



大河报特别行动 万里追行郑欧班列

【关键词】目击分拨现场

记者探访德国 DB 信可分拨中心, 目击郑欧班列货物在电脑指挥下被分拨 弹指间, “千军万马”分货去各国

本报德国汉堡讯 昨日开始, 郑欧班列上的货物全面向客户挺进, 除小部分直达客户外, 大部分要在经销商的分拨中心或仓库中小憩后, 重新分拨。大河报记者专程探访 DB 信可公司位于汉堡港附近的仓储中转分拨点。

□特派记者 朱琨 文 洪波 摄影

分拨 | 备用仓库防爆仓, 多个入口防堵车

汉堡时间16日下午, 办完清关手续的41个集装箱, 正各归其所。记者在汉堡比尔维尔德车站现场目击郑欧班列上的货物分拨。

汉堡Hafenstrasse街13号, DB信可公司在德国境内规模最大的仓库。来自不同物流公司的集装箱卡车正在快速进场, “它们并不会形成排队拥堵, 我们有15个货品入库口分流。”DB信可中转分拨公司(DB SCHENKER TRANSApedition GmbH)汉堡办事处经理Stephan Puvogel介绍, “我们离港口最近, 所以承接汉堡港的集装箱更多一些。”

Puvogel介绍, 一般每晚接30个集装箱的货物进库和分拨。“3个仓库总面积2万平方米, 货量大时, 根据既定程序, 我们会启动附近3.5万平方米的备用仓库。”

深圳一个大型模具“住”进集装箱, 乘大卡车一路到郑州; 乘郑欧班列到汉堡后, 它又乘上大卡车, 将直达捷克的一家企业。多式联运助它完成奇幻之旅。

其他货物也都通过不同的交通方式, 分销各地。

配送 | 每天至少 1800 次实地送货

汉堡时间下午5时, 一辆NYK logistics(日邮物流公司)的集装箱卡车驶入货仓106号门, 入库升降台已做好接货准备, 铲车司机Alens和他的搭档开着铲车迅速赶到, 按照物流单上“8箱一层6箱高”的商品铲车运输规范搬起来, “两个人半个小时就可以搞定一个集装箱。”Alens边说边用塑胶膜给放好的小货箱缠裹固定。

“这是刚刚从汉堡港运来的女式滑雪裤。”Puvogel看了一下货单, 对工人交代将要放置的仓位。

二楼, 10多名工作人员正在进行对着电脑做分拨派车的信息处理。“这是我们的信息中心, 他们可以调动千军万马取货送货。”

据悉, 在全欧洲, DB信可中转分拨公司共有33个处理中心, 自有卡车超过900辆, 叉车400辆, 还有超过300个卡车运输伙伴, 并由此拓展到与5000个合作伙伴每天交换物流信息, 每天至少完成1800次实地送货, 2011年该公司完成了4.2亿欧元的交易量。另外, 它还是借力打力的物流高手, 50%的运输通过周边国家的运输伙伴完成。

分拨走什么路线, 要看距离有多远, Puvogel说, 货车从货仓出发到达德国南部的慕尼黑只要1天时间, 到达西班牙马德里要3天。所以超过80公里的目的, 选择铁路的可能性最大。

仓储 | 中国制造占仓 95%

分拨中心成大型商超货仓

“欢迎来到中国商品大世界。”走在货仓里, Stephan Puvogel一一给记者指明产品, “番茄酱、鱼罐头、豆罐头、滑雪服、打底裤、脖套、眼镜布……95%的产品都来自于中国。”



仓库中的产品 95%来自中国



电脑派车送货



改装后的叉车功能强大

下个月组团 去吃德国大闸蟹?

庞玉良: 只要运输低廉快速保鲜, 波罗的海海鱼、帕希姆牛奶也能到咱郑州

□特派记者 朱琨

本报德国什未林讯 1个月前, “聚划算”曾推出团购德国大闸蟹的计划, 但因为难走检验检疫程序, 最终只得退回近2万个订单, 并补偿近300万元。吃螃蟹真这么难吗? “心急也能吃螃蟹, 可以先来帕希姆机场。”日前, 接受采访时庞玉良这样说。

这位多年前收购了德国帕希姆机场的河南籍商人说, 他尝试做大闸蟹已有6年, 现在已和新疆、江苏、北京等地的旅行社洽谈, 希望组织游客进行“大闸蟹之旅”, 购物、旅游、饮食等特色都包括进来。“吃货也可以组团包机自己来……如果签证顺利, 预计1个月内就能迎接第一批吃货。”

由于德国大闸蟹的成熟季节集中, 空运成本高、运量小, 难以最大限度地满足更多吃货, “如果有渠道, 比如郑欧班列可以一周三班, 或者提供冷藏、保鲜等特殊运输, 这样就两全其美了。”庞玉良说。

“欧洲可以成为中国的米袋子、菜园子……”庞玉良说, 他还正在考察牛奶、波罗的海海鱼等。



车窗外

“铁帽子”与真金白银

□特派记者 朱琨

郑欧班列一路奔波, 终抵达汉堡。跟车采访的记者, 一路上满眼看到的, 除了铁轨, 还是铁轨。这些永不交叉, 被称为不能结出爱情果实的铁轨, 曾经的单调, 此时在记者眼里, 变得多彩了、绚丽了。

记者眼中, 轨道变幻: 两条轨道, 四个轨道, 轨道很多的地方是车站, 比车站轨道还多的是编组站。大编组站位于铁路枢纽, 如郑州、兰州、北京、上海等。

曾经, 郑州虽是交通枢纽, 戴着铁路的“铁帽子”, 但获取的效益与此不成正比。郑州北站每年编组的货物很多, 但是给郑州、给河南带来的效益并不多, 因为铁路上的这些物流, 仅仅是通过物流, 别人的货物在这里编组, 然后再运走, “悄悄的走, 正如悄悄的来, 没有留下一片云彩”, 郑州多年是守着金山受穷。交通枢纽是一个交通资源富矿, 科学开发, 可达最佳效益。汉堡把陆港变成了海港, 铁路、航空、公路、河运、海运, 按照效益效率最佳设计, 形成多式联运。

现在, 郑欧班列把大量的货物吸引向郑州, 货物组织带来的货物运输、仓储、分拨、配送, 利润留在了郑州, 留在了河南。

我们现在看到的还仅仅是物流带来的直接利益, 更大的收益还在后面。国内的货物向这里汇集, 国际上的货物在这里分拨, 交通偏好型的产业就会慢慢向这里汇集, 大枢纽带动大物流、大物流带动大产业, 大产业才能带动大都市。

看似一顶帽子, 挂在屋里, 只是一顶帽子; 戴出来, 才能遮风挡雨。

请继续阅读 A12、A13 版

郑州博大泌尿外科医院 郑州博大泌尿外科医院
前列腺/生殖整形 博大男科研究院
生理功能障碍专科
咨询热线: 0371-6539 9999 咨询热线: 0371-6539 9999