

## 上海到四川自贡的冷链物流公司 优质企业的选择

产品名称	上海到四川自贡的冷链物流公司 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，让您随时理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

七月二十七日,沙坪坝区某物流公司的冻库,工作人员正在对冷链食物进行理货分拣。实习生 刘旖旎 摄/视觉重庆

7月31日,江北区一超市内,市民正在选购猪肉。实习生 刘旖旎 摄/视觉重庆

7月28日,重庆冷链物流行业“十四五”规划在市政府有发布。

近年来,随着乡村产业蓬勃发展和生鲜电商、蔬果宅配等新模式兴起,冷链产业迎来了黄金机遇期,重庆也对这个产业寄予厚望——规划提出,到2025年基本建成布局合理、畅通高效、安全绿色、智慧便捷、保障有力的城乡冷链物流体系。具体目标上,基本实现城乡居民人均日消费1千克冷链商品需求,基本满足城市居民2公里以内、农村居民5公里以内采购冷鲜食品商品需求。

资料显示,近年来我市肉类、果蔬、水产品、乳品、速冻食品等冷链产品市场需求快速增长,冷链产业市场规模不断扩大、基础设施网络持续完善、业态模式不断创新、产业地位不断提高。但重庆日报在多方调研之后发现,冷链产业要真正跑上“热”赛道,还需要疏通在市场培育、运营成本、监管环节三方面存在的“堵点”。

堵点之一

市场:大多数冻库“吃不饱”

“老板,这些菜放不放冻库?”

“不放,冻库没开,况且就这点量,很快就卖了。”

7月20日,开州区临江镇明月村现代农业产业园,村民肖登翠指着刚采摘的黄瓜、西红柿和板栗南瓜,向

现场负责人杨升亚询问，得到的答案和之前一样。

这座产业园是利用东西部协作资金建设起来的，占地150亩，有38个蔬菜大棚，为了存放蔬菜，同步建设了3座冻库。

“放冻库，有必要吗？划得来吗？”回复完肖登翠后，杨升亚心里两个疑问一闪而过。

事实上，接近40℃的天气，摘下来的蔬菜要不了多久就要蔫，杨升亚岂能不知。但现实让他不得不做出更加“理性”的选择：“一是蔬菜的量不大，也许很快就有贩子来拉走；二是冻库的成本太高，一座冻库一个小时要10度电，这点蔬菜才值多少钱？”

三伏天都不放冻库，其它时间就更不会放。杨升亚坦言，两个多月以来，3座冻库基本闲置。

在重庆的冷链物流体系中，冻库是作为节点而存在，并按照容量大小分为3个级别：一级节点，库容量在10万吨以上；二级节点，库容量为5000吨至10万吨；三级节点，库容量则在5000吨以下。

在我市，像明月村这样的“产地库”，共有400余个，均属于三级节点。它们的一个共同特点是——大多“吃不饱”，利用率较低。

究其原因，负责“产地库”建设的市农业农村委市场品牌处处长罗松的观点是，产地库的存在原本是为了解决农产品产后损失问题，但由于许多农产品产地规模不大，而且是季节性出货，造成了冻库的闲置。

自己用不上，能租给别人用吗？“想倒是想，但周围没什么蔬菜瓜果基地，从更远的地方运过来又不划算，况且别人也不晓得我们这里有冻库。”杨升亚解释。

不少二级节点同样如此。位于万州经开区的重庆四行源物流有限公司，是当地大的冷链物流企业，28座冻库的总库容近8万吨，但目前利用率只有50%，“实际上收费的只有10%。”该公司行政人事总监王玉林话语中透着无奈。

赔本赚吆喝，只为在前期打开和，但目前的招商情况仍然不理想。

“一是疫情影响了物流，二是猪肉价格走低，客户不敢大量囤货，三是老旧冻库的存在导致了无序竞争和分流。”越分析，王玉林的眉头就皱得越紧——公司已经投入了3.3亿元，要想回本，来日方长。

在主城，情况则要好许多。在沙坪坝拥有1.1万平方米冻库的重庆得盛物流有限公司法人王德胜告诉记者，往年仓库基本满仓，今年受上海、天津、深圳等几个主要对外港口的影响，利用率有所下降，“但每天从我们这里开出去的货车仍有200个车次，少1000吨货物。”他的自豪之情溢于言表，“这得益于我们有庞大的客户群体，如德清源鸡蛋、盒马鲜生、海底捞、瑞幸咖啡等。”

在冷链物流这个高度市场化的行业，主城的消费市场和客户群体大、货源渠道多，而区县则处处受限于市场体量——或许，这就是症结所在。

## 堵点之二

成本：运营费用居高不下

“库存周转快，那物流是否很给力？”

记者的这个问题，让王德胜刚才还高亢的声音瞬间低下去一半：“没有那么乐观！”

得盛物流旗下有七八十台货车，驾驶员的数量则为车辆的1.2倍。货物的高周转率，使其采取了人歇车不歇的运转方式，但依然忙不过来，因此今年王德胜打算再购买几十台车。

冷链物流，车辆是关键。因此，市政府口岸物流办制定了专门的补助政策：企业购买冷藏车辆可获得裸车价格30%的补贴，但每台高不超过4万元。

在不少从业者眼里，这个标准还是有些偏低。“现在油价上涨，所以我们就想买新能源车，但价格确实承受不住。”王德胜说，一辆氢能源车报价高达120万元，退而求其次买电动冷藏货车，续航里程又太短，后面面临着两难境地。

同样的烦恼，涪陵宏吉肉类食品有限公司总经理向海也有：“必须购买重庆品牌汽车，才能获得补贴。但重庆品牌车辆的尺寸和我们的需求不太相符，所以没享受到补贴。”

同在涪陵的重庆盛安冷链物流有限公司，也面临着不小的成本压力。“冷藏车买成二十几万元，一共买了8台，但运营起来太难了。”该公司总经理敖晟抱怨，“油费、司机工资、保险，哪样都是钱！”盛安冷链的收费标准是4.5元/吨/公里，而上述成本加起来，单价便接近3.5元，这还没算上折旧费、维修费。

另一个让敖晟、向海颇感无助的情况是，在货运价格已如此之低的情况下，很多时候还装不满或返空，“我们的货车载重量是5吨，但经常一吨两吨也在跑，没办法啊！”敖晟说。

沉重的经营压力，让部分企业开始“不按规矩出牌”。采访过程中，不止一家冷链物流企业负责人坦陈，就近送城区的时候就用厢式货车，“反正多个把小时，不会坏”，对品质要求比较高的客户，他们才用冷藏车。与此同时，“冰块+棉被”的“土法冷链”仍然大行其道。

更让记者惊讶的是，迫于成本压力，个别企业会时不时人为关闭冻库的制冷机。“不关吧，成本顶不住；关吧，良心受不了。真心希望有关部门能给予企业更多的关怀。”一家企业老总如是说。

## 堵点之三

监管：多个环节仍有空白

种种乱象，实际上都指向了一个问题——监管。

监管谁？监管什么？谁来监管？怎样监管？这是农产品能否保证全程冷链的几个核心问题。

从2019年开始，市政府口岸物流办就着手推动这件事，招标建设重庆城乡冷链信息平台，提升全程追溯能力，通过信息化、智能化、标准化来解决当前冷链物流“断链”“伪冷链”等突出问题。

“起初定了肉类、蔬菜和瓜果3个组，后来发现蔬菜和瓜果的货值不高，企业跟进建设的积极性不强，只好先从肉类试点。”城乡冷链信息平台的实施方、重庆嘉源易新科技有限公司董事长崔西乔告诉记者。

城乡冷链信息平台能否解决上述4个问题？记者调研发现，在已覆盖的范围内效果不错，但仍存空白。

7月23日凌晨，一批生猪被送抵涪陵宏吉肉类食品有限公司屠宰场。经过采血、疾病检查、出具检测报告、放血、烫池、切割等环节后，猪肉被放进了排酸库，在0-4摄氏度的环境中静置24个小时。第二天半夜，这批猪肉被运往主城一家超市，进而送上市民餐桌。

在这约30个小时里，包括冻库温度、冷藏车GPS及温湿度、超市冷鲜柜温度等在内的各种数据均已通过传感器和抓取装置，同步上传到城乡冷链信息平台上，任一环节出现问题，平台就将发出警报，提请监管部门注意。同时，在超市这一销售终端环节，市民也可以通过扫描二维码，了解到这批猪肉的生产、销售信息。

为何从超市入手？

“一是培养市民的消费习惯，让他们逐步接受可全程追溯的冷鲜肉，用市场倒逼冷链物流产业的发展。”市政府口岸物流办物流产业处处长李颜解释，重庆市民普遍喜欢即宰即销的热鲜肉，但刚刚放血的牲畜，肉温为40-42摄氏度，容易滋生细菌等微生物。而冷鲜肉始终处于低温控制下，大多数微生物的生长繁殖被抑制，品质更有保证。