

东莞到德州冷冻物流 专线运输零担整车全程打冷

东莞到德州每天发车

| | |
|------|---|
| 产品名称 | 东莞到德州冷冻物流 专线运输零担整车全程打冷 东莞到德州每天发车 |
| 公司名称 | 踏信冷链物流有限公司 |
| 价格 | 4.99/件 |
| 规格参数 | 广东冷冻产品:时效保证 广东冷链运输:全程打冷 广东冷藏产品:质量服务 |
| 公司地址 | 全国服务 |
| 联系电话 | 17280155564 17280155564 |

产品详情

1整体现状：行业仍处于起步阶段

一方面是社会经济对冷链物流需求的持续增长，另一方面，我国冷链物流行业却仍处于起步阶段，存在冷链流通率偏低、设施不足、损耗偏大、成本较高、管理和行业标准欠缺等短板，无法同我国的经济发展和人民生活需求相匹配。我国冷链物流行业产业链上游主要为农副产品、生产加工商、企业生产基地以及生鲜产品，中游主要为冷链仓储服务供应商，下游主要为冷链配送及销售服务商。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的特征，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。2021年政府对冷链物流业高度重视。据不完全统计，2021年国家层面出台的冷链相关政策、规划超过69项，其中由国务院出台超过9项，从多维度指导部署推动冷链物流行业健康发展。近年来，大众食品安全意识提升，冷链物流的价值和地位愈发凸显。冷链物流已由新兴需求转变为社会发展的基础设施与刚性需求，冷链产业体系的现代化进入了“快车道”。据统计，2014-2021年国内冷链物流行业的市场规模持续扩大，由1500亿元增长至4117亿元，2014-2021年CAGR为15.52%。2产业痛点。

冷链流通率低

流通环节多，规模化、组织化程度偏低，流通效率低，国内大多数生鲜农产品在运输过程中得不到规范的保温、保湿或冷藏。美国果蔬、肉类和水产品冷链流通率在97%以上，日本的果蔬、水产品的冷链运输率也高达95%、90%以上，肉禽类冷链流通率已达到，而我国果蔬、肉类、水产品的冷链流通率分别为35%、57%、69%，存在较大差距。基础设施不足在冷链基础设施建设方面，我国的冷链基础设施建设还极为薄弱，冷库建设不足、配套分布不合理，城市人均冷库容量偏小；农村前端预冷和港站枢纽冷链设施资源不足，结构性失衡问题突出。美国冷库容量1.03亿吨，人均保有量0.48吨，冷藏车保有量达到25.41

万辆，平均每千人便配有1辆冷藏车；而我国当前冷库容量仅有5224万吨，人均保有量0.037吨，冷藏车平均每千人配有0.2辆冷藏车。管理和技术不完善在人员、管理和技术等方面，由于缺乏的冷链司机和行业人员，业务SOP制度不全面、管理链条脱节、冷藏车辆规格不全、车辆路线规划不合理、冷链技术设备不完善等原因，导致难以把控供应链质量，易脱冷断链，运输途中易损多，物流成本居高不下。目前，我国生鲜农产品物流成本占总成本的30%至40%，损耗率达10%至15%，远远落后于美日等国家。据估算，我国每年因冷链“断链”造成约1200万吨水果、1.3亿吨蔬菜的浪费,经济损失超千亿元。市场集中度低我国现有的冷链企业中，中小型企业数量占比高达99.28%，普遍“小而散、缺资金、难精专”，市场竞争力较弱。我国冷链物流行业仍处于起步阶段，发展不充分、不完善、不规范，冷链物流体系不健全，市场集中度低，急需要化、有规模、高质量、拥有强大技术实力的头部企业整合，垂直深耕细分领域。