图 1 柏林南部的 GVZ Berlin Süd Großbeeren 物流工业园和柏林西部的 GVZ Berlin West Wustermark 物流工业园都是理想的“绿色 GVZ”。

物流运输

GVZ—物流领域中的生力军

GVZ（物流工业园）位于德国经济实力雄厚的城市和地区，它将物流工业园和企业仓库捆绑在一起，提高了协同合作的潜力，通过联运的方式将公路运输、铁路运输和水路运输的物流过程联系到一起并确保与欧洲邻国有着高效的物流运输。

更多精彩请扫描二维码

文 | Reinhard Irrgang

物流工业园是连接公路与铁路运输的大型接口，有时也是连接水路和空中交通的中转站。另外，物流工业园的运营商（简称为 GVZ 运营商）采用的中立管理模式也是非常重要的。这些特点也决定了 GVZ 运营商为货运中心选择的地址对物流服务商、物流密集型生产企业、供应商和贸易公司都具有极大的吸引力。

从 1985 年的 Bremen GVZ 开始，目前在德国境内的 GVZ 物流网络已经有 35 个物流工业园基地了。这些 GVZ 各有自己的不同特色。这些特色不仅指各个 GVZ 开工建造的时间以及它们不同的规模大小有差异，而且也因各地区企业和物流服务商的集中差异产生了不同的需求情况。

在这些 GVZ 中共有大约 1400 家物流企业，6 万多名物流员工。GVZ 成功的一个重要因素就是在全国范围内建立了简称为 KV 的联运站。GVZ 构成的

交通运输网络实现了公路运输到铁路、水路运输的转变，明显地降低了有害气体地排放。

整合物流运输 缓解公路运输的压力

GVZ 是性能强大的本地长途物流运输交汇点，有利于各个物流企业在本地、市内层面包裹配送过程的优化，有效地缓解了市内交通运输压力。许多城市利用 GVZ 实现了将物流设施从交通运力严重冲突的地区迁移到物流工业园。这就给新城区的发展留下了发展空间，也在缓解交通运力问题方面起到了积极的作用。另外，GVZ 面积的增加也有助于新兴物流企业入住工业园，有利于大都市周边长途货运的疏导和集中。

物流工业园也很好地解决了“绿色物流和物流工业园可持续发展”的难题。能够解决的问题非常广泛：从物流企业房地产到使用环保型的运输车辆直至（快递驿站式）市内营业点。

上世纪 80 年代中期，Bremen GVZ 的成立开创了专门为物流企业入住 GVZ 先河。今天，Bremen GVZ 中已经入住了 160 家物流企业、大约 8700 名员工。Bremen 物流工业园占地面积约为 500 hm^2，并以其“三路联运 +”的运输方案而著称。物流工业园将公路运输、水路运输和铁路运输最佳的整合到一起，其中的“+”表示还能得到 Bremen 城市航空公司空中运输的帮助。另外，Bremen GVZ 还拥有唯一一家私营的公路铁路联运终端（简称为 KLV 货运终端）。

图 3 Bremen GVZ 物流工业园的 Roland 转运站确保了高效的联合运输

多种合作运输模式

目前在德国和整个欧洲都是排名第一的 Bremen GVZ 提供了大约 150 万平方米的仓储空间，有着欧洲最大的高架立体库。除了全球化的物流企业之外，物流运输公司、物流服务商、物流密集型的生产企业和销售企业都将 Bremen GVZ 作为自己的基地。

GVZ 的目标之一就是系统化的利用工业园内企业之间的合作机会。负责这一工作的机构是 GVZ 工业园的开发公司（简称为 GVZe），它是各项合作的发起者和协调者。

未来，将德国海港与德国内地连接起来、与意大利的物流运输连接起来将会发挥更加重要的作用、有着更加重要的意义。另外，还有一些创新性课题，例如液态氢和 LNG 石油天然气，这些技术问题都是打开未来货运大门的过渡技术。

全新的分销配送试点项目 Urban-Bre 是 Bremen GVZ 未来发展战略的补充和完善。这一试点项目是将送往 Bremen 市的包裹都汇总到一起发送到 Bremen 市的物流中心，再由电动三轮车完成最后一米的送货到家。这就使未来的物资分销、包裹投递有着更好的生态环保性能和可持续发展性了。

图 2 Transgourmet 公司是目前 Bremen GVZ 物流工业园 160 多家企业中的一家

物流中枢：纽伦堡 GVZ

纽伦堡的拜仁港是欧洲最重要的货运中心之一，被认为是“通往东欧的门户”。在 337 hm^2 的港区内入驻了 200 多

家来自货运代理、运输、回收、转运、工业、贸易和物流服务领域中的企业，员工人数超过了 6700 人。

2019 年拜仁港的船舶和铁路运输年吞吐量约为 430 万吨。通过船舶和铁路运输，每年可以少用载重量 24 t 的载重车 175 000 辆。位于纽伦堡和 Roth 两地的拜仁港的船舶运输量为 303 000 t，比上一年提高了近 16%。通过铁路运输的物资也达到了近 400 万吨，达到了 2018 年的铁路运输能力。就拜仁港运输的物资种类而言，船运的主要是化肥、石料和土壤，铁路运输的则主要是集装箱和石油产品。

GVZ 设有海关办公室、铁路水路和公路运输的联运公司。2019 年的物资吞吐量大约达到 300 000 个标准集装箱。

重型货物运输的专用起重设备

码头上的岸边集装箱起重机用于吊装重型货物。这种起重设备可以将重量高达 600 t 的涡轮机、大型变压器、车辆和机床设备等吊装到船舶上。目前，拜仁港的铁路长度为 54 km，其中的 12.5 km 是电气化铁路。货运班车可以直接驶入德国铁路网，单车运输的物资可以经纽伦堡编组站调配运力。几乎所有的码头建筑和设施都由港口铁路与铁路网连接起来了。

2019 年，拜仁港在纽伦堡和 Roth 两个港口投资 170 万欧元，用于扩大港口的面积和港口基础设施。当前，纽伦堡 Roth 港有限公司正在监测新冠肺炎的情况，并与用户和业务合作伙伴定期保持联系。

在奥格斯堡都市圈生活和工作的人数已经超过了 50 万。像库卡公司、曼公司、空中客车的制造子公司 Premium Aerotec 公司、西格里碳素公司或者 UPM 公司等跨国公司使得该地区变成了强大的经济区，高于平均水平的中型企业和初创公司也是如此。凭借这样的经济实力，使得奥格斯堡和艾查赫弗里德伯格成为巴伐利亚州排名第三的经济区。

图 4 纽伦堡 GVZ 的 DPD 包裹投递中心也是一个重要的物流运输枢纽

可容纳十万集装箱的铁路转运站

奥格斯堡地区的 GVZ 直接位于重要的交通枢纽处。它将地区性的、国家级的和国际级的货运交通都联系到一起。在奥格斯堡市北，8 号联邦高速与 B2 和 B17 高速公路直接连接在一起。作为铁路和公路的连接点，正在规划设计一个集装箱转运站。

最初，奥格斯堡市集装箱火车转运站作为联邦政府交通基础设施计划中的一个紧急项目是由 DB Netz 股份公司具体施工的。后期工程由 DUCC 德国铁路-公路联运有限公司负责完成，为集装箱转运、集装箱调箱和半挂车装运。目前计划配备两台门式起重机和 700 m 长的门式起重机行驶轨道。该项目已经完工，正在验收。

投产后的全新集装箱车站将取代奥格斯堡 Obenhausen 公司老旧设施，每年可以完成 22 000 个标准周转箱的装卸及转运。根据联邦政府关于交通运输的预测：到 2030 年，这一集装箱转运站可以实现每年 60 000 个标准集装箱的装卸和转运。该项目的最大年装卸、转运能力为十万标准集装箱。在建造集装箱转运站的同时，奥格斯堡 GVZ 正在推动 85 000 m^2 物流服务区的扩建工作，以提高综合性的物流技术服务。

柏林 GVZ 的协同效应

柏林的 GVZ Berlin West Wustermark 是一家提供水路、公路和铁路联合运输的物流企业。2013 年成立的 Havel Port 有限公司从成立之日起就一直经营着柏林哈维尔运河上的码头，为从松散物料到重型设备提供水路、公路和铁路的联合运输。自 2014 年起，就由 MTB 联运码头有限公司负责铁路公路码头的运营，将 Wustermark 汉堡和 Bremen 等城市直接联系起来了。

货运中心为各个企业提供了合作的可能性。例如：著名的便利店 Netto 公司与物流企业 KP Logistik Wustermark 的合作，Netto 公司、Havi 物流公司、Havel 面包店和 GMK 公司等企业的冷冻食品与 TCW Wustermark 公司冷冻技术子公司之间的合作。

柏林南部的 GVZ Berlin Süd Großbeeren 的两台龙门式起重机能够完成铁路和公路之间的物资转运，并有连接杜伊斯堡、汉堡、Bremen 哈芬和瓦尔施泰因等地的定期铁路运输。同时，柏林南部的这一物流工业园还是泛欧物流连接独联体国家和蒙古的重要枢纽。MM