

上海到湖南衡阳的冷链物流公司 优质企业的选择

产品名称	上海到湖南衡阳的冷链物流公司 优质企业的选择
公司名称	上海踏信物流有限公司冷链部
价格	268.00/吨
规格参数	踏信冷链:上海踏信冷链物流 上海冷藏物流公司:上海冷链物流公司 上海:上海冷藏运输公司
公司地址	上海市嘉定区星塔路1125号
联系电话	15102131002 13761770794

产品详情

上海市踏信冷链物流有限公司低温冷链物流运输服务公司、踏信冷藏物流在上海、厦门、福州、重庆、昆明、银川、广州、武汉、长沙、南京、杭州等地均设有分支机构（温度为0 ~7℃）：如果蔬，饮料、鲜奶制品、花木、熟食、糕点、和各种食品原料等。主要经营食品的控温运输和配送等，公司现有全新冷藏车多部，公司所用冷藏运输车辆，全部采用进口原装制冷机组，能充分满足各类冷藏冷冻食品货物的运输质量要求，冷藏物流是市场经济中的一种特殊的服务之一，踏信物流有限公司为阁下企业提供、安全的冷链运输及仓储服务。冷冻运输从-18℃ ~ -25℃，提供符合标准的冷冻运输车辆，运送速冻食品、肉类、冰淇淋等需要低温运输，配送，储存的货物，恒温运输（15℃ ~ 25℃）：提供符合标准的保温、温控运输车辆运送如巧克力、糖果、生物、特殊要求化工产品等等货物，争当同业市场服务先锋，力做优良客户的物流，结合传统的经验与科学的管理，努力发展成为乃至国内、具实力的物流企业，踏信物流公司在现拥有平方米普通仓库8000平方，冷藏冷冻仓库2000平方秉承诚实守信，视服务质量为生命，踏信物流将继续以“以诚为本，互惠互利”的原则，以客户满意为标准，以保持行业为目标，不断提升自我，超越自我，踏信物流同时也为您提供、安全的常温货品公路运输服务，其中包括市内配送以及江苏，浙江两省和国内主要城市的各大卖场、物流中心、工厂、企业等。主要货物包括食品、日用品，非危险品类的化工产品等,自行管理的仓库及一大批长期合作的车辆，均能为贵公司产品达到各地的接货、入库、配送提供服务，车辆均携带GPS定位系统，让您随时了解您的货物的位置及温度信息！主要运输；食品乳品；冷冻食品；冷冻保鲜物品，水果蔬菜，，化工等；踏信物流有限公司是一家现代化的新型物流企业，从事货物运输，冷链物流，冷藏仓储及普通仓储服务，并在深圳、重庆、广州、东莞、青岛、乌鲁木齐以及长三角地区、珠三角地区分别建立了分公司和办事处迅速搭建起了国内一、二线城市货物运输桥梁，我们根据客户的需求，提供不同的服务，比如承包货物的运输和配送，降低客户物流运输成本，提高物流运输的效率，成为我们勤劳奋斗的动力。

踏信冷链物流公司是及少数拥有冷藏运输资质的物流公司,提供冷藏运输、冷冻货物运输、保温运输，服务内容 到全国冷藏物流专线-奔豹冷藏是及少数拥有冷藏运输资质的物流公司,提供冷藏运输、冷冻货物运输、保温运输，市内冷藏配送运输,零担及整车的长途、中转、冷藏配送运输，并提供0-5℃, -18℃ 冷藏运输及 5℃ -20℃ 保温运输业务。货物品种及运输区域范围一、货运产品定位：1、食品冰淇淋、奶制品、乳酸菌饮料、速冻食品、肉制品、禽制品类、调味料、巧克力、果脯蜜饯、海鲜、水果和蔬菜等。2

、生物制剂包括疫苗、人和动物的血液及组织、微生物、微生物产品等。3、其他需低温运输的物品需低温运输的个人保养品、精密仪器、特种行业物品配送。二、运输路线：市外：江苏、浙江、安徽、江西、广东、福建、湖南、山东、山西、湖北、河南、河北、乌鲁木齐、乌鲁木齐、成都、重庆、陕西、昆明、贵阳、广西、新疆、西藏、内蒙古、海南、青海、甘肃、宁夏及东北三省等线路冷藏、冷冻往返。三、货运模式：冻品、鲜品零担、整车或普通货物零担、整车。

踏信冷链物流有限公司从事冷藏物流公司,冷链物流公司,冷藏物流专线,冷链物流专线,冷藏配送,低温物流公司,冷藏运输公司,冷链运输公司,冷藏货运专线等关于冷链冷藏低温干线的物流公司。踏信冷链物流有限公司在软件上拥有一支高素质、化、年轻化的物流管理团队和专家顾问群,有现代化的物流信息平台,集聚了冷藏运输的丰富经验和先进管理的服务理念。

普通散货运输、危险品运输、零担配载、专线运输、展品运输、监管运输、大型货物运输、重大件货物运输、重大件监管运输、综合物流、供应链服务、进口货物分拨国内运输、港口码头保税区等,框架箱运输,开顶箱运输,捆扎,包装,进港,勘路等。物流咨询,策划,实施集于一体的综合型物流

老牌合同物流企业拥有长期积累的仓配优势与客户资源,只不过背后没有母公司的订单支持。

荣庆物流和郑明现代物流是长居榜单的冷链企业。荣庆物流从2004年开始服务食品冷链类客户,2014深耕婴幼儿奶粉,加入高端冰淇淋业务,2018年进入咖啡茶饮行业,拥有冷库仓储面积超30万平,冷藏车400多辆。郑明现代则拥有29条省级干线,600+自由车辆,3000+外协车辆,在全国设有50+子公司,进驻80+城市,运营86个仓库,超130万平。

在向供应链转型的过程中,老牌合同物流企业都在积极进行业务创新——荣庆物流选择了无人驾驶技术,郑明现代选择了金融科技、集采分销等模式创新。

2022年8月中旬,荣庆物流开通国内首条量产智能重卡运营专线,探索自动驾驶卡车在干线物流领域的实践。智加科技+挚途科技+一汽解放打造的100辆自动驾驶重卡交付荣庆物流,负责京沪、沈海两条交通线的双向运输。

智加科技与荣庆物流同为方源资本的入股公司,挚途科技为一汽解放发起成立的自动驾驶公司。智加科技与挚途科技联合提供自动驾驶系统。数据显示,截至7月,自动驾驶重卡的联合运营里程数已突破90000公里,自动驾驶比例为96.7%,减少油耗10%。

03

三十年一梦,冷链终局在何方?

很多行业的演进变迁历程,可以贴上1.0、2.0、3.0的标签。中物联冷链委秘书长秦玉鸣曾发表过题为《迎接冷链3.0时代》的演讲,在演讲中,他将我国冷链物流分为1.0的萌芽期、2.0的蒙眼狂奔期和3.0的升维蝶变期。

秦玉鸣指出,冷链物流的1.0时代是90年代-2007年。该阶段冷链物流刚刚萌芽,资源非常匮乏。

冷库设施陈旧且大部分在国营企业手里,城市配送都在经销商手里,多数企业仅依靠几台二手改装的冷藏车跑运输起家。1992年夏晖物流进入,想找一辆冷藏车也比较费劲。这是一个资源极度短缺,但利润

异常丰厚的阶段。

冷链物流2.0时代，有几大标志性事件。秦玉鸣指出，2007年，荣庆物流拿到资本投资；2008年，北京举办奥运会，为满足运动员食材需求，冷链物流开始组织化、规模化运营；2010年，国家发改委出台《农产品冷链物流发展规划》；这一个10年（2008-2017年），冷冻食品产业也开始快速发展。

这一阶段，冷链一体化服务开始形成，合同物流的崛起，行业参与者也越来越多。中外运、招商局等央企布局冷链；全球的美冷、普菲斯、太古等外资冷链公司相继进入；双汇、光明等食品企业的物流部门独立；麦德龙、沃尔玛、永辉等连锁超市陆续建立生鲜配送中心；连锁餐厅也带动中央厨房遍地开花；京东、易果、天猫都试水生鲜电商。

进入2018年以来，冷链市场进一步蜕变。全民冷链需求爆发、基础设施体系日益完善、新技术对产业驱动强劲。2020年疫情爆发后，新注册的冷链企业和冷藏车数量激增，东部地区的冷链物流从匮乏走向过剩。2021年，《“十四五”冷链物流发展规划》出台。这些都是进入冷链物流3.0时代的印证，行业也将迎来新格局。

在北京跑了5年冷链物流的陈超对亿邦动力回忆称，冷藏车吃香是在2018年以前，一单从草桥到四季青的业务，2015年-2016年，可能需要1000块钱，2017年-2018年少要800块钱，但是，只有350元。“以前是10个客户去抢三五辆车，现在恨不得50辆车去抢两三个客户，供需关系发生很大的转变，冷链生生干成了普货。”他说。

中冷联盟数据显示，我国一二线城市的冷藏车数量已经逐步从稀缺过渡到相对过剩，2021年我国冷藏车累计销售79895辆，同比（2020年冷藏车终端销量为67205辆）增长19%。2021年我国冷藏车保有量超30万，灼识咨询预计，到2025年，我国冷藏车将增长至接近60万辆。

当前，冷链物流的上下游依旧分散，非标和断链依旧是行业痼疾。对于行业的发展方向，所有人都知道冷链物流在朝着标准化、网络化、信息化的方向发展，但是没有人能够清晰地知道中国冷链发展会如何一步一步演变过去。

“各家企业的业务发展都是根据既有优势和成熟能力在走。”运荔枝黄博认为，“比如我们的优势是冷链城配，做着做着，客户需要冷库，我们就做仓配，再做着做着，客户需要采购，我们就开始卖货。”

“冷链企业的角色不同、做的品类不同、跑的路段不同，需要整合硬件搭建的体系就会很不一样。”一位前京东冷链负责人表示，“比如说，同样是仓配企业，冷库的密度是多少，冷库内的分拣、冷藏需要做到什么程度，是to B还是to

C，都很不一样。所以每个玩家应该清楚自身的定位角色，有哪些硬件资源，需要搭出什么样的体系。”

可以肯定的是，“这两年的疫情是个引子，疫情常态化一定会带动直接的或间接的带动整个冷链的结构变化。”中通冷链黎冰指出，“生鲜电商和冷链物流叠加起来，通过规模优势，不断降低运输成本，这是大势所趋。这个趋势一定要规模化才可以实现。我们的时机就是这种需求已经开始从规模化的出现

了。”

但对冷链物流的主要参与者来说，除了资源禀赋，更大的难题是在经济可行性和战略必要性之间的平衡。“对不同企业来说，可以在微亏的情况下去做，还是只能营收平衡才能做，还是说必须在有利润的情况下做，各家的区别主要在这里。”黎冰补充。

（应受访者要求，文中刘威、陈超均为化名）

中国冷链物流发展回顾与展望

作者 莱文 编辑 吴学谦

一、我国冷链行业规模大、增长快速

根据中物联冷链委的数据，截止到2020年，我国冷链市场规模已达3800多亿元，其中食品冷链占据总需求的90%以上。目前我国冷链行业的市场规模增长迅速，由2013年的900亿元增长至2020年的3832亿元，五年复合增速达到16.3%。

从需求量来看，我国冷链需求量整体呈增长态势，2020年需求量达到2.65亿吨，同比增长12.77%。其中，食品冷链的核心，需求量高，占比为90%，化工和医疗的占比相对较小。

食品冷链方面，规模超万亿的食材供应链成为食品冷链不可忽视的核心需求，其中餐饮业变革带来的B端需求，和生鲜电商带来的C端需求正在共同促进食品冷链物流的快速发展。

在整个食品冷链中，蔬菜、水果以及肉类的需求量比重大，占比七成以上，分别为28%、24%和20%。

食品冷链市场规模和需求总量均能够实现快速增长，得益于国民收入的提高促进了国内居民消费升级转型的加快，高端生鲜需求增长，叠加餐饮业自身发展变革的需求，拉动了食品冷链的迅速发展。多重需

求因素共振带来了冷链业的生机勃勃。在行业增长的背景下，冷链物流企业同样迎来快速发展阶段。企业冷链业务营业收入增长显著，冷链物流总额占社会物流总额比重不断上升，由2015年的1.3%增长至2020年的2.3%。

医药冷链方面，我国医药冷链发展的历史较短，目前医药冷链仍处于发展初期。绝大多数的医药产品，包括药品、疫苗、生物制剂、生物样本、血液样本等都需要在生产、加工、存储、运输、分销、零售等各环节始终保持在特定的低温环境下，以减少对医药产品的损耗、污染以及破坏。医药冷链是通过特定的装备将冷藏药品在低温环境下从生产者运送到使用者的一项特殊供应链工程。

2007-2011年，冷链物流刚刚起步，行业内缺乏标准与规章制度，同时冷链物流普遍应用于食品领域，并未在医药领域得到广泛应用。2011-2016年，随着政策的出台，冷链技术的提升，冷链物流开始应用在医药领域，法律法规与行业标准逐渐树立，医药冷链行业开始向着规范化、化发展。2016年后，医药行业不断发展，带动医药冷链物流需求、渗透率与行业标准逐步提高，新玩家也不断进入医药冷链行业。

我国医药冷链物流市场销售额从2016年的2251亿元增长至2020年的3903亿元，四年复合增速为14.8%。目前国内医药冷链物流主要分为三个领域，分别是IVD（体外诊断试剂）领域、医药器械领域（除IVD外）以及疫苗领域。2019年，IVD领域销售额为859亿元，医药器械领域销售额为546亿元，疫苗领域销售额为507亿。

预计医药冷链物流行业有望进入高速发展期，主要因为——需求方面：中国药品消费增长较快，随着人口老龄化程度加深，以及人们对医疗健康的重视程度逐渐提高，医药冷链物流行业拥有较大发展机遇。

政策方面：政府不断发布医药冷链物流政策，树立行业秩序帮助行业良性发展。技术升级：随着大数据、云计算、物联网等技术的不断成熟，医药冷链的运输效率与运输质量大幅提升，实现运输全流程信息可跟踪、可监控、可追溯。

国家医药改革、人口老龄化程度加深、大健康产业的兴起、疫情下催生的大量疫苗需求以及生物医药产业的发展等方面的要素将继续驱动医药冷链需求的增长。另外温控技术的提升及行业政策规范有望增强冷链物流的标准化程度，提升行业发展水平。

二、我国冷链物流发展存在的问题

目前中国冷链物流行业尚处于快速发展期，相对于其它发达国家而言，我国冷链物流行业集中度较低，标准化程度较低，市场竞争较为激烈。

目前，中国生鲜类冷链流通率与发达国家平均水平对比仍存在差距，果蔬类/肉类/水产品类流通率分别为22%/34%/41%，而发达国家普遍保持在95%。生鲜农产品损耗率方面，水果/蔬菜/肉类/水产品损耗率分别为10%/19%/7%/9%，而发达国家普遍保持在5%。

标准落实不到位。目前冷链行业在标准方面有很多不完善的地方，其中棘手的问题就是标准落实不到位。比如，很多没有资质的小型企业，如果没有通过全程冷链，成本就低，那么产品价格就相对较低，但是正规企业按照国家标准去执行，每一个环节都通过冷链完成，当然产品价格就会相对较高，由于在这方面，消费者不了解也分辨不出，就会偏爱于更便宜的产品，对于完全通过冷链的规范企业来说就是不公平的竞争。即使国家层面出台了一些标准，但是在实施上面也遇到了阻碍，并没有落实到位。很多企业没有按照国家标准执行，自律性差。因此行业发展举步维艰，如果没有强制性标准，那么就很难保证质量，让消费者放心。

冷链基础设施建设仍存在差距。我国冷链物流行业面临的问题主要体现在冷链流通率较低和冷库建设规模的不足，导致难以满足日益多元化的产业发展需求，因此完善冷库基础设施建设，提高流通率，减少断链和损耗仍然是冷链物流发展的基石，也是冷链物流企业走出高投入期，逐步实现盈利水平提高的关

键所在。我国虽然冷库容量整体居于前列，但在人均冷库容量方面与发达国家仍然存在差距，根据全球冷链联盟（GCCA）发布报告数据显示，2020年我国人均冷库容量为0.132立方米，仍然非常低。近年来，随着冷链物流基础设施建设不断追赶，我国冷库容量由2015年的3740万吨增长至2020年的7080万吨，冷藏车保有量由2015年的9.34万辆增长至2020年的33.54万辆，增长迅速且增速保持稳定，随着冷链物流网络的日益完善，服务能力将不断增加，更好的满足冷链物流服务需求。

设备落后、技术水平低。冷链物流硬件除运输设备、基础设施陈旧以及发展和分布不均衡之外，信息技术欠缺和管理水平落后也是制约冷链物流发展的重要原因。这些因素都导致无法为易腐食品流通系统地提供低温保障。由此产生两个直接后果，首先是易腐食品特别是初级农产品的大量浪费，由于运输过程中的高损耗，整个物流费用占到易腐食品成本的70%，而按照国家标准，易腐食品物流成本高不超过其总成本的50%。其次，在食品安全方面也存在着严重安全隐患。很多企业都不考虑将运输、仓储管理、配送等外包给第三方物流企业，原因是中国现在第三方物流企业的发展相对滞后，而规范、设备完善的第三方冷链物流企业相对较少。因此第三方冷链物流企业需要积极培养人才来发展，从而壮大规模。因为从目前来看，有些企业虽然投入较大，基础设施先进，但是在人才培养等方面没有达到较高水平。如何能进一步提升第三方物流企业各方面优势，也是这个年轻的行业需要深思的问题。

冷链物流理念推广依然薄弱。由于冷链行业还处于发展初期，消费者在超市、菜市场买食品的时候，只关注到产品品牌、颜色等表面现状。少有考虑过也没有办法知晓供应链是否有过冷链断链的情况，他们不了解即使再好的产品如果在运输、储藏等任何一个环节出现断链，那么这个产品就不会新鲜。冷藏和冷冻食品和药品需要一个完整的冷链过程对产品进行全程的温度控制，才能确保冷链产品的安全，这包括装卸货物时的封闭环境、储存和运输等等，一个环节都不能少。完整的冷链供应链是食品和药品安全不可或缺的元素，由此可见，冷链物流的要求比较高，相应的管理和资金方面的投入也比普通的常温物流要大。由于冷链成本高，风险也随之提高。很多消费者，在面对同样产品，同样外观的时候，都会倾向于更廉价的产品，因为客户相信两者的质量肯定一样，这种思想的产生就是由于冷链知识没有广泛普及社会，使公众没有真正认识到食品安全的重要性。因此，推广冷链技术和理念还是至关重要的。

冷链物流业集中度偏低，尚未出现明显的企业。2020年中国冷链企业目前约有2300家，企业营收的年复合增长率达到15.0%，行业内目前主要的冷链商业模式为仓储运输型和电商平台型综合物流，市场份额分别为43.0%和25.0%，随着冷链物流技术的不断提高以及平台经济模式在资源整合上的优势，综合冷链服务商和电商平台综合物流企业的占比将逐渐提升。企业的营业收入高速增长，2020年企业冷链物流业务营业收入合计694.7亿元，同比增长26.4%，这些企业2020年在冷链物流行业的市场份额约为18.1%，同比增长1.9%。

冷链物流行业的集中度在不断提升，呈现逐年增长的态势，但冷链物流市场的集中度相较发达国家仍然较低，业内还未出现企业。伴随生鲜电商需求的持续高增长，预计冷链物流行业还将迎来爆发式增长，行业内竞争也将变得更加激烈，部分中小冷链物流企业有可能被淘汰或整合收购。

企业区域分布集中在东部地区，竞争较为激烈，西北与西南等地区仍是蓝海市场。从冷链物流企业的区域分布来看，总量排序依次是华东、华北、华中、华南、东北、西南、西北，华东地区是冷链物流为集中的区域，企业达到41家，竞争较为激烈，其中上海市企业数量多，达到21家。冷链物流企业多聚集于东部沿海与中部农产品产区，这些地区市场竞争不断加剧，市场份额与利润空间被不断压缩，而像西北、西南地区，例如新疆省等目前仍处于冷链物流发展初期。展望未来5年，西北、西南等地区冷链物流渗透率有望提升，有望成为行业发展焦点并为企业冷链物流网络形成有力的支撑。