

中匈经贸合作日益拓展

近年来,在两国领导人战略引领下,双方推动共建“一带一路”倡议与匈牙利“向东开放”战略深度对接,中匈各领域务实合作结出累累硕果。匈牙利现在已是中东欧地区投资的第一目的地,2023年中国再次成为匈牙利最大的外商投资国和在欧盟外最大的贸易伙伴。中国加快发展新质生产力带来更广阔的合作新机遇,为匈牙利经济发展带来了新希望,增添了新动能。

中国的“新三样”促进了匈牙利经济发展。2017年首列从西安抵达布达佩斯的中欧班列,运载的货物主要是浙江义乌的小商品,而现在中欧班列运载的多是中国出口的电动汽车配件、锂电池生产材料、太阳能光伏面板“新三样”。

推动光伏发电是助力匈牙利实现能源多元化的重要举措。2023年6月,匈牙利最大的单个光伏电站正式并网上线。该项目位于匈东北部,在第二大城市米什科尔茨和德布勒森市之间,由本地光伏项目开发商开发建设,由中国企业提供光伏组件,年发电量为372吉瓦时,可满足拥有20万人口的德布勒森市半年的能源消耗。按照匈牙利光伏电站的发展趋势,原计划2030年达到6000兆瓦的光伏装机容量将提前到今年实现,而预计2030年

新的清洁能源目标将较原目标翻一番。

电动汽车以及锂电池则直接助力匈牙利产业升级。传统汽车零部件生产和组装一直是匈牙利的支柱产业,奔驰、宝马和奥迪都在匈牙利设有生产制造基地。随着汽车产业政策主动向新能源汽车调整步伐加快,匈牙利有望成为欧洲最大的电动汽车动力电池生产国。目前全球十大动力电池生产商已有6家落地匈牙利,其中包括宁德时代、比亚迪、亿纬锂能和欣旺达这四家组成的中国“电池天团”。

2020年以来,在动力电池的生态链上,不少中国企业相继落地匈牙利,一个个“单点”相互交织、横向连接,形成了丰富和稳固的供应链网络。分别于2020年和2023年在匈建厂的恩捷和华友钴业都是生产动力电池的材料商,宁德时代在匈投资建设厂则构建起主流锂电池生产企业的完整供应链,能够实现企业间的优势资源整合。围绕宁德时代、比亚迪、亿纬锂能、欣旺达,以及恩捷和华友钴业这些龙头企业形成的“骨干树”,“生长”出众多上下游材料供应和销售的小企业的“枝干”,匈牙利形成了动力电池产业发展的生态网络。联“点”成“网”,更是让中匈合作空间变得宽广。

匈牙利是首个同中国签署“一带一

路”合作文件的欧洲国家。高质量共建“一带一路”成为双方合作持续升级的重要抓手。物流合作的深度发展,大大节省了商品到达欧洲消费者手中的时间。由中欧商贸物流合作园区在建的瓦茨电商智能仓项目,应用最新的机器人及后台仓储无人化技术,今年9月正式投产后,将成为中东欧最大最先进的智能仓储项目。物流运输业的电动化、智能化对“旧”的生产性服务业进行赋能,让匈牙利物流业模式、业态以及关联企业发生了彻底改变。可以说,中匈在物流业合作上,通过数字赋能实现了从“旧”到“新”的裂变。

比亚迪在匈牙利的发展则凸显了“集群效应”给地区经济带来的繁荣。2023年12月,比亚迪宣布在匈牙利赛格德建设新能源乘用车生产基地,成为首个在欧盟地区建设乘用车工厂的中国汽车企业。匈牙利当地媒体以“赛格德的巨额投资,比亚迪电动汽车工厂将为该地区带来什么”为题进行报道。该报道认为,整个赛格德地区就此开始火热,巨额投资将带来数以千计的就业岗位和经济繁荣,这将唤醒蒂萨河畔这座已经沉睡长达10年的城市。该报道还提到,专门进行了一项民调,显示“98%的赛格

德人听说过这项投资,85%的赛格德人会强烈支持这项投资。”

“中国风险论”和“中国产能过剩论”在当地主流观点面前不值一驳。匈牙利向中经济商会主席派特·艾尔诺说,“匈中合作是成功故事,是让匈牙利受益的故事”。

中匈合作项目产生的“集群效应”给一个又一个行业、一座又一座城市带来繁荣。按匈牙利外交与对外经济部长西雅尔多的说法,“匈牙利切实从匈中合作中受益,新一轮合作将创造约25000个新就业机会,代表着高技术标准,并为匈牙利家庭提供有保障的生活”。西雅尔多表示,与中国的合作不是威胁和风险,而是巨大的机遇,是将匈牙利经济增长推向更高水平的巨大机遇。中国经济增长不仅有利于中国,也有利于匈牙利,“中国经济越来越好,匈牙利经济也会变得更好”。

在两国领导人亲自关心和战略引领下,中匈务实合作蓬勃发展,在旅游、农业、科技、清洁能源等领域的合作不断造福两国人民。今年是匈中建交75周年,相信中匈两国领导人的会晤将推动双边关系迈上新台阶,为两国发展创造新机遇,中匈务实合作必将迎来新一轮高质量发展。



匈牙利欧亚中心主任霍尔瓦特·列文特(中文名乐文特)近日在布达佩斯接受经济日报记者专访时说,匈牙利现在是在中国欧盟内的合作典范,匈中夯实了高质量共建“一带一路”的基础,双方高质量的合作可以从“100”而不必再从“0”开始。

霍尔瓦特·列文特表示,匈牙利“向东开放”战略与共建“一带一路”倡议对接很成功。2010年,匈牙利提出“向东开放”战略,从匈牙利角度是向东看,共建“一带一路”倡议从中国角度则是向西看,所以向东、向西这两种思路在匈牙利就有了结合的良好基础。21世纪世界政治经济秩序已然发生变化,中国发展很快,国际地位也变得越来越大,匈牙利非常清楚地看到和把握这一趋势,从而提出了要与共建“一带一路”倡议对接。

对接成功主要体现在三个方面,一是匈中贸易更加紧密。匈牙利现在是在中国中东欧地区投资的第一目的地,中国也多次成为匈牙利最大的外商投资国和在欧盟外最大的贸易伙伴。二是中国把高质量的创新科技公司带到了匈牙利。以全球锂离子电池产能为例,中国份额约占79%,美国约占6%,匈牙利约占4%,如果仅凭匈牙利一个国家是无法在全球占有这么大的份额,是中国把匈牙利当作合作伙伴,把匈牙利带到了全球先进的高新技术市场中。三是中国投资已在匈牙利创造了2万多个就业岗位,这对经济和民生都是利好。

霍尔瓦特·列文特强调,他非常不认可欧盟经常批评匈牙利同中国走得近的说法。实际上所有欧盟成员国都在努力保持和扩大同中国的经济合作,有些欧盟成员国与中国走得比匈牙利更近,关系更密切。例如,中国已经连续8年蝉联德国全球最大贸易伙伴,2023年德国对华贸易额达到2531亿欧元,而匈中贸易额才100多亿美元。“为什么匈牙利不可以与中国走近,而只能允许西欧盟国?显然没有道理。”霍尔瓦特·列文特说,其实,无论中国对匈牙利做什么,欧盟都会说“不好”,匈牙利已经不在意欧盟的脸色。在匈投资的中国公司项目,当时也有很多其他欧洲国家在竞争,但匈牙利稳定的政治环境和经济环境对中国公司更具吸引力。欧尔班政府连续14年执政,打下两国多年合作的基础,匈中之间可以进行长期规划。

就当下西方热炒的“中国产能过剩论”和“脱钩论”,霍尔瓦特·列文特批评说,“产能过剩”和“脱钩”就是西方的政治话术,说的是经济话题,实质却是政治打压手段,主要目的就是通过抹黑中国,想让西方民众害怕中国,减少对中国的好感和对冲日益增大的中国影响力。“脱钩论”更像是西方的“自残”。整个西方大约有8亿人口,世界则有80亿人,就算西方想同中国脱钩,中国还有东盟、非洲、南美那么多的伙伴可以合作。“脱钩”对中国来说不一定会受到太大损害,但肯定对西方损害更大。所以,希望欧盟能够更多地从民众利益出发寻找合作机遇和伙伴,而不是被非理性力量和第三方势力牵引,自己挖自己墙角,这是非常愚蠢的做法。

实际上,欧盟公司都有基于自身利益的发展路径。2023年德国博世集团计划加强在华生产和研发能力,宣布投资约10亿欧元打造新能源汽车核心部件及自动驾驶研发制造基地。10年前,欧洲公司看中的是中国的巨大市场和廉价劳动力,现在看中的是中国科技创新的发展和快速的市场应用。政治阻碍只是暂时的,科技力和算力将会成为中匈之间高质量共建“一带一路”的强大吸引力,这股吸引力远远大于阻力。

霍尔瓦特·列文特指出,匈牙利和中国互相尊重,在许多国际问题上的看法一致,比如都不希望有战争,主张和平谈判解决当下的国际地区问题,并且非常认同互联互通和开放市场,反对贸易保护主义和设置贸易壁垒。

霍尔瓦特·列文特认为两国在新能源汽车和动力电池领域的合作带给匈牙利经济三大变化:一是帮助匈牙利汽车产业升级。中国在电动汽车领域保持技术领先优势,匈牙利正在把传统汽车工业转向电动汽车工业发展,拥有先进技术和创新能力的中国,无疑是最好的合作伙伴。二是围绕新能源汽车发展出许多配套原材料供应商和分销商,最终形成一个嵌入当地经济结构的健康产业链,并将拉动匈牙利整个新能源产业的发展和壮大。三是宁德时代、比亚迪这类头部企业会在匈牙利建设新的创新中心,高水平的匈牙利大学和科研机构也将会参与其中,这将整体提升匈牙利科技研发和参与市场化的能力。

霍尔瓦特·列文特十分看好未来匈中合作前景,认为双方在基础设施建设和物流、新能源、金融、文化和旅游等领域都有高质量发展的空间,同时也希望匈中之间的全面战略合作伙伴关系不断迈上新台阶。

中

访匈牙利欧

本报驻布达佩斯记者

翟朝辉

列文特

本报记者 翟朝辉摄

图① 位于匈牙利首都布达佩斯的英雄广场。
图② 2023年10月17日,比亚迪在布达佩斯宣布正式进入匈牙利乘用车市场。图为比亚迪工作人员向参观者介绍车辆指标和性能。
图③ 从布达佩斯看布达佩斯多瑙河段,已成为各国游客的打卡地。



立体物流运输网络四通八达

本报驻布达佩斯记者 翟朝辉

近日,匈牙利外交与对外经济部长西雅尔多宣布,将从今年夏天开始新开三条匈中直航航线,分别是布达佩斯至西安、布达佩斯至广州和布达佩斯至深圳,此前已恢复和开通的城市包括北京、上海、重庆和宁波,匈牙利开通中国直航的城市数量增加到7个,每周航班数量将超过19个,大大高于疫情前的水平,两国之间的联系不断扩大,将进一步促进贸易和经济合作。

容,合作伙伴包括匈牙利货运航空公司、浙江省机场集团和深圳机场集团,希望通过增强海外地面配送能力、搭建物流信息平台、共建海外货站、创新监管方式和扩张航线网络等进一步提升货运服务水平。

中匈“空中丝绸之路”的成功运营,已经证明这是在“一带一路”倡议下促进两国贸易循环畅通的一座闪亮的空中“金桥”。

中欧陆海快线成运输热线

匈牙利地处欧洲腹地,通过大力发展物流业和改善运输网络,努力把内陆交通不便的劣势转变为欧洲中心可辐射周边的优势,匈牙利作为欧洲物流枢纽的地位正在逐渐形成。

2017年1月份,从宁波发出的货物经过海运到达希腊比雷埃夫斯港,再由集装箱列车运抵布达佩斯,标志着“中欧陆海快式联运”的正式开通。2017年4月份,西安至布达佩斯的首列中欧班列抵达布达佩斯。

现在已开通中欧班列包括西安、长沙、济南、赣州等10个城市,越来越多的中国货物经匈牙利进入欧盟市场。2023年两国间开行的中欧班列有54列,运送货物5392标箱,货物运输量显著增加,在欧盟内仅次于波兰和德国。匈牙利地处欧洲内陆,在地缘政治风险频发、全球物流和供应链不断遭受冲击的背景下,中欧班列的高效运营为匈牙利经济发展提供了稳定

支撑。

2023年中匈商贸物流合作园区开始运营卡航。卡航指的是以大型卡车作为运输工具,把货物从中国运输到欧洲,这被认为是继空运、海运、铁路之后的第四大物流通道。据吴江介绍,“当时有一家在中国企业,建设中急需水处理设备,等不及中欧班列,又无法使用空运,而海运又太慢,我们就用卡航运输,装车就走,17天就能到,解决了客户的燃眉之急”。据介绍,今年已开行600多辆卡车,卡航已成为中欧班列和空运的有益补充,同时也是中欧物流运输的一大创新。

“通道+枢纽+企业”联动

随着中国和中东欧国家合作不断深入,中欧商贸物流合作园区在布达佩斯已建成中国商品交易展示中心、中欧班列的终点站切佩尔港物流园以及德国不来梅跨境电商物流园。基于跨境电商迅猛发展,园区正在积极布局海外仓建设和配套物流服务。由园区运营的电商货物物流,2023年占布达佩斯机场总货物吞吐量的20%,占布达佩斯机场电商货物吞吐量的90%以上。

2023年,园区已累计完成投资近2亿美元,完成建筑

面积15万平方米,累计入驻企业176家,连续7年承办“中国品牌商品(中东欧)展”,带动国内企业出口近20亿美元。

正在建设的匈塞铁路是中国与中东欧国家合作的旗舰项目,也是欧洲交通走廊和服务中欧陆海快线的重要工程。吴江表示:“对这条从匈牙利布达佩斯到塞尔维亚贝尔格莱德的物流主干道我们非常期待,贯通后铁路运输只需3个多小时,这将从根本上改变地区交通和物流方式”。

中国驻匈牙利大使馆公使衔经济商务参赞刘波说,“匈塞铁路将成为中欧物流连接生产和消费、国内市场和欧盟市场的一条重要‘筋络’,并与产业链和供应链互嵌,助力中匈两国企业降本增效。可以说,海陆空立体物流运输网络正在为中匈经贸合作提供强大支撑”。



图④ 游客在布达佩斯中央大市场采购匈牙利特色旅游商品。
本报记者 翟朝辉摄

本版编辑 周明阳 孙亚军 美编 倪梦婷