

东莞深圳专业配送盒马生鲜仓 保证测温 冷冻运输 恒温仓储

产品名称	东莞深圳专业配送盒马生鲜仓 保证测温 冷冻运输 恒温仓储
公司名称	广东踏信冷链物流有限公司
价格	420.00/吨
规格参数	广东踏信冷链:时效快 冷链运输:服务好 东莞:深圳 佛山:质量有保证
公司地址	东莞市大岭山镇大岭山大道185号
联系电话	15986619990 15986619990

产品详情

美日两国冷链仓储行业较为发达，冷库体系建设成熟，而中国尚未形成规模化运营。如前文所述，美国冷链行业核心特点为较强的化分工，其冷链仓储行业经过多年化发展格局稳定，仓库建设较为成熟，企业地面服务范围广阔，形成规模效应的正向循环，两大冷链仓储行业企业 Lineage Logistics 和 Americold 合计市占率超过 45%，全球范围冷库容量分别达到约 5550 万立方米、3830 万立方米。

日本冷链基础设施标准化程度高，温度带划分严谨，冷库体系建设较为成熟，行业日冷集团现有 79 个冷库，总库容达到 130 万吨，占日本冷库库容的 10%。而我国目前生鲜农产品仓储技术设施建设和装备仍然较为薄弱，且由于流通渠道整合程度低，流通环节过多，生鲜农产品仓储难以形成规模效应。未来随着行业标准化程度提高，流通主体加强整合能力，我国冷链仓储行业也将朝着标准化、规模化，和高集中度方向发展。

美日冷库投资运营模式成熟，资金充足，而中国尚缺少组织力强的投资主体和资金的投入。从美日经验来看，冷链物流基础设施初期投资成本巨大，尤其冷库资源整合门槛较高，在规模效应未形成之前盈利能力低，投入高，需要政府的大力扶持才能较快建设。美国冷链仓储行业经过多年发展，投资运营十分成熟，资源集中度较高，公用冷库资源（即提供第三方冷链仓储服务部分）已经占比 79%，私人冷库资源（企业自有冷库）仅占比 21%。

日本同样注重公共仓储资源的投资，投资建设冷库主体中各级政府和政策性银行不同程度参与了许多大型仓库设施的投资，或提供土地、资金、或投资组建企业，日本政府投资的冷库设施均出租给私人企业经营。政府投资公共冷链仓储有利于利用社会资源，避免在土地等稀缺资源的恶性竞争，解决企业一次性投资较大资金不足的难题，满足市场需要。同时，政府仅投资建库，不具体经营也维护了正常的市场秩序。而中国目前在冷库投资方面仍然较弱，难以有效整合冷库资源，企业冷库容量占比仅达 28%，未来在政府的主导下，冷库资源整合有望实现。

（3）下游：饮食习惯和商业模式的差异

中美日饮食结构差异较大，中国饮食习惯的复杂化和多元化使冷链较难实现规模化和标准化运营。食品结构的差异直接导致冷链下游需求的结构差异，美国人均冷冻品消费量达到 60kg/人，日本达到 20kg/人，而中国仅达到 9kg/人，远低于美日；而美国生鲜食品消费比例约为 60%，日本约为 55%，中国则达到 95%，远高于美日，中国消费者追求菜品的色香味，食材较为多元，烹饪流程复杂，且中餐菜系种类繁多，消费者口味各不相同，冷链下游需求相较于美国更加复杂。

B 端需求方面，美日餐饮连锁化率高，有利于食材供应标准化，而中国餐饮连锁化率较低。美日餐饮连锁化率均达到 50%，餐饮供应链规模化程度较高，而中国餐饮业连锁化率仍然不足 20%，餐饮业市场较为散乱，餐饮供应链发展较弱。并且美日食品生产工业发展相对成熟，B 端餐饮业态以快餐为主，在日本上市餐饮公司排名中，前 25 名餐饮企业均来自快餐、大众餐饮业态，快餐食材简单且烹饪流程较为单一，有利于实现规模化和标准化运营。

C 端需求方面，美国由于末端配送较难实现规模化导致 C 端需求较弱，中国以“便利经济”为核心，呈多元发展趋势。美国人口密度较小，截至 2020 年达到 36 人/平方公里，相同区域面积下美国居住人口要显著低于中国，因此生鲜食品末端配送效率低、费用高，难以实现规模化配送，成为制约其 C 端市场发展的因素之一。而中国人口密度较高，截至 2020 年达到 150 人/平方公里，居住多以小区楼房为主，生鲜食品配送效率较高，因此产生的配送费用较低，较易实现规模化配送。末端配送的差异决定了美国生鲜需求大多以食品供应商—大型连锁商超/生鲜超市—消费者自行购买，以 B 端需求为主，而中国生鲜需求则更为多元，拥有包括生鲜电商、社区团购等多种模式。

二、以启山林：中国冷链物流行业成长潜力较大

1、我国冷链物流行业起步较晚，发展水平仍有待提高

我国冷链物流运营现状：从需求端来看，我国冷链物流服务呈现高度定制化和个性化，订单具有分散和非标的特点，尤其伴随着末端生鲜零售场景的多元和碎片化，冷链运输的要求日趋严格。时效方面，随着生鲜电商、新零售等新行业的爆发，各类客户对冷链物流的辐射半径和时效都提出了更高的要求。成本与技术要求方面，冷链物流企业属于典型的重资产业态，在基础设施建设方面需要大量的资金投入和技术投入。标准化程度方面，由于上游本身缺乏标准化、运输过程存在断链等问题，基础设施不完备和行业管理措施落实不到位等问题导致行业标准化程度较低。自动化程度方面，由于自动化设备落地成本较高，且多数冷链物流服务有链条断裂、流通率低的问题，导致全链路的可视化和自动化难以实现。

历史沿革：我国冷链物流起步较晚，但历经十几年发展已经步入发展黄金期。纵观美国日本冷链物流发展历程，可以发现除了 GDP 增长带来的消费需求增长，大型赛事的举办、商超和餐饮业的发展以及政府政策支持都成为影响城市冷链物流发展水平的重要因素。

复盘我国冷链物流行业历史，1998-2007 年冷链物流发展处于萌芽阶段，彼时冷链资源匮乏，基础设施和网络建设缺失。2008-2017 年我国冷链物流行业步入起步发展阶段，2008 年奥运会的承办成为冷链物流发展转折点，国家对食品安全和冷链运输的标准显著提高，与日本相似，同样起始于冷冻食品的快速发展和冷冻品需求的增强，外资冷链公司如美冷、普菲斯、太古等进入中国，双汇、光明等上游食品企业成立独立物流公司，中外运、招商局等央企布局冷链，京东、天猫等电商平台试水生鲜电商，冷链物流企业逐渐兴起。2018 年至今，我国冷链物流行业发展进入快车道，全民冷链需求爆发，基础设施体系日益完善，在行业全方面升级、消费升级带动需求持续增长，政策加大扶持力度的背景下，冷链物流行业机会迸发。

行业规模：我国冷链物流行业市场规模达 3800 亿元以上，其中食品冷链需求占据总需求的

90%以上。目前我国冷链物流行业市场规模增长迅速，由2013年的900亿元增长至2020年的3832亿元，近五年复合增速达到16.3%，冷链物流需求总量由2013年的7720万吨增长至2020年的26500万吨，近五年复合增速达到20.3%，市场规模和需求总量均实现快速增长，国民收入的提高促使居民消费升级转型加快，高端生鲜需求增长，叠加餐饮业自身发展变革的需求，食品冷链迅速发展。

同时，国内老龄化趋势逐渐增长，消费者保健意识不断增强，叠加疫情影响下疫苗运输需求增长，医药冷链同样迎来发展机会，多重需求因素共振带来冷链物流行业生机勃勃。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由2015年的173.93亿元增长至2020年的714.69亿元，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%。目前食品冷链需求仍然是中国冷链需求的核心，占行业总需求的90%以上，食品冷链主要包括六种品类物流需求，其中蔬菜水果类合并占比超过50%，成为核心消费品类。

行业现状：虽然我国冷链物流行业已经步入快速发展阶段，与发达国家仍然存在一定差距。由于我国冷链物流行业起步较晚，部分问题亟待解决，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。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%，提高冷链运输能力仍然任重道远。

我国在冷链基础设施建设方面加速追赶，差距不断缩小。我国虽然冷库容量整体居于列，但在人均冷库容量方面与海外国家仍然存在差距，2020年我国人均冷库容量为0.132立方米，仍然低于海外大部分国家。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。