|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 日期 | 分类 | 备忘 |
| 2018/10/23 | 物流 | 克山到诸城汽运费340-360元/吨，汽运费波动较大，运力紧张，远途运输意愿较低 |
| 2018/10/24 | 产区 | 黑龙江地区农户种粮比例越来越少，大部分都流转至合作社或大户，只有黑龙江东部及北部可以直接脱粒，脱粒必须马上卖潮粮；其他地区仍以收棒为主，黑龙江棒多以地趴形式直接放地里。地趴粮难以久存，一般春节前后必须售出。吉林仍以棒收为主，但吉林堆栈较多，存放时间可以长些，直至卖自然干粮。黑龙江每人自有地可能达到3-6敞，而吉林每人只有7亩左右或更少。 |
| 2018/10/26 | 物流 | 佳木斯到鲅鱼圈汽运费240-280，富锦276，宝清260；同期哈尔滨到鲅鱼圈汽运140。每年黑龙江都是哈尔滨周边粮最先上港，最先具有优势 |
| 2018/10/26 | 物流 | 镇赉到锦州港汽运费140，同期火运80左右，火运费便宜 |
| 2018/11/6 | 政策 | 尽管2018/19年度新增了60万吨玉米燃料乙醇产能，对应玉米消费能力180万吨， |
| 2018/12/7 | 产区 | 安达亿鼎种植成本：种地20、耕地15、叶面肥10、除草剂15、收割45、脱粒到库30、种子化肥160，合计295元/亩。此种植成本核算偏低。当地土地流转金近500元/亩 |
| 2019/1/8 | 物流 | 关于物流：1、拍卖粮，库方出库意愿差，出库要拿好处费，同时减少日出库量，各拍卖库完全达不到应有的出库能力；如自己库被自己拍了，可能会出库快；2、沈局哈局发站的装车能力；有的达50节，有的不足10节，因为发站不仅仅发运玉米工作，还有其他工作要做；3、车辆匹配问题。全东北K车9000，敞顶箱29000，运力足够支撑粮食运输。但是有的发粮点集中发运，而左右等站点闲置，不均衡，憋堵。4、车辆调度。大部分路局和车企，自备车好编排；日均装车能力是多少就排多少；路用车由车站与总部沟通，保障不了数量。5、铁路站台机头，可能小站点无机头，车辆段才有机头，机头按点过去牵车，车头不及时也耽误发运。6、站点长期憋堵或港口压港憋堵，马上出停限装限令。7、港口接卸能力，日均500车，相对较好；若只有日均300车则很快港口憋堵 |
| 2019-5-16 | 进口 | 进口完税成本=CNF\*汇率\*1.1\*1.01\*1.25（对美额外关税）+100（港杂费） |
| 2019-5-23 | 临储拍卖费用 | 升贴水（60）+出库费（30）+好处费（3元/吨）+短倒费（20-30）+站台装卸（3-5）+运费（黑龙江110-160）+请车费（沈局K车好处费5元/吨哈局更高，车企请车费5-8不固定+空驶费（敞顶箱没有，K车较高），浮动大） |