

广东省物流标准化技术委员会

(GD/TC4)

简 报

第 140 期 每周一（出刊）

广东省物流标准化技术委员会秘书处

2019 年 12 月 16 日

目 录

【物流标准化修定制】	1
国家标准《电子商务冷链物流配送服务管理规范》（征求意见稿）向社会征求意见.....	1
《冷链货物空陆联运通用要求》行业标准公开向社会征求意见.....	1
《国家标准管理办法》座谈会在京召开.....	2
【全国物流标准化动态】	3
天津市市场监管委关于 2019 年度团体标准监督抽查情况的通告.....	3
【相关标准】	4
关于征求行业标准《集装箱高保电子箱封技术要求（征求意见稿）》意见的通知.....	4
【标准宣贯】	5
《食品冷库温度监测规程》团体标准发布.....	5
【相关新闻】	7
广东省交通运输厅 广东省公安厅关于禁止违法超限超载货车通行高速公路的通告.....	7
2019 年冷链物流回顾与 2020 年展望.....	7

【物流标准化修订制】

国家标准《电子商务冷链物流配送服务管理规范》(征求意见稿)向社会征求意见

根据国家标准化管理委员会下达的国家标准制修订计划，由全国物流标准化技术委员会（SAC/TC 269）提出并归口的《电子商务冷链物流配送服务管理规范》（项目编号 20182111-T-469 号）国家标准经起草单位调研、起草、研讨和修改完善后，现已形成征求意见稿。

《电子商务冷链物流配送服务管理规范》规定了电子商务冷链物流配送的基本要求、管理要求、作业流程及要求 and 评审及改进。

《电子商务冷链物流配送服务管理规范》适用于电子商务冷链物流配送服务提供方对配送作业服务的管理。

详情请前往全国物流标准化技术委员会官网查阅。

《冷链货物空陆联运通用要求》行业标准公开向社会征求意见

为促进冷链物流多式联运发展，近日交通运输部、中物联冷链委组织编制的《冷链货物空陆联运通用要求》行业标准向社会公开征求意见。

《冷链货物空陆联运通用要求》规定了冷链货物空陆联运的基本要求、温度监测、设施设备、交接转运、信息追溯及异常情况处理等要求。

《冷链货物空陆联运通用要求》适用于冷链货物航空和道路的联运。冷链货物空铁联运参照使用。

详情请前往交通运输部官网查阅。

《国家标准管理办法》座谈会在京召开

为推进《标准化法》配套规章建设，近日，市场监管总局标准技术司在京召开《国家标准管理办法》座谈会，启动《国家标准管理办法》修订工作。

来自工业和信息化部，公安部，生态环境部，住房城乡建设部，交通运输部，国家卫生健康委，中国轻工业联合会，有色金属、制鞋、家电、空间科学及其应用、信息技术、白酒、液压气动、图书馆、体育、质量监管重点产品检验方法技术委员会，国家标准技术审评中心，中国标准化研究院，中国标准出版社及标准创新司等行业主管部门、行业协会、技术委员会 20 余家单位的代表参加了会议。

参会代表热烈讨论了现行《国家标准管理办法》中的问题，并就《国家标准管理办法》修订及下一步完善国家标准制修订工作提出了建议。

【全国物流标准化动态】

天津市市场监管委关于 2019 年度团体标准监督抽查情况的通告

按照《国家市场监督管理总局办公厅关于印发团体标准、企业标准随机抽查工作指引的通知》（市监标创函〔2019〕1104号）要求，天津市市场监管委对团体标准的监督抽查工作进行了部署，印发了《市市场监管委关于开展团体标准随机抽查工作的通知》（津市场监管标准〔2019〕29号），组织开展了团体标准的监督抽查。

此次监督抽查共检查涉及食品冷链用塑料蓄冷包、食品冷链用塑料蓄冷板、食品冷链用塑料软包材、食品冷链用蓄冷剂等内容共 22 项团体标准，检查结果合格。

【相关标准】

关于征求行业标准《集装箱高保电子箱封技术要求（征求意见稿）》 意见的通知

根据 2017 年交通运输标准化计划的安排，由交通运输部水运科学研究所牵头起草的交通运输行业标准《集装箱高保电子箱封技术要求》（计划编号：JT 2017-118）已完成征求意见稿。按照有关规定，现公开征求意见。

《集装箱高保电子箱封技术要求》规定了集装箱高保电子箱封的基本结构、技术要求、试验方法和标识。该标准适用于集装箱高保电子箱封的设计、生产和使用。

如提出修改意见，请于 2019 年 12 月 29 日前反馈至全国集装箱标准化技术委员会秘书处或标准编制单位。逾期视为无意见。如对技术指标有重大意见，请说明详细论据或提出技术经济论证。

详情请前往交通运输部官网查阅。

【标准宣贯】

《食品冷库温度监测规程》团体标准发布

一、背景情况

近年来。我国冷库市场快速发展态势明显，2018年冷库增长稳中趋缓，主要原因是整个冷库市场处于新旧动能转换的过渡时期。随着冷链市场的进一步蜕变，全国各地掀起冷库改造、扩建、新建的浪潮。目前人口红利不断消退，用人成本不断提升，传统物流体系正在寻求改革，智能仓储优势凸显，仓储智能化、无人化将是大势所趋。冷库企业合理运用智能化温控设备、信息识别系统、自动温度控制系统等智能化应用可有效增大冷库的使用面积和周转率，从而提高冷库的利用率。为了顺应这一发展趋势，中物联冷链委牵头起草《食品冷库温度监测规程》团体标准，标准的制定对进一步规范冷库温度监测具有积极意义。

二、标准主要内容

（一）、标准适用范围

本标准规定了食品冷库温度监测的温度监测系统、温度检测、系统维护、报警处理和冷库温度监测报告。标准适用于食品流通过程中所使用冷库温度的监测，食品生产加工环节冷库温度的监测可参照执行。

（二）、温度监测系统

系统要求：冷库温度监测系统宜符合 GB/T 34399 的规定。

硬件要求：温度传感器模块测量范围为 $0^{\circ}\text{C} \sim 40^{\circ}\text{C}$ ，温度最大允许误差为 $\pm 0.5^{\circ}\text{C}$ ；测量范围为 $-70^{\circ}\text{C} \sim 0^{\circ}\text{C}$ ，温度最大允许误差为 $\pm 0.5^{\circ}\text{C}$ 。

软件要求：软件应具备对冷库温度数据自动实时采集、传送、存储、备份、处理、显示和温度异常报警等功能，且能实现在线远程监测

（三）、温度检测

数据采集终端：体积在 3000 m^3 以内的库房，温度数据采集终端数量应至少 3 个（至

少在出风口、回风口、最远端各一个)。如采用电化霜,应在最远端处增加一个温度数据采集终端;体积每增加 3000 m³至少增加 1 个温度数据采集终端。温度数据采集终端位置经各方确认后,应牢固安装,不得随意改动。

数据采集时间:温度数据采集的间隔时间不应大于 5min。

数据保存:采集的数据应保存并备份,数据保存时间应大于产品保质期 6 个月以上;如无保质期,应至少保存 2 年以上。

(四)、系统维护

应定期对系统各模块进行校准。

温度传感器模块应保证准确度和灵敏度,具有生产厂家提供的产品合格证明资料以及产品校验资料和检定资料。

(五)、报警处理

当监测的温度值达到设定的临界值或者超出规定范围,系统应能够实现就地和在指定地点进行声光报警,同时通过短信通讯的方式,至少向库房管理人员、客户、库主三方的指定人员发出报警信息,相关人员应及时采取相应处理措施。

当发生供电中断,系统应通过移动短信通讯的方式,至少向库房管理人员、客户、库主三方的指定人员发出报警信息,相关人员应及时采取相应处理措施。

(六)、温度监测报告

报告应包括库房、测点位置、食品种类、数量、温度设定值、负责人信息、日期等信息;应包括超温次数、超温时长、报警系统预警信息等统计数据。

【相关新闻】

广东省交通运输厅 广东省公安厅关于禁止违法超限超载货车通行高速公路的通告

为贯彻落实国务院决策部署，进一步规范高速公路违法超限超载治理工作，优化营商环境，维护路产路权和人民生命财产安全，根据《中华人民共和国公路法》《中华人民共和国道路交通安全法》等法律法规规定和国务院有关文件要求，决定自2019年12月16日零时起，禁止违法超限超载货运车辆通行高速公路。现就有关事项通告如下：

一、按照“货车必检、超限超载禁入”的要求，所有货车在驶入高速公路前，必须按照交通标志及人员引导，依次进入称重检测通道接受检测，不得随意穿插超越前方车辆。对经入口称重检测为合法装载的货车，准予驶入高速公路；对经入口称重检测为违法超限超载的货车，禁止驶入高速公路。对检测结果有异议的货车，应到指定地点处理，不得以任何理由在现场滞留，扰乱检测工作秩序。

二、高速公路经营管理单位对货运车辆装载情况进行检测，禁止未经检测或者经检测显示违法超限超载运输、被列入严重违法失信超限超载运输当事人名单的货运车辆驶入高速公路。

三、实施高速公路称重检测与治超执法联动管理，对高速公路入口称重检测工作中发现的违法超限超载货运车辆，由交通执法部门和公安交通管理部门依法处理。

四、对恶意堵塞交通、强行冲卡、暴力抗法、破坏相关设施设备等违法行为，由公安机关依法及时处理；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

2019年冷链物流回顾与2020年展望

2019年是新中国成立70周年，也是全面建成小康社会的关键之年。这一年，中国经济发展面临的外部环境和内部条件更趋复杂，全球经济形势逆转，由上年的“同步复

苏”转向“同步减速”，经贸摩擦此起彼伏，保护主义愈演愈烈，这些都为全球经济带来了更大的风险和挑战。从国内看，中国政府加大逆周期调节、积极实施稳定经济政策，国民经济总体保持在合理区间，但经济增速逐季放缓、下行压力持续增大。

这种变化直接传导至物流层面，前三季度全国社会物流总额 215.9 万亿元，同比增长 5.7%，增速低于上年同期，也低于当期 GDP 增速。2019 年 10 月份，中国制造业采购经理指数（PMI）为 49.3%，连续 6 个月未达荣枯线。

受价格持续下滑、业务量增速连续放缓的挤压，物流企业盈利水平进一步走弱。这种局面在进入 11 月份后有所改善，据中国物流与采购联合会数据显示，11 月 PMI 为 50.2%，重新回到扩张区间。分项指数显示，11 月国内需求扩张，大部分行业增速有所回升，新动能和消费品保持较好带动作用。

从冷链物流发展情况来看，2019 年受实体经济和大物流环境不景气的多重影响，部分企业受到较为显著的市场冲击。但行业整体仍旧保持稳步的增长势头，呈现出以下发展特点：

（一）冷链市场需求进一步增长。2019 年冷冻冷藏水产和肉制品进口量上涨至 1000 万吨左右，果蔬、肉制品、水产品、乳制品总产量预计将突破 13 亿吨，冷链市场需求巨大。

据中物联冷链委测算分析，2019 年我国食品冷链物流需求总量预计将达到 2.352 亿吨，比 2018 年增长 4653 万吨，同比增长 24.65%。2019 年预计我国食品冷链物流总额约为 6.1 万亿元，比 2018 年同比增长 27.08%。2019 年我国冷链物流市场总规模预计将达到 3391.2 亿元，比 2018 年增长 505.2 亿元，同比增长 17.60%。

（二）冷链基础设施不断完善。在中央政治局会议提出实施城乡冷链物流基础设施补短板工程的要求后，我国冷链基础设施建设加快推进。中物联冷链委数据显示，2019 年预计全国冷库总量将达到 6052.5 万吨（折合 1.51 亿立方米），新增库容 814.5 万吨，同比增长 15.56%。

截至 2019 年 11 月，全国冷藏车市场保有量为 21.27 万台，较上年增长 3.27 万台，同比增长 18.16%。其中 1-4 月份冷藏车市场销量大幅上扬，进入 5 月份，由于 5.21 大吨小标问题的曝光和治理，蓝牌轻卡冷藏车销量有所影响，不过 10 月份之后冷藏车市场整体回升。

（三）行业监管力度明显加强。新修订的《食品安全法实施条例》已经于 12 月 1 日正式实施，其中对食品贮藏运输提出了更高要求。中共中央、国务院出台《关于深化改革加强食品安全工作的意见》，提出了史上四个最严，即最严的监管、标准、处罚和问责。

国家市场监督管理总局正在推动《冷冻冷藏食品销售监督管理办法》的立法工作，要求冷藏车、冷库需依法备案。国家卫健委和中物联冷链委制定的《食品冷链卫生规范》强制性标准已完成征求意见，将于明年发布实施。

（四）冷链市场环境有所改善。在中共中央、国务院大力发展冷链物流的要求下，国家发改委、交通运输部、商务部、农业农村部等有关部门陆续发布《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》、《关于推动农商互联完善农产品供应链的通知》等政策文件，广西、广州、龙岩、洛阳、南平等省市也出台冷链物流政策和规划，把发展冷链物流提升到同乡村振兴、精准扶贫、产业升级等息息相关的层面，在冷链用地、建设资金等方面给予扶持和补贴。

（五）企业活力进一步释放。2019 年在冷链需求和市场模式不断变化的大背景下，很多企业积极探索和布局新的市场机遇，彰显企业活力。比如，G7 和日本丸红成立合资公司，专注于智能冷链车队资产管理服务。

双汇和冷王、开利、东风、解放、中集、红宇等六家企业达成战略合作，计划 3 年时间投入 3 亿元新增 850 台运输车，打造冷链版的“滴滴”。此外，顺丰冷运、京东冷链、苏宁物流、领鲜物流、万纬冷链、宇培供应链、郑明物流等也在进行全国性的网络布局。唯捷城配、九曳供应链、餐北斗、信良记等先后获得融资，获得资本市场青睐。

以上这些变化，是过去一年内冷链行业展现出来的亮点，也是我们判断冷链行业还将有很大发展空间的重要依据。放眼未来，冷链物流机遇广阔；立足当下，冷链行业面临的诸多问题还需要政府部门、行业协会和企业去正视和解决：

（一）基础设施不平衡矛盾依然突出。虽然当前我国冷链基础设施体量依然无法满足市场需求，但盲目建设冷库、购置车辆、扩充网络等导致的“吃不饱”问题还是很多，值得大家警惕和反思。今年受非洲猪瘟影响，进口猪肉、牛肉等数量激增，受惠于此很多地方冷库业务一改疲态，甚至出现长期爆仓局面。这也促使一些地方的冷库项目大干快上，不过审慎分析这背后存在不小的隐患，一旦进口量下降将造成库容过剩。

（二）政策滞后和超前共同制约行业发展。政策环境的改善给冷链行业带来的推动作用显而易见，但是在冷链物流用地、通行、用电等方面政策的滞后，还是让行业的发展步履维艰。同时，推行国六排放标准、配比新能源货车的政策又显超前，对冷链物流等行业的特殊性兼顾不足，导致企业既花费高额成本，又无法提高运营效率，甚至是事倍功半的效果。

（三）企业利润空间不断压缩。据中物联冷链委调研，很多冷链物流企业和装备企业的营收有所增长，但利润空间与上年相比却有所下降。

究其原因，一方面是客户经营压力大，物流费用不涨反降；

另一方面薪资、社保等人力成本，租金成本与日俱增，税负、燃油、路桥费等没有降低；

还有一方面原因，日益严苛的政策标准给大企业带来不少制约，但还无法全面覆盖到小微企业。

（四）企业升级慢，竞争力不足。今年以来，市场需求、客户结构都在发生深刻的变化，对冷链物流服务提出了全新的要求，包括服务流程、服务标准、信息对接、响应速度等。可喜的是已经有企业在主动求变，通过能力升级来应对日益复杂的竞争，不过遗憾的是这种企业太少了，大部分还是在传统的市场竞争中角逐，原有优势被逐渐蚕食。

对今后冷链物流行业的发展提出几点建议：

（一）全力推动政策落地实施。政策的落地实施不能仅靠政府部门自上而下的宣贯，同样需要行业协会和冷链企业的积极配合协作，像国家发改委、交通运输部、商务部、农业农村部近年来在推动冷链行业发展方面做了很多工作，有时候是缺乏政策落实的抓手和途径。因此，我呼吁在今后的工作中，政府、协会和广大企业能真正联动起来，改善长期以来政策落实不到位的症结。

（二）充分发掘冷链增量市场。冷链物流专业性和非标性很强，大而强、小而美的企业可以共生共存。但不可否认在传统仓干配冷链物流这个存量市场，竞争激烈已经是不争的实事。应该用发展的眼光探寻冷链的增量市场，或许会发现新的增长极。比如产地冷链、产地供应链，就是一个未充分挖掘的万亿级市场。还有新餐饮、社区零售、跨境冻品冷链等。

（三）注重科技对行业的驱动。越来越多的行业共识表明，科技是推动物流行业发展的根本驱动力，冷链物流也不例外。需求订单不断碎片化，运输线路日益复杂，物流效率要求持续升高，人力成本越来越贵...可以说，这些多维因素已经在一边分解、一边重构冷链物流这个行业，未来冷链行业人的价值在于创造更好的解决方案，而其他的都需要交给科技。

（四）继续未雨绸缪抱团取暖。当前虽然中央政府对冷链物流高度重视、政策密集出台。但我们必须清晰的认识到，现阶段属于冷链行业转型升级的阵痛期，利好政策落地需要时间，溢出效应尚未显现；市场需求还未全面爆发，消费者冷链认知仍需培育。所以，企业一方面需要找准业务定位、修炼提升内功，同时要积极抱团取暖，增强风险抵抗能力。

报: 广东省市场监督管理局（原知识产权局），广东省商务厅，广东省发展和改革委员会，广东省经济和信息化委员会，广东省标准化研究院，广州市标准化研究院，佛山市质量和标准化研究院，本委员会主任委员、副主任委员、秘书长、副秘书长。

发: 区域物流产业联盟、广东省物流产业标准化联盟、新能源电动船产业标准化联盟成员，广东省物流行业协会会员、专业委员会、服务中心、物流研究院，本委员会肇庆市物流标准化产学研基地（推广中心）、东莞市智能物流标准化实验基地（研发中心）、全体委员、观察员、工作小组。

广东省物流标准化技术委员会（GD/TC4）

2019年12月16日

联系人：谢诚杰 13570482189；黄晓鹏 15521247798；洪晓月 13763314311.

联系地址：广东省广州市白云区白云大道南697号金钟大厦307
