



舟山口岸通关提速降费减证路径研究

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

2019年8月

舟山口岸通关提速降费减证路径研究

说明

2018年10月13日，国务院下达《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》（简称“国务院37号文件”），明确提出“对标国际先进水平，创新监管方式，优化通关流程，提高通关效率，降低通关成本，营造稳定、公平、透明、可预期的口岸营商环境”目标要求。浙江省人民政府办公厅于2019年4月出台《浙江省人民政府办公厅关于提升跨境贸易便利化水平的实施意见》，提出了“全省整体通关时间2018年底前压缩二分之一以上，2019年底前再压缩三分之一以上。进出口通关时效和合规成本2018年底前达到全国中等水平，2019年底前达到全国先进水平。到2020年底，力争贸易便利化程度率先达到世界先进水平”的工作目标。

浙江省舟山口岸承载着“国际油品交易中心、国际海事服务基地、国际油品储运基地、国际石化基地、大宗商品跨境贸易人民币国际化示范区”等国家系列战略服务保障功能，是我国东部重要的开放门户。近年来，舟山口岸带动并引领了一系列改革创新，取得了明显成效，成为全国首个船舶进出境通关无纸化口岸，整体通关时效位居全国同类口岸前列。但和国务院以及省政府提出的要求进行比较，舟山口岸的通关流程、码头作业效率、通关成本以及通关无纸化等涉及口岸营

商环境的重点领域依然具有不断提升和优化的空间。

通过深入递延查，发现问题、研究问题，找到切实有效的解决方法和措施，对进一步优化舟山口岸营商环境，从而推动浙江、长三角乃至华东地区的经济发展十分必要。

北京睿库贸易安全及便利化研究中心（以下简称“睿库”）受舟山市港航和口岸管理局（以下简称“舟山港航局”）委托，组织开展《舟山口岸通关提速降费减证路径研究》，从作业流程、耗时、费用、单证递交及无纸化等角度，对舟山大宗散货进口、船舶进出境以及船舶维修、船舶供应等重点业务领域进行专题调研，通关相关的数据分析和广泛的访谈探讨，针对舟山口岸目前存在的问题提出了相应的改进建议。

本次专题调研主要通过以下三种方法展开：

1) 数据收集与分析。中国舟山外轮代理有限公司提供了相关的时间节点记录的纸质材料，包括三个重点货类（矿石、大豆、油品）2018年3月的15票、2019年1-3月的100票样本。将这些数据进行电子化转录，采用专门工具进行分析，考察舟山口岸进出口货物通关及口岸作业的时效变化。

2) 资料整理与对比。系统整理了舟山口岸船舶进出境、大宗散货进口相关收费项目，并调查了上海、青岛、大连同类货物进口收费项目，据此进行了客观的比较。

3) 企业走访与座谈。总共开展两期调研：第一期（3月25日-29

日) 访谈不同类型企业 14 家, 第二期 (5 月 27 日-29 日) 访谈不同类型企业 12 家。部分企业为两次调研共同覆盖, 企业名单请见附件 6。

除此之外, 调研团队还与海关、海事、边检等部门进行了交流沟通。系统性地收集了相关业务领域实际工作中存在的问题, 并就解决问题的路径进行了讨论。

目 录

总体评价	1
第一部分 舟山船舶进出境与大宗散货进口通关	2
一、船舶进出境流程	2
(一) 进境/港申报与相关手续	4
(二) 引航与靠泊	6
(三) 登轮检查	7
(四) 出境/港申报与相关手续	8
(五) 离泊与引航	9
二、大宗散货进口通关流程	9
三、口岸作业时效分析	14
四、口岸作业成本分析	18
(一) 船舶进出境涉及的收费项目	18
(二) 货物通关及口岸作业涉及的收费项目	19
(三) 重点货类口岸作业成本模拟核算及与其他口岸的比较	20
五、存在的问题	22
(一) 流程与制度方面	22
(二) 收费方面	26
(三) 单证递交及无纸化方面	28
六、改进建议	30
(一) 提效方面的建议	30
(二) 降费方面的建议	34
(三) 简化单证递交和推进无纸化方面的建议	36
(四) 密切关注长三角各口岸便利化政策动态	38
第二部分 船舶维修	40
一、船舶维修通关业务流程	40
二、存在的问题	41
(一) 流程与制度方面	42
(二) 收费方面	43
三、改进建议	43
第三部分 外轮供应	46
一、外轮供应业务流程	46
二、存在的问题	47
(一) 流程与制度方面	47
(二) 单证递交及无纸化方面	48
三、改进建议	49

附录	51
附件 1: 舟山口岸外贸船舶进出境收费项目	51
附件 2: 舟山大宗散货通关涉及收费项目	54
附件 3: 舟山口岸一票进口铁矿砂的通关及口岸作业成本模拟核算	56
附件 4: 舟山口岸一票进口大豆的通关及口岸作业成本模拟核算	57
附件 5: 舟山口岸一票进口原油的通关及口岸作业成本模拟核算	58
附件 6: 受访/参加座谈会的企业及参与座谈会的政府部门名单	60

总体评价

1. 舟山口岸船舶进出境流程基本顺畅，船公司及其代理满意度较高；
2. 舟山口岸大宗散货进口通关及口岸作业流程基本顺畅，企业满意度较高；
3. 舟山口岸货船靠泊后通关及口岸作业效率较 2018 年有所提高，时效性提升显著；
4. 与上海、大连、青岛等口岸相比，舟山口岸在铁矿砂通关及口岸作业成本方面具有明显优势；
5. 部分口岸服务的市场化还存在明显的不足；
6. 舟山口岸船舶维修、外轮供应业务整体情况良好；
7. 舟山口岸在：口岸监管单位对外办公时间安排、与宁波口岸监管一体化整合、海关业务受理地点分布等方面还有较大提升空间。

第一部分 舟山船舶进出境与大宗散货进口通关

据统计，“十二五”期间，舟山口岸进出口货物吞吐量约为 4.7 亿吨，其中绝大部分为矿砂、油品等大宗散货。2018 年，进出口货物总量约 1.4 亿吨，其中铁矿砂进口 7268.3 万吨，大豆进口 364.7 万吨，原油进口 2452.1 万吨，三者合计约 1.0 亿吨，占进出口总量约 72.3%。

铁矿砂、大豆、原油三类大宗散货在舟山口岸进出口货物中占比较高，具有较强的代表性。本报告以此三类货物作为研究对象，通过对其通关及口岸作业流程、时效、收费进行研究分析，在整体上把握舟山口岸营商环境发展现状、存在的问题，并在此基础上提出相应的优化建议。

不同于集装箱货物以集装箱为载体，大宗散货多以船舶本身为载体，船舶进出境手续与货物通关手续密切关联，因此本部分内容将两项业务合并在一部分进行分析。

一、船舶进出境流程

根据实际情况，对舟山口岸船舶进出境流程进行整理归纳，图解如下：

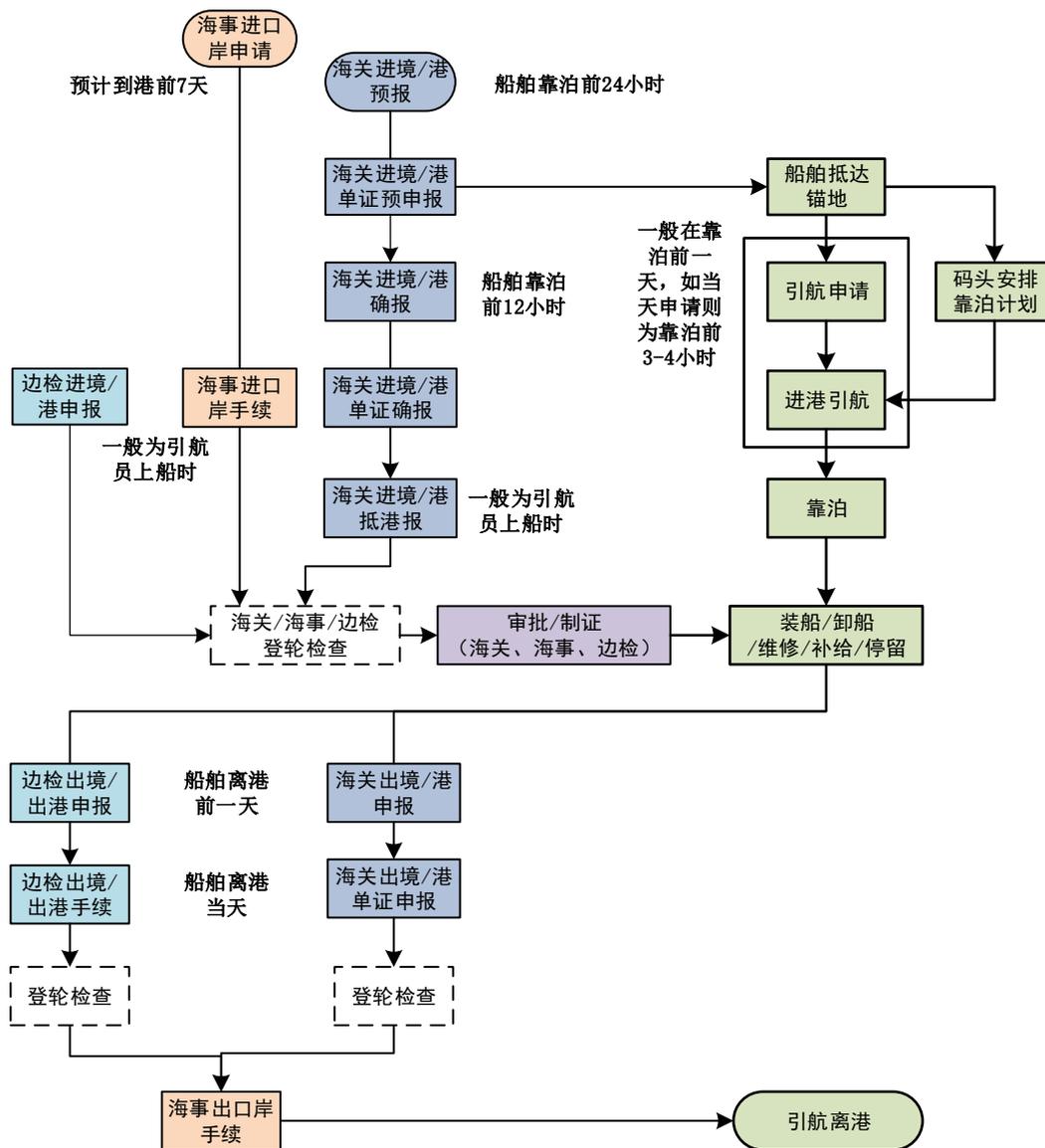


图 1.1 舟山口岸大宗散货船舶进出境流程

注：虚线框表示可能发生的环节。

从船方或其代理角度，运载大宗散货船舶进出舟山口岸涉及五个方面的工作：

1. 进境/港申报与相关手续；
2. 引航与靠泊；
3. 查验单位登轮检查业务；

4. 出境/港申报与相关手续；
5. 离泊及引航。

（一）进境/港申报与相关手续

舟山口岸船舶进境/港申报流程如下：

1. 海事进口岸申报与手续

船舶代理企业一般以海事部门的申报作为起点，通常在船舶预计到港前 7 天左右，通过“单一窗口”提交海事进口岸申请。在正常工作时间内，海事部门会在一个小时内根据船舶的相关申报信息做出是否准予进港的决定，并在“单一窗口”予以反馈。如果申报信息无异常则准予进港，极少数情况下（如载有朝鲜籍船员、超过码头靠泊等级）会予以拒绝。

在船舶抵达锚地、引航员上船后，即可进行进口岸手续申报（根据海事规定，目标船舶靠港后 24 小时内均可以进行进口岸手续申报），在“单一窗口”申报的材料/事项一般包括 13 项：运输工具动态、海事船岸活动信息、海事前十港船到船活动信息、船舶进出境总申报单、航次摘要信息、船员信息、货物信息、船员物品清单、船用物品信息、船员适任证信息、船舶证书信息、集装箱信息、压舱水报告单信息。

海事部门通过船代申报的信息进行风险分析研判，以决定是否登轮检查（登轮检查不会通过“单一窗口”反馈通知，船代需通过电话或微信沟通方能获知）¹，最终的海事进口岸手续审批结果会通过“单

¹ “单一窗口”联合登轮检查模块已在试运行，正式运行后可通过“单一窗口”获悉相关信息。

一窗口”反馈。

2. 边检进境/港申报与手续

一般情况下，船代在引航员上船后通过“单一窗口”进行边检进境/港申报。再单一窗口申报的材料/事项一般包括8项：运输工具动态、船舶进出境总申报单、航次摘要信息、船员清单、枪支弹药信息、旅客清单、货物信息、船员物品清单。

边检站根据船代申报信息进行系统预检，根据风险分析结论决定在采用电子监船的同时是否人工登轮监船，通常会在登轮前3-4小时告知船代，船代也可通过电话向边检部门了解相关情况。在靠泊后，船代人员需要携带船上人员护照及船员名单到指定窗口进行验证，并通过“单一窗口”最终的审批结果。

3. 海关进境/港申报与手续

船代一般在船舶靠泊前24小时通过“单一窗口”向海关进行船舶入境/港预报，预报被海关接受后，再进行单证预报。

船代一般在船舶靠泊前12小时进行进境/港确报，确报被海关接受后，再进行单证确报，通过后海关经“单一窗口”反馈船舶是否需要接受检疫处理。

船代一般在引航员上船后进行进境/港抵港报，部分码头海关要求在货船抵达内锚地或码头泊位后进行进境/抵港报，海关通过“单一窗口”反馈抵港报审核结果。

三次申报涉及的材料/事项共计13项：运输工具动态、船舶进出

境总申报单、航次摘要信息、船员清单、转关货物信息（如有）、内贸集装箱信息（如有）、沿海空箱信息（如有）、货物信息、危险品信息、船员物品清单、船用物品信息、压舱水报告单信息、航海健康申报单信息。

需要注意的是，目前海事、边检、海关已对各类船舶进出境/港基本信息申报实现了“一单多报”，避免了许多重复性的录入工作，企业只需在一张“大表”中填写相应信息，申报时选择相应的申报对象即可：

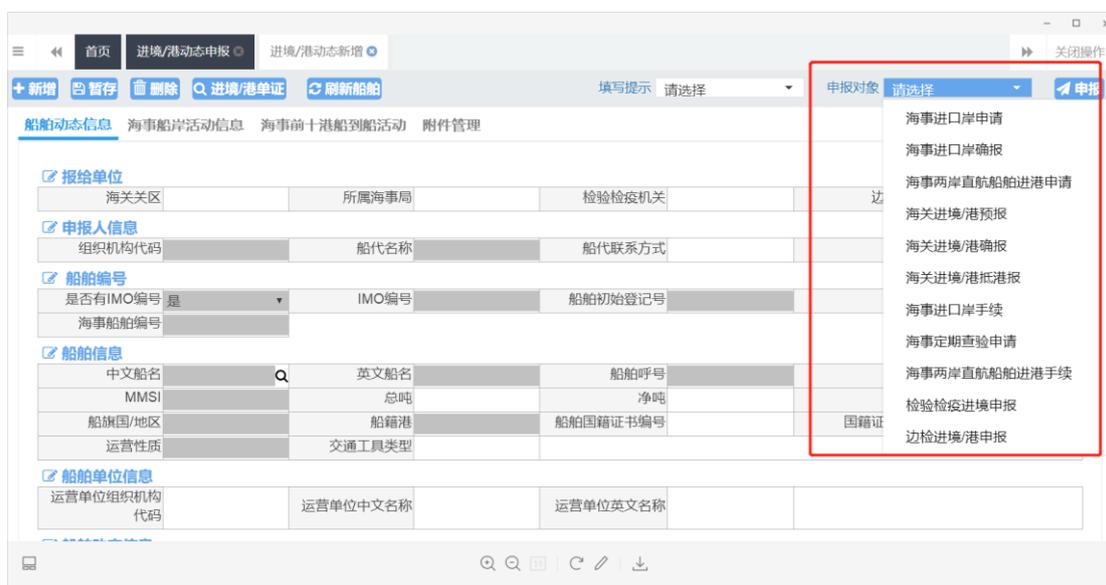


图 1.2 “单一窗口”进境/港申报录入界面截图

（二）引航与靠泊

在向海关进行进境/港预报及单证预报且被通过后，船代通常在靠泊前一天（如需当天靠泊，则在靠泊前 3-4 小时）通过“出入境船舶港检联报申报系统平台”向引航中心发出引航申请（外籍船舶必须由中国引航机构派出引航员上船引航才能靠港，中国籍船舶根据需求

自行申请不予强制),同时传输相关信息至码头以便其安排靠泊计划。

出于船舶航行安全考虑,所有入港引航不得在夜间进行,故引航员通常在申请引航后次日上午上船(如有特殊需求,引航员最快可以在申请引航后 4-5 小时内上船),上船后开始引航直至抵达泊位。船舶抵达泊位后码头即开始靠泊作业,部分吨位较大的船舶需要带缆艇及绞缆机协助靠泊作业,最后一根缆绳完成系缆即视为靠泊作业结束。

(三) 登轮检查

是否登轮检查需由海事、边检、海关三个监管部门根据企业申报信息进行风险研判决定。

1. 各部门登轮检查的目的

海事部门登轮的目的一般是针对船舶的安全情况和适航状况进行检查,边检登轮的目的是对船上人员信息及是否携带违禁物品等事项进行检查,海关则是针对船舶卫生状况及货物进行检查。目前大多数情况下,监管部门的登轮检查在国际航行船舶靠泊后进行。

2. 各部门登轮检查的比例

海事部门根据东京谅解备忘录组织²的 NIR 选船机制开展检查,登轮检查比例在 10%左右。边检部门人工登轮占比在 5%左右。海关根据对船舶历史停泊信息及其他参数的风险判断结果决定是否登轮检查,比例并不稳定。

² 东京谅解备忘录组织 (TOKYO-MOU) 位于日本东京,作为亚太地区港口国监督的政府间合作组织,于 1994 年 4 月 1 日开始运行,共有 18 个成员国和包括 IMO、ILO、PARIS-MOU 在内的 6 个观察组织。其目标是消除本区域内的低标准船舶,并促成各成员国有效、统一执行 IMO/ILO 相关公约。

特殊情况下，需要在锚地进行登轮检查。例如，船舶来自某疫情国家，则需由海关卫检人员先行在锚地登轮检查，如有必要还需进行一定的检疫处理方可进行引航及靠泊作业。登轮检查的具体细节如下图：

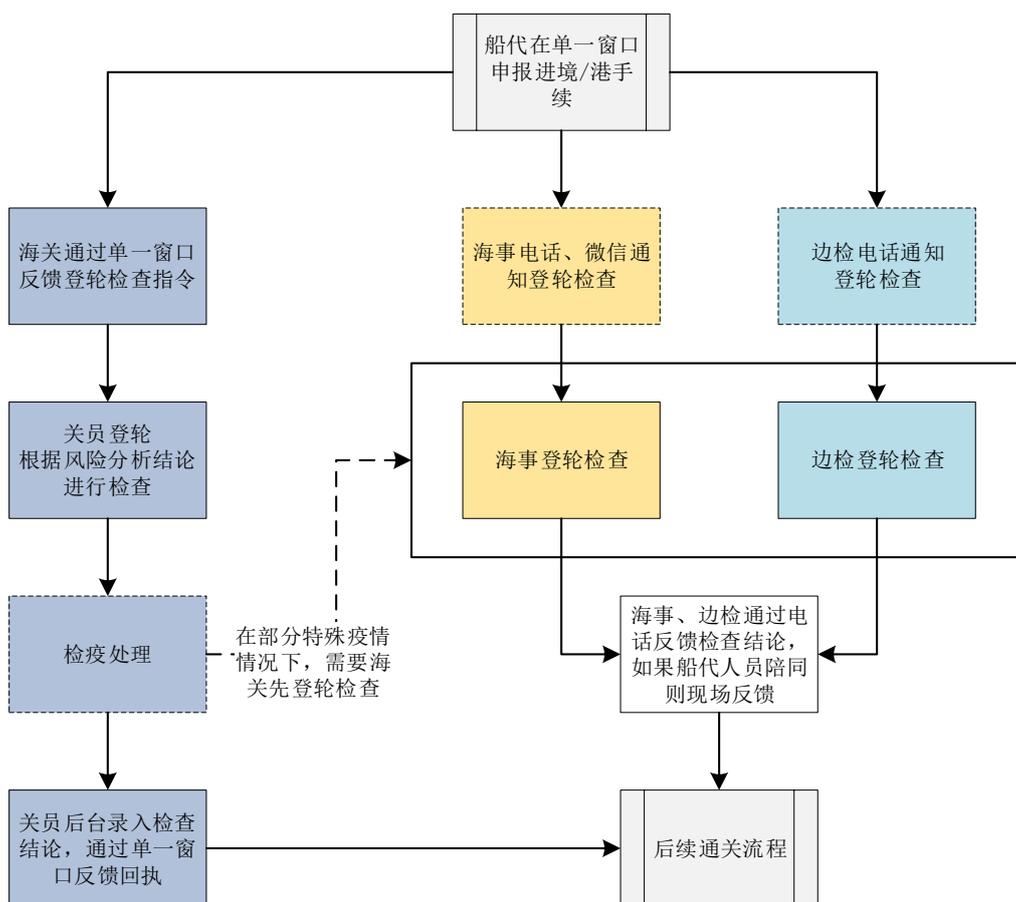


图 1.3 登轮检查细节

注：虚线框表示可能发生的环节。

(四) 出境/港申报与相关手续

1. 边检出境/港申报及手续

船代一般在离港前一天通过“单一窗口”进行边检出境/港申报，在离境/港当天办理边检出境/港手续，向边检汇报船舶离港具体时间，

确认是否登轮检查（目前多采用电子监船方式，人工登轮检查很少发生）。

2. 海关出境/港申报及手续

船代一般在离港前一天进行海关出境/港申报，在离港当天进行单证申报，单证申报被接受后，由后台系统/人工审核进行风险分析，确定是否登轮检查（出港登轮检查很少发生）。

3. 海事出口岸手续

边检、海关出境/港手续办结后，相关审批意见将在“单一窗口”出境/港申报界面登出。此时，船代可将其连同海事出境/港相关单证发送给海事办理出口岸手续，待海事批准后即可离港。

（五）离泊与引航

船代在预计离泊前一天申请引航，出境/港手续办理完整并获得海关、海事、边检通过后，安排引航员上船进行引航，引领船舶离泊。

二、大宗散货进口通关流程

舟山大宗散货的进口通关³流程，起始于“货船靠泊（货船最后一根缆绳系缆完毕）”，终止于“可以提货（货物具备从码头提离的所有条件）”。

在提前申报的情况下，海关接受申报的时间很可能早于货船靠泊，

³ 此处“通关”指更广泛意义上的通关，不仅包括狭义上“海关通关”，还包括“海关检验检疫”及其他相关口岸作业。

以下流程系根据相对普遍的靠泊后申报情况绘制。

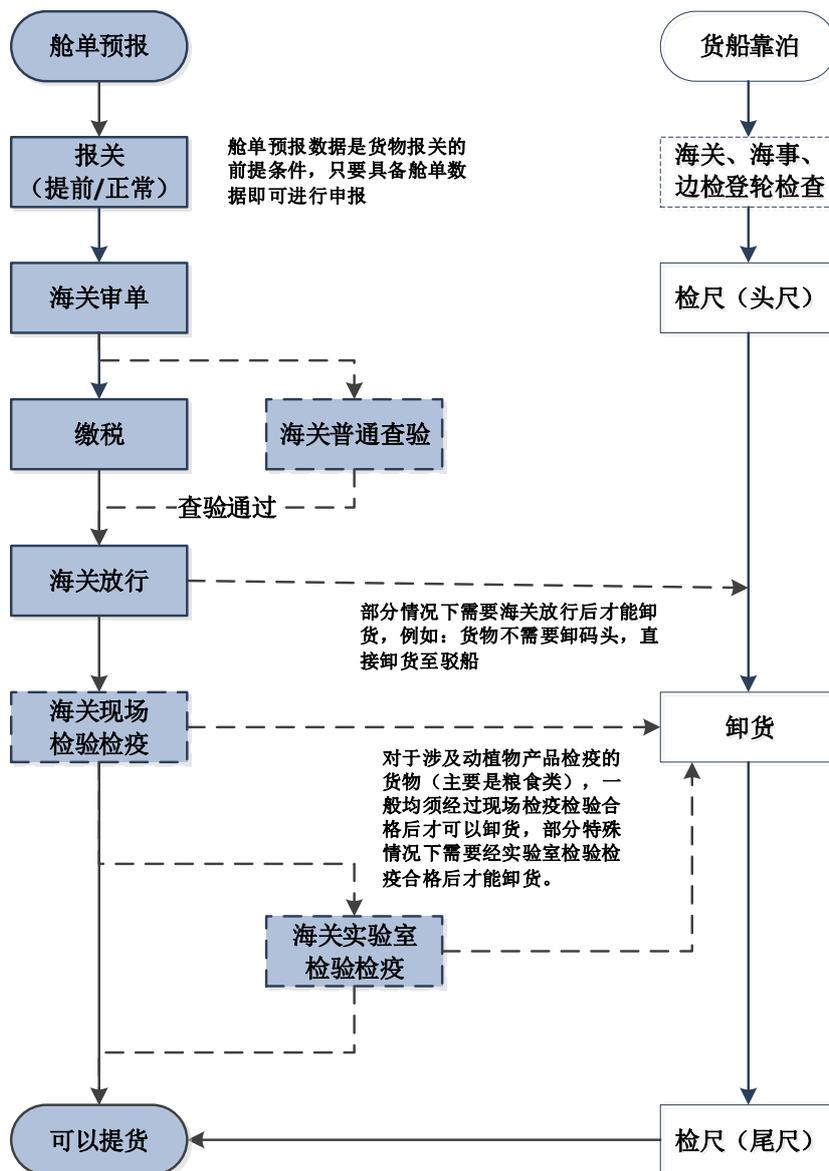


图 1.4 舟山大宗散货进口通关流程

注：1) 虚线框表示可能发生的环节；2) “海关放行”是指海关完成对货物数量、价格、单证等方面的审核并完成缴税后予以放行。对于涉及法定检验检疫的货物，在检验检疫合格前不可从码头提离（铁矿砂除外，可在检验合格前提货；涉及动植物检疫的货物，在现场检验检疫合格前不可卸货，特殊情况下在实验室检验检疫合格前不可卸货）。

整体而言，舟山口岸大宗散货进口流程比较简单、清晰，与其他口岸大宗散货通关流程没有显著差异。主要的复杂性体现在海关检验检疫、卸货及可以提货之间的逻辑关系上，以下详细进行说明：

1. 卸货至码头的情形

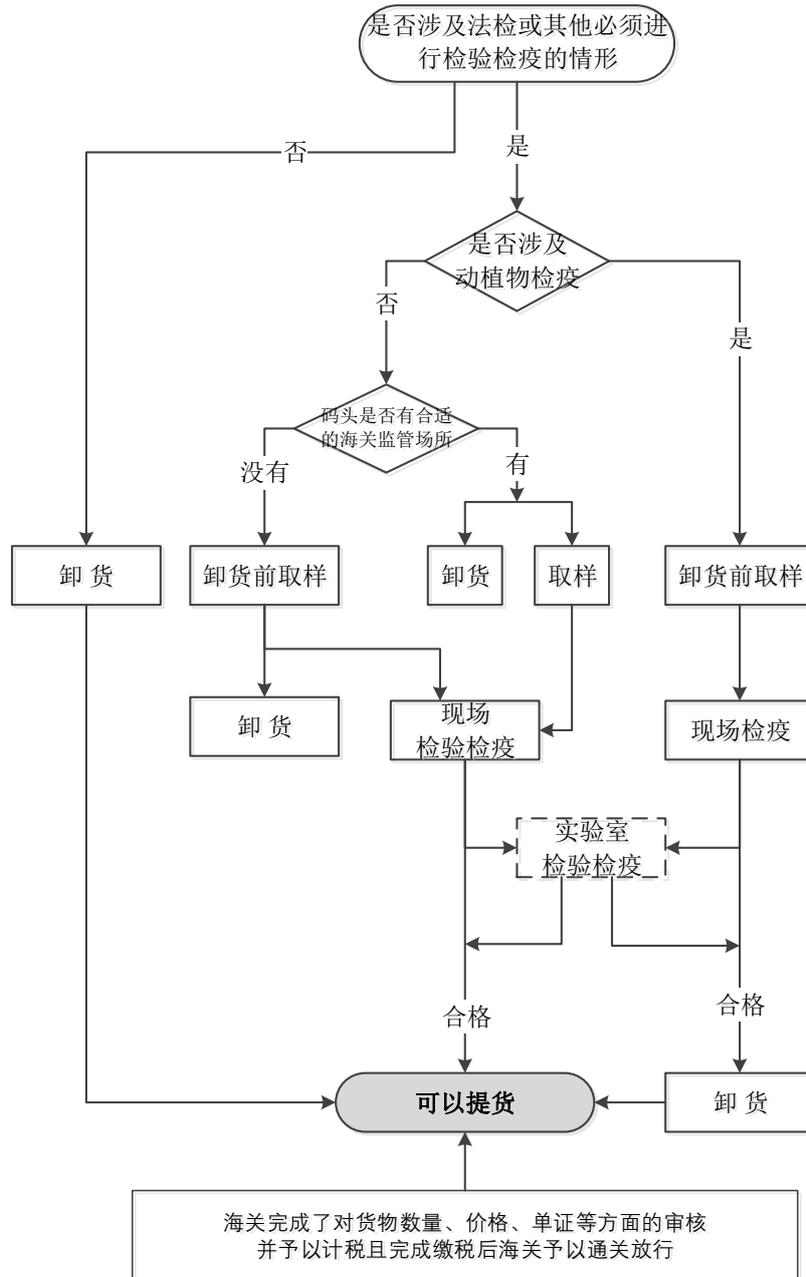


图 1.5 卸货至码头情形下海关检验检疫、卸货与可以提货间的逻辑关系

注：虚线框表示可能发生的环节。

1) 对于不涉及法定检验检疫（简称“法检”）及其他需要实施检验检疫的情形，可以直接卸货，如果海关完成对货物数量、价格、单证等方面的审核并完成缴税予以放行（即海关通关放行），收货人可

直接提货；

2) 对于涉及法检及其他需要实施检验检疫但不涉及动植物检疫的情形（例如铁矿砂，一般只需进行抽样做品质检验），能否直接卸货取决于码头是否有合适的海关监管场所开展取样作业。若无则需先进行取样再卸货；如有则可卸货至该场所，并在卸货过程中取样或卸货后取样（根据检验检疫取样要求和实际情况确定），取样后进行现场检验检疫，部分情况下还需再送实验室检验检疫，海关检验检疫合格且通关放行后即可提货；

3) 对于需要实施动植物检疫的情形，则需在卸货前取样，并实施现场检验检疫，多数情况下现场检验检疫合格即可卸货，部分情况下则需实验室检验检疫合格后方可卸货。

2. 卸货至驳船的情形

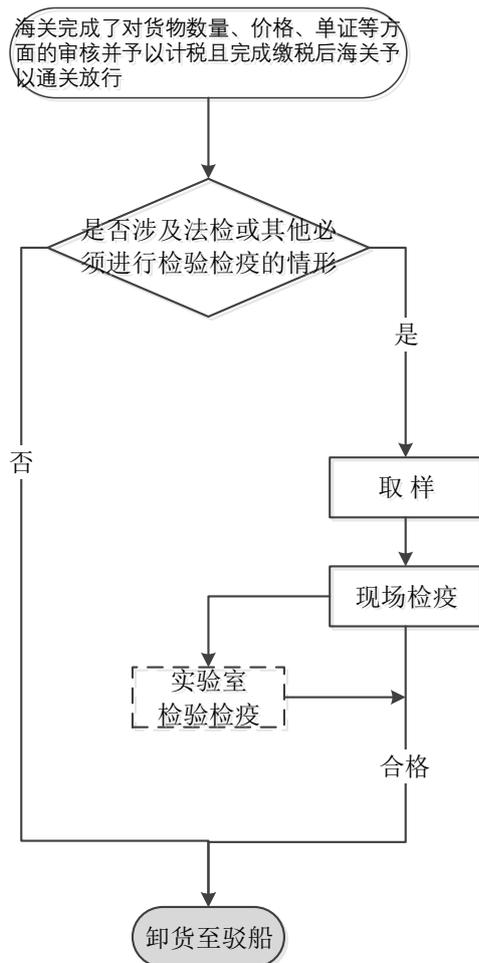


图 1.6 卸货至驳船情形下海关检验检疫、卸货与可以提货间的逻辑关系

注：虚线框表示可能发生的环节。

在卸货至驳船的情形下，无论具体情况如何，“海关通关放行”都是卸货的前提条件之一。另一前提条件是，货物是否涉及法检及其他需要实施检验检疫的情形，如果涉及则需在卸货前完成取样并进行现场/实验室检验检疫，合格后方可卸货。

对于海关普通查验、取样、现场检验检疫和实验室检验检疫的具体耗时，企业反馈如下：

1) 海关普通查验（不涉及检验检疫）对于整体通关耗时影响相对较小，但由于海关需要安排关员到现场进行查验，还需要返回后制

作查验记录，一般会增加 0.5 个工作日，如果查验地点较远可能需要更多的时间；

2) 取样和现场检验检疫基本在当天就即可出具结论，但如需进行实验室检测，从取样到出具检测结论，最快需要 1 个工作日，最长可能需要 12 个工作日。

通过上述分析，可以发现：当货物涉及动植物检疫、且需经实验室检测合格后才准予卸货时，很可能导致通关及口岸作业耗时大幅增加。

三、口岸作业时效分析

中国舟山外轮代理有限公司为此次调研中的数据分析提供 2018、2019 年共计 115 票样本，这些样本覆盖 11 个时间节点：船舶抵达锚地、引航员登轮、货船抵达泊位、靠泊结束(最后一根缆绳系缆完毕)、海关检头尺开始、海关检头尺结束、卸货开始、卸货完毕⁴、检尾尺开始、检尾尺结束、离泊(出港引航员登轮)。以上述时间节点划分，形成 10 个阶段，具体如下：

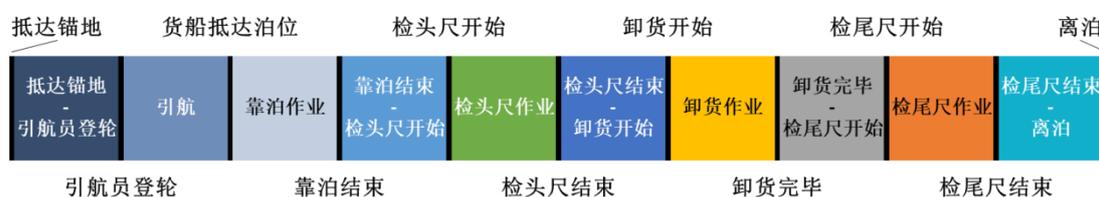


图 1.7 口岸作业时效分析涉及的 11 个时间节点和 10 个阶段

矿石、大豆、原油三个品类的各通关环节耗时情况对比分析分别

⁴ 油品没有“卸货完毕”的时间节点。

图示如下：

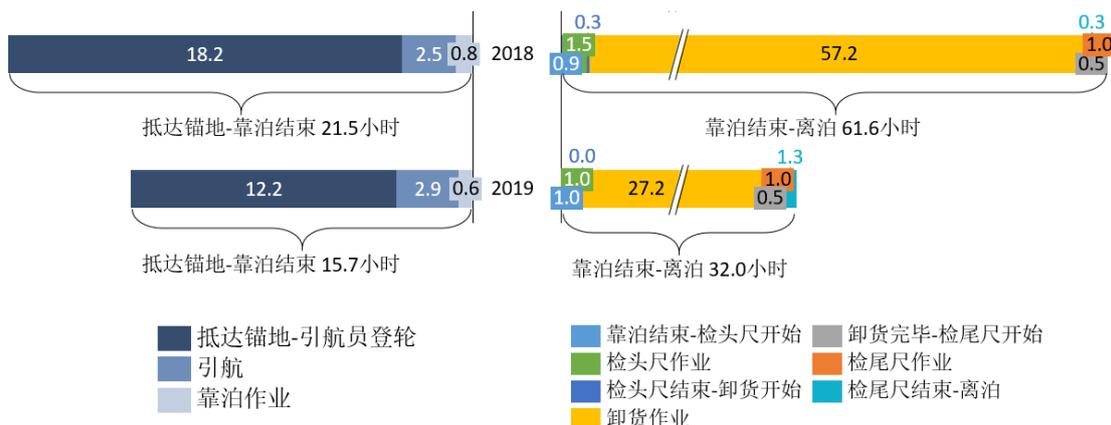


图 1.8 矿石及其载货船舶各阶段耗时 (单位: 小时)

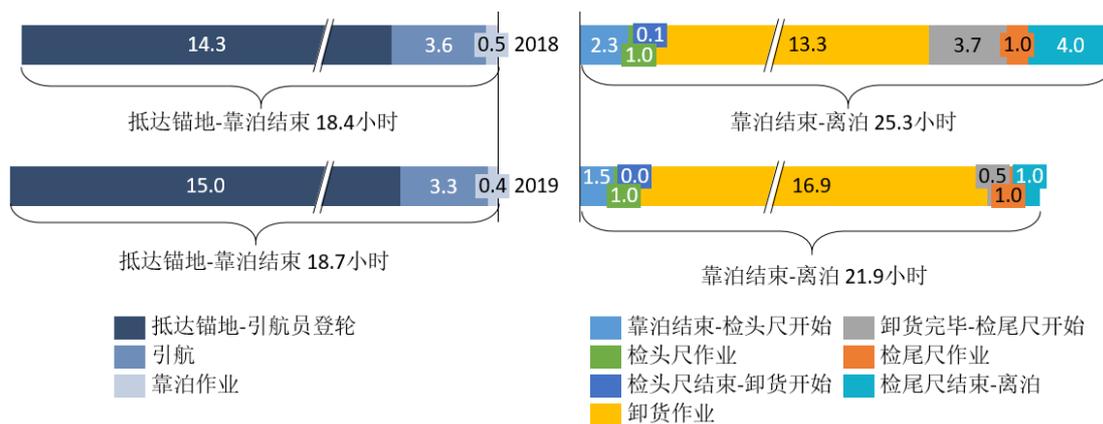


图 1.9 大豆及其载货船舶各阶段耗时 (单位: 小时)

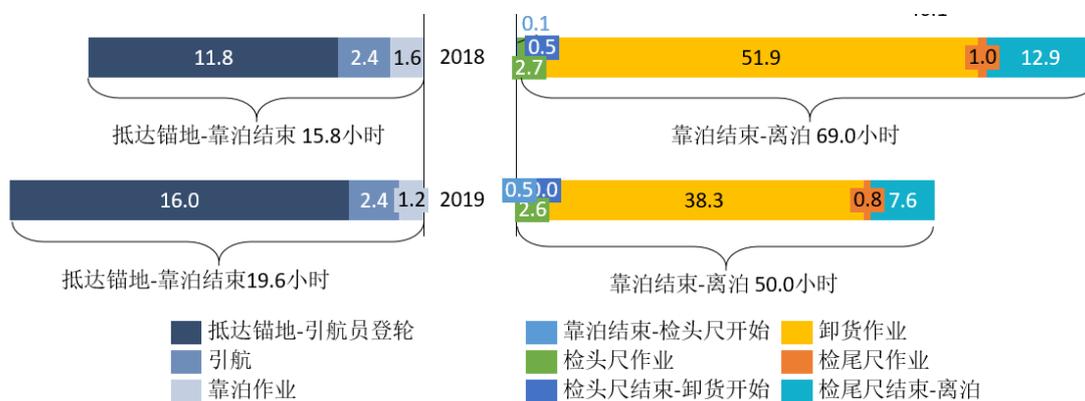


图 1.10 油品及其载货船舶各阶段耗时 (单位: 小时)

数据说明：1)2018 的数据源为外代提供 3 月份抽样数据（每个品类抽取 5 票）；2)2019 年的数据源为外代提供的 1-3 月份接近全样本数据，经数据清洗后，包括大豆类货物样本 20 票、矿石类货物样本 62 票、油品类货物样本 18 票；3)2019 年矿石类货物统计方法为，取 1、2、3 月份各自中位数，再取上述中位数的平均值；4)除 2019 年矿石类货物，其它情况均使用所有样本的中位数（排除如台风等自然因素对耗时的影响）。

通过上述分析，得出基本结论为：

1. 舟山口岸靠泊后在港作业时效明显改善

与 2018 年相比，舟山口岸三个重点货品在港作业（靠泊结束-离泊）耗时明显缩短：

矿石类耗时从 61.6 个小时降到 32 小时，缩短 48.1%；

大豆类耗时从 25.3 个小时降到 21.9 小时，缩短 13.4%；

油品类耗时从 69 小时降到 50 小时，缩短 27.5%。

其中矿石类、油品类在港作业耗时缩短的主要原因是“卸货作业”耗时减少：



图 1.11 矿石类/油品类卸货作业耗时的减少

矿石类卸货作业耗时从 57.2 小时降至 27.2 小时，减少了 29.9 小时；油品类从 51.9 个小时降至 38.3 小时，减少了 13.6 小时。

大豆类在港作业耗时缩短主要原因是卸货作业前后两段耗时减少：

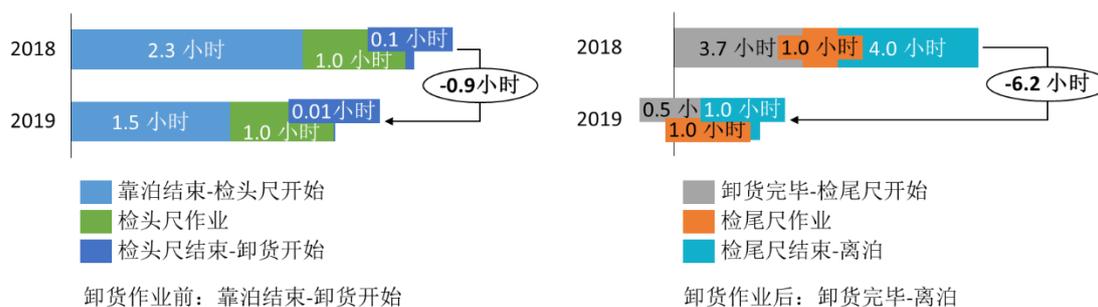


图 1.12 大豆卸货作业前和卸货作业后两阶段耗时的变化

卸货作业前（靠泊结束-卸货开始）耗时从 3.4 小时降到 2.5 小时，缩短了 0.9 小时，这主要得益于：“关检融合”后海关登轮检查与原检验检疫部门登轮检查手续合并。

卸货作业后（卸货完毕-离泊）耗时从 8.7 小时降到 2.5 小时，减少了 6.2 小时，这主要得益于：海关能够在卸货完毕后加快启动检尾尺工作，以及边检和海事出境/港申报与审批程序的无纸化。

总之，舟山口岸靠泊后在港作业时效的改善，一方面直接体现在时间的缩短，另一方面，间接降低了企业运营成本，主要体现在停泊费相较于 2018 年可以降低约 10%⁵。

2. 靠泊前作业时效没有改善

统计结果显示，载有大豆类和油品类货物的船舶，其在靠泊前的口岸作业时效未能得到改善，从“抵达锚地”到“引航员上船”的时间仍然较长。原因在于多个方面：

- ①引航入港受到诸如潮汐周期、天气状况等客观因素的影响；
- ②对于装载危险品的船舶，海事部门规定夜间不能引航；

⁵ 码头提供的数据显示：2018 年货船平均在港天数为 2.0 天，2019 年货船平均在港天数为 1.8 天，据此估算停泊费约可减少 10%。

- ③为保证安全，跨海大桥附近水域夜间不能引航；
- ④泊位有限，在泊船舶卸货完成后的相关手续尚未办结。

四、口岸作业成本分析

船舶进出境、大宗散货通关及口岸作业共涉及 10 项常规收费，包括：码头（3 项）、引航机构（1 项）、拖轮服务单位（1 项）、港航局（1 项）、海事局（1 项）、代理公司（1 项）、理货公司（1 项）、船舶污染清除企业（1 项）。

船舶进出境、大宗散货通关共涉及 13 项相对常见的非常规收费，包括：码头（3 项）、检疫处理机构（1 项）、船代企业（1 项）、污水处理机构（1 项）、围油栏服务单位（1 项）、海事局（1 项）、检验检疫认证机构（5 项）。

（一）船舶进出境涉及的收费项目

从“抵达锚地”到“离泊”，不含船舶吨税在内，以船方为支付方（或由船代代为支付）的常规收费共有 5 项：引航费、停泊费、拖轮费、理货数据申报费、SPRO（预防污染协议）费用；相对常见的非常规收费共有 6 项：检疫处理费（一般船舶消毒）、代办外籍船登陆证交通费、污水处理费、绞缆机使用费、带缆艇使用费、围油栏使用费。列表如下（相关具体收费标准、服务内容请见附件 1）：

表 1.1 船舶进出境涉及的收费项目

序号	费用名称	收费主体	收费性质
常规项目	1	引航站	政府指导价
	2	码头	政府指导价

序号	费用名称	收费主体	收费性质	
	3	拖轮费	拖轮服务单位	政府指导价
	4	理货数据申报费	理货公司	市场调节价
	5	SPRO(预防污染协议)费用	船舶污染清除企业	市场调节价
非常规项目	1	检疫处理费 (一般船舶消毒)	检疫处理机构	市场调节价
	2	代办外籍船员登陆证交通服务费	船代	市场调节价
	3	污水处理费	污水处理机构	市场调节价
	4	绞缆机使用费	码头	市场调节价
	5	带缆艇使用费		市场调节价
	6	围油栏使用费(油品)	围油栏服务单位	政府指导价

(二) 货物通关及口岸作业涉及的收费项目

从“货船靠泊”到“可以提货”，不包含关税及代征税，以货主或其代理为支付方的常规收费共有 5 项：港口作业包干费(装卸、倒罐)、货物港务费、港口设施保安费、港口建设费、代理服务费；相对常见的非常规收费共有 7 项：清仓作业费、采制样费、水尺费、油污损害赔偿基金、进口原油检验(包括：岸罐检验费、管线检验费、船舱检验费)，其中油污损害赔偿基金、进口原油检验多见于油品货物通关。列表如下(相关具体收费标准、服务内容请见附件 2)：

表 1.2 货物通关及口岸作业涉及的收费项目

序号	费用名称	收费主体	收费性质	
常规项目	1	港口作业包干费 (装卸、倒罐)	码头	市场调节价
	2	货物港务费	港航局	政府定价
	3	港口设施保安费	码头	政府定价
	4	港口建设费	海事局	政府性基金
	5	代理服务费	代理公司 (货代+报关)	市场调节价
非常规项目	1	清仓作业费	码头	市场调节价

序号	费用名称	收费主体	收费性质
2	油污损害赔偿基金	海事局	政府性基金
3	采制样费	检验检疫认证机构	市场调节价
4	水尺费		市场调节价
5	进口原油检验：岸罐检验费		市场调节价
6	进口原油检验：管线检验费		市场调节价
7	进口原油检验：船舱检验费		市场调节价

（三）重点货类口岸作业成本模拟核算及与其他口岸的比较

在调研过程中,通过相关企业提供的材料,本报告就三种货物(铁矿砂、大豆、原油)的口岸作业成本进行了模拟核算:

1) 一艘净吨数为 2.7 万的货船,载有 8 万吨铁矿砂,靠鼠浪湖码头,货船停泊 2 天,模拟核算通关及口岸作业成本约为 182 万元;

2) 一艘净吨数为 2.7 万的货船,载有 8 万吨大豆,靠老塘山码头货船停泊 2 天,模拟核算通关及口岸作业成本约为 282 万元;

3) 一艘净吨数为 2.7 万的油轮,载有 8 万吨原油,靠册子码头货船停泊 3 天,模拟核算通关及口岸作业成本约为 161 万元。

具体模拟核算表见:附件 3、附件 4、附件 5。根据企业反馈的实际操作经验,核算表中包括了若干项频度较高的非常规费用。

本报告将舟山口岸相关收费与上海、大连、青岛进行了对比。经比较,舟山与这其他三个口岸主要在以下收费项目上存在差别:

表 1.3 舟山与上海/大连/青岛主要的收费区别项目

费用名称	收费标准				计价单位	备注
	舟山	上海	大连	青岛		
港口作业包干费 (装卸、倒罐)	铁矿砂: 15 粮食: 20.6 原油: 10	铁矿砂: 31	铁矿砂: 28 粮食: 29 原油: 15	铁矿砂: 25.4 原油: 10	元/吨	此表仅列最低价格, 因客户需求不同实际收费会在最低价格上增加
理货数据申报费	1000	1000-10000	1100	0-500	元/票	此表仅列基本费率, 根据客户需求不同, 费用不同。上海、青岛港内不同码头收费可能会有差异。
引航费	0.72	0.45		元/净吨	40000净吨及以下部分	
	0.67	0.4			40001-80000净吨部分	
	0.645	0.375			80000-120000净吨部分	
	49000				元/艘	120000净吨以上
	0.004				元/净吨/海里	10海里以上超程部分
	0.14				元/净吨	过闸引领
	0.2				元/净吨	港内移泊

数据来源: 舟山口岸数据来源于企业调研以及《宁波舟山港股份有限公司散杂货港口经营价格执行标准(201901版)》; 上海数据来源于上海港公布费率(<http://www.portshanghai.com.cn/jtwbs/xinwen/2019-3/1553849163289.html>)及对理货公司的电话采访; 大连数据来源于大连港公布费率(<http://www.singlewindow.ln.cn/Files/adminfiles/CE0BB5B58BD028AE/20181114-1-3.pdf>); 青岛数据来源于青岛港董家口矿石码头有限公司公布的收费清单(<http://www.singlewindow.sd.cn/ueditor/php/upload/file/20190505/1557041948170491.xls>)、青岛实华原油码头有限公司公布的收费清单(<http://www.singlewindow.sd.cn/ueditor/php/upload/file/20190505/1557041948218343.xls>)以及对理货公司人员的电话采访。

注: 上海的其它两类商品(粮食、原油)、青岛的粮食类商品暂未获得相关资料; 上海、青岛不同码头在理货数据申报费上存在差异, 青岛大多数码头目前对大宗散货不收取理货数据申报费。

数据显示, 舟山在港口作业包干费上具有一定优势: 铁矿砂的港口作业包干费基础价格较其他三个口岸低 40.9%-51.6%; 粮食的港口作业包干费基础价格较大连低约 29%; 原油倒罐基础价格较大连低约 33.3%。

在引航费上较其他三个口岸偏高, 主要原因是: 舟山并非基本港, 可以在基本港引航费基础上加收附加费, 最高可加 0.27 元/吨。加收依据为交通运输部、国家发展改革委员会《港口计费办法》第四章第

十六条第（四）款：“大连、营口、秦皇岛、天津、烟台、青岛、日照、连云港、上海、宁波、厦门、汕头、深圳、广州、湛江、防城、海口、洋浦、八所、三亚港以外的港口（港区），引航费加收引航附加费，最高不超过每计费吨 0.27 元。”

按照同样的口径（一艘船舶净吨数为 2.7 万的船舶，装载 8 万吨货物），模拟核算的结论对比如下：

表 1.4 舟山与上海、大连、青岛大宗散货进口成本模拟核算对比

	铁矿砂（8 万吨）	大豆（8 万吨）	原油（8 万吨）
舟山	约 182 万元	约 282 万元	约 161 万元
上海	约 309 万元	-	-
大连	约 285 万元	约 292 万元	约 200 万元
青岛	约 264 万元	-	约 160 万元

注：模拟核算假定船舶净吨 2.7 万吨，货物重量 8 万吨。

相较于其他三个口岸，舟山口岸主要在铁矿砂进口通关及口岸作业成本上具有一定的优势。

五、存在的问题

（一）流程与制度方面

通过与企业座谈，以及对相关资料进行研究，本报告对舟山口岸在船舶进出境、大宗散货通关流程与制度方面存在的问题归纳如下：

1. 海关有时对于运输工具抵港报的时间限制过于严格导致后续手续滞后

根据海关总署 2018 年 93 号《关于调整水空运进出境运输工具及货运舱单管理有关事项的公告》，进境船舶抵达锚地或直接靠泊时运

输工具负责人才可以进行抵港报。不过，原先舟山海关为了不让抵港报制约后续作业（例如货物的检验检疫取样、船舶物料供应申报等），往往采用更灵活的做法，在船舶靠泊计划确认后（泊位确定）便可以接受运输工具抵港报。但是，由于海关总署加强了对地方海关进口整体通关时效的考核，而为了应对这些考核，地方海关不得不对运输工具抵港报的时间进行了严格的限制，相较于以前更晚，这样便导致可以进行后续作业的时间后移，企业办理手续的时间更加紧张，如果后移的运输工具抵港报时间再遇到海关非工作时间则会造成相关作业进一步滞后。

2. 非工作时间（工作日 17:00 之后及节假日全天）基本无法办理船舶出入境或通关业务，导致部分情况下耗时较长、成本增加

1) 进境/港申报接近监管单位下班时间则往往不能获得及时反馈。如果运输工具进境/港申报时间接近下班，则往往难以及时得到口岸监管部门的及时反馈，后续的工作无法开展，船舶滞留在港时间明显增加，间接导致船舶进出境成本增加。

2) 海关登轮检查时间不够灵活。根据企业反映，如果运输工具下午四点前抵达码头的，按照海关的对外办公时间，登轮检查及相关工作便不再予以安排，导致原本可以在夜间开展卸货作业无法进行，导致码头作业和船舶运输资源的闲置浪费，增加了口岸通关成本。

3) 在海关非工作时间不能办理手续导致卸/船延迟。对于某些大宗商品，需要申请先卸货再取样，如果申请恰逢海关非工作时间，则

基本无法办理相关申请手续，船舶只能在泊位等待，带来直接的经济成本和间接的时间成本。在货物需经驳船转运的情况下，如果海关处于非工作时间而未能及时放行，则货物无法装船，导致驳船等待时间延长，进而导致成本增加（如滞期费）。

3. 宁波、舟山两港口岸监管一体化问题

目前，国际航行船舶从宁波港区移泊至舟山港区，需先向宁波地方海关、海事、边检进行出境/港申报，在抵达舟山港区前，再向舟山地方海关、海事、边境进行进境/港申报。在此过程中，企业不仅要重复递交申报信息和单证，还要委托两地不同的船舶代理公司，负担有所增加。

按照“宁波舟山港一体化”要求，国际航行船舶在两港之间进出（例如从宁波港进境、舟山港出境），属于“港内移泊”，本无需办理进/出境/港手续。但从实际情况看，由于宁波港区和舟山港区分属不同的直属海关（宁波海关和杭州海关）、不同的海事局（宁波海事局和舟山海事局）、不同的边防检查站（宁波边检和舟山边检），尽管船舶在入境时已向海关、海事、边检进行了进境/港申报和手续，但在“港内移泊”到另一港区时，仍需先办一次出境/港手续，再办一次进境/港手续。

“跨关区国际中转箱通关”也面临类似的问题。2014年9月，在宁波海关与舟山海关的大力支持下，两个关区间的跨关区国际中转箱业务得以顺利开展。但在2018年5月海关新舱单系统投入使用后，

此类业务舱单却无法在两个关区之间流转，导致甬舟公司国际中转箱业务无法开展。该业务的停止，给各挂靠船公司的揽货生意带来了不便，也不利于舟山港的航线引进。

4. 重复登轮检查问题

该问题在全国范围内具有普遍性。当船舶在进境口岸进行进境/港申报时，如果之前停靠过的十个国外港口中，有某港口属于疫区，则该船舶会被风险参数捕中，进而接受海关登轮检查（卫生检疫）。而当该船舶从进境口岸离港到国内下一口岸停靠时，仍然会因同一原因被风险参数捕中，然后针对同样的卫生检疫事项再次接受海关登轮检查。在绝大部分情况下，这样的重复登轮检查完全没有必要。

5. “通关一体化”不完善

2017年起全国“通关一体化”改革实施，给企业带来了诸多便利。但目前改革仍有一些问题有待解决，其中部分问题甚至对大宗散货进口申报形成了较大影响，亟需引起有关部门重视。

1) 大宗散货进口申报数量修改手续繁琐。受大宗散货交易本身特点影响，此类货物进口申报时的数量与最终卸货数量存在一定差异，因此在报关之后，往往需对报关单数量进行适当更改。但在全国“通关一体化”实施后，更改报关单数量一般需经税管中心审核，如果税管中心未能及时完成审核，就有可能导致后续作业无法按计划进行，增加通关时间。据企业估算，如将此类审核权限下放至口岸海关，至少可以减少 10 个小时的通关耗时。

2) 属地布控查验指令/检验检疫抽批抽中指令经常无法及时传输至进境地海关。企业采用通关一体化方式向属地海关进行申报时, 如果货物被布控查验, 属地海关的布控查验指令经常无法被及时送达进境口岸海关, 导致后续作业难以开展。大宗散货往往涉及海关法定检验检疫, 被抽批抽中的比例很高, 受此影响尤为明显, 特别是对一些需在卸船前取样的货物, 很可能造成船舶滞留码头, 使企业蒙受损失。

6. 第三方检验检疫认证机构结论不被接受的问题

目前, 对于舟山口岸进口大宗散货企业自行委托检验检疫认证机构进行的商品检测, 市场化已经比较充分, 企业可选择的机构也比较多, 除舟山检验认证有限公司外, 还可以选择像荷兰仕宝、法国必维等国际知名先进检测机构进行委托检测。

但是对于需要进行法定检验检疫的事项(例如保税油品转一般贸易进口时的各类检测项目)或其他海关要求进行的检验检疫认证事项, 目前绝大多数情况下海关检验检疫尚不接受除舟山检验认证有限公司外其他企业性质检验认证机构的认证结论, 在其他口岸同样如此。

考虑到舟山口岸各类进口大宗散货涉及法检及其他必须检验检疫认证的比例很高, 而且进口货量预计会逐年增加, 海关所指定检验检疫认证机构的工作量和压力会越来越大, 因此有必要研究并向总署呼吁接受第三方检验检疫认证企业认证结论的可实施性。

(二) 收费方面

1. “理货数据申报费”合理性有待探讨

对于集装箱货物，通行的理货操作程序是：在卸船后，由理货公司对集装箱号、箱型、数量等进行清点、记录，形成理货报告发至海关。对于一般的集装箱货物而言，这种操作是合理的。

但目前海关舱单系统要求大宗货物也适用该程序，按照普通件散货或集装箱货物方式提供理货报告，带来了一定的不合理性。与集装箱货物不同，进口大宗货物数量的确定大多通过检水尺作业完成，如按普通件散货或集装箱货物方式提供理货报告，则船公司或其代理必须提前向理货公司传输相关进口货物数量数据，由理货公司据此制作理货报告发予海关，船公司需按 1000 元/船的均价支付理货数据传输费用。由于期间没有任何实际理货操作发生，以上作业被称为“形式理货”。“形式理货”尽管收费不高，但无端产生了费用并最终将其转嫁给进口商，明显缺乏合理性。目前国内部分口岸，如青岛港的绝大多数大宗散货码头，已经要求此项操作由口岸理货部门免费提供。但更加合理、更加彻底的解决途径是，海关对相关规章及舱单系统进行相应修改和完善，完全消除“形式理货”环节。

2. 部分口岸服务市场存在竞争不充分

目前，舟山口岸 SPRO(预防污染协议) 费用、理货数据申报费及法定商品检验相关收费对应的服务市场竞争不充分。

舟山市涉及上述收费项目的企业数量如下：可以提供 SPRO(预防污染协议) 的船舶污染清除企业 1 家、理货公司 3 家、检疫处理机构 1 家。具体企业名单如下：

表 1.5 部分市场竞争不充分的收费项目

序号	收费项目	收费主体类别	服务单位
1	SPRO(预防污染协议)	船舶污染清除企业	舟山海安溢油应急处理有限公司
2	理货数据申报费	理货公司	舟山中理外轮理货有限公司 舟山中联理货有限公司 舟山舟润理货有限公司
3	检疫处理费	检疫处理机构	舟山市可嘉技术服务有限公司

与其他口岸相比，舟山口岸可以提供上述服务的企业数量明显偏少，竞争不够充分。

以SPRO（预防污染协议）涉及的船舶污染清除企业为例，调研结果显示，青岛有至少5家类似企业⁶，上海至少有9家⁷，大连至少有6家⁸，天津至少有3家⁹，舟山只有1家。

以检疫处理费涉及的检疫处理机构为例，调研结果显示，能够提供一般船舶消毒的企业数量，天津至少有3家¹⁰，上海至少有3家¹¹，舟山只有1家。

（三）单证递交及无纸化方面

1. 海关业务受理地点分散，造成企业“多跑腿”

据众多企业反映，对于一些需要到窗口办理的海关手续，原先企业可在位于舟山本岛的口岸通关服务中心集中办理，目前则需到分散

⁶ 青岛滨海海洋防污染有限公司、青岛福凯船务有限公司、青岛斯兰德永清巨峰环境科技有限公司、青岛祥和海洋环保有限公司、青岛中德恒运船舶服务有限公司。

⁷ 上海晟敏立速服海上应急服务有限公司、中石化中海船舶燃料供应有限公司上海物资分公司、上海夕阳环保科技有限公司、上海东安海上溢油应急中心有限公司、上海鑫安船务有限公司、上海希浦工贸有限公司、上海环生船舶服务有限公司、上海千和船务有限公司、上海伟龙船舶维修服务有限公司、上海晨杨港口服务有限公司。

⁸ 大连中远石化海洋环保科技有限公司、大连汇通水域工程有限公司、大连千和船务有限公司、大连海乐船舶有限公司、大连金海利万家船舶服务有限公司。

⁹ 天津市环渤海船舶服务有限公司、天津盛灏海洋环保工程有限公司、天津千和船务有限公司。

¹⁰ 天津口岸卫生科技开发服务有限公司、天津卫技东疆检疫处理技术服务有限公司、天津卫技东疆检疫处理技术服务有限公司。

¹¹ 上海富苑有害生物防治有限公司、上海南苑有害生物防治有限公司、上海商检科技贸易公司。

在不同岛屿、不同码头的各个业务点现场监管科办理，企业要增派人手上岛方能完成，其中部分手续还需再次回到位于舟山本岛的海关科室继续办理，造成企业人员多次“跑腿”，时间及费用成本明显增加。以岱山港区为例，一些需到现场窗口办理的船舶出入境手续，以前只需约半小时，现在则需要3-4小时，办理人员往返乘车、渡船等交通费用可达200-300元。

2. 登轮检查相关信息反馈渠道不统一

目前舟山口岸海关、海事、边检三个口岸查验单位向企业反馈登轮检查信息的渠道各不相同，海关通过“单一窗口”反馈是否进行登轮检查及登轮检查结果，海事、边检登轮检查的情况大多只能由企业通过电话或微信渠道获取（如有船代人员陪同，则可在现场得到反馈）。

不过据了解：“单一窗口”联合登轮检查模块已在试运行，正式运行后企业可通过“单一窗口”获悉相关信息。

3. 部分具备“上线”条件的事项仍需“跑腿”

一些可以采用信息化手段完成的事项仍需“跑腿”到现场完成：

- 吨税执照申领/延期；
- 《中国籍国际航行船舶进出境（港）海关监管簿》申请及签章；
- 船舶运营代理服务等企业备案及变更；
- 边检入境证件检查。

上述事项中，前三项已在不同程度上实现了信息化推进：“单一窗口”吨税执照申领及延期功能已投入开发，舟山口岸将作为试点率

先应用该功能；船舶运营代理服务企业备案及变更功能也已纳入“单一窗口”研发计划；取消《中国籍国际航行船舶进出境（港）海关监管簿》已经进入多方会商阶段。

4. 保税油品入库存在多系统重复申报情形

在保税油品入库申报环节，企业需在多个系统进行申报，具体涉及海关两仓联网监管系统、油气液体化工品物流监管系统、金关二期、海关新舱单系统，其中很多申报项目完全相同，导致大量重复录入，进而也增加了申报的差错率。企业希望相关部门能对相关系统进行整合，加强系统间的数据共享，以减轻企业工作压力。

六、改进建议

（一）提效方面的建议

1. 积极向海关总署反映口岸典型问题和企业合理诉求

调研过程中发现的问题：部分海关科室允许运输工具抵港报的时间限制过于严格、节假日时间海关排班问题、宁波舟山监管一体化不充分、重复登轮检查、“通关一体化”不完善，均与海关内部管理、机制建设及系统开发相关，建议将这些问题和企业相关合理诉求积极反映给海关总署，呼吁总署做出相应调整。具体如下：

1) 建议总署放宽抵港报对于某些申报事项的限制。抵港报时间较晚对一些申报事项造成影响，最为明显的是对于船供物料申报的制约：只有当海关收到运输工具抵港报之后，企业才可以进行船供物料

的申报，这也是舟山船舶代理和船供企业反映最多的问题。但是从另一方面讲，对于运输工具抵港报的时间，地方海关的确有责任严格执行总署的有关规定，那么就需要转换思路来解决问题：允许企业在运输工具抵港报之前进行船供物料及其他事项的申报，因为这些申报事项的早晚并不会影响海关监管，更早申报反而可以使海关提前进行风险分析更加便于监管，同时也可以使得在港作业流程提前，有助于改善口岸作业时效。

2) 建议总署就办公时间的相关规定进行调整。要改变企业在海关非工作时间内基本不能办理业务的现状，首先需要总署层面对于海关工作时间的规定进行调整，允许地方海关根据实际情况建立符合企业基本需求的值班、加班制度。

3) 关于宁波港区与舟山港区间船舶移泊手续繁复的问题，目前海关总署已在着手研究实现进出境申报和监管数据跨关区联动共享、进一步简化进境船舶中国境内移动手续和办理流程。舟山口岸相关部门，尤其是舟山海关，应就相关问题积极与海关总署沟通协调，争取将宁波舟山港确定为相关改革试点，为改革贡献实践经验。

4) 建议总署尽快就“重复登轮”问题中涉及的系统风险判断的机制进行调整：当船舶离开进境口岸，在合理的时间内抵达国内第二个口岸后，不应再次对船舶进行“进境前停靠港口是否属于疫区”的相关风险判断，避免海关因为同一事项重复登轮检查。

5) 建议总署将部分情形下的申报数量修改审核权限下放至地方

海关。当企业提出申报数量的修改，可以设定一个可改动的范围值，如果在该范围之内直接由地方海关审核，若超过该范围则由税管中心审核，这样可以大大简化大宗散货进口申报数量修改手续，同时也能够保证海关监管要求。

6) 对于“属地布控查验指令/检验检疫抽批抽中指令经常无法及时传输至进境地海关”，这一问题将随着海关“新一代查验管理系统”的上线得到解决，当然海关新的查验管理系统的上线难免会带来一些问题，因此需要由舟山海关积极收集并向总署进行反馈，协助总署完善系统。

2. 建立健全口岸管理与执法保障机制

可以从四个方面着手：一是建立口岸管理与执法单位（主要包括海关、海事、边检）办公时间适当延长制度及加班补偿机制，并争取获得上级单位的支持；二是通过租赁、查验单位间共享，保障口岸执法用车；三是在网约车平台上建立查验单位执法用车专用账号，由企业通过平台协助预订车辆并分别结算，既可满足海关监管要求，又能满足企业货物通关需求，同时还能利用平台底账保证用车情况的真实性核查；四是在作业量较大的码头派驻常驻轮班关员，提高码头作业效率。

3. 进一步将便利措施的“选择权”交给企业

“提前申报”等政策出台的初衷是便利企业，但由于上级单位要对“整体通关时间”进行指标考核，基层海关往往在某种程度上强制

企业选择“提前申报”模式，导致实惠举措在执行过程中“变味”，尽管舟山口岸此类现象并不多见，但仍有企业反映类似情况。建议向上级相关主管机构呼吁，构建更为合理的时效考核指标，避免“一刀切”，把便利措施的“选择权”留给企业，提升企业“舒适度”。在这方面，厦门口岸的做法值得借鉴：地方政府对采用“提前申报”模式的企业给予 50 元/票的奖励，既促进了该申报模式的推广和普及，也增强了企业接受政府提升贸易便利化举措的“舒适度”。

4. 扩大“先验放后检测”适用范围

国务院 2018 年 37 号文提出：“推行进口矿产品等大宗资源性商品‘先验放后检测’检验监管方式”。舟山口岸在铁矿砂进口领域积极实施这一贸易便利化措施，取得了显著成效。但截至目前，该措施的实施范围尚未扩大至其他种类大宗货物，导致其未能在提升舟山口岸整体通关效率方面发挥更大作用。

建议积极向海关总署呼吁，对于法检货物检验检疫事项进行分类，区分必须在海关放行前完成的事项（例如：放射性检验、动植物检疫）和可以在海关放行后进行的事项（例如一些品质检验），将“先验放后检测”的适用范围不要局限于某类货物，而是根据检验检疫事项类型来实施“先验放后检测”，这样即可以加快海关提货放行的速度，也可以保证那些的确需要在入境口岸完成的检验检疫得到保障。

5. 研究船员离境限时免签政策

目前，上海、南京、杭州等地对于来自 53 个国家和地区、持有

效国际旅行证件和 144 小时内确定日期、座位前往第三国（地区）联程客票的外国人，实施过境免签政策。舟山尚未实施此类政策，因此建议舟山、宁波甚至整个长三角统一实施。

但另外一方面，此免签政策目前只适用于过境旅客，尚未涵盖船舶外籍工作人员。因此建议针对舟山过境旅客实施该政策后，可以适度借鉴该政策，进一步研究船员跨城市离境限时免签政策的可行性，为舟山进出境船舶外籍工作人员提供更多便利，从而提升舟山口岸的贸易便利化水平。

（二）降费方面的建议

1. 尽快完善和更新各类主体收费清单，要求各收费主体明确收费项目的服务内容和收费标准

清晰、明确、透明的口岸收费清单是开展口岸降费工作的基础。完备的口岸收费清单应当覆盖码头、引航站、理货公司、船公司、船舶代理、堆场、代理报关企业、货运代理企业、检验检疫处理机构、检验检疫认证机构等各类收费主体，并尽可能地公示公开相应的服务内容和收费标准。目前舟山口岸收费清单公示公开工作仍有提升空间，建议尽快完善、更新各类主体收费清单，明确相关收费项目的服务内容和收费标准，继续提高口岸收费的透明度。

2. 考虑直接或间接降低由政府定价的相关收费

目前，上海、天津已经开始将港口建设费地方留成的 20% 返还给缴费企业，广州免除了货物港务费的地方留存部分（50%）和港口设

施保安费的公共统筹部分（20%），厦门口岸通过地方财政补贴间接实现货物港务费 2.5 折、港口设施保安费 5 折。建议舟山口岸考虑借鉴上述口岸的经验，结合业务实际需要和地方财政能力推出相应举措。

另外，建议舟山口岸考虑降低“引航费”。《港口收费计费办法》第四章第十六条第（四）款规定：“大连、营口、秦皇岛、天津、烟台、青岛、日照、连云港、上海、宁波、厦门、汕头、深圳、广州、湛江、防城、海口、洋浦、八所、三亚港以外的港口（港区），引航费加收引航附加费，最高不超过每计费吨 0.27 元。”按照该项规定，舟山可以加收引航附加费，但目前舟山加收的收费标准维持在规定的最高限度 0.27 元/计费吨，建议适当降低该标准乃至逐步取消附加费，以便进一步实现降费目标。

3. 清理、调整缺乏实质性服务内容或计费方法不合理的收费项目

调研发现，部分收费项目缺乏实质性服务内容。例如大宗散货业务中的“理货数据传输费”，没有对应实质性服务，即便存在数据传输服务，其价格与成本比例也不合理。建议对口岸经营服务主体收费项目进行摸底清查，要求其公开服务内容，对于缺乏明确服务内容，或与其他收费服务内容重复的，一概予以清理或要求其降低收费价格。

调研还发现，口岸部分收费项目计费方法存在不合理因素。例如，水尺费按照货物吨数进行计费，但在实际工作中，水尺检测的工作量与货物重量并不相关，前者不会因后者的增减而变化。建议就此问题进行研究，提出更加符合实际的计费方式。

4. 口岸服务市场积极引进同类企业，促进良性竞争

实践证明，在竞争不充分的市场上引进同类企业，是促进竞争、降低费用、改善服务的有效途径，其中尤其需要注意防止出现“多个主体、同一股东”的“近亲垄断”现象。

引进第三方检验检测机构，是当前最重要的一项工作。目前，舟山市围绕中国（浙江）自贸试验区、舟山江海联运服务中心等重大国家战略，加快推进舟山新城航运服务集聚区建设，在商品检验检测方面加大引入国际先进企业力度，已经取得明显进展。全球前四大检验检测公司中，荷兰仕宝（Saybolt）、瑞士通标（SGS）、法国必维（BV）已经通过全资、合资等形式成立企业落户舟山，英国天祥（RTS）也已在舟山口岸开展业务。这些企业的落地生根，为舟山商品检测服务市场形成良性竞争局面奠定了基础。

下一步，口岸应当进一步落实《国务院 37 号文件》提出的第 8 项任务：“推广第三方采信制度。引入市场竞争机制，发挥社会检验检测机构作用，在进出口环节推广第三方检验检测结果采信制度”，积极配合海关总署工作部署，争取让舟山成为法定检验检疫项目第三方检验检测结果采信制度试点口岸。

（三）简化单证递交和推进无纸化方面的建议

1. 推进和完善“一口办理、业务通办”工作机制

对于船舶进出境和大宗散货进出口通关业务，部分工作难免要在线下进行，而目前业务受理点过于分散的现状，明显不符合中央“一

口办理，让企业少跑腿”的要求。建议实行舟山本岛行政中心窗口集中办理、本岛/各海岛码头现场窗口“业务通办”方式，由企业自行选择在本岛或海岛码头现场窗口办理手续，以提高通关效率、降低通关成本。

2. 拓展“单一窗口”功能、建设“大宗散货通关协作平台”

拓展“单一窗口”功能覆盖，把目前尚需“跑腿”完成的通关事项尽可能地纳入其中，实现信息化、网络化办理。建议先在“单一窗口”平台设置地方特色应用板块，实现相关功能并进行测试调整，待运行平稳后积极向中央标准版开发部门贡献经验和建议。

同时，建议根据舟山口岸特色，以“单一窗口”为基础，尽快启动“大宗散货通关协作平台”，将各参与方（包括海关、海事、边检、港航等口岸管理机关，码头、理货、船公司、进出口货物货主、货代、代理报关、仓储、堆场、运输、电子口岸等商业主体）各自的业务系统实现更多的联网和信息共享，从根本上解决“信息孤岛”造成的“跑腿”。

3. 建立“单一窗口”意见反馈机制

目前“单一窗口”系统运行仍不稳定、功能尚不完备，影响通关的情况时有发生，企业对此反映强烈。相关管理与执法部门通常将其归因于系统尚不完善，缺乏科学有效的解决手段。

考虑到“单一窗口”目前的分层架构，建议由浙江电子口岸设立专门的工作小组负责统一通过线上和线下受理企业意见，对企业反映

的情况进行检测，确定问题所处的层级、环节和负责主体，交由不同层级相应的系统开发或运维部门提出解决措施，并由工作小组反馈给企业。

对于已经发现的“单一窗口”缺陷和问题，例如海事/边检“登轮检查”信息未能通过“单一窗口”进行反馈，建议由浙江电子口岸与相关机构后台系统开发部门进行协调，及时补充和完善相关功能。

（四）密切关注长三角各口岸便利化政策动态

2019年8月6日，国务院印发《中国（上海）自由贸易试验区临港新片区总体方案》（以下简称《总体方案》），设立中国（上海）自由贸易试验区临港新片区，提出了“五个自由”的概念：投资自由、贸易自由、资金自由、运输自由和人员从业自由。其中与本课题具有较高契合度的是“贸易自由”和“运输自由”，《总体方案》中描述如下：

(五) 实施高标准的贸易自由化。在新片区内设立物理围网区域，建立洋山特殊综合保税区，作为对标国际公认、竞争力最强自由贸易园区的重要载体，在全面实施综合保税区政策的基础上，取消不必要的贸易监管、许可和程序要求，实施更高水平的贸易自由化便利化政策和制度。对境外抵离物理围网区域的货物，探索实施以安全监管为主、体现更高水平贸易自由化便利化的监管模式，提高口岸监管服务效率，增强国际中转集拼枢纽功能。支持新片区发展具有国际竞争力的重点产业，根据企业的业务特点，积极探索相适应的海关监管制度。相关监管政策制度由海关总署牵头另行制定。推进服务贸易自由化，加快文化服务、技术产品、信息通讯、医疗健康等资本技术密集型服务贸易发展，创新跨境电商服务模式，鼓励跨境电商企业在新片区内建立国际配送平台。根据油气体制改革进程和产业需要，研究赋予新片区内符合条件的企业原油进口资质。

.....

(七) 实施高度开放的国际运输管理。提升拓展全球枢纽港功能，在沿海捎带、国际船舶登记、国际航权开放等方面加强探索，提高对国际航线、货物资源的集聚和配置能力。逐步放开船舶法定检验。在确保有效监管、风险可控前提下，对境内制造船舶在“中国洋山港”登记从事国际运输的，视同出口，给予出口退税。进一步完善启运港退税相关政策，优化监管流程，扩大中资方便旗船沿海捎带政策实施效果，研究在对等原则下允许外籍国际航行船舶开展以洋山港为国际中转港的外贸集装箱沿海捎带业务。推动浦东国际机场与“一带一路”沿线国家和地区扩大包括第五航权在内的航权安排，吸引相关国家和地区航空公司开辟经停航线。支持浦东国际机场探索航空中转集拼业务。以洋山深水港、浦东国际机场与芦潮港铁路集装箱中心站为载体，推动海运、空运、铁路运输信息共享，提高多式联运的运行效率。

根据课题组了解，目前各有关单位（海关总署、上海海关、上港集团等）正在拟制“贸易自由”和“运输自由”相关政策总体框架方案。

舟山口岸作为长三角港口群重要组成，应当密切关注、积极跟进和研究落地于长三角“领头羊”上海口岸的有关政策，同时借鉴相关思路，制定与舟山口岸特色相关的配套措施，为进一步“长三角一体化”方面的工作做好准备。

第二部分 船舶维修

船舶维修是舟山口岸的重要产业。2017 年舟山口岸共修理、改装各类船舶 3855 多艘次，占全国修船总量的 1/3 以上，占全球修船总量的约 15%。修理船舶中，外籍船舶占比超过 70%，客户遍布全球主要国家和地区。

鉴于船舶维修业务在舟山的重要性，本报告将其通关业务单列一章进行分析。

一、船舶维修通关业务流程

根据对船舶维修企业的调查，现将舟山口岸船舶维修通关业务流程进行总结梳理，图解如下：

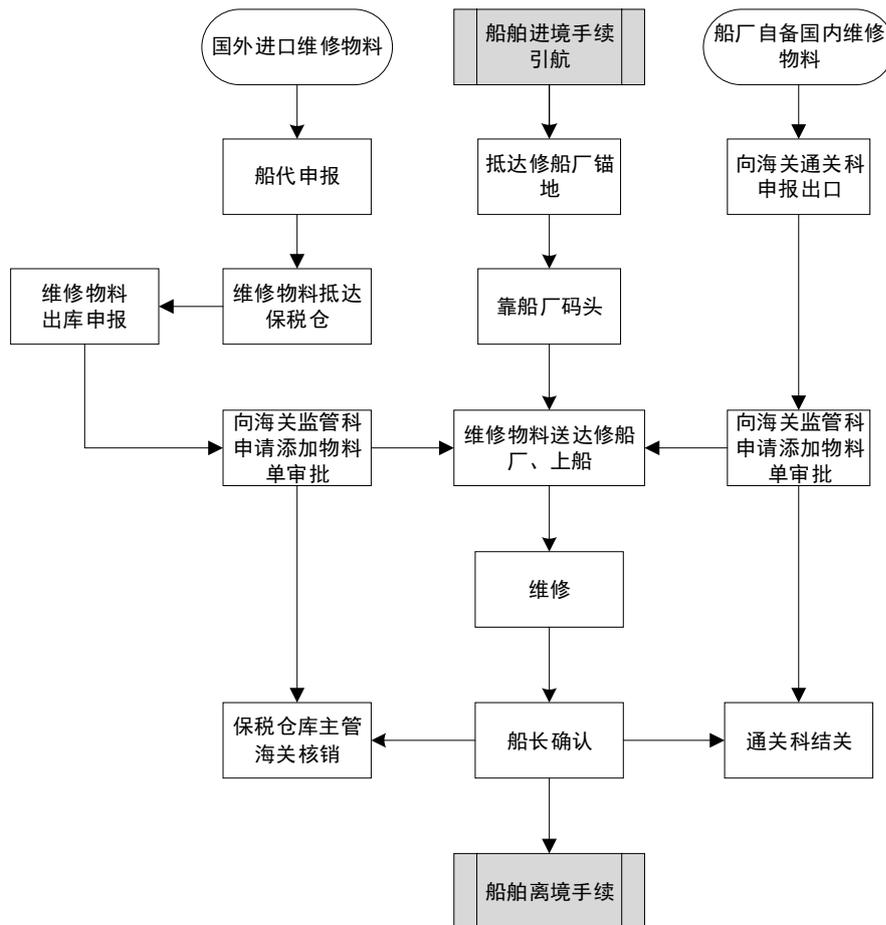


图 2.1 舟山口岸船舶维修业务流程

其中，船舶维修所用物料在进行出保税仓库申报(国外进口物料)和出口申报(国内物料)时属于货物性质，在装上船舶成为船舶本身的一部分时，性质发生改变，成为运输工具的一部分。由于性质发生变化，需要海关监管部门先行介入，在上船前对《运输工具添加物料申报单》进行审批，审批通过后物料上船，船长签章确认，此后报关人员可持加盖海关章和船长签章的《添加物料审批单》到相应通关科室进行结关。

二、存在的问题

舟山口岸船舶维修通关流程比较清晰，企业按照海关相关规定和要求操作，基本可以保证通关业务顺畅进行。但在具体业务执行过程中，也经常会发生一些特殊情况的事项，引发相应问题：

（一）流程与制度方面

1. 外协修理手续繁琐

企业如需将船舶部件运至修船厂外进行修理，一般需按以下流程操作，手续较为繁琐：

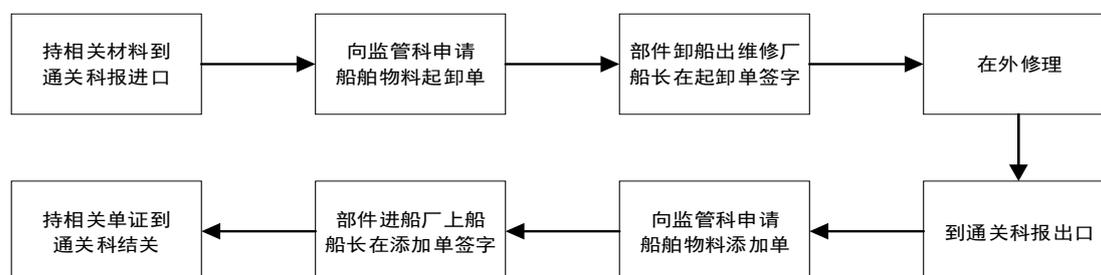


图 2.2 外协修理一般流程

此外，也有企业考虑采用外发加工形式替代上述操作。但海关对此类外发加工参照“进口修理物品”进行监管，企业需为此交纳税款担保金。如果维修设备价值较高，保证金金额也将相应增加，会给企业造成一定的资金压力。

2. 船舶到达前国外进口维修物料存放要求严苛

实际业务操作中经常发生的一种情况是，待维修的船舶尚未到港，船公司从境外订购的零部件已被空运至国内。按照现行规定，此类维修物料只能存放在综保区仓库，待船舶抵达修船厂后，方可通过转关运输方式运抵工厂。这一模式手续较为繁琐，费用也较高。

（二）收费方面

1. 部分修船厂对外协维修部件进出收取管理费，增加了船舶维修成本

目前，舟山大部分修船厂对外协维修部件收取管理费或年费，管理费收取标准一般为外协维修使用物料价值的10%-15%。收取此费用的深层次原因在于：中国修船产能过剩，为招揽生意，修船厂往往会给予客户（船舶所有人）一定折扣，而如果客户此时仍将修船厂可以维修的事项交由外协单位作业，就会导致修船厂收入进一步减少，为抵消这部分损失，修船厂要对外协维修部件收取一定的管理费。此项费用对外协维修业务形成了一定制约，增加了船舶维修成本。

2. 船舶维修废弃物处理行业企业数量少、竞争缺乏

对于修船厂完成维修作业后剩余的垃圾，例如油漆桶，舟山只有少量企业具备处理资质，同业竞争的缺乏直接导致了市场价格的高企。修船厂需以2500-3000元/吨的价格向上述企业购买服务，才能处理这些废品。此外，船舶在舟山清舱后清出的废油需要运到外地进行处理，由此带来了额外的运输成本。

三、改进建议

针对以上问题，报告提出以下探索性建议：

1. 呼吁海关总署尽快研究制定外籍船舶维修业务相关规章制度

外籍船舶具有运输工具属性，在船舶修理业务中又具有货物属性，

与国外机器进境维修类似。如果将需要维修的外籍船舶按照“修理物品”监管方式申报，由于船舶价值高昂，企业需交纳巨额税款担保，目前极少有企业以此种方式操作。企业和海关通常只能选择其他更为复杂的申报和监管流程。

外籍船舶维修业务申报和监管流程复杂，根本原因是缺乏相应的法律、法规和政策支撑。目前基层海关只能按照《进出境运输工具监管办法》、《进出境运输工具舱单管理办法》相关规定对外籍修理船舶实施管理，但上述两个办法未对船舶修理过程及监管要求做出详细规定。要从根本上解决问题，需要由海关总署进一步研究制定更为科学完善的规章制度。

2. 在浙江电子口岸“外籍船舶联网修造系统”集成更多功能

目前船舶维修业务中各种物料申报基本都以线下方式进行。建议整理归纳外协修理等企业特殊业务需求，在浙江电子口岸“外籍船舶联网修造系统”中整合集成相关功能，鼓励企业更多使用该系统进行业务操作。

3. 探索直接将国外进口维修物料存放在修船厂的可能性

建议海关准许修船厂自建满足海关监管要求的厂内保税仓库，在厂方按要求安装监控装置、做好出入库记录与审核、保证海关对保税物料充分监管的前提下，允许进口维修料件入境后直接进入并存放于维修工厂自有仓库，以提高通关效率，降低通关成本。

作为维修船舶一部分并最终随船一道出境的进口料件，只要进行

完备的进口保税备案，存放在修船厂自有保税仓库，与存放在综保区仓库并无本质差异。在这方面，加工贸易中的深加工结转模式已经成功运行多年，可资借鉴。

4. 引导市场良性竞争，适当淘汰过剩产能

处于绝对竞争甚至恶性竞争市场中的企业，很难维持较客观的收入水平，其进一步购买先进设备、优化生产结构的能力也会随之严重削弱。国内船舶维修行业竞争趋于白热化，修船厂如想摆脱低技术含量业务，必须达到一定规模，降低均摊成本，从而获取足够利润支持技术升级。作为船舶维修重镇，舟山有必要引导船舶维修行业淘汰过剩产能，尽快实现产业升级。

5. 发展船舶维修配套产业

舟山作为国内船舶维修业务大港，应该而且也有能力吸引国内外维修垃圾处理专业企业在当地投资建厂。在其处理技术满足相关环保要求的前提下，建议考虑吸引更多相关企业进驻舟山。

目前，企业一般以 2000 元/吨的价格，将船舶垃圾中的原油沉淀、结块等油污出售给外地具备原油/油渣处理能力的专业公司进行分解、提炼，前者与后者可以获取一定的经济收益。如果采取相应优惠措施，将更多原油/油渣处理专业公司引入舟山，在本地完成油渣无害化处理，既增加企业收益，也能为扩大舟山修船业务营造更好的商业环境。

第三部分 外轮供应

一、外轮供应业务流程

目前舟山统计在册的外轮供应服务商共计 33 家，其中年产值在 5000 万元人民币以上的有 2 家，其他多为中小型企业，市场竞争比较充分。外轮供应商品的种类主要包括淡水、食品、船用物料、船用备件、船用危险品以及部分保税商品，也包括一定数量和品类的船舶工程服务。

外轮供应业务一般流程如下：

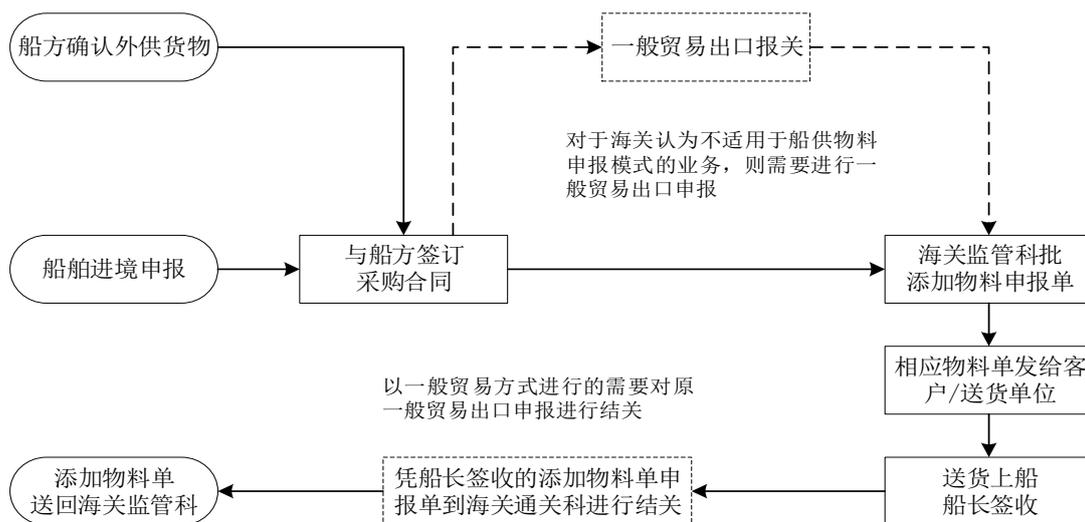


图 3.1 舟山口岸外轮供应流程

注：虚线框表示可能发生的环节。

如果船供物料超过一定的数量限制，或者海关认为其不适用船供物料申报模式，相关物料便需以一般贸易方式出口，在进行出口申报时属于货物性质。但此类物料上船后性质即变为船供物料，需取得海关监管部门审批的《运输工具添加物料申报单》，方可进行后续结关。

二、存在的问题

(一) 流程与制度方面

1. 市场规范程度有待提高

总体而言，舟山口岸船供物料行业市场化非常充分，企业服务能力普遍较强。目前的突出问题是市场规范程度不够，部分无资质企业甚至个人借用有资质企业的名义向市场供货，存在一定的风险。例如：供应食品不达标引发食品卫生事故等。

2. 部分油库手续复杂，导致供货企业无法及时供货

在向油轮供货时，部分油库对送货对接工作不够重视，送货人有时难以找到对接人办理手续，无法及时向船舶供货，导致船公司体验很差，也给外供企业带来了不良声誉。

3. 部分码头指定外供企业送货

部分码头指定某些外供企业送货，非指定外供企业想要供货，只能委托被指定的企业办理手续，并需为此支付代理费用。这种做法损害了市场公平，无端增加了外供成本。

4. 部分修船厂针对外供企业供货人员设定不合理限制

部分修船厂要求为修理船舶提供外供服务的企业必须与其签订协议方可开展船供业务，而且仅限持有港口从业资格证并已完成事先备案的人员上下船，人员数量通常限定为4个甚至更少。上述要求导致外供企业无法应对不时出现的集中、多批次外供业务。

从安全角度考虑，修船厂对出入其场地的外供人员进行严格管理，

具有一定的必要性。但其应在满足安全管理要求的同时，充分考虑船供企业的实际业务运作需求，适当增加持证人员备案人数和上下船人数，为船供业务提供必要的便利。

5. 船舶离境时必须向海关递交船供物料纸质报关单

海关要求，船供企业需在船舶离境时再次到窗口递交与船供物料相关的纸质报关单。实际上，船供物料相关申报、审核在船供业务开始前即已通过电子系统完成，船供物料查验、船方签收与核对等相关管理流程也已在船供业务实施过程中完成，海关上述要求似无必要，建议取消或者简化。

（二）单证递交及无纸化方面

1. 供货完成后外供企业未及时核销导致船舶不能出境

很多外供企业积攒一定数量的添加物料单后才集中进行核销，但按照现行规定，企业未及时完成核销，其相关船舶不得出境。造成此问题的原因，归根结底还是外供业务通关手续尚未完全实现无纸化操作，需到海关窗口办理，而相应的供船单据分散在不同的海岛码头，单据传递、汇总需要耗时等待和人员“跑腿”，耽误了后续流程。

2. 《运输工具启卸/添加物料申报单》仍需在窗口办理

“单一窗口”仍不具备运输工具启卸/添加物料相应的应用程序或功能模块，企业必须到窗口递交纸质单证办理相关通关手续。考虑到舟山口岸进出境国际航行船舶数量较多，启卸/添加物料业务量较

大，建议尽早开发相应的系统程序或功能模块并推广应用。¹²

三、改进建议

1. 加强供货企业资质监管

建议相关部门加强对供货企业的资质监管：已经具备相关资质的企业一律不得出租/出借其供货资质，如有违反，一经发现立即取消资质；加快资质审核进程，对于符合资质要求的企业，应当尽快批准，避免符合标准且有服务能力企业因拿不到资质证明而只能“借牌”供货。

2. 进一步优化和推广“船舶供退物料通关服务平台”

“舟山船舶供退物料通关服务平台”已经于2019年8月中旬上线，该平台将可以实现船供企业、船舶清洗企业、港口企业等相关主体全程无纸化通关，海关全程无纸化审批核注。

但是由于该平台上线不久，企业应用的范围十分有限，而且不可避免也会存在一些系统问题，建议下一步积极与平台用户企业沟通，定期就平台的应用与企业进行座谈，听取企业的意见和建议，及时对平台进行功能更新。

3. 允许不同供货企业使用同一供货船只供货

对于零散的、小批量的锚地供货，如果每批货物都单独使用一艘船只，则船只往往无法满载，造成成本增加和资源浪费。建议在受供船舶同意、供货企业协商一致的情况下，允许不同供货企业使用同一

¹² “舟山船舶供退物料通关服务平台”已经于2019年8月中旬上线。

供货船只进行供货，以减少不必要的运输成本

4. 完善外供企业供货人员管理

外供业务涉及的中间主体，如修船厂、油库、码头等，往往对外供企业供货人员采取一些限制性管理措施，此举是为避免外供人员进出场地对其生产活动造成干扰，具有一定的合理性。但在实际操作中，此类管理措施经常矫枉过正，对外供业务的正常开展形成阻碍。建议口岸管理部门组织相关主体集中探讨，提出科学合理的外供企业供货人员管理方法，同时加强供货人员培训，提高相关人员的自我规范意识。在这方面，新加坡的经验可资借鉴：

1) 建立供货预约机制，使修船厂、油库、码头等机构可对外供人员实现供货前管理；

2) 要求外供人员在完成供货后迅速离开，不得在作业场地作过多停留；

3) 供货产生的吊机费用由修船厂、油库、码头等直接向船方而非外供企业收取，避免外供企业再向船方加收此项费用。

附录

附件 1：舟山口岸外贸船舶进出境收费项目

序号	费用名称	适用收费标准 (元)	计价单位	收费主体	收费性质	备注
以下为常规收费						
1	引航费	0.72	元/净吨	引航站	政府指导价	引航距离 10 海里以内， 40000 净吨及以下部分
		0.67	元/净吨		政府指导价	引航距离 10 海里以内， 40001-80000 净吨部分
		0.645	元/净吨		政府指导价	引航距离 10 海里以内， 80000-120000 净吨部分
		49000	元/艘		政府指导价	引航距离 10 海里以内， 120000 净吨以上
		0.004	元/净吨/海里		政府指导价	10 海里以上超程部分
		0.14	元/净吨		政府指导价	过闸引领
		0.2	元/净吨		政府指导价	港内移泊
2	停泊费	0.25	元/净吨/天	码头	政府指导价	停泊情形 A
		0.15	元/净吨/小时		政府指导价	停泊情形 B
		0.05	元/净吨/天		政府指导价	锚地停泊
3	拖轮费	5300-20300	元/艘	拖轮服务单位	政府指导价	详见《航行国际航线船舶拖 轮费基准费率表》

序号	费用名称	适用收费标准 (元)	计价单位	收费主体	收费性质	备注
4	理货数据申报费	1000	元/次	理货公司	市场调节价	
5	SPRO(预防污染协议) 费用	1650	元/船/次	船舶污染清除企业	市场调节价	
以下为非常规收费						
1	检疫处理费 (一般船舶消毒)	0.045	元/总吨	检疫处理机构	市场调节价	
2	代办外籍船员登陆证交通服务费	100	元/人/次	船代	市场调节价	
3	污水处理费	150 (中间价)	元/吨 (污水 吨数)	污水处理机构	市场调节价	根据需求处理收费
4	绞缆机使用费	360	元/次	码头	市场调节价	
5	带缆艇使用费	900	元/次		市场调节价	
6	围油栏使用费 (油品)	3000	元/船/次	围油栏服务单位	政府指导价	1000 净吨以下船舶
		3500	元/船/次			1000-3000 净吨船舶
		4000	元/船/次			3000 净吨以上船舶
<p>收费项目对应服务内容或收费原因：</p> <p>引航费：引领航行国际、国内航线船舶进、出港以及在港内移泊。</p> <p>停泊费：停泊在港口码头的船舶，由提供停泊服务的港口经营人向船方或其代理人计收停泊费。</p> <p>拖轮费：协助外贸集装箱、滚装船、客船靠/离泊，协助油船、化学品船、液化气体船靠/离泊，协助散货船、杂货船及其他船舶靠/离泊。</p> <p>理货数据申报费：按照海关规定，由理货公司或码头理货部门向海关传输理货报告。</p> <p>SPRO(预防污染协议)：中华人民共和国《防治船舶污染海洋环境管理条例》相关条款规定：“载运散装液体污染危害性货物的船舶和 1 万总吨以上的其他船舶，其经营人应当在作业前或者进出港口前与符合国家有关技术规范的污染清除作业单位签订污染清除作业协议，明确双方在发生船舶污染事故后污染清除的权利和义务。”</p> <p>检疫处理费 (一般船舶消毒)：对船舶进行一般性的检疫处理并出具检疫处理结果报告单。</p> <p>代办外籍船员登陆证交通服务费：船代企业因代替船方办理外籍船员登陆证明而产生的交通费用。</p>						

序号	费用名称	适用收费标准 (元)	计价单位	收费主体	收费性质	备注
<p>污水处理费：垃圾接收处理费用。</p> <p>绞缆机使用费、带缆艇使用费：为协助靠泊作业使用绞缆机及带缆艇而产生的费用。</p> <p>围油栏使用费：船舶按规定使用围油栏，由提供围油栏服务的单位向船方或其代理人收取围油栏使用费。</p> <p>停泊情形 A：除情形 B 之外的一般情形；停泊情形 B 包括五种情况：1) 货物及集装箱装卸或上、下旅客完毕 4 小时后，因船方原因继续留泊的船舶；2) 非港口原因造成的等修、检修的船舶（等装、等卸和装卸货物及集装箱过程中的等修、检修除外）；3) 加油加水完毕继续留泊的船舶；4) 非港口工人装卸的船舶；5) 国际客运和旅游船舶。</p> <p>注：净吨：指根据国家主管机关制定的规范丈量确实的船舶有效容积，即扣除不能用来载货或载客的处所后得到的船舶可营运容积。 吨：指实际承载货物的重量。</p>						

航行国际航线船舶拖轮费基准费率表

序号	船长（米）	船舶类型		
		集装箱船、 滚装船、客船	油船、化学品 船、液化气体船	散货船、杂货船 及其他
1	80 及以下	6000	5700	5300
2	80—120	6500	7800	7400
3	120—150	7000	8500	8000
4	150—180	8000	10500	9000
5	180—220	8500	12000	11000
6	220—260	9000	14000	13000
7	260—275	9500	16000	14000
8	275—300	10000	17000	15000
9	300—325	10500	18000	16000
10	325—350	11000	18600	16500

11	350—390	11500	19600	17800
12	390—	12000	20300	19600

附件 2：舟山大宗散货通关涉及收费项目

序号	费用名称	适用收费标准（元）	计价单位	收费主体	收费性质	备注
以下为常规收费						
1	港口作业包干费 (装卸、倒罐)	铁矿砂：15； 粮食：20.6； 原油倒罐：10	元/吨/次	码头	市场调节价	此表仅列最低价格，因客户需求不同，实际收费会在最低价格基础上有所增加。
2	货物港务费	1.2（矿石类、粮食类） 2.8（原油）	元/吨	港航局	政府定价	
3	港口设施保安费	0.2	元/吨	码头	政府定价	
4	港口建设费	5.6	元/吨	海事局	政府性基金	
5	代理服务费	0.1	元/吨	代理公司（货代+报关）	市场调节价	
以下为非常规收费						
1	清仓作业费	1	元/吨	码头	市场调节价	
2	油污损害赔偿基金	0.3	元/吨	海事局	政府性基金	
3	采制样费	0.4	元/吨	检验检疫认证机构	市场调节价	对于法定检验检疫项目，由于大多数口岸海关均指定行政事业性检测机构或中国检验认证集团下属单位开展，因此各地检验检
4	水尺费	0.3	元/吨		市场调节价	
5	进口原油检验：岸罐 检验费	0.2	元/吨		市场调节价	
6	进口原油检验：管线 检验费	0.2	元/吨		市场调节价	

7	进口原油检验：船舱检验费	0.2	元/吨		市场调节价	疫认证相关收费价格差异不大。 对于由企业自行委托的第三方检验检疫，则不同认证机构收费有差异。 此表仅列中国检验认证集团下属单位收费价格。
<p>收费项目对应服务内容或收费原因：</p> <p>港口作业包干费（装卸、倒罐）：本处只涉及将货物从船舶卸至堆存场地，或者将油品倒至岸罐。</p> <p>货物港务费：维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。</p> <p>港口设施保安费：为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。</p> <p>港口建设费：港口公共基础设施及航运支持保障系统的建设、维护。</p> <p>代理服务费：货运代理操作与代理报关服务。</p> <p>清仓作业费：船舶清仓作业。</p> <p>油污损害赔偿基金：凡在中华人民共和国管辖水域内接收从海上运输持久性油类物质（包括原油、燃料油、重柴油、润滑油等持久性烃类矿物油）的货物所有人或其代理人，应当向海事管理机构缴纳船舶油污损害赔偿基金。</p> <p>采制样费：检验检疫认证机构采集样品。</p> <p>水尺费：水尺测量，一般计量单位为重量的涉及水尺测量。</p> <p>进口原油检验：岸罐检验费：按照《进口原油检验规程》，对原油岸罐取样，进行检验鉴定。</p> <p>进口原油检验：管线检验费：按照《进口原油检验规程》，对输油管线取样，进行检验鉴定。</p> <p>进口原油检验：船舱检验费：按照《进口原油检验规程》，对原油船舱取样，进行检验鉴定。</p>						

附件 3：舟山口岸一票进口铁矿砂的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	13500.00	码头	船方	政府指导价
2	港口作业包干费	15	元/吨	80000	1200000.00		货方	市场调节价
3	货物港务费	1.2	元/吨	80000	96000.00	港航局	货方	政府定价
4	港口设施保安费	0.2	元/吨	80000	16000.00	码头	货方	政府定价
5	引航费	0.72	元/净吨	27000	19440.00	引航站	船方	政府指导价
6	拖轮费	5300	元/艘	1	5300.00	拖轮服务单位	船方	政府指导价
7	港口建设费	5.6	元/吨	80000	448000.00	海事局	货方	行政事业
8	代理服务费	0.1	元/吨	107000	10700.00	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	1000.00	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	4815.00	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	1650.00	船舶污染清除 企业	船方	市场调节价
合计					约 182 万			
<p>注： 1) 停泊时间根据码头系统数据 1-3 月份货船停泊时间统计，载矿石、大豆船舶平均停泊时间为 2 天，油品为 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>								

附件 4：舟山口岸一票进口大豆的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	13500.00	码头	船方	政府指导价
2	港口作业包干费	27.6 (基准 20.6)	元/吨/次	80000	2208000.00		货方	市场调节价
3	货物港务费	1.2	元/吨	80000	96000.00	港航局	货方	政府定价
4	港口设施保安费	0.2	元/吨	80000	16000.00	码头	货方	政府定价
5	引航费	0.72	元/净吨	27000	19440.00	引航站	船方	政府指导价
6	拖轮费	5300	元/艘	1	5300.00	拖轮服务单位	船方	政府指导价
7	港口建设费	5.6	元/吨	80000	448000.00	海事局	货方	行政事业类
8	代理服务费	0.1	元/吨	107000	10700.00	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	1000.00	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	4815.00	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	1650.00	船舶污染清除企业	船方	市场调节价
合计					约 282 万			
注：1) 停泊时间根据码头系统数据 1-3 月份货船停泊时间统计，载矿石、大豆船舶平均停泊时间为 2 天，油品为 3 天。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 5：舟山口岸一票进口原油的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	20250.00	码头	船方	政府指导价
2	绞缆机	360	元/次	1	360.00		船方	政府指导价
3	带缆艇	900	元/船	1	900.00		船方	政府指导价
4	港口作业包干费	10	元/吨/次	80000	800000.00		货方	市场调节价
5	货物港务费	2.8	元/吨	80000	224000.00	港航局	货方	政府定价
6	港口设施保安费	0.2	元/吨	80000	16000.00	码头	货方	政府定价
7	引航费	0.72	元/净吨	27000	19440.00	引航站	船方	政府指导价
8	拖轮费	5700	元/艘	1	5700.00	拖轮服务单位	船方	政府指导价
9	港口建设费	5.6	元/吨	80000	448000.00	海事局	货方	行政事业类
10	油污损害赔偿基金	0.3	元/吨	80000	24000.00		货方	
11	代理服务费用	0.1	元/总吨	107000	10700.00	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	4815.00	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	16000.00	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	16000.00		货方	市场调节价
15	SPRO(预防污染协议)费用	1650	元/船/次	1	1650.00	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	4000.00	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	1000.00	理货公司	船方	市场调节价

合计	大约 161 万
<p>注： 1) 停泊时间根据码头系统数据 1-3 月份货船停泊时间统计，载矿石、大豆船舶平均停泊时间为 2 天，油品为 3 天。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。4) 舟山大部分码头的油库自有码头，不涉及港口作业包干费，但本报告模拟的是停靠册子码头，依然存在港口作业包干费，这样的设定是为了便于与其他口岸进行比较。</p>	

附件 6：受访/参加座谈会的企业及参与座谈会的政府部门 名单

序号	类别	企业名称
1	油品企业 (2家)	中化兴中石油转运(舟山)有限公司
2		舟山实华原油码头有限公司
3	铁矿石企业 (1家)	衢黄港口开发有限公司
4	船舶修造企业 (5家)	舟山市鑫亚船舶修造有限公司
5		舟山中远海运重工有限公司
6		舟山长宏国际船舶修造有限公司
7		舟山万邦永跃船舶修造有限公司
8		舟山市龙山船厂有限公司
9	码头公司 (3家)	舟山港老塘山中转储运有限公司
10		舟山甬舟集装箱码头有限公司
11		鼠浪湖码头公司
12	粮食经营企业 (1家)	舟山中海粮油工业有限公司
13	服务企业 (船代4家、理货 公司1家、检验检 疫认证企业1家)	中国舟山外轮代理有限公司
14		舟山中远海运物流有限公司
15		浙江中外运有限公司
16		舟山中远海运船务代理有限公司
17		舟山中理外轮有限公司
18		仕宝(天津)技术检测有限公司舟山分公司
19	外轮供应企业 (4家)	舟山市外轮供应有限公司
20		舟山市紫金港外轮供应有限公司
21		舟山港海通港口服务有限公司
22		舟山润通外轮供应有限公司
23	政府部门	舟山市港航和口岸管理局
24		舟山海关
25		舟山海事局
26		舟山边防检查站
27		舟山市金塘管委会