

贸易天下

“欧洲枢纽”与“九省通衢”，一起“链”通世界

■ 本报记者 昌海 实习记者 万泽玮



这是武汉出发的中欧班列(武汉)列车。
图片来源:新华社

对匈牙利政府来说,今年11月很特别。月初,大洋彼岸特朗普再次当选为美国总统,被认为与特朗普私交非常好的匈牙利总理欧尔班摇身一变成了“红人”。接着,欧盟领导人非正式会议选在了布达佩斯,匈牙利当上东道主。月底,外交部长同时也是匈牙利对外贸易的负责人西雅尔多将率领代表团启程访问中国,参加一场盛会。

这场盛会就是第二届中国国际供应链促进博览会(以下简称“链博会”)。11月26日至30日,第二届链博会将在北京举行。本次链博会的一大亮点是主宾国与主宾省的设置,匈牙利成为第二届链博会主宾国,湖北省成为第二届链博会主宾省。匈牙利与湖北,“欧洲枢纽”与“九省通衢”,即将在链博会相遇。

位于东欧的匈牙利与7个国家相邻;向东连接东南欧的罗马尼亚、克罗地亚、斯洛文尼亚,向东北到东欧的乌克兰与斯洛伐克,向南与塞尔维亚接壤,向西则与中欧的奥地利相接,并通过奥地利与西欧连接。如此重要的位置,自古以来就是东西联通之处,兵家必争之地。

20世纪90年代,匈牙利曾有一段试图融入西欧的时期,欧盟成为匈牙利的主要贸易伙伴,外资企业尤其是欧盟国家的外资企业大量进入匈牙利,匈牙利的经济转型较为成功,经济增速很快;2004年,匈牙利加入欧盟。然而好景不长,2008年爆发的全球金融危机让作为欧盟一员的匈牙利不可避免地受到冲击。2010年欧尔班再次出任总理。

欧尔班意识到,前任政府将匈牙利经济绑定在欧盟的做法太过于依赖单一的伙伴,一旦欧盟出现风险,匈牙利必然受到影响,应该寻找更多的合作伙伴。2010年,匈牙利提出“向东开放”战略,向亚洲寻找机会。

匈牙利遇到了中国。“一带一路”倡议主打互联互通,为共建国家带来发展机会,这与匈牙利“向东开放”的目标不谋而合。2015年6月,中匈两国外长共同签署共建“一带一路”政府间谅解备忘录,这是中国同欧洲国家签署的第一个此类合作文件。在高层设计的指引下,中匈互联互通不断加强,匈牙利成为中欧班列重要集散地;2015年开工的匈塞铁路已完成塞尔维亚段,匈牙利段将在2026年建成,匈牙利的“欧洲枢纽”地位将继续增强。

基础设施的联通为贸易发展提供了基础。2023年,中匈双边贸易额达到145.3亿美元,较十年前增长约73%。其中中国对匈牙利出口约98亿美元,自匈牙利进口约47.3亿美元,较十年前均大幅增长。中国成为匈牙利在欧洲以外最大的贸易伙伴,匈牙利也成为中国在中东欧的重要贸易伙伴,贸易正将双方更加紧密地结合在一起,让中国和匈牙利相遇相拥。

基础设施建设与贸易发展是中匈两国开展供应链合作的重要基础,没有基础设施的联通就不可能搭建起供应链,没有经济领域的互补与经贸合作的深入开展,也不会有双方深入开展的供应链合作。正如今年5月中匈签署的关于促进中

匈企业供应链合作的协议中提到的那样,近年来,双方在新能源汽车、清洁能源、医药、农业等领域深入开展了供应链合作,取得一定的成果;而在未来,双方在这些领域的合作还将继续深化。

新能源汽车是双方供应链合作的重点领域。在这一方面,匈牙利成为中国车企进驻欧洲市场的桥头堡,不仅比亚迪、蔚来等知名车企选择匈牙利作为其欧洲投资建厂的第一站,中国和欧洲的电动汽车上游企业也在匈牙利设厂,生产电动汽车零部件,零部件再经过电动汽车企业的装配成为成品汽车,销售到欧洲和世界市场。匈牙利已然成为中欧电动汽车供应链的一个重要节点。

作为电动汽车的能源支持,中国企业在清洁能源领域也和匈牙利积极开展合作。宁德时代、亿

纬锂能和欣旺达等主要动力电池生产企业在匈牙利投资建厂,在匈牙利投资新建圆柱形电池和相关材料生产厂,为其供应链伙伴的新能源汽车企业在欧洲的生产提供动力,同时也帮助匈牙利实现供应链绿色转型。宁德时代在匈牙利第二大城市德布勒森的工厂2022年8月开工以来,建设正在稳步推进。此外,在医药领域,农业领域,两国企业也不断加强相互投资,深化“你中有我、我中有你”的供应链格局。

如今的中欧关系正因地缘政治因素面临巨大挑战,部分欧洲国家以“供应链安全”的名义推出一系列保护措施,名为“减少依赖”,实则限制中欧之间正常的供应链合作。以行政手段实行“脱钩断链”,违背市场生产的规律,将会使中欧企业两败俱伤,所谓的“保护本国企业”的目标实际上无法实现。

而中国与匈牙利之间的合作却与这股“脱钩断链”的逆流形成鲜明的对比。中匈两国长期以来拥有高水平的政治互信,匈牙利



这是匈牙利境内匈塞铁路的建设工地。
图片来源:《匈牙利每日新闻》报纸

日本日通:引领物流供应链革新 开创新未来

■ 本报记者 兰馨



“本公司通过新的滚装船(Ro Ro Ship)业务扩充运力,为汽车、建筑机械等非集装箱货物构建高品质供应链体系。”日通国际物流(中国)有限公司(以下简称“日通”)有关负责人在接受记者采访时表示,通过扩充运力,该公司将进一步拓展在山东青岛港的业务,将业务范围覆盖至华北沿海地区。

近年来,滚装船在设备运输中的作用不断加强。在半导体制造设备等精密设备的运输中,滚装船成为空运和陆运之外的另一个重

要选择。此外,目前中国已是世界最大的汽车出口国,不仅销量大幅增加,而且由于平均运输距离更长,汽车运输的需求急剧增长,而船队运力不足,这需要海运发挥更大作用。

日通从全球视角洞察客户的供应链需求,通过提供“端到端”的解决方案拓宽了半导体物流、高端时尚物流的业务领域。与此同时,日通已将收购的运输伙伴公司融入集团运营体系,扩大在欧洲配送网络的覆盖区域,并发挥供应链作为增长引擎的关

键作用。

据智研瞻产业研究院预测,2024至2030年中国滚装船行业市场规模增长率预计在4%至6%。2030年,中国滚装船行业市场规模将达19.61亿元。

加大布局中国市场

“自1981年进入中国市场以来,日通已形成以北京、上海、广州为中心的华北/东北、华东/华中、华南三个主要业务区域,辐射中国重要运输枢纽。”日通在中国(含港澳台)的53座城市,拥有

200余处网点,业务涵盖了多个领域,包括航空、海运、铁路、汽车运输等,这一布局有助于日通更好地为中国参与国际经贸往来提供运力服务。

作为全球网络和货运代理商,日通在国际特种运输领域具有核心优势。尤其在跨境运输上,日通通过数字化物流技术,实现物流环节的数字化管理和数据实时监控,提升了物流服务的效率和准确性。

注重创新与可持续发展

“我们应加快大数据、物联网、人工智能、区块链等新技术与物流行业深度融合,从而提高供应链的韧性和响应速度。”日通认为,物联网、大数据分析、区块链等技术的应用,不仅可以实现供应链的全程可视化,增强供应链的透明度和预测能力,还可以有效提高供应链的效率,在面对突发事件时更快地做出反应。

目前,日通已经通过物流系统的标准化,包括实行电子化手续、呼叫/车辆调度管理的数字化、货物与卡车/仓库的匹配系统、卡车预约系统等,完成SIP物流建设,实现了数字化港口,利用AI提高物流运营效率。

与此同时,可持续发展已经成为日通在业务发展方面考虑所有问题的出发点和立足点,其在这个问题上的行动原则是,从生产材料出发,采用可重复利用的环保材料,推广新能源使用。

值得一提的是,日通自主开发了精准计算碳排放的软件“NX-

GREEN Calculator”,只需输入发货地以及到达地和货物、运输方式等信息,即可计算出在运输过程中的碳排放量。

优化供应链提升竞争力

“参加具有品牌 and 影响力的展会,不仅有助于展示企业的物流技术和服务能力,更是与全球客商深度交流与合作的重要手段。”日通重视参与中国国际供应链博览会(以下简称“链博会”)的机会,认为链博会为业界搭建了一个国际化平台,促进供应链各环节之间的协同合作,有助于加快推动供应链的创新和升级。日通认为,通过链博会平台,可以看到全球供应链的发展态势。与此同时,该公司也能切身感受到中国产业链供应链正成为世界的新机遇,参加第二届链博会,将有助于企业借助国际化平台提升竞争力。

在去年举办的首届链博会上,日通展示的海、陆、空多式联运系统,发挥各种运输工具互联互通的作用,能加速货物周转、减少货损货差,降低运输成本、提高各个口岸的承载韧性,提升区域物流效率,推进互联互通和资源要素的

高效配置。

多式联运是依托两种及以上运输方式有效衔接,提供全程一体化组织的货物运输服务,具有产业链条长、资源利用率高、综合效益好等特点,对推动物流业降本增效和交通运输绿色低碳发展,完善现代综合交通运输体系具有积极意义。

“日通利用全球网络的物流金融服务等功能,通过‘端到端’为客户供应链需求提供服务,协助客户在产业链和供应链上的整合与协作,形成更紧密和高效的国际生产网络。这将有助于客户降低生产成本,提升生产效率。”日通有关负责人告诉记者。

