

广州冷链物流公司那家比较好 广州到青岛冷冻运输专线 冷冻物流 以客为尊

产品名称	广州冷链物流公司那家比较好 广州到青岛冷冻运输专线 冷冻物流 以客为尊
公司名称	踏信冷链物流有限公司
价格	420.00/吨
规格参数	冷冻温度可调控范围:-18 —— -25 冷藏温度可调控范围:0 ——20 广东踏信冷链经营范围:广州东莞深圳佛山
公司地址	全国服务
联系电话	17280155564 17280155564

产品详情

广州冷链物流公司那家比较好 广州到青岛冷冻运输专线 冷冻物流 以客为尊

广州踏信冷链物流拥有一批高素质的员工队伍，多年来与众多国际、国内企业的长期合作，使踏信物流公司的每一位员工均能独挡一面,经过与各公司多年来的合作，踏信物流对产品运送的经验更为丰富，同时建立了良好的合作关系，为踏信物流的发展打下了坚实的基础。

传闻已久的京东物流收购德邦，终于尘埃落定。

3月11日，德邦股份（603056.SH）发布公告称，京东集团（09618.HK）旗下京东卓风企业管理有限公司（以下简称“京东卓风”），将斥资89.76亿元，收购德邦控股99.9870%股份，从而控制上市公司德邦股份66.4965%的股份。

不仅如此，京东卓风因触发全面要约收购，如果顺利完成收购，京东方面将累计支付126亿元，终控制德邦股份93.48%的股权。根据公告，双方将在快递快运、跨境、仓储与供应链等领域展开深度合作。

受此消息影响，德邦股份复牌后，股价涨势良好。截止3月23日，德邦股份收报17.64元/股，较停牌前2月25日收盘价12.66元/股大幅上涨。

京东物流收购德邦股份，对于快运业的未来格局势必产生深远影响。

对京东物流而言收购价“非常合适”

此次收购意味着德邦将退出资本市场。公告显示，此次要约收购，将以终止德邦股份上市公司地位为目的。同时，京东卓风因触发全面要约收购，如果顺利完成收购，京东方面累计支付金额将远超89.76亿元。

一位接近京东物流的人士3月22日在接受《中国物流与采购》杂志记者采访时表示，目前公告中所公布的各项收购数值，是按照德邦130亿左右的市场估值来进行的收购。但由于后续涉及德邦退市问题，从全面要约角度来看，京东物流方面需要与小散户进行退市前要约，但终价格为多少还需要进一步评估。

“根据京东物流发布的公告来看，是以每股1元的价格收购德邦，这与德邦停牌前的市场估值基本相符，而京东物流的此次收购是以德邦的退市为目的，触发全面要约，按照公告所规定的每股价格，京东物流终收购价应该在126亿元左右。”远洋资本董事总经理王瑞3月24日在接受《中国物流与采购》杂志记者采访时提出，由于收购消息公布后，德邦股票大涨，目前市值已达到170亿元左右，不少持股人未来可能会存在短期内不抛售股票的行为，所以京东物流终收购价格和收购时间还难以预计。

而对于这样的收购价格，王瑞认为是非常有价值的。“资本市场对于快运行业一直有所低估，京东物流能以这样的价格收购德邦这样的优质资产是非常合适的。”

收购德邦后，京东物流版图进一步扩大。除了自建物流，加速物流仓的建设，京东这些年也不断在物流领域收购。2020年8月，京东收购跨越速运；2021至2022年，多次增持经营大型物流园区的中国物流资产股份；京东还增持了即时配送物流集团达达股份，今年2月完成交易后已经获得控股权。

德邦对京东物流形成很好的补充

在3月13日京东物流发布收购德邦的公告后，京东物流CEO余睿在其朋友圈转发了该公告，并配文“期待携手同行”。接近京东物流的上述人士告诉记者，在3月12日京东物流召开的内部管理会上，余睿表示德邦品牌依然会保留，德邦依然会保持独立运营。对于收购德邦后的下一步发展，余睿声称，京东物流会竭尽所能为德邦管理团队和员工创造更多更好的发展机会，也会竭尽所能帮助德邦更好地发展。他认为，德邦是中国物流行业中有价值的品牌之一，也是快运行业的开创者，德邦的品牌、多年的运营经验及行业独特的人才培养对京东物流来说具有极大价值。

王瑞补充提出，此次收购德邦对京东物流业务的强化、网络的优化都是很好的补充。一是时机选择很恰当，在当前大的经济环境下，收购德邦的成本更低，可以以更优的价格获得德邦这样的优质资产；二是京东物流的物流网络与德邦的网络构建有差异形成补充。

“京东物流是以仓配为主的网络体系，履约性更强，但对比德邦节点集货、末端收揽件的网路缺少灵活性。”王瑞分析认为，德邦已有的网络能够补充京东物流在网络上的不足。“从理论上来看，京东物流与德邦都属于直营物流，在体系、网络方面都能更好融合。”

而从德邦角度来看，王瑞则认为，德邦作为国内快运行业的领头羊，走到被收购这一步有些可惜，但德邦在这个节点做出这个选择却无疑是正确的。“德邦为物流行业培养了大批优质的职业经理人，本身在快运行业也占据着一席之地。但在经济下行的大环境下，德邦的资产使用率、成本是很难控制的。”王瑞进一步指出，德邦的发展趋势更接近一个成熟企业在走下坡路的阶段，业绩上有很大压力。

崔维星在给德邦内部的公告信中也提到，京东物流在技术、供应链解决方案、商业洞察等方面的优势能力会给德邦带来更多积极的影响，也会带来更多的资源，这些都有利于德邦长远发展的。

3月23日，《中国物流与采购》杂志记者联系到德邦深圳某网点的负责人林桂一（化名），林桂一告诉记者，自德邦被收购的消息公布后，网点暂未受到影响，一线员工也没有出现离职现象，至于德邦各网点是否保持独立运营等问题，林桂一表示还未接到总部通知。目前，京东物流收购德邦的事项依旧在推进流程中，选择在这个时间点宣布德邦依然会保持独立运营无疑是明智之举。

3

加快进入整合重组阶段

随着京东物流收购德邦的大幕拉开，快运市场未来格局即将生变。王瑞斩钉截铁的告诉记者，国内的快运市场已经进入整合、重组的阶段，而这一阶段将持续5~10年，收并购案的速度也将越来越快。

中物联公路货运专家组成员韩雪峰3月23日在接受《中国物流与采购》杂志记者采访时表示，快运行业是备受争议的一个行业。一种论调充斥着悲观论，认为快运没有前途，上市估值不高，后续增长乏力，曾经以快运代表的企业相继走完了自己的历史使命。而另一种声音则坚定的看好快运模式与快运企业。随着安能的上市、壹米滴答相关战略合作的达成、原有快递企业向快运企业的积极转型，都让快运行业快速发展。但韩雪峰指出，快运的竞争格局在后疫情时代尤其是在高油价下接受的挑战将更大，谁能弹药充足，谁才能扛过去，这是快运的“乌卡时代”。

与此同时，韩雪峰还指出，快运行业的发展阶段已经发生了改变。个阶段是创始人红利时代，在特殊的时代背景下，高速发展的商流需求更多更广的服务，传统的零担物流，城市专线应运而生，加上创始人艰苦创业，高度的自律等，企业得以高速发展；第二阶段是赛道红利，快运模式的个赛道红利在几家头部企业都已得到验证；如今进入到第三阶段，即资本红利，也就是大规模的上市、兼并重组。

王瑞认为，疫情加速了快运行业的整合与重组。“原先不少物流企业通过税务漏洞、超载超限等不合规行为在市场生存，但在疫情下，这些问题在经济下行的大环境下得以更快暴露，所以快运行业呈现出强者恒强，弱者难以生存的局面。”王瑞以UPS、DHL的发展史为例，的物流企业在发展过程中一定是通过横向或纵向或两者兼具的收并购整合进行发展壮大的。而国内如顺丰、京东等这样的物流企业在资金充沛的条件下进行收并购，向综合化物流商转变的局面未来还将持续。（本文刊载于《中国物流与采购》杂志2022年第7期）

