

广州至无锡冷冻货运专线 冷冻货运 企业认证查询

产品名称	广州至无锡冷冻货运专线 冷冻货运 企业认证查询
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	广东冷链物流:冷冻产品 广东冷冻运输:冷藏产品 广东冷藏货运:食品冷链
公司地址	全国服务
联系电话	17280155564 17280155564

产品详情

广州至无锡冷冻货运专线 冷冻货运 企业认证查询

广东踏信冷链物流有限公司与物流有限公司是一家集普货,冷藏冷冻的物流公司,是一家从事跨省市公路货物运输和仓储的服务性企业。公司实力雄厚,拥有多年的营运经验。公司在仓储部现拥有5000平方米仓库,冷藏冷冻仓库1000平方,仓储能力达5000余吨。设有多个和储运网点,自备货运车辆30余辆(5T-30T),网络合同车100辆,另有多辆危险品车辆,备有市区通行证可随时为您提供市内短驳,零担快运业务,设有标准市内仓库备有各类铲车等装卸设备。

(三) 减税降费助企纾困,助力物流企业发展

2022年,相关部门出台强化交通物流保通保畅的一系列支持政策。着眼于行业层面,出台1000亿交通物流专项再贷款、贷款延期还本付息、社保缓缴、收费公路货车通行费减免等多项涉物流业的助企纾困政策。着眼于企业层面,金融机构发挥融资担保等作用,主动为申贷物流企业提供金融服务保障,对货运司机等群体相关贷款应延尽延,大幅提升物流行业融资效率,一定程度上缓解了物流行业的资金压力。

四、环境复杂多变,行业运行波动加大

(一) 受相关因素影响,物流运行成本有所上升

2022年,受国际供应链不畅、国内疫情扰动等因素影响,社会物流总费用比上年增长4.4%。从年内走势看,一、三季度基本平稳,二、四季度物流运行成本相对较高。全年社会物流总费用与GDP的比率为14.

7%，同比提高0.1个百分点，反映社会物流运行效率总体有所回落。

在社会物流总费用各环节里，保管环节占比提高0.3个百分点；运输费用、管理费用占比下降0.2、0.1个百分点。从各环节变化来看，静态保管物流领域占比明显提高。一方面，2022年企业开始采用多层级布局、增加供应商选择、提高安全库存等举措以保障产业链正常运行，受此影响年内社会库存位于较高水平，上游存货与营业收入的比率总体高于同期水平。另一方面，上下游产销衔接水平受到一定影响，物流仓储周转水平整体效率依然低于同期，截至12月规模以上工业企业产成品存货周转天数同比增加0.9天。

（二）物流业景气水平整体趋缓

从物流行业景气水平来看，2022年物流行业景气水平整体处于历史低位。年内全国多地、多频次受到疫情因素影响，物流劳动力供给阶段性趋紧，重点城市、物流节点畅通性波动频繁，对整体物流景气运行造成一定影响。从年内走势看，景气指数除4月份外，总体尚可保持在48-50%区间，三季度总体呈波动恢复态势，四季度受疫情和季节性因素影响有所回调，特别是进入12月份，政府疫情防控策略优化调整，初期全国各地区陆续爆发病毒感染，工业和商贸企业人员到岗率下降、开工率不足、产能利用降低，产业链供应链稳定性出现一定波动，回落相对明显。

（三）物流供需恢复不稳，服务价格走势分化

全年供需两端均有明显波动，恢复势头不稳，特别是三季度以来供需两端持续转弱，尤以需求端收缩为突出，带来物流服务价格下降。海运方面，沿海散货、集装箱市场供大于求局面依旧，加之疫情期间受港口拥堵等因素影响，延误程度增加，运力周转效率趋缓，三季度以来服务价格走势分化。中国沿海散货运价指数年平均1124.52点，比上年回落超过10%；集装箱市场8月以来持续回落，12月中国出口集装箱综合运价指数降至1358.63点，明显低于全年平均水平。公路方面，年内受到疫情影响较大，二季度随着保通保畅持续推进，公路运输基本平稳，通行水平基本恢复至正常水平，部分区域出现结构性运力短缺，价格指数基本平稳。快递方面，快递服务整体价格水平趋向正常，全年平均单价格略高于上年水平。

（四）经营指标下滑，物流企业效益承压

从物流企业经营情况来看，在业务量波动增大、经营成本增加、服务价格趋缓等多重因素影响下，2022年物流企业盈利压力依然较大，初步调查显示全年重点物流企业物流业务收入同比增长5.1%，物流业务成本增长5.7%，利润总额同比降幅超过10%。从年内走势看，物流业务主要指标增速均有所趋缓，收入与成本剪刀差总体有所扩大，每百元物流业务收入的成本超过93元，持续位于较高水平。年内收入利润率在3-4%区间波动，利润降幅及盈利水平均处于2019年以来的较低水平。

五、2023年行业发展风险犹存机遇增多

当前物流运行总体平稳，基本延续恢复态势。但也要看到需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力依然较大，加之外部环境动荡和疫情等不确定因素对物流稳定运行影响依然明显，物流发展存在一些风险：

一是国际环境依然复杂，世界经济增长动能有所趋缓。2023年地缘政治风险持续，全球政治经济格局加

速演变，全球贸易保护主义加剧，国际需求依然趋于偏弱，多因素或将给物流供需两端带来较大的不确定性，物流平稳运行难度增加。

二是疫情的中长期影响尚待关注，微观稳定性有待巩固。随着疫情防控转入新阶段，各项政策不断落实落细，物流运行也将同步恢复，但局部区域阶段性疫情反复的风险依然存在，或短期对2023年初物流恢复存在一定冲击，特别要关注抗风险和承压能力相对较弱的中小企业。

三是物流供求进入调整期，物流行业服务价格或将进入分层分化阶段。沿海散货、集装箱运输、公路运输、快递等领域同质化竞争压力依然较大，2023年1月中国沿海（散货）运价指数、中国出口集装箱运价指数环比回落幅度均在10%左右，随着物流供需调整，部分领域、线路供大于求局面或将加剧，物流服务价格水平可能进一步回落。

展望2023年，作为“十四五”规划承上启下的关键一年，随着疫情防控转入新阶段，国民经济有望整体好转，物流发展迎来良好发展机遇。

从需求端来看，我国物流需求基础雄厚，超大规模依然优势明显。齐全的工业门类、合理的产业配套、较强的产业组织能力和产业链韧性依然是推动物流需求复苏好转的物质基础；同时随着实施创新驱动发展战略不断深入，新产业、新动能的快速成长也将成为物流需求恢复的重要引擎。

从供给端来看，在多重超预期因素反复冲击下，物流产业展现出较强的承压能力和发展韧性。2023年1月PMI供应商配送时间指数较上年已经有所回升，显示物流配送时效正逐步改善，物流周转同步提速。由此看出2023年随着物流需求逐步恢复，物流服务也将快速回暖，社会库存压力有望缓解，物流运行成本或将稳中有降。

从微观主体来看，物流企业竞争力整体将稳步提升，与制造企业融合加深协同发展，重点领域、企业物流将发挥带动和促进作用。如汽车、医药、高技术等领域物流企业业务均已呈现较好增长的态势，供应链等综合物流服务企业盈利水平相对也相对提高。

数据显示，2023年1月份中国物流业景气指数中的业务活动预期指数回升0.7个百分点，显示物流市场信心有所提振，企业预期向好，全年物流运行将实现加速恢复的发展态势，社会物流总额有望实现5.5-6.5%左右的增长。