# **《煤炭内河水运物流服务通用规范》行业标准**

# **（征求意见稿）编制说明**

1. **项目来源**

《煤炭内河水运物流服务通用规范》（以下简称“本标准”）是经国家发展和改革委员会与2020年11月批准列入“2020年推荐性物流行业标准项目计划”（发改办经贸【2020】868号）的行业标准项目之一，项目计划编号：303-2020-006。该行业标准由中国物流与采购联合会提出，全国物流标准化技术委员会（SAC/TC 269）归口。

本标准主要起草单位包括：北京弘帆物流股份有限公司、中国石油化工集团有限公司、长航货运有限公司、南京港（集团）有限公司、中国神华能源股份有限公司、华润电力控股有限公司、中国中煤能源集团有限公司、武汉理工大学、长江航运发展研究中心、中国煤炭运销协会、安徽省航运商会。

1. **标准名称变更**

本标准不涉及此情况。

1. **标准编写的目的、意义**

1、编写目的

内河运输作为煤炭运输的最经济方式之一，在一定程度上满足了煤炭企业对物流服务的时效性、安全性、可靠性要求，但同时煤炭内河运输目前还存在着许多问题：

**首先，煤炭水运物流缺乏相应的标准或规范。**长期以来,煤炭水运物流缺乏一个比较完整的服务标准，虽然也有一些服务要求，但没有形成统一的标准体系，适应不了国家相关政策要求和水运市场发展变化要求，特别是《国内水路运输规则》的废止，更需要有相关标准来规范水路运输市场行为。

**第二，没有形成现代物流服务理念**。承运人还停留在传统运输思维，认为只负责运输，现代物流服务是从接受顾客订单时开始到将货物送到顾客手中为止所发生的所有服务活动，即承运人对货物有保管、保护的义务，对运输的货物要采取相应的措施，确保货物数量、质量安全，并在要求的时间内准确及时送达。

**第三，物流信息化程度低。**对于煤炭物流信息化，目前部分物流企业有所投入，但大多还是单一方面实现信息化，没有形成对物流链系统的信息化，特别是缺少过程管理，由于信息系统开发且各自为政，造成信息对接、数据交换和共享存在困难，没有做到“物流、信息流、资金流”三流合一。另外目前市场上物流信息平台多为船货撮合平台，但从提高物流服务质量、加强物流过程管理还很少涉及。

**第四，货物数量质量交接没有统一标准。**数质量交接争议一直是困扰着承运人和托运人，由于缺乏统一标准和参考依据，没有得到有效解决。由于双方随着市场变化所处地位不同，承运方与托运方（收货方）一直争议较大，有的由于没有形成统一的交货方式，以不同计量方式交接会产生较大歧义，对于水尺计重作为公正的主要交货方式没有重视，同时运输损耗、计量误差定义含糊，没有形成统一规范和标准，目前在运输合同签订上各有各的要求，有的甚至违背客观规律，存在纠纷较大，影响水运市场健康发展。

**第五，物流服务质量不高。**物流过程包含多种作业环节，每个作业环节都应有相应的作业标准、流程和作业质量要求。煤炭物流整个环节服务质量的提升重点体现在物流过程作业标准的执行，目前没有相应的作业标准规范作业流程，来规范各物流节点作业要求和管理要求，对物流过程管理不重视，造成了物流服务质量不高。

为了改善这一现状，制定统一的煤炭内河运输物流服务质量标准迫在眉睫，可以使得托运人、港口经营人、承运人三方在煤炭内河水运物流方面有一个重要参考依据，满足内河污染防治、能源清洁化运输、规范水运市场行为、打造绿色航运和数字航运等方面的要求，提高煤炭内河运输的物流服务质量。

2、编写意义

针对目前煤炭内河水运物流的现状，行业内需要相应的规范和标准，来规范物流服务，加强物流过程管理，提升物流服务质量。该标准制定意义在于：

**首先是落实国家战略和政策的需要。**习近平总书记指出：“共抓大保护，不搞大开发”。“生态优先、绿色发展”。推动长江经济带高质量发展，需要大力发展绿色航运，提升运输船舶的排污管理和污染防治水平，推行符合环保要求的航运服务相关标准；国家发改委在《煤炭物流发展规划》中提出：“研究制订煤炭物流技术、设备、产品、交易等相关标准，完善物流标准化体系。鼓励企业采用标准化物流计量、物流装备设施、信息系统和作业流程等，提高煤炭物流标准化水平”；长江航务管理局在“十三五”期长江航运发展规划中提出：“要提升船舶安全性、环保性、经济性，强化标准化、专业化、智能化建设”。

**其次是能够部分解决行业痛点，对整个行业，尤其是货主和船东都有重要价值。**

（1）对整个行业而言，有利于解决市场主体在物流服务过程中出现的争议问题。煤炭内河物流服务过程中，由于缺乏统一的标准和参考依据，承运方与托运方（收货方）在最终的数质量交割中一直争议较大，这个困扰船货双方的问题，将得到有效解决。

（2）对承运人而言，有利于提高内河煤炭物流服务质量的提高，提升自己品牌形象。目前煤炭物流企业服务质量参差不齐，由于在物流服务方面没有标准规范可依，各自为政，缺乏统一的服务规范和标准来规范各节点作业要求和管理要求，造成市场对部分承运人认可度不高。标准的实施，将不同程度地提高承运人物流服务质量和水平，提升市场认可度。此外，标准的制定有利于提高从业主体及人员环保意识和服务意识，对落实国家环保政策和现代物流发展起到积极作用。

（3）对托运人（收货人）而言，由于标准中加强煤炭内河水运物流服务过程控制和管理，保障了货物保质保量安全送达。

综上所述，制定内河煤炭物流服务标准符合国家政策及长江绿色发展，填补内河煤炭物流服务标准空缺，对于促进长江航运高质量发展，推动煤炭清洁化运输，打造绿色航运，规范内河水运物流市场行为，提升煤炭水运物流服务质量，提高水运物流信息化水平具有积极意义。

1. **主要工作过程**

1、立项前

2019年7月份由弘帆物流提出，并着手开展标准制定工作，组织前期调研、座谈，收集港、航、货、行业管理机构多方建议，成立标准专项起草小组，并形成标准主要内容及框架。

2019年9月10日，芜湖弘帆航运召集芜湖长航、南京港轮驳公司、池州长顺、远大航运、芜湖海裕、马鞍山船务等6家航运企业专业人士在芜湖办公室就《煤炭内河水运物流服务标准》进行了研讨，提出了相关建议和意见。会议提出物流服务数质量交接需要统一，明确水尺交接要求，考虑不同计量方式的差异，标准要制定安全环保要求等建议。

2019年11月，弘帆物流的领导和标准小组来到武汉，同武汉理工大学交通学院的张培林教授、丁涛教授专家团队，开展了项目交流会。双方确定合作意向，将武汉理工专家团队纳入到标准起草小组，并建立了相应工作机制，有了专业团队的科研支持，项目制定如虎添翼。

2020年3月20日全国物流标准化技术委员会召开了立项视频评审会议。专家组按照立项评审要求组织相关材料，顺利完成答辩汇报，并于同年3月27日收到了物标委专家立项通过评审的通知。

2、起草阶段

2020年4月，疫情期间，标准起草组分别于南京、武汉、北京召开了第二次标准专项研讨视频会议，会议进一步明确水运物流服务人员、数质量交接等相关术语定义，对物流设施设备具体内容进行调整等方案。

2020年7月份，标准起草组再一次召开视频会议，科研机构、货主单位、港口企业、航运企业及行业商会等单位代表参会。会议明确了标准范围是针对内河长江和其他河道的参考性标准，增加物流在途环节GPS和视频监控要求等内容。

2020年8月份，标准起草组向国家发改委有关专家汇报标准工作情况，并听取了重要建议。专家提出标准要有代表性、科学性和可行性，一是要摸清家底，根据运输本身的状况提出解决问题的迫切性；二是摸清标准本身的情况及其与其他标准的关系；三是多方统筹，听取物流链条上的各个角色的意见，例如大型国企、承运商、货代及船代等，尤其是国家行业监管方面的意见。标准起草组根据这些建议开展后续工作。

2020年9月，标准小组向长江航运发展研究中心主任汇报了标准制定情况，汇报会邀请了国电航运、重庆港务集团等公司的专家及代表，与会专家明确了利用“互联网+”新业态形式，搭建客户企业物流信息平台的必要性，提出了进一步完善规范，加快颁布标准并应用的要求。

2020年11月本标准正式被国家发改委批准列入“2020年推荐性物流行业标准项目计划”。

2020年12月，长航货运有限公司牵头组织召开了第四次专项研讨会，本次会议参会单位新增国家能源集团公司。同时征求平安财产保险公司、煤炭运销协会修改意见。明确了标准范围是煤炭自装载港装船至卸载港卸空的全流程内河物流服务；规定物流在途环节水尺交接读取细节，交接单具体内容；并提出要积极引导使用电子单证。

2021年1月份，考虑到京杭大运河作为国内水运重要的一部分，起草小组来到位于淮安的江苏省运河航运有限公司。作为运河最大的航运企业，运河公司的市场份额达到了1/3,数质量交接方面他们提出针对不同类型的用户采取不同的计量方式；进一步细化物流评价中对准时度的要求推进散改集，有条件的情况下逐步推进集装箱运输并进行封铅等信息。

2021年1月13日，由中国中煤能源集团有限公司发起，针对本标准第四次专项研讨会召开了后续研讨，中煤提出针对标准数质量交接方面做出结构调整，按照类型予以分类：数质量分别交接、综合热值法交接、散改集集装箱交接。对水运物流从业人员具体的定义和人员分类做出规定。

2021年3月，为标准发布工作进一步推进，标准起草组根据第四次专项研讨会以来收集的各单位意见，完善了标准文本，根据文本内容编写本编制说明，形成了本标准征求意见稿，上报物标委系统。

标准编制主要工作分工表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 序号 | 主要起草单位 | 工作内容 |
| 1 | 北京弘帆物流股份有限公司 | 1、发起标准，负责标准整体工作方案制定及标准申报等工作。2、负责标准主要框架的搭建。3、主要项目内容调研并组织召开标准研讨会。4、收集各单位修订意见，并汇总。 |
| 2 | 武汉理工大学、长江航运发展研究中心 | 1、负责标准草案撰写和依据各单位修订意见展开修订工作。2、负责标准申报过程中申报材料的制定工作。3、参与标准研讨会，提出相应意见。4、撰写每次会议会议纪要。 |
| 3 | 中国神华能源股份有限公司、长航货运有限公司、中国中煤能源集团有限公司、 | 1、负责召开标准研讨会。2、针对标准草案提出修订意见。3、反馈纸质版修订意见材料 |
| 4 | 中国石油化工集团有限公司、南京港（集团）有限公司、华润电力控股有限公司、中国煤炭运销协会、安徽省航运商会 | 1、参与标准研讨会2、提出修订意见，并反馈纸质版说明材料。 |

1. **标准编制原则**

本标准在起草过程中，按照GB/T1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》，主要遵从以下原则：

（一）与法律法规保持一致的原则

对照国家标准中的有关规定，统一术语，规范引用，并与国家相关法律、法规强制性要求保持一致，使本标准涉及的法律、法规问题有据可依。

（二）相对统一的原则

鉴于目前内河水运物流过程管理不规范、船货交接标准不统一问题，本标准对内河物流服务要求与标准做出了统一规定，以推动行业科技进步、保护船货双方合法权益，满足行业监管需要。

（三）科学先进原则

根据市场发展和科学技术发展需要，倡导物流服务企业采用互联网、5G、物联网、人工智能、云计算等数字化技术，以满足物流过程可视化、透明化、流程化、智能化管理与服务要求，体现了较强的先进性和前瞻性。

（四）可操作性原则

充分考虑不同物流企业的管理模式、服务能力，以及物流托运方需求的差异，总结出物流服务基本技术要求和管理要求，划分物流服务等级，为内河水运的船货交易、企业成本控制提供有效可行的参考依据。

1. **标准主要内容及确定依据**

**（一）范围**

本文件规定了煤炭内河水运物流服务的基本要求、作业要求、交接数量和质量要求、环保消防要求、物流信息服务及物流服务质量评价。

本文件适用于煤炭在内河自装载港开始装载运输至卸载港卸载完毕的水运物流服务。

**确定依据：**标准按照煤炭内河水运物流服务中涉及的基本物流要求，以及绿色环保、安全生产等法律法规要求进行编写。经企业调研及专家讨论，确定了标准包含物流企业、从业人员的基本要求，及作业流程、交接数量质量、环保消防、物流信息服务及物流服务评价等的通用要求。

现行国家标准体系中已有煤炭仓储、装卸、包装、加工等物流服务规范或标准，本标准适用范围限定于煤炭在内河装卸港至卸货港之间水上运输物流环节。

**（二）术语和定义**

主要说明如下：

**物流服务logistics service：**为满足客户要求所实施的一系列物流活动产生的结果。**确定依据：**本术语提出主要参考GB/T 18354-2006物流服务术语3.7定义，术语定义经企业调研及专家论证。

**物流设备 logistics equipment：**物流活动所需的装备及器具的总称。**确定依据：**主要来源与研讨会专家和企业广泛征求意见，术语定义经企业调研及专家论证。

**数量差异quantity variance：**煤炭装船吨位与交接吨位之间的差异。**确定依据：**主要来源与研讨会专家和企业广泛征求意见，术语定义经企业调研及专家论证。

**质量差异 quality variation：**煤炭装船地点与交接地点煤炭质量指标的差异。**确定依据：**主要来源与研讨会专家和企业广泛征求意见，术语定义经企业调研及专家论证。

**水运物流从业人员 water transport logistics practitioners：**除港口作业人员以外的负责水运物流服务操作的人员，包括船员、调度人员和其他从业人员。注：港口作业人员是指隶属于港口管理的人员。**确定依据：**主要来源与研讨会专家和企业广泛征求意见，术语定义经企业调研及专家论证。

**水运物流服务质量 water transport logistics service quality：**内河水运物流服务满足明示的、通常隐含的或必须履行的需要和期望的程度。**确定依据：**本术语提出主要参考GB/T 18354-2006物流服务质量术语4.41定义，术语定义经企业调研及专家论证。

**物流信息技术 logistics information technology：**物流各环节中应用的信息技术，包括计算机、网络、信息分类编码、自动识别、电子数据交换、全球定位系统、地理信息系统等技术。**确定依据：**本术语提出主要参考GB/T 18354-2006物流信息技术术语6.41定义，术语定义经企业调研及专家论证。

**（三）基本要求**

**水运物流公司要求**

本项要求包括：

a)应持有合法有效的水路普通货物运输资质；

b)应具有健全的生产调度、船舶管理、市场营销、人员管理与售后服务组成的物流组织管理体系；

c)宜取得安全生产标准化三级及以上资质，或建立国内安全管理体系，持有符合证明或临时符合证明；

d)应没有被省部级以上行政主管部门列入行业信用的严重失信名单。

**水运物流从业人员要求**

本项要求包括：

a)水运物流从业人员应经过安全生产教育和专业技术培训；

b)应严格按照岗位作业规程操作；

c)应遵守相关场所管理单位的相关规定，做好安全防护，注意人身安全；

d)船员应取得法定的适任证书、专业培训证书，岗证相符；

e)船员配备应符合《船员最低安全配员规则》；

f)调度人员应熟悉装卸港口、码头设备、航道等情况，掌握生产计划。

**水运物流设施设备要求**

本项要求包括：

a)船舶应符合钢质船建造规范，取得合法有效证书；

b)总吨位3000及以上船舶应取得安全管理证书，安全环保设施设备配备应符合国家安全规定、行业规范；

c)船舶货舱应装有视频监控设备；

d)船舶舱底应设有污水井或污水沟，舱口宽大并配备封舱设施；

e)船舶载重线、水尺及其他相关标识清晰，符合《船舶载重线标志和水尺勘划及船体颜色标识检验指南》规定。非标船水尺由符合资质的船舶设计公司制作；

f)对于采用水尺交接的船舶应具备规范的水尺计量图表；

g)码头应符合国家有关规范和标准，具备煤炭装卸、船舶污染物接受和岸电供电设施。

**确定依据：**综合参考GB/T 18354《物流术语》、GB 3552《船舶水污染物排放控制标准》、《长江保护法》、《内河交通安全管理条例》、《国内水路运输管理条例》、《长江干线水上交通安全管理特别规定》、《交通运输企业生产标准化考评管理办法》、《船舶安全营运和防止污染管理规则》、《港口和船舶岸电管理办法》、《公路水路行业安全生产信用管理办法（试行）》等资料，结合企业调研及专家论证，确定上述物流公司、从业人员、企业要求制定思路。

**（四）作业要求**

**船舶运输组织**

本项要求包括：

 a)应按照服务要求将运输船舶向客户备案；

b)应制定运输计划，依据客户需求、船期、航线、码头、煤炭特性等调配船舶与人员；

c)应检查船舶甲板、机舱、驾驶室的设施设备，保障设施符合检验技术规范规定的技术状态；

d)应检查货舱清洁干燥程度，清理影响煤炭质量的残留货物；

e)航前应交代所运煤炭特性和运输的特殊要求。

**确定依据：**企业调研及多次专家论证。

**船舶装载准备**

本项要求包括：

a)根据装载计划，物流服务人员应会同港口作业人员安排泊位，确定船舶装载作业计划和积载方案；

b)特殊气象条件应采取有效防范措施。

**确定依据：**企业调研及多次专家论证。

**装载作业**

本项要求包括：

a)装载前对于空船需要压载的船舶，港口应合理安排码头占用时间；

b)装载前按水尺计量交接的应会同港口作业人员查看空船六面水尺，过磅（或皮带秤）交接的应共同查看起始读数、检查压舱水并记录；

c)装载时应监督装船，防止出现严重偏载，纵倾控制在首尾吃水差应不大于30cm；

d)应按照既定积载方案进行装载，堆型倾角不应大于摩擦角，防止坍塌、影响封舱，堆高不应妨碍驾引人员瞭望。

e)装载量应按所在航区核定干舷控制，不超载；

f)装载后应及时封舱，雨棚应遮盖严实，如采用防水环保雨布封舱，雨布应包裹到舱口外沿，并有效加固；

g)装载后按水尺计量交接的，应会同港口作业人员共同查看重船六面水尺；过磅（或皮带秤）交接的应共同查看最终读数，检查压舱水，并记录。

h)制作运单、交接清单，应当载明承运人、托运人和收货人名称；货物品种、质量；船名、航次；起运港、中转港和到达港；货物交接的地点和时间；装船日期；包装方式；识别标志；六面空重船水尺等。

**确定依据：**依据主要航运企业或煤炭货主物流作业方案，并经多次专家论证。依据SN/T 0187-93《进出口商品重量鉴定规程水尺计重》第4.3条规定纵倾控制标准，结合目前内河船舶现状，即不具备有关纵倾校正图表者，吃水差应调整或保持在此期间0.3 m(或1 ft)以内。

**航行作业**

本项要求包括：

a)应遵守水上交通安全管理法规与海事安全监管规定，保障船舶在核定航区安全航行，通过内河船闸（升船机）时应同时遵守过闸调度规程和安全管理特别规定；

b)应通过卫星定位或者视频终端监控船舶航行状态，保障货证相符、货证同行、安全航行；

c)船舶如遇特殊原因变更航线，应及时向物流企业报告，并取得客户同意；

d)运输途中应加强防水环保雨布或其他封舱设施检查，防止雨水进入货舱；

e)特殊时段锚地减载，应记录分驳船名称、重量；

f)应建立货物在途跟踪管理，提供物流实时追踪服务；

g)抵港前宜提前12h通知收货人做好收货准备。

**确定依据：**依据《长江干线水上交通安全管理特别规定》、长江干线或支流船闸调度规程或管理办法，规定了船舶安全航行与船闸通航有关要求。其他要求依据企业调研及多次专家论证。

**卸载作业**

本项要求包括：

a)卸载前应会同港口作业人员检查封舱是否完好；

b)应与收货方共同验收重船水尺、检查压舱水，或记录皮带秤起始读数，签字确认；

c)卸空后，船方、收货方应共同勘验空船水尺，或记录皮带秤最终读数，签字确认；

d)应核对交接单，签字确认交接数量；

e)应保证待卸、卸载期间船员值守；

f)应协助码头扫舱，若码头不扫舱可拒绝离开码头或向港口行政管理部门、码头上级单位协商解决。

**确定依据：**依据主要航运企业或煤炭货主物流作业方案，并经多次专家论证。

本章明确了煤炭内河水运物流的作业流程要求，从船舶运输组织、船舶装载准备、装载作业、航行作业、卸载作业五项主要作业流程出发，根据实际作业情况以及专家研讨意见制定了具体要求，相关要求参考以下标准：

[1]WB/T 1086-2018 煤炭仓储服务标准

[2]WB／T 1067-2017 乘用车水路运输服务通用规范

[3]GB/T 24359-2009 第三方物流服务质量要求

[4]DB 32/T1610-2010 物流服务质量管理规范

[5]GB/T 28580-2012 口岸物流服务质量规范

**（五）交接数量和质量要求**

**数量质量交接方法**

本项要求包括：

a)数量交接：依据物流运输双方约定的计量地点和方式交接，未明确的应采取水尺计量煤炭运输数量，推荐水尺作为水路运输货物计量主要交接方式。

b)质量交接：依据物流运输双方约定的检测地点和第三方检测机构的检测结果为质量交接依据，质量交接时码头人员应参与，确保交接过程公允性，质检机构宜选择国内官方或国内市场公认的民营检验机构。

**数量差异标准**

本项要求包括：

a)单航次水尺、皮带秤（或过磅）的交接计量差异应控制在±0.5%范围内。

b)装卸及运输损耗应控制在0.3%以内，联运中转每次新增损耗应控制在0.3%以内。

c)一方对交接数量有异议时，另一方应允许查验与复磅。

**确定依据：**依据民法典规定，民事法律行为可以基于双方意思表示一致成立，合同标的的数量、质量、履行地点方式由当事人约定，一般情况下依据物流运输双方约定的计量方式进行交接，对未明确约定计量方式的，本规范推荐使用数量交接方式，符合内河运输市场交易习惯。

依据GB/T 7721-2002 《连续累计自动衡器（皮带秤）》规定，将皮带秤准确度划分0.2、0.5、1、2四个等级，国内运输装卸皮带秤准确度均采用0.5级。

承运人对水尺计重0.5%以内的短量，免赔系国际航运界的公认，即国际惯例；根据SN/T 0187-93《进出口商品重量鉴定规程 第2部分 水尺计重》第三条关于“如果船舶制表准确度在1‰，其水尺计重准确度可达到0.5%之内”的规定，大宗散货卸货数量允许有0.5%以内的计量差异。

煤炭装卸及运输过程中合理损耗客观存在，根据《煤炭送货办法实施细则》、行业惯例及目前市场一直采用0.3%运输损耗，规定了一次装卸与运输损耗应控制在0.3%以内，中转每次新增损耗应控制在0.3%以内。同时征求煤炭货主企业或托运方意见，绝对大多数认为该标准可接受，具有可操作性。

本规范数量差异包含计量误差和损耗。

**质量差异标准**

本项要求包括：

a)可以采用绝对热值差异法（方法A）、综合热值差异法（方法B）其中一种方法。

b)方法A：单航次运输热值差异应在0.42mJ/kg（100kcal/kg)以内，批量运输的考核期平均热值差异应控制在0.33mJ/kg（80kcal/kg)以内。

c)方法B：综合热值差异应在0.33mJ/kg（80kcal/kg)以内，采用此方法时，应不单独再对数量差异进行考核。

d)因热值差异超标主张免责时，物流运输方应提供全程视频录像数据或其他证明。

**确定依据：**依据民法典对民事双方意思自治的规定，物流运输双方可以约定热值核算方式、第三方检测机构。依据GB/T 18666《商品煤质量抽查和验收方法》，规定了自行取样的要求。依据典型国有航运企业、港口企业、民营航运企业煤炭热值损耗的历史数据分析结果，规定了绝对热值核算、综合热值核算的控制标准。同时征求煤炭货主企业或托运方意见，绝对大多数认为该标准可接受，具有可操作性。依据调研企业、主要煤炭货主企业意见，规定热值超标免责主张方举证的要求。

**交接存档**

本项要求包括：煤炭数量、质量交接应建档保存，档案保留时间不少于六年。

**确定依据：**依据调研企业、主要煤炭货主企业意见，并经专家论证。

**（六）环保消防要求**

**环保要求**

本项要求包括：

a)船舶油污水，生活污水排放应符合GB 3552的规定，船舶垃圾应遵守上岸处理管理规定；

b)码头停泊期间船舶应按规定使用岸电；

c)按规定应使用含硫量符合国家规定的燃油。

d)应遵守船舶排放控制区的管制措施；

e)不应将舱底、甲板、码头散落余煤扫入或用水冲洗直排水域。

**确定依据：**本部分内容提出船舶在运输及停泊时期应遵守的环保要求，主要参考如下标准及政策法规，并结合实际工作总结、经专家论证后提炼：

[1]GB 3552-2018 船舶水污染物排放控制标准

[2]交通运输部发布2019年第45号令：《港口和船舶岸电管理办法》

[3]中华人民共和国国家发展和改革委员会发布2017年第4号令：《关于普通柴油质量升级的公告》

[4]中华人民共和国海事局发布2016年第48号令：《关于加强船舶排放控制区监督管理工作的通知》

[5]《中华人民共和国长江保护法》

**消防要求**

本项要求包括：

a)船舶消防设备、器材配备应符合《国际海上人命安全公约》和适用规范要求；

b)加强货舱巡查，查看是否存在自燃、滑坡、坍塌等异常情况；

c)冬季应每天监测煤堆温度，必要时采取相应措施；

d)应掌握“淋、注、翻、断”自燃点处理方法，针对煤炭自燃应掌握“挖出、倒堆、灌水”等灭火措施；

e)船舱、码头、储煤场内不应吸烟、明火作业。

**确定依据：**本部分内容提出的船舶所需配备的设施设备及运输存储期间应遵守的消防要求，主要参考如下标准及政策法规，并结合实际工作总结、经专家论证后提炼：

[1]《国际海上人命安全公约》

[2]船舶消防安全管理规则

[3]GB/T 31091-2014 煤场管理通用技术要求

[4]WB/T 1086-2018 煤炭仓储服务规范

**（七）物流信息服务**

本项要求包括：

a)应用物流信息技术提供及时、准确、高效的物流信息服务，推进互联网＋建设，逐步达到物流过程可视化、透明化、流程化、数字化的管理要求；

b)长期批量运输服务企业应运行全程物流信息服务系统，具备托运人管理、承运人管理、收货人管理、船舶档案管理、船舶定位跟踪、货物跟踪、船舶调度、航线查询、在途管理、单证管理等功能。不能提供完整信息服务时，可委托第三方服务平台提供；

c)推荐港口、物流企业使用电子单证；

d)物流信息系统的分类与代码、基础数据元、数据交换共享、安全等级应符合交通运输信息化标准体系相关规定。

**确定依据：**本部分内容提出的运输服务企业应配备物流信息服务系统的要求，主要参考如下标准及政策法规，并结合实际工作总结、经专家论证后提炼：

[1]GB/T 26768 《道路、水路货物运输基础数据元》

[2]JT/T 484《港口管理信息系统数据字典》

[3]JT/T 919-2014 交通运输物流信息交换

[4]JT/T 1206-2018 长江航运信息系统数据交换共享规范

[5]JT/T 904-2014 交通运输行业信息系统安全等级保护定级指南

**（八）物流服务质量评价**

**评价方式**

本项要求：对煤炭内河水运物流服务质量的评价，可采用自我评价、第三方评价或客户评价等方式定期或不定期进行。

**确定依据：**企业调研及多次专家论证。

**评价指标**

本项要求包括：服务质量评价指标、评价指标值和服务质量等级划分，见表1。

表1 评价指标值

|  |  |
| --- | --- |
| 指标名称 | 指标参考值 |
| 优秀（A级） | 良好（B级） | 合格（C级） |
| 数量差异率 | ≤0.8% | （0.8%，1.2%] | （1.2%，1.5%] |
| 绝对热值差异/（mJ/kg） | 单航次 | ≤0.42 | （0.42，0.46] | （0.46，0.50] |
| 批量运输 | ≤0.33 | （0.33，0.38] | （0.38，0.42] |
| 综合热值差异/（mJ/kg） | ≤0.33 | （0.33，0.38] | （0.38，0.42] |
| 物流准时率 | ≥95% | [85%，95%） | [75%，85%） |
| 客户满意度 | ≥95% | [85%，95%） | [75%，85%） |
| 注：涉及到多环节运输，每中转转运一次数量差异指标加0.3%；采用热值差异方法B评价的，数量差异率不作为有效评价指标。 |

**确定依据：**经煤炭生产、内河水运企业调研后及多次专家论证，大型内河水运企业的各指标可以达到优秀等级，多数民营企业可以达到合格等级。

**评价指标计算方法**

本项要求包括：

a)数量差异率按以下公式计算：数量差异率=[1—（评价期内到港接收货物总量/评价期内出港货物总量）]×100%。数量差异率越低物流服务评价越好；

b)绝对热值差异按以下公式计算：绝对热值差异=煤炭交接地点单位样煤热值-装船地点单位样煤热值。绝对热值差异越低物流服务评价越好；

c)综合热值差异按以下公式计算：综合热值差异=（装船数量÷装船热值-交接地点数量÷交接地点热值）/装船数量。综合热值差异越低物流服务评价越好；

d)物流准时率按以下公式计算：物流准时率=（评价期内按约定时间送达的总航次数/评价期内运输总航次数）×100%。物流准时率越高，服务评价越好；

e)客户满意度是指客户对物流服务质量的综合评价，分三个级度，即：优秀、良好和合格。

**确定依据：**企业调研及多次专家论证。

**持续改进**

本项要求包括：应根据评价结果，采取相应的预防和改进措施，持续提升煤炭内河水运物流服务质量。

**确定依据：**依据全面质量管理方法，经企业调研及专家论证。

1. **国家标准作为强制性国家标准或推荐性国家标准的建议**

本标准不涉及此情况。

1. **废止现行有关标准的建议；**

本标准不涉及此情况。

1. **重大意见分歧的处理经过和依据**

本标准不涉及此情况。

1. **采标情况。（包括采用国际标准的形式、主要内容以及与国际同类标准水平的对比情况）**

本标准未采用国际标准。

本标准在第3章术语和定义部分，引用了GB/T 8487 《港口装卸术语》及GB/T 18354 《物流术语》在名称定义方面的内容。在规定消防环保要求方面，本标准描述了船舶油污水，生活污水排放应符合GB 3552《船舶水污染物排放控制标准》的规定。

1. **与现行法律、法规和强制性国家标准的关系**

本标准符合现行法律、法规的规定，且国内未发布类似的国家标准。

1. **宣贯及实施建议**

本标准发布后，将采取如下方式进行标准推广和落地。

1、本行业由于缺乏标准且存在数质量交接方面长期以来的贸易双方的争议，本标准的出现弥补了行业空白，发布后必然成为指引行业方向的对标文件。参与本标准的起草单位大多为本行业龙头企业，通过他们在日常生产经营过程中的推广与实施，必然会在行业内形成广泛的影响力。

2、依托本标准，我们将打造一套基于物流标准化的煤炭内河水运物流信息化平台，采用标准化物流制度的建设和应用，区别于市场船货撮合单一功能平台，提高了煤炭承运船舶规范性。物流过程标准化管理，物流标准化评分，提高了物流服务质量。

3、通过本标准的落地，以煤炭为基准，制定其它主要散货物流相应标准。以煤炭水运物流标准化服务平台为基础，搭建散货水运物流标准化服务平台。联合其他品类散货平台共同打造内河干散货物流运输项目集，涵盖煤炭、铁矿石、散装水泥、及粮食等各个干散货内河水运物流领域。

1. **其他应予说明的事项**

本标准不涉及需要第三方的检测证明或试验报告说明的情况。

附件1调研企业清单

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 企业名称 | 联系人 | 电话 | 调研方式 |
| 江苏省运河航运有限公司 | 潘俊 | 18352388485 | 企业现场会议 |
| 南京港轮驳公司 | 陈伦平 | 13951997538 | 研讨会议 |
| 中石化仪征化纤 | 王亚荣 | 13952524297 | 研讨会议 |
| 芜湖远大航运有限公司 | 谷生权 | 15155305898 | 研讨会议 |
| 芜湖海裕水上运输服务有限责任公司 | 王忠国 | 13966005208 | 研讨会议 |
| 马鞍山江泰船务有限公司 | 鞠 敏 | 15956510997 | 研讨会议 |
| 池州市长顺船务公司 | 吴文权 | 13905538428 | 研讨会议 |