

嘉兴至常州冷冻物流专线 冷冻物流 直达往返

产品名称	嘉兴至常州冷冻物流专线 冷冻物流 直达往返
公司名称	踏信冷链物流有限公司
价格	420.00/吨
规格参数	嘉兴踏信冷链物流:浙江冷链物流 冷冻冷藏产品:冷冻冷藏运输 嘉兴冷冻运输:嘉兴冷链冷冻
公司地址	全国服务
联系电话	17280155564 17280155564

产品详情

杭州踏信冷链物流自有及长期合作车辆有700余台，其中包括箱式车、超长车、冷藏车等车型。可根据客户产品特点及运输要求提供不同车辆，且所有在踏信合作的车辆均与踏信签有严格的合作合同。具体运作参照《运输业务标准操作程序》2001年3月版的“汽车运输的审核程序”、“公路运输回程车发运管理”及“货物运输安全及风险管理”内容，以及运输联盟方案，能充分保障客户所运货物安全准时到达及回单及时、准确、完整

多式联运起源于欧洲，发展到现在已有170多年的历史，从北美运河上用集装箱运输煤炭到驼背运输的出现，再到现在统一使用通用标准的集装箱在全世界运输，多式联运经过了一系列的变革和发展。

在一战前后，铁路公司发现独自组织完成零担运输具有较大压力，于是开始了和货运代理人的合作，由这些代理人将小批量货物集中，再利用铁路托运到目的地分散给收货人。20世纪20年代出现了将公路挂车放在铁路平板车上运输的驼背运输方式，公路网日益扩大，卡车也能够提供远距离的运输，给铁路带来了极大的竞争压力。50年代，铁路公司和公路承运人之间被允许联合运输、联合定价，联运这一概念才开始萌芽。

1956年4月，批集装箱在美国海陆轮船公司的Ideal X号轮船上出现，开辟了集装箱海运的先河，打破了传统海陆运输中需要反物流卸货物的环节，因此被迅速的推广开来，也给多式联运的迅速成长带来了空间。

随着集装箱在海运上的不断普及，原有的运输方式也开始走上标准化，驼背运输为主的背负式运输业务延伸到了集装箱的内陆运输链条，发展出了铁路箱驮运输业务。这一时期，美国的铁路集装箱业务蓬勃发展，很多海运集装箱出现在铁路上，奠定了集装箱海铁联运的基础，也跨越了国家的界限，美国和欧洲国家之间的贸易往来，让海铁多式联运扎牢了根基。但那时的联运被各种条款严格的限定着，严重影响了发展进程。

到70年代时，亚太地区一些国家经济发展势头强劲，欧洲在美国贸易中的比例开始下降，反而是远东地区的商品贸易吸引了美国的目光，此时的集装箱在工艺上越来越标准化，运转难度也在降低，大陆桥货物运输和海铁联运得到了更广泛的应用。美国政府对运输业的管制开始逐渐的放松，为多式联运营造了良好的氛围。

再后来，西方国家的多式联运已经由市场主导，这意味着企业必须在日益多样化的运输市场中，提高运输效率，满足各种类型客户对于高质量运输产品的强烈需求。经济国际化和全球化的进一步发展，制造业的国际化分工和生产布局逐渐调整，让运输链条在不断扩张的运输需求中进一步延伸，为了能更好满足全球货物运输的高效增长，物流企业开始构建完善的物流网络，多式联成为重要的运输方式。

多式联运在我国的发展

我国很早就意识到了多式联运在现代物流发展中的重要作用，早在1962年，中国就提出了关于公路和水路联合运输的文件，随后，公铁联合运输、铁水联合运输等文件也相继出台。1989年3月，国家科委批准通过“国际集装箱运输系统（多式联运）工业性试验”，该实验是“七五”国家重点项目，有效推动了我国集装箱运输的规范化和现代化及多式联运的快速发展。2000年以后，我国先后与加拿大、美国等发达国家建立合作关系，派出技术人员赴外国学习，为我国多式联运步入正轨提供了思路与技术人才。

近年来，为适应和配合对外贸易的发展需要，我国对一些国家和地区开始采用国际多式联运的标准，开展的国际多式联运线路包括经海运往返日本内地、美国内地、非洲内地、西欧内地、澳洲内地等联运线以及经蒙古或前苏联至伊朗和往返西、北欧各国的西伯利亚大陆桥运输线。

交通基础无疑是多式联运包括冷链多式联运在内的发展瓶颈，一方面我国的公铁水交通运输线路在不断完善，港口体系快速发展，加强了不同运输方式之间的衔接，另一方面装备不断更新，如冷藏集装箱的技术迭代，也促进了我国冷链多式联运的发展。多式联运模式越来越多样化，铁路发展势头良好，公铁联运发展潜力逐步显现，为实现空铁联运的无缝对接，一些大型国际机场也在着手建设多式联运的专线，大力发展空铁联运。随着云计算、大数据、物联网等技术的创新，冷链多式联运在全程溯源、可视化及信息传达的及时化等方面未来可期，如冷链集装箱在运输过程中必须保证封闭性，带有探测和记录功能的移动设备让其实现了智能化与信息化的管理，保证了运输的时效性和成本优化。

国务院办公厅初印发的《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021 - 2025年）》（以下简称《方案》）提出，到2025年，多式联运发展水平明显提升，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局，全国铁路和水路货运量比2021年分别增长10%和12%左右，集装箱铁水联运量年均增长15%以上。

但由于我国多式联运起步较晚，目前还在处在发展的初始阶段，仍然面临协同衔接不顺畅、市场环境不完善、法规标准不适用、先进技术应用滞后、监管方式不明确、企业经营自主性受限、技术标准和服务规则不统一等问题，是我国交通物流业融合发展的一大短板。

在标准上，不同的运输方式在票据单证格式、运价计费规则、货类品名代码、危险货物划分、包装与装载要求、安全管理制度、货物交接服务规范、保价保险理赔标准、责任识别等方面均有各自不同要求或标准，难以实现多式联运“一次委托”“一口保价”“一单到底”“一票结算”。

在装备上，我国没有实现集装箱设备设施运输标准化，很多集装箱货车运输成本仍然很高，大大影响了满载率。多式联运的成熟很大程度取决于集装箱的成熟化和标准化，尺寸标准越统一，水路和公路衔接的速度就越快。我国多项出台政策都提出，要加快技术装备升级，推广应用标准化运载单元，加强技术

装备研发应用，未来冷链集装箱也会趋于结构简单、容错率更高、自重更轻，加快多式联运体系的进程。

在基础设施上，大部分港区没有与铁路直接链接，全国只有三分之一的港口实现了铁路进港，公铁联运的枢纽也相对缺乏，专用航空货运枢纽就更少了，配套分拨中心不能无缝衔接，集装箱仍然需要经过多次装卸，再通过卡车进行运转，运输的成本和时间都会被迫增加。冷链配套设施不足，最后一公里衔接不畅，港口、物流园区、大型工矿铁路专用线建设滞后，集疏运体系不完善，港口公路的集疏运通道受城市交通的挤压。

在制度上，铁路、公路、水运、航空不同运输方式管理体制相互割裂，各自的运单、载距等差别巨大无法互通，海关关检的规则、效率也不尽相同，影响了多式联运优势的发挥。

借鉴国外经验

当前，我国经济社会发展进入新常态，交通运输提质增效升级的要求更加迫切。国际集装箱多式联运的比例高达20%，德国汉堡港铁路集运输比重高达30%，荷兰鹿特丹港铁路集运输比重高达13%，我国却仅占了2%左右。

美国经济社会和交通运输的发展历程和阶段特点与我国有较多相似性，作为多式联运的发源地与成功的践行者，其中关键的就是美国联邦政府及交通主管部门对多式联运的引导、大力推动，在战略上将多式联运作为了重要方向。