各类货物平均值即可。

## 3. 海关检验检疫时效

这一部分的基础数据可以由海关检验检疫部门提供，相关的“开始取样”到“给出检验检疫结论”在海关检验检疫系统（原 ECIQ）都会进行记录。得到数据后计算平均值即三级指标的值。

### （三）通关及口岸作业成本下各指标基础数据来源

对于大宗散货，模拟条件如下：

- 船舶净吨为 27000 吨
- 载有 80000 吨货物
- 靠泊老塘山码头，引航距离需要根据统计时段最常见情况计算
- 停泊时间为 2 天
- 作业模式为“船-船”，即直接由外贸船舶卸至驳船或内支线船舶

包括 11 项收费项目：引航费、拖轮费、停泊费、理货数据申报费、检疫处理费（一般船舶消毒，如发生概率超过 20%则计入）、SPRO（预防污染协议）费、港口作业包干费、货物港务费、港口设施保安费、港口建设费、代理费（货代报关）。

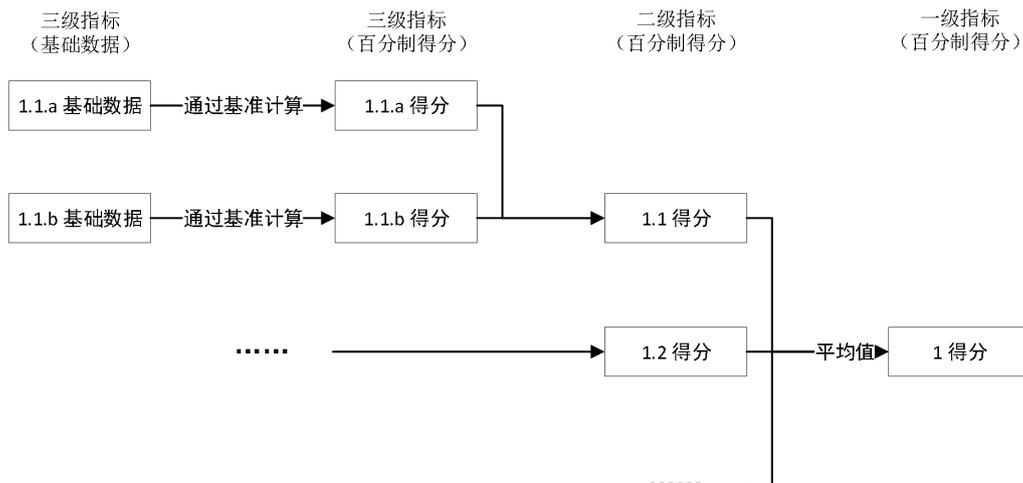
对于油轮，模拟条件如下：

- 船舶净吨为 27000 吨
- 载有 80000 吨原油
- 靠泊册子码头，引航距离需要根据统计时段最常见情况计算
- 停泊时间为 3 天
- 作业模式为“船-罐”即由外贸船舶卸至码头油罐

包括 17 项收费项目：引航费、拖轮费、绞缆机使用费、带缆艇使用费、停泊费、SPRO(预防污染协议) 费用、围油栏使用费（如概率超 20%则计入）、检疫处理费（一般船舶消毒，如概率超 20%则计入）、理货数据申报费、港口作业包干费、货物港务费、港口设施保安费、港口建设费、油污损害赔偿基金、代理费（货代报关）、进口原油检验费（岸罐与船舱）。

#### **（四）三级指标基础数据推导二级/一级指标的方法**

首先要做的就是针对每一个三级指标设定一个“基准”，然后才能以此将三级指标的值（耗时、成本）转化为分数，然后对三级指标的分数计算平均值，得出上一级二级指标得分，再将二级指标得分计算平均值得出一级指标得分：



### 各层指标分数的推导

#### 以“2.1.d 单位货物卸船耗时（铁矿石）”为例：

假设测得该三级指标的基础数据值为 25 分钟/千吨，而要将这个“25 分钟/千吨”转化为一个百分制的分数，就需要找到一个基准。这个基准包含两方面内容：“最差表现”和“最佳表现”，所以可以观察每艘船的每千吨货物卸船耗时（在这里假设表现最差的船每千吨花费了 60 分钟，表现最好的船每千吨花费了 10 分钟），使用“前沿距离”算法：

三级指标值	25 分钟/千吨
最差表现	60 分钟/千吨
最佳表现	10 分钟/千吨
三级指标得分	$= \frac{\text{最差表现} - \text{三级指标值}}{\text{最差表现} - \text{最佳表现}} \times 100 = \frac{60 - 25}{60 - 10} \times 100 = 87.5$

通过以上方法，就可以将各类耗时、成本转化为标准的百分制分数，然后将每个三级指标的分数平均计算出上一级二级指标的分数，进而可以计算一级指标的分数。

对于成本方面的基准值，同样需要找到一组“基准”，这里可以引用世界银行《营商环境报告》中进口边境合规成本中的“最差表现”与“最佳表现”，另外需要将靠泊后成本折合成每 15 吨的成本（世行方法论中对于货物重量的假设是 15 吨）。

### 这里以“3. a 通关及口岸作业成本（铁矿石）”为例：

假设在 2019 年测得铁矿石类通关及口岸作业成本为 180 万元，折合成每 15 吨的成本即 337.5 元，世行进口边境合规成本中的最差表现是 1200 美元（8278.2 元），最佳表现是 0 美元，对于“3. a 关及口岸作业成本（铁矿石）”的得分，计算过程如下：

三级指标值	337.5 元/15 吨
最差表现	1200×6.8985=8278.2 元/15 吨（汇率为中国人民银行公布的 2019 年平均美元兑人民币汇率中间价：1 美元=6.8985 元人民币）
最佳表现	0 元
三级指标得分	$= \frac{\text{最差表现} - \text{三级指标值}}{\text{最差表现} - \text{最佳表现}} \times 100 = \frac{8278.2 - 337.5}{8278.2 - 0} \times 100 = 95.9$

需要注意的是，在第一次测评时将“基准”中的“最差表现”和“最佳表现”确定下来之后，在之后的测评中，为了保证历次测评拥有统一的“基准”以便纵向比较，尽量不对“基准”进行调整。

### 关于最差表现与最佳表现的取值

“1. 外贸船舶进出港时效指数”、“2. 1 口岸作业时效指数”下各个三级指标对应的“最差表现”与“最佳表现”分别取的是样本数据中排在前 5% 和第 91%–95% 样本的均值（从低到高排序）。

“2. 2 海关通关时效指数”下各个三级指标对应的“最差表现”与“最佳表现”分别取的是 2018 年宁波关区大宗散货进口通关时间样本中的

前 5%和第 91%-95%样本的均值（从低到高排序）。

“2.3 海关检验检疫时效指数”下各个三级指标对应的“最差表现”与“最佳表现”取海关检验检疫的时限规定。

“3. 通关及口岸作业成本指数”下的各三级指标对应的“最差表现”与“最佳表现”取世界银行《营商环境报告》的设定值（1200 美元和 0 美元）。

## 四、实践测算

### （一）数据获取

外贸船舶进出港时效、通关及口岸作业时效方面，船舶进出港时效和口岸作业时效的数据来自于码头经营单位：

码头经营单位	船次 (2019 年 2 季度)	船次 (2020 年 2 季度)
舟山港老塘山中转储运有限公司	103	93
宝钢马迹山码头	58	87
舟山武港码头有限公司	45	50
中化兴中石油转运舟山有限公司	38	44
舟山鼠浪湖码头有限公司	31	44
舟山实华原油码头有限公司	24	16
中谷储运（舟山）有限公司	13	22
大鼎石油储运有限公司	10	24
浙江海港中奥能源有限责任公司	4	6
舟山市金润石油转运有限公司	1	10
总计	327	396

海关通关时效和海关检验检疫时效的数据则由舟山海关方面提供。2019 年数据取样或统计时段均为 2019 年第 2 季度，2020 年数据海关无法提供，因此继续沿用 2019 年数据。

通关及口岸作业成本使用相关政府部门和市场经营单位公布的

收费价格，具体请见附表。

## (二) 测算结论

### 1. 外贸船舶进出港时效

三级指标 (基础数据)	最差表现	最佳表现	2019 年		2020 年	
			平均值	得分	平均值	得分
1.1.a 外贸普通散货 船舶进港耗时	160 小时	3 小时	34.28 小时	80.08	50.61 小时	69.68
1.1.b 外贸油轮进港 耗时	60 小时	0 小时	17.22 小时	71.30	11.30 小时	81.17
1.2.a 外贸船舶离 港手续耗时	17 小时	1 小时	7.64 小时	58.53	7.01小 时	68.93

1) 外贸船舶进港时效指数是 1.1.a 和 1.1.b 的平均值，2019 年为 75.69 分，2020 年为 75.43 分；

2) 外贸船舶离港时效指数方面，2019 年为 58.53 分，2020 年为 68.93 分。

综合来看，2019 年外贸船舶进出港时效指数为 67.11 分，2020 年外贸船舶进出港时效指数为 72.18 分，2020 年相较于 2019 年提升 5.07 分，主要的进步来自于外贸油轮进港耗时和外贸船舶离港手续耗时的减少。

### 2. 通关及口岸作业时效

三级指标 (基础数据)	最差表现	最佳表现	2019 年		2020 年	
			平均值	得分	平均值	得分
2.1.a 卸船前耗时 (铁矿石)	6 小时	1 小时	3.66 小时	46.72	3.40小 时	51.92
2.1.b 卸船前耗时 (大豆)	21 小时	1 小时	8.60 小时	62.00	7.21小 时	68.96
2.1.c 卸船前耗时 (原油)	10 小时	2.5 小时	6.48 小时	46.93	6.85小 时	41.96

三级指标 (基础数据)	最差表现	最佳表现	2019 年		2020 年	
			平均值	得分	平均值	得分
2.1.d 单位货物卸 船耗时 (铁矿石)	50 分钟	7 分钟	24.22 分钟	59.95	24.57 分钟	59.13
2.1.e 单位货物卸 船耗时 (大豆)	170 分钟	43 分钟	103.78 分钟	52.14	84.74 分钟	67.13
2.1.f 单位货物卸 船耗时 (原油)	42 分钟	8.5 分钟	19.03 分钟	68.58	16.96 分钟	74.73
2.2.a 通关耗时	420 小时	0.01 小时	6.43 小时	98.47	6.43 小时	98.47
2.3.a 现场检验检 疫耗时 (铁矿石)	暂无数据					
2.3.b 现场检验检 疫耗时 (大豆)						
2.3.c 现场检验检 疫耗时 (原油)						
2.3.d 实验室检验 检疫耗时 (铁矿石)	10 天	1 天	5 天	55.56	5 天	55.56
2.3.e 实验室检验 检疫耗时 (大豆)	10 天	1 天	7 天	33.33	7 天	33.33
2.3.f 实验室检验 检疫耗时 (原油)	10 天	1 天	2 天	88.89	2 天	88.89

1) 口岸作业时效指数是 2.1.a 到 2.1.f 的平均值, 2019 年为 56.05 分, 2020 年为 60.64 分;

2) 海关通关时效指数 2019 年、2020 年均为 98.47 分 (2020 年沿用 2019 年数据);

3) 海关检验检疫时效指数 2019 年、2020 年均为 59.26 分 (2020 年沿用 2019 年数据)。

综合来看,2019 年通关及口岸作业时效指数为 71.26 分,2020 年通关及口岸作业时效指数为 72.79 分。

### 3. 通关及口岸作业成本

三级指标 (基础数据)	最差表现	最佳表现	2019 年		2020 年	
			平均值	得分	平均值	得分
3. a 通关及口岸作业成本 (铁矿石)	8278.2 元	0 元	340.6 元	95.89	252.4 元	96.95
3. b 通关及口岸作业成本 (大豆)	8278.2 元	0 元	424.6 元	94.87	336.35 元	95.94
3. c 通关及口岸作业成本 (原油)	8278.2 元	0 元	307.6 元	96.28	212.3 元	97.44

2019 年通关及口岸作业成本指数为 95.68 分,2020 年通关及口岸作业成本指数为 96.78 分。2020 年通关及口岸作业成本的减少主要是由于在 COVID-19 新冠疫情期间,政府定价的收费和政府性基金得到了减免<sup>1</sup>(货物港务费、港口设施保安费降低 20%,港口建设费免收,油污损害赔偿基金降低 50%)。

通过对三个一级指标“外贸船舶进出港时效”、“通关及口岸作业时效”及“通关及口岸作业成本”的得分取平均值:最终的 2019 年“舟山口岸大宗散货进口通关贸易便利化指数”为 78.02 分,2020 年“舟山口岸大宗散货进口通关贸易便利化指数”为 80.58 分,相较于 2019 年提升 2.56 分。

<sup>1</sup> 具体公告或通知:《财政部 交通运输部关于减免港口建设费和船舶油污损害赔偿基金的公告》(2020 年第 14 号)、《交通运输部 发展改革委关于阶段性降低港口收费标准等事项的通知》。

## 附件 1 铁矿砂进口通关及口岸作业成本模拟核算

序号	费用名称	适用收费标准 (元)	计价单位	数量	总价	收费主体	支付方	收费性质
1	停泊费	0.25	元/净吨/天	27000*2 天	13500	码头	船方	政府指导价
2	港口作业包干费	15	元/吨	80000	1200000		货方	市场调节价
3	货物港务费	1.2 (2019 年) 0.96 (2020 年)	元/吨	80000	96000 (2019 年) 76800 (2020 年)	港航局	货方	政府定价
4	港口设施保安费	0.2 (2019 年) 0.16 (2020 年)	元/吨	80000	16000 (2019 年) 12800 (2020 年)	码头	货方	政府定价
5	引航费	0.72	元/净吨	27000	19440	引航站	船方	政府指导价
6	拖轮费	5300	元/艘	1	5300	拖轮服务单位	船方	政府指导价
7	港口建设费	5.6 (2019 年) 暂免 (2020 年)	元/吨	80000	448000 (2019 年) 暂免 (2020 年)	海事局	货方	政府性基金
8	代理服务费	0.1	元/吨	107000	10700	代理公司 (货代+报关)	货方	市场调节价
9	理货数据申报费	1000	元/次	1	1000	理货公司	船方	市场调节价
10	检疫处理费 (一般船舶消毒)	0.045	元/总吨	107000	4815	检疫处理机构	船方	市场调节价
11	SPRO(预防污染协议) 费用	1650	元/船/次	1	1650	船舶污染清除企业	船方	市场调节价
合计					约 182 万 (2019 年) 约 135 万 (2020 年)			
注： 1) 载矿石、大豆船舶假定停泊时间为 2 天，油轮为 3 天。2) 因品质检验可能涉及项目不确定，且不同项目收费标准有差异，因此本清单不计入品质检验的费用。2) 进境引航距离设定为 10 海里，出境引航费不易确定，暂未计入。3) 船长设定为 80 米及以下。								

## 附件 2 大豆进口通关及口岸作业成本模拟核算

序号	费用名称	适用收费标准 (元)	计价单位	数量	总价	收方	支付方	收费性质
1	停泊费	0.25	元/净吨/天	27000*2 天	13500	码头	船方	政府指导价
2	港口作业包干费	20.6	元/吨/次	80000	1648000		货方	市场调节价
3	货物港务费	1.2 (2019 年) 0.96 (2020 年)	元/吨	80000	96000 (2019 年) 76800 (2020 年)	港航局	货方	政府定价
4	港口设施保安费	0.2 (2019 年) 0.16 (2020 年)	元/吨	80000	16000 (2019 年) 12800 (2020 年)	码头	货方	政府定价
5	引航费	0.72	元/净吨	27000	19440	引航站	船方	政府指导价
6	拖轮费	5300	元/艘	1	5300	拖轮服务单位	船方	政府指导价
7	港口建设费	5.6 (2019 年) 暂免 (2020 年)	元/吨	80000	448000 (2019 年) 暂免 (2020 年)	海事局	货方	政府性基金
8	代理服务费	0.1	元/吨	107000	10700	代理公司 (货代+报关)	货方	市场调节价
9	理货数据申报费	1000	元/次	1	1000	理货公司	船方	市场调节价
10	检疫处理费 (一般船舶消毒)	0.045	元/总吨	107000	4815	检疫处理机构	船方	市场调节价
11	SPRO(预防污染协议) 费用	1650	元/船/次	1	1650	船舶污染清除企业	船方	市场调节价
合计					约 226 万 (2019 年) 约 179 万 (2020 年)			
注： 1) 载矿石、大豆船舶假定停泊时间为 2 天，油轮为 3 天。2) 因品质检验可能涉及项目不确定，且不同项目收费标准有差异，因此本清单不计入品质检验的费用。2) 进境引航距离设定为 10 海里，出境引航费不易确定，暂未计入。3) 船长设定为 80 米及以下。								

## 附件 3 原油进口通关及口岸作业成本模拟核算

序号	费用名称	收费标准 (元)	计价单位	数量	总价	收费主体	支付方	收费性质
1	停泊费	0.25	元/净吨/天	27000*3 天	20250	码头	船方	政府指导价
2	绞缆机	360	元/次	1	360		船方	政府指导价
3	带缆艇	900	元/船	1	900		船方	政府指导价
4	港口作业包干费	10.35	元/吨/次	80000	828000		货方	市场调节价
5	货物港务费	2.8 (2019 年) 2.24 (2020 年)	元/吨	80000	224000 (2019 年) 179200 (2020 年)	港航局	货方	政府定价
6	港口设施保安费	0.2 (2019 年) 0.16 (2020 年)	元/吨	80000	16000 (2019 年) 12800 (2020 年)	码头	货方	政府定价
7	引航费	0.72	元/净吨	27000	19440	引航站	船方	政府指导价
8	拖轮费	5700	元/艘	1	5700	拖轮服务单位	船方	政府指导价
9	港口建设费	5.6 (2019 年) 暂免 (2020 年)	元/吨	80000	448000 (2019 年) 暂免 (2020 年)	海事局	货方	政府性基金
10	油污损害赔偿基金	0.3 (2019 年) 0.15 (2020 年)	元/吨	80000	24000 (2019 年) 12000 (2020 年)		货方	
11	代理服务费	0.1	元/总吨	107000	10700	代理公司	货方	市场调节价
12	检疫处理费 (一般船舶消毒)	0.045	元/总吨	107000	4815	检疫处理机构	船方	市场调节价
13	进口原油检验:岸罐检验费	0.2	元/吨	80000	16000	检验检疫认证机构	货方	市场调节价
14	进口原油检验:船舱检验费	0.2	元/吨	80000	16000		货方	市场调节价
15	SPRO(预防污染协议) 费用	1650	元/船/次	1	1650	船舶污染清除企业	船方	市场调节价
16	围油栏使用费	4000	元/次(外轮)	1	4000	围油栏服务单位	船方	市场调节价
17	理货数据申报费	1000	元/次	1	1000	理货公司	船方	市场调节价

序号	费用名称	收费标准（元）	计价单位	数量	总价	收费主体	支付方	收费性质
<b>合计</b>					<b>约 164 万（2019 年）</b> <b>约 113 万（2020 年）</b>			
<p>注： 1) 载矿石、大豆船舶假定停泊时间为 2 天，油轮为 3 天。2) 因品质检验可能涉及项目不确定，且不同项目收费标准有差异，因此本清单不计入品质检验的费用。2) 进境引航距离设定为 10 海里，出境引航费不易确定，暂未计入。3) 船长设定为 80 米及以下。</p>								