

# 广东省物流标准化技术委员会

(GD/TC4)

## 简 报

第 158 期 每周一（出刊）

广东省物流标准化技术委员会秘书处

2020 年 5 月 25 日

### 目 录

【物流标准化修定制】 .....	1
《食品冷链末端配送作业规范》行业标准正式发布.....	1
【相关标准】 .....	2
交通运输部办公厅征求强制性国家标准《港口件杂货物装卸作业安全技术要 求（征求意见稿）》意见.....	2
无接触配送从团体标准到 ISO 国际标准.....	2
【标准解读】 .....	3
《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》解读.....	3
【相关新闻】 .....	7
全国政协委员司马红：关于对接国际高标准市场规则体系 进一步提升中国标 准国际化水平的提案.....	7
交通运输部积极推进自动驾驶标准规范制定.....	8
广东省市场监管局发布冻肉加工风险提示.....	9

## 【物流标准化修订制】

### 《食品冷链末端配送作业规范》行业标准正式发布

近日，行业标准《食品冷链末端配送作业规范》（WB/T 1104-2020）正式发布。

此项标准将于2020年6月1日正式实施，规定了食品冷链末端配送的基本要求和作业要求，适用于对食品冷链末端配送的作业与管理。

末端配送作为最后一公里，是全程冷链从产地到消费者的最后关键环节。

目前国内针对于最后一公里的操作规范缺乏相应的技术指导，急需建立冷链末端配送操作规范。

此标准的发布，正好弥补末端配送环节规范的空白，为食品的最后一公里冷链物流运输服务提供指导，提高冷链末端配送企业的服务质量，构建服务质量管理体系，形成“法律落实、体系建设、标准实施”的良性机制，从而提升整个行业服务质量监管水平，从技术层面、操作层面有标可依，使冷链末端配送行业规范、快速、稳妥的发展。

标准发布实施后，将鼓励和引导企业去学习、应用、落实本标准内容，同时联合各地政府、行业协会、大专院校、科研院所等开展标准的推广工作，深入电商企业及冷链末端配送企业，协助企业解决现有难点、痛点，共同推动食品冷链末端配送的发展。

## 【相关标准】

### 交通运输部办公厅征求强制性国家标准《港口件杂货物装卸作业安全技术要求（征求意见稿）》意见

按照国家标准制修订计划安排，交通运输部组织编制了强制性国家标准《港口件杂货物装卸作业安全技术要求》（计划编号：20174018-Q-348），征求意见截止时间为2020年7月20日。

《港口件杂货物装卸作业安全技术要求》规定了港口件杂货物装卸作业的基本要求，装卸船舶、装卸火车及汽车、水平运输好库场等作业的安全技术要求。适用于港口桶装、袋装、箱装、捆状、托盘成组、锭类、裸装等件杂货物的装卸作业。不适用于钢材、重大件、危险货物等的装卸作业。

### 无接触配送从团体标准到 ISO 国际标准

5月21日，国际标准化组织技术管理局（ISO/TMB）结束了对《无接触配送服务指南》（Guidelines for contactless delivery）ISO国际标准提案为期4周的投票。投票结果显示有投票权的15个国家中，12国赞成票，2国反对票，1国未投票。按照ISO相关规则，三分之二以上投票赞成即为通过立项。这标志着《无接触配送服务指南》ISO国际标准获批立项，在无接触配送领域将出台全球认可的国际标准。

此次团体标准国际化的成功案例，一是验证了团体标准快速响应市场与创新需求的优势，二是验证了团体标准在有全球需求的情况下可以直接提报ISO国际标准，实现从团体标准到国际标准的直通车。下一步，推动《无接触配送服务指南》国际标准研制工作。

## 【标准解读】

### 《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》解读

#### 一、出台的背景

随着我国社会主义市场经济体制不断健全和完善，标准作为技术要素的重要载体和表现形式，所发挥的作用越发显著。为加强和改进标准的市场化配置，需要进一步厘清政府与市场在标准供给体系中的关系。自 2015 年国务院《深化标准化工作改革方案》实施以来，标准化各项改革措施持续推进，新《标准化法》将改革方案中行之有效的改革措施以法律的形式明确下来。最大变化是行业标准的性质由强制性行业标准和推荐性行业标准并存改革为单一推荐性标准，原来的强制性行业标准与强制性国家标准以及强制性地方标准统一整合为强制性国家标准，法律法规、国务院另有规定的除外；行业标准向政府职责范围内的公益类标准过渡，行业标准的数量按照改革的要求应加以控制和缩减。

在过去的行业标准管理中，国务院标准化行政主管部门对于行业标准的管理仅仅局限于备案，但是部分行业标准未能做到应备尽备。行业标准存在交叉重复矛盾、未备案、擅自使用未经审批的行业标准代号等突出问题。这些问题都需要通过加强行业标准管理来解决，在《行业标准管理办法》正式完成修订之前，急需进一步加强行业标准管理，明确行业标准管理改革方向，提出切实可行的举措，为下一步行业标准管理工作的法制化建设奠定基础。

此外，近三十年来，国务院经历了多轮机构改革，一些行业标准的主管部门发生了职能调整，各主管部门也对其职责范围内的行业标准进一步加强管理和规范管理提出了改进的需求。

正是基于当前深入推进全面深化改革的需要和行业标准管理存在的困难和问题，我们研究提出了《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》，经广泛征求意见，并经过国务院标准化协调推进部际联席会议审议通过，由国家标准委印发。

## 二、与此前实施的《行业标准管理办法》相比，《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》有哪些创新和突破？

《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》相比原《行业标准管理办法》，创新和突破主要体现在：

一是进一步明确了行业标准的公益属性。紧密契合《标准化法》对行业标准的定位，《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》明确提出对没有国家标准、而又需要在全国某个行业范围内统一的技术要求，国务院有关行政主管部门可以组织制定公益类标准，一般性的产品和服务标准不再制定行业标准。通过提升单项行业标准的覆盖面，控制新增行业标准数量和规模。

二是为市场标准发展腾出空间。不符合政府公益类标准定位的行业标准应该尽快退出，相应的技术领域由团体标准等市场标准根据市场发展的需求去补足。某个行业领域内的某些技术要求不再制定行业标准，并不是这些技术要求不需要规范，而是不再由政府部门通过发布行业标准的方法利用行政管理权力去规范，而是由市场主体通过社会团体制定发布团体标准去自愿采用，通过竞争，实现协调统一。

三是提升行业标准制定各环节的公正、公平、公开。通过规范行业标准制修订环节中的起草组组成、征求意见、信息平台建设等，提升行业标准制定过程的广泛参与程度，强化标准制定信息公开和社会监督。

四是提升行业标准与国家标准、行业标准与行业标准、行业标准与团体标准之间的协调性。探索行业标准与团体标准协同推进工作机制，处理好特定领域内政府标准和市场标准的关系，形成技术支撑和技术引领相协调的标准供给机制。基础通用的支撑性行业标准应逐步向国家标准转化，已有国家标准的不再制定行业标准，竞争性技术的引领性行业标准逐步转交市场主体自主制定，自愿采用。

五是推进行业标准的公开。《标准化法》规定，国家推动免费向社会公开推荐性标准，具体到行业标准来说，各有关部委积极落实国务院标准化改革举措，支持提出今年

新发布的行业标准依法公开，存量标准逐步推进公开。

六是规范行业标准代号使用。行业标准代号是国务院标准化行政主管部门依法赋予有关行政管理部门制定行业标准专用的标识。目前为止，总共有 71 个行业标准代号，涉及 42 个国务院有关行政管理部门，大家可以通过全国标准信息公共服务平台查询。使用未经批准的代号的“行业标准”，都不属于合法有效的行业标准，各行业主管部门应及时废止，不应对外以行业标准的名义开展工作。

三、《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》涉及到行业标准从制定范围到复审修订全链条工作，立足当前行业标准发展状况，该指导意见主要强调的内容和要解决的问题有哪些？

《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》是以问题为导向提出的意见。目前行业标准管理面临的主要问题包括：

1、行业标准代号不合法。有不少所谓的行业标准，实际上未经国务院标准化行政主管部门批准，某些部门和单位自行规定了标准代号。

2、超范围制定行业标准。某些行业标准主管部门制定的行业标准，超出了国务院标准化行政主管部门批复的行业标准范围，跨展到了其他行业标准的领域，不同行业标准都对同样的标准化对象提出要求，导致标准交叉重复矛盾，企业无所适从不知道该执行哪个标准。

3、行业标准制定过程不透明。某些行业标准从立项计划、征求意见、审查等都在一个相对封闭的范围内进行，利益相关方没有正规渠道参与标准的制定过程。

4、行业标准备案不及时。向国务院标准化行政主管部门备案行业标准是国务院有关行政管理部门的法定职责，但仍有小部分的行业标准该备案未备案或备案不及时。

5、行业标准公开程度较低。目前在行业标准备案系统中备案的行业标准 6.7 万项，但对外公开标准文本的仅有 8500 多项。作为政府组织制定的标准，行业标准应向社会公开有效行业标准并公布废止的行业标准。

6、行业标准交叉重复矛盾。由于超范围制定、过程不透明、公开比例低等原因，导致行业标准与国家标准、行业标准与行业标准之间存在很多重复交叉矛盾的情况，既增加了企业和社会成本，也影响了企业创新。

四、《关于进一步加强行业标准管理的指导意见》提出加快完善统一的标准信息公共服务平台，2020年起新发布的行业标准文本依法全部公开，推进存量行业标准文本向社会公开。这是否意味着现有的标准信息公共服务平台将扩容涵盖国家标准、行业标准甚至地方标准的全部内容，最终成为中国标准信息公开发布的大平台，这个平台建设是否有时间表，其推进进度如何？

目前国家标准委的标准信息公共服务平台是按照标准类别分别管理和维护，平台已经实现了国家标准、行业标准、地方标准检索结果的互通。随着各类标准数据的逐步完善，我们正努力搭建一个中国标准信息公开发布的大平台，为社会提供更加及时、更加全面、更加便捷的标准信息查询服务。

## 【相关新闻】

### 全国政协委员司马红：关于对接国际高标准市场规则体系 进一步提升中国标准国际化水平的提案

建设更高水平开放型经济新体制，实施更大范围、更宽领域、更深层次的全面开放，需要加快推进我国同其他国家从人员、商品、资本的流通互换，迈向更深层次的技术、标准和规则互通互认。为此建议：

一、以便利和精准监管防疫物资出口为切入点，为世界疫情防控常态化做出中国贡献。国家市场监督管理总局近期开展的一系列工作，理顺和厘清了诸如欧盟 CE、美国 FDA 等防疫物资出口必需的标准和认证问题，为国内防疫物资出口提供了有力支持。全球战疫逐步进入常态化阶段，政府有关部门要进一步强化防疫物资标准技术服务、加强标准有效供给、加快推进防疫标准制定和标准、认证国际合作，提升防疫物资标准化和合格评定制度的国际互认水平，为中国企业更广泛深入参与全球抗疫提供支持。

二、进一步发挥标准在疫后提振全球经济和国际贸易中的技术支撑作用。提升我国在标准化和合格评定领域相关国际组织中的话语权和影响力，积极参与国际标准化组织事务，在参与制定国际标准的过程中积极为发展中国家、新兴经济体发声，建设更有利的贸易联盟，避免疫后逆全球化思潮下技术法规、标准评定成为阻碍国际贸易的技术壁垒。广泛建立标准领域双边合作机制，推动标准化区域合作，推进与重要贸易伙伴国特别是“一带一路”沿线国家在产品和服务标准、合格评定领域的双边互认建设，推动互认标准成为多、双边贸易中共同遵守的技术依据，提升中国标准在当地的适应性、可行性、竞争性，在疫情后世界经济与贸易的重振中更好地发挥中国标准作用。

三、加强标准化人才培养、储备和输出，提升国际标准化能力。中国标准走出去依赖于大量懂技术、精通外语、熟练掌握国际标准化知识及应用的复合型人才。逐步将标准化纳入大学阶段通识教育，培养标准国际化人才。推动我国标准领域人才担任国际标准认证组织重要职务，在国际标准制定主导性、标准制度原创性、国际标准提案数等方

面更好发挥中国作用，为世界合格评定标准化提供中国方案。

四、不断强化中国企业的国际标准意识。此次助力全球抗疫，“中国制造”的速度和效率令人瞩目，但部分企业标准意识不强、合格认证工作不到位，也给“中国制造”蒙上阴影，甚至为一些外国政客抹黑中国提供口实。中国企业在跨国经营和全球价值链布局过程中，要不断强化标准意识，提高企业标准化工作水平，通过积极采用国际标准，提高生产技术水平、产品质量，并通过承担或参与国际标准的制修订工作，加快实现我国的标准化工作与国际接轨，助力实现“中国制造”向“中国标准”的国家形象转变。

五、让标准化成为推进国家治理体系和治理能力现代化的重要抓手。把标准化理念和方法融入政府治理之中，运用标准化手段促进政府管理更加科学高效、市场监管更加规范有序。聚焦企业对各类标准服务的新需求，强化标准比对分析和宣贯解读，加大政策支持、宣传培训和服务指导力度，形成尊崇标准、追求更高标准的社会氛围。加强标准国际化基础设施建设，加大中国标准国际化推广力度，利用现代信息技术建立中国标准的外文云端资料库，便于国外企业及时了解中国标准的内容和最新发展。

## 交通运输部积极推进自动驾驶标准规范制定

国新办5月19日举行“加快建设交通强国推动交通运输行业高质量发展”发布会。

交通运输部副部长刘小明介绍，自动驾驶是新一代信息技术与交通运输行业融合发展的产物，已经成为全球新一轮的科技创新和产业变革的重要领域。交通运输部对此高度重视，将自动驾驶作为科技创新支撑加快建设交通强国的重要领域之一，坚持“鼓励探索、包容失败、确保安全、反对垄断”的原则，积极推进自动驾驶技术的研发试点和应用工作，取得了积极进展。主要体现在六方面：

推进出台发展政策。和工信部、公安部联合印发《智能网联汽车道路测试管理规范》，指导有关地方有序开展智能网联汽车的上路测试工作。今年2月，与发改委等11个部门联合出台《智能汽车创新发展战略》，进一步完善顶层设计，指导产业健康发展。

推进技术研发。会同科技部共同推进综合交通运输与智能交通重点专项实施，交通运输行业认定了 5 个自动驾驶研发中心，并且在行业重点科技项目设立自动驾驶研究的专题，统筹科研资源，开展自动驾驶和车路协同关键技术的攻关工作。

推进标准规范制定。开展自动驾驶和车路协同标准体系的研究，完成十余项基础性技术标准，支持产业发展。制定营运客车、营运货车安全技术指南，有序推广辅助驾驶技术在重点营运车辆上的应用，从而提高交通运输的安全水平。组织编制《公路工程适应自动驾驶附属设施总体技术规范》，前瞻性地研究和布局支撑自动驾驶的公路基础设施。同时会同工信部、公安部，组织相关标委会，围绕着车联网加强标准协同和合作工作。

推进测试验证。在全国布局认定 6 家封闭场地测试基地，提升道路测试的安全水平，加强车路协同式自动驾驶的研发测试。会同工信部、公安部推动测试区数据共享、结果互认，提升测试服务水平，研究制定自动驾驶封闭测试场地建设技术指南（暂行），指导封闭测试场地的建设工作。

推进试点示范。开展新一代国家交通控制网和智慧公路试点工作，围绕基础设施的智能化、陆运一体化、车路协同等前沿的技术方向，推动 5G 通信和北斗导航等技术的应用，结合 2022 年冬奥会和 2022 年将要在苏州召开的第 29 届世界智能交通大会，会同北京、上海、河北等一些地方在京礼高速、东海大桥、雄安新区等推进一批自动驾驶和车路协同试点项目。

积极推进国际合作。积极开展中德、中荷等自动驾驶技术的交流，推动中俄国际交通运输走廊无人驾驶通道建设合作。

## 广东省市场监管局发布冻肉加工风险提示

从近年发生的食品安全事故（件）来看，由于冻肉解冻加工不当而引发食品安全事故也常有发生。因此，为预防因冻肉解冻和加工不当而引发食品安全事故，广东省市场

监督管理局发布冻肉加工风险提示：各集体配餐单位、学校食堂和单位食堂等单位要督促食品安全管理人員和从业人員在食品加工操作中做到：

一、认真外观查驗。解冻、熟制操作解冻肉前，要确认待解冻的冻肉感官满足要求，检查组织形态是否正常，包装无破损、食材无变质情况，发现有解冻后再次冷冻情形、腐败变质或者其他感官性状异常的，不得进行烹调加工。

二、科学规范操作。一是尽量缩短解冻后的高危易腐食品原料在常温下的存放时间，使用微波解冻方法时，解冻后的冻肉原料应被立即加工制作，且食品原料的表面温度不宜超过 8℃。二是解冻时合理防护，避免受到污染。需要熟制加工的食品应当烧熟煮透，其加工时食品中心温度应不低于 70℃。三是对于大块及易腐餐食如：烤肉、汤、锅类等的热食烹调或再加热温度要  $\geq 70^{\circ}\text{C}$ 。建议采用流水解冻或冷藏解冻，其中，流水解冻时间不超过 4 小时，且在流水槽中不能同时解冻不同性质的肉制品如同时解冻鸡肉和鸭肉，避免交叉污染；若采用冷藏解冻，肉品在保鲜库（0~8℃）的存放时间不超过 72 小时。

三、危害风险控制关键点。一是严禁采用烹饪方式进行边加工边解冻（除非食品外包装有特别说明），严禁室温解冻。二是冻肉解冻过程适用于不同种类和体积的食材，大块、小块食材的解冻方式是一样的。三是已分切加工的食材不可再次冷冻（为了储存而进行简单分切的可以冷冻），经过解冻的食材也不可再次冷冻。四是解冻后食材无冰晶颗粒感，无冷冻状态，食材中心完全解冻。五是对在冷库中解冻的食材标签应标明开始解冻时间、停止解冻使用时间。六是食物烹饪完毕，原则上应尽快食用，若烹调后至食用前需要较长时间（超过 2 小时）存放的食品，应当在高于 60℃或低于 8℃的条件下存放，需要冷藏的熟制品，应在清洁操作区凉透后及时冷藏，并标注加工时间等。七是隔餐隔夜熟制品、外购熟食品必须在食用前充分加热煮透。八是不得将回收后的食品经加工后再次食用。九是加工生肉的工用具和盛装容器，要跟熟食严格分开，避免交叉污染。

---

**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）

2020年5月25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

---