

奇萨里克-科奇尔·阿格奈什、海兹雷尔·嘉博、
帕托·加博尔妮·絮奇·拜阿陶
(*Csiszárík-Kocsir Ágnes – Heizler Gábor – Pató Gáborné
Szűcs Beáta*)

中国新丝绸之路经济带在匈牙利物流的各种领域



概述

中国丝绸之路在经济与政治的积极倡议主导下, 从几百年的梦乡中苏醒。类似历史意义的前身, 它是由产品、服务、原材料及文化的进出口需求所驱动。和古丝绸之路相比, 完成更加广泛的, 与大众现代时代世界经济界人士有关的决定性任务。计划的全部实践还需项目推动者完成很多重要的任务。整体线路/经济带总共包括6条大陆线路和2条海路线路以及区域协调后才会被视为竣工。此投资有利于多方。匈牙利经济作为欧洲物流的中心也对此开发抱着很大的期望。本研究的目的将新丝绸之路经济带对位于匈牙利的汽车业企业及汽车业供应链网络的特点, 影响, 机遇和覆盖程度做出更好的理解。

经济文献杂志 (JEL) 代码: F23

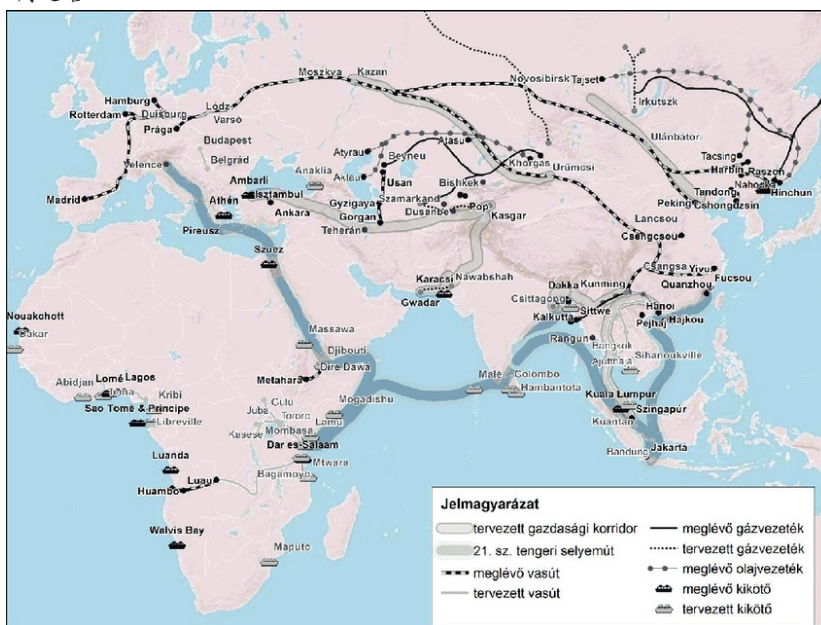
关键词: 中国丝绸之路、匈牙利的物流远景、欧洲、物流中心、汽车制造企业

奇萨里克-科奇尔·阿格奈什博士 (Dr. Habil. Csiszárík-Kocsir Ágnes) 副教授, 研究院院长, 老布达大学, 凯拉提·卡罗伊经济学院 (kocsir.agnes@kgk.uni-obuda.hu); 海兹雷尔·嘉博 (Heizler Gábor) 潘农大学, 大学图书馆和档案处 (heizlergabor@almos.uni-pannon.hu); 帕托·加博尔妮·絮奇·拜阿陶博士 (Pató Gáborné Dr. habil. Szűcs Beáta) 副教授, 罗兰大学社会科学学院 (szucs.beata@sek.elte.hu)。

新丝绸之路经济带

中国国家发展和改革委员会立5大支柱目标的第2支柱就是支持联通不同的基础设施（实践，策划文件，标准体系）（Kocsis et al., 2017）。现在此倡议的各个项目位于不同程度的进展中。中国政府的热忱宗旨是加强地缘政治实力，增加影响力，在国际金融组织中适当其经济加权值提升当前角色，获得更大势力（Engelberth – Sági, 2017）。此志向最可视和最具体的方法就是新丝绸/一带一路/经济带的倡议。类似古丝绸之路这也是一条具备类同任务和重要性的贸易线路。中国通过经济带和路线的交织而争取改善中国出口产品向西方销售的条件，确保中国经济能源和原材料的需求。

图1、丝绸之路



来源: Kocsis et al., 2017

中国西部及内陆省份与东部，沿海省份相比落后差距极大，这在国家安全方面也不是最佳的，因此区域的少数民族比例较大。地方经济发展同时旨在增长摄政党的可信度。与此同时随着新丝绸之路经济带的成立，中国对于欧盟经济影响力的增加也是可预的。博罗什（Boros）和科洛日（Kolozsi, 2019）介绍过在2008年金融危机后所产生的新经济趋势。其重点为之前的经济关系被新的关系代替以及更加受到重视。在新的多元化秩序中，传统军事行动的一部分，或全部被经济制裁而代替。因此原来的军事合作的同时，出现了新的经贸，经济体系，盟

约。做为此过程的一部分中国在2013年宣布了《一带一路》政策，此目的主要为通过大陆贸易和运输路线而部分代取海路运输。在此研究中还可以读到中国的升起会以西方经济大国为代价，因此现在的世界经济极点会移向东方，（Boros-Kolozsi, 2019）中国的方向。陆路运输总量大幅度开发的需要可通过2021年春天长赐号巨型货轮在苏伊士运河事故看出，因此事故导致整个运输链出现严重的延迟。

另外一个重要的中方志向为让国币（人民币）成为类似欧元和美元一样的国际贸易中不可避免的国际货币。仅三年前，2018年在匈牙利国家银行举办第四次布达佩斯人民币倡议框架内的国际研讨会时所做的介绍中，也指出亚洲经济逐渐增强的趋势。在此过程中中国倡议的新丝绸之路经济带和人民币货币使用的广泛性扩张和使用是完全吻合的。在此领域匈牙利在人民币合格境外机构投资者（Renminbi Qualified Institutional Investors）制度中与澳大利亚、加拿大、爱尔兰，以及瑞士经济大国具备类似的配额度。在新丝绸之路经济带倡议框架内，匈牙利和中东欧区域已（将）成为直接资本投资大型开发平台（Mészáros, 2018）。

比较发达的中国东部地区出口机遇因其产品及需要的原材料多数仅仅能够通过海运确保而导致范围的缩小。运输行业在此领域当然是具备不可忽视的优势。适合大量货物，原材料的运输以及费用比铁路，公路和航空运输都要低。天然气及液体原材料（例如：载能体）运输中，如果具备适当建设的基础设施后，管道运输可于其竞争。当然前提是具备完善的服务环境。首先需要具备适当的深水港口和铁路的链接，大领域的存放仓储区域，卸船所需要的设备和人工，以及完成此作业协调工作的专业人员和经验。海运其实是所有运输方式中最慢的一个。就对比下，通过有几十年历史的新亚欧大陆经济走廊从中国义乌出发到达欧洲的目的地的话，如果走陆路为10000-12000公里的路程，通过海路则需要20000公里的路程。用时间来衡量的话，也就是说通过铁路需要14-18天，海路则需要40天，甚至更多，甚至达到50天（Engelberth - Sági, 2017）。现在的海运路线需要通过多个带有严重安全风险的区域（中国南海争议的岛屿，在亚丁湾区域现代海盗的风险，而因苏伊士运河这里又是不可避免的区域）。因此风险部分航运公司会向集装箱承运方收取“危险附加费”，当然这笔经费不会拿去加强轮船保护（Wéber, 2010）。

苏伊士运河的通航能力在集中性的开发后从2015年八月起提高了很多。开发项目中所花费的85亿美元通过发行有息债券而集资的，不清楚其投资回收期方面的详情。在193公里的路程中，72公里新运河的建设后已确保更大的轮船在此双向航行（河运深度从之前的16米达到了22米）。扩建后，如今最大的，可承载14500个或者更多的标准集装箱的（二十英尺等量单位，TEU）所谓的超大型集装箱轮船也可在此同行，因此减少航运时间（《开通新扩建的苏伊士运河》，2015）（弗雷/Frey, 2016）。这样规模的货船的接收在新亚欧大陆经济走廊终点站中鹿特丹和汉堡港口都可接纳。船只接纳的同时，也可以完成这些货船的服务和抵达的集装箱的

各种不同要求的处理。其数量方面可以通过汉堡和鹿特丹港口澄清（《欢迎来到汉堡港口》，2020年），（《鹿特丹港口》，2020年）。到这里的标准柜数量从2014年的970万个到2018年降到了870万个（《欢迎来到汉堡港口》，2020年）与此同时鹿特丹的标准柜数量则从2014年的1240万个到2018年增长到1450万个。（《港口的事实与数据》，2020年）如果我们以一条欧洲的货运火车（按英国数据而言）平均货运量为60个集装箱（Woodburn, 2011），就可想象到所需的火车和公路服务数量。铁路路程按现在状况来看需14-20天到达新丝绸之路经济带此走廊的欧洲终点站。此路线在不断的，有策划的运营后可见到可观的流量增长。从2014年启动的约1000次列车到2015年增长到约1300次，之后到2016年已经有将近3500次列车在欧洲和中国之间运营（Wronka, 2017）。2020年就在疫情期间，也许正因为是疫情而导致直达车次已达到6350次（Gowans, 2020）以及所运输的标准柜数量也是前一年的两倍（van Leijen, 2020）。

表1、欧盟28国运输行业业绩，以吨公里而计算

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
铁路	14.9	16.3	15.9	16.1	17.4	17.3	17.3	17.1	17.8	17.7	18.1	20.0
公路	7.3	6.3	6.1	6.3	6.3	6.3	6.3	6.2	6.1	6.1	6.0	5.9
海路	14.9	14.8	15.9	16.2	16.5	16.6	17.8	17.1	17.4	15.4	16.2	16.5
内陆水路	6.3	6.3	6.8	7.5	7.7	7.7	8.3	8.2	8.7	9.2	8.5	7.9

来源：欧盟统计局

因俄罗斯-哈萨克斯坦-白俄罗斯关税同盟的优势效应使列车从中国边境到欧盟边境为止不需要在任何处停留。而且因在苏联时期铁路线路建设期间部分因军事或策略性而决定都使用了俄罗斯宽轨轨距（1520毫米）也有所帮助。欧盟和中国区域的规矩使标准轨距（1435毫米），因此在哈萨克斯坦和中国边境（霍尔果斯）以及白俄罗斯和波兰边境（布列斯特，从2019年起维索卡也可通过）（Zasiadko, 2019）需要将集装箱转运到适当轨距的车辆上。这在高科技机械化的情况下也很费时。也可以，但很少应用车厢转厢架更换成另外标准的轨道上，但这也是消耗时间和基础设施的。白俄罗斯和波兰边境的铁路轨距再次变化，因此需要再次转运。为了改善哈萨克斯坦和中国边境的运输本计划知道俄罗斯边境为止在现有的路线旁建设一标准轨距的线路，但是这个计划战时没有实现。因此在霍尔果斯边境处通过集装箱的转载而解决问题。在两个不用轨距的列车之间通过吊车和叉车而完成转运（Shepard, 2016）。边境是对于两方而言都很重要的区域，生气勃勃的铁路运营将跨境的零售业带得更加繁荣。尤其是对于中国产品的需求增长很多，尤其是电子产品、汽车轮胎、皮毛、化妆品和其他消耗物品的销售（Zhou, 2019）。

比雷埃夫斯作为海运目的地的同时也可选择意大利或斯洛文尼亚港口，当然

主要是中国政府的选择，如果他们计划延申到西欧至今未进入的领域，经过或避开匈牙利。匈牙利政府为此做好了准备，匈政府在的里雅斯特港口收购了300公顷的领域，以及2个企业（Seastok和Aquila）的售购使匈牙利具有60年的多式联运码头特许权。外交部计划在约3100万欧元的房地产收购价格外还需继续投资1亿欧元来开发服务基础设施（Szabó, 2020）。

铁路和新丝绸之路经济带对于供应链可能产生的影响

高效的货运是经济发展领域关键的一部分。交通基础设施和服务的有效率直接影响到国家和全球发展模式，及可促进或阻止经济增长（Aritua, 2019）。

现代丝绸之路的悖论是交通技术的改变下也能够看到古丝绸之路的影子。曾经基于分布不同的商队。顾客和销售方之间没有直接的商务往来，而且贸易经过又长有高费用的销售过程而在路线上的著名贸易城市中完成。如今供应链的碎片化还在弱化关系和减少供应链的效益。边境检查，地方中介，未固定规律化的铁路和公路运输服务以及不适当的基础设施将供应链碎片化，因为委托方不能够全面的检查运输的过程：货运期限有可能会拖延几周，而且安全问题更加棘手（Rastogi – Arvis, 2014）。

全世界的政治家们都积极争取将货运量通过铁路和水路提高。此环境和社会优势都是有说服力的，可持续交通政策需要增加铁路货运的重要性和数量。公路货运所导致的负面排放物-例如由货车所导致的堵塞和噪音污染-的减少为从公路转到铁路方面给予了很强烈的动机。以及继续的原因还有导致温室效应的气体的减少，更大的货物通过更少的二氧化碳排放而完成运输，例如铁路或内陆水路（Aritua, 2019）。

集装箱业和海洋运输业其它类开发使供应链加长。更廉价和更好的交通使企业可以在没有地理位置的约束下找到最廉价的生产领域。供应量的变化已经超过了简单的加长：供应链变化的更加复杂，为了达到纵向结合有关的企业数量也在增长（Aritua, 2019）。

如今在欧洲供应链几乎不使用铁路交通，欧洲铁路交通的比例在过去的几十年中较少到少于15%（Maes – Vanelslander, 2011）。欧洲国家多数货运中铁路运输的比例从二十世纪中期开始在不断的下降：多数国家铁路运输仅为所有货物运输比例的百分之10-20（Aritua, 2019）。公路运输对于多数客户而言是最佳的运输方式，因为公路物流比较灵活，便利，成本效益高以及更可靠（Aritua, 2019）。

如今，最多的大客户要求一站式物流。这样的解决办法为欧洲铁路货物运输组织带来了机遇，他们可以协助综合性物流包裹，通过铁路承运方而介入其它组织中，而达到畅通无阻的服务 - 而形成整套物流服从收到送一站式。据估算，集装箱物流转移到铁路领域在未来而言，最可能使用的路线就是位于阿尔卑斯以北的，北海和波罗的海边境的欧盟成员国方向。过去，铁路运输的集装箱运

输到北海港口,然后主要从莫斯科(俄罗斯),通过布列斯特(白俄罗斯)及华沙(波兰)到达柏林(德国),或全欧交通网络(TEN-T)北海-波罗的海走廊(Cosentino et al., 2018)。

能为扩建全球网络做出贡献的中国一带一路倡议,即新丝绸之路经济带(New Silk Road)涉及71个(其它数据统计为65个(Cosentino et al., 2018)国家各种不同的基础设施投资项目。其目标为在一带一路领域改善陆路和海路的运输效益(Baniya et al., 2020)。“新丝绸之路经济带最简单可以确定的目标就是确保原材料进口路线。(Eszterhai, 2016:118)”。“中国国际经济激发计划,新丝绸之路经济带的主要目标为通过大陆和海洋基础设施路线及体系的开发而通过中国领导下将欧亚地区入轨和形成一个中国为主的,统一经济贸易领域,而同时确保资源,能源,收购市场,以及技术和革新(Horváth, 2019:38)”。在此计划的背后还存在中国再次成为亚洲领先大国,成立具备中国影响力的地带。类似十九世纪英国和俄罗斯之间为了获得中亚而进行的权力竞争,新丝绸之路经济带项目被多次称为中国版的“大博弈”(Eszterhai, 2016:117)。一带一路没有官方的或一般性接纳的定义。地理领域至少包含了65个国家在内,都计算在一起为全球国内生产总值(GDP)的60%,及世界人口的30%。没有肯定的地理或经济边缘—似乎一带一路的参与国是按照与中国交流过程中以回应其承诺而形成的,而不是一个全方面的战略为基础的(Cosentino et al., 2018)。

沿着现代丝绸之路在中亚国家引入市场是一项艰巨的任务。此区域的国家的经济状态异质、地域多样、存在类似的障碍。体系,商业物流及后苏联时代碎片化国境都对供应链的效益有影响,无论是区域性进出口方面,还是与欧洲及亚洲接轨方面(Rastogi – Arvis, 2014)。

预估一带一路的影响力,尤其针对交通网络方面,是一个很大的挑战,因为没有一个是肯定的定义或规划。除此之外没有办法将通过一带一路而成立的贸易与远东和欧洲之间广泛的贸易明显的区分。归属于一带一路的投资仅仅是一个大型投资的小部分,其投资主要由航空,海路,铁路及公路基础设施所有方及承运方在欧亚区域执行(Cosentino et al., 2018)。此倡议是中国最雄心勃勃的国际经济提倡,按此为基础可预测物流服务供应链特殊的需求快速增长(Liu et al., 2018)。

供应链的可连接性取决于基础设施的质量。更加重要的是与国家有关的因素,例如:服务质量,海关和边境检查,以及有关贸易或运输政策,这些都会影响到物流的效益。国家政策外,边境外的合作也是物流要求协调和国际供应链简单化不可缺少的需求,尤其是大陆国家之间的合作,例如:中亚地区在全球贸易中都是互相依靠的。供应链的坚固性总是以最弱的链节来确定的(Rastogi–Arvis, 2014)。

在引进一个新的运输模式中为核心的是较快但相比下服务价格比较昂贵时,首先需要调查价值比较高的产品的生产行业。如果多数产品价值较低,那么新的物流体系的投资经济效益会很低(Yang et al., 2020)。“新丝绸之路经济带大陆

倡议针对于传统基础设施，也就是铁路网络的开发。其目标为在中国，亚洲和欧洲之间形成现代铁路连接。此“铁丝网之路”其中一个重要的支柱就是将欧亚铁路链接的中铁快运（CRE）（Horváth, 2019:38）”。可确定此中方倡议在欧盟及其成员国可找到合作伙伴（Béres et al., 2017）。

中国与欧盟之间有关一带一路的交流首先为于成员国单独双边的交流，而不是通过欧盟统一完成的。尤其从2014年起欧盟成员国及多数非欧盟成员国（尤其在中东欧）都与中国签署了一带一路谅解备忘录（Cosentino et al., 2018）。除此之外中国及中东欧国家之间成立合作特殊框架体系（“16+1合作”）内实践在欧洲此区域促进一带一路发展（Cosentino et al., 2018）。“一带一路及亚区域项目主要专注于16+1中东欧国家之间的合作。“16”数字代表中东欧国家（阿尔巴尼亚，波斯尼亚和黑塞哥维那，保加利亚，克罗地亚，捷克，爱沙尼亚，拉脱维亚，立陶宛，马其顿，黑山共和国，波兰，罗马尼亚，塞尔维亚，斯洛伐克及斯洛文尼亚，其中11国为欧盟国家）。“1”数字代表中国，代表倡议国”（Sze-Csang, 2019:79）。

预计一带一路运输项目将在欧亚区域广泛设立新型陆路和海路联系，即减少交易时间，将已运用的交通时间减少2.8%（假设出口商不会使用更廉价的运输方式）及4.4%（假设出口商比较简单的更换运输方式）。此结果指出如果参与国贸易便利化改革履行后，一带一路会有效提高交易时间（Baniya et al., 2020）。中国一带一路倡议的发展策略的背后动机是链接，开放，革新，可持续发展，能源和食品安全，更加均衡的区域发展和提高效益（经济合作与发展组织，2018）。“在一带一路框架内实现的连通性将加强区域性合作，以及参与国之间将加深经济，政治和文化关系。（Horváth, 2019:38）。”一带一路倡议的目标为上述链接以及六条合作通道的建立：中国、蒙古和俄罗斯；欧亚国家；中亚和西亚；巴吉勒斯坦；印度次大陆其他国家和中南半岛之间。亚洲还需要基础设施投资建设，这些中国可给与支持。基础设施建设的优势会直接影响到相关国家。一带一路的特征是互利，长期合作下会促进中国产品市场的发展，短期下减少工业产能过剩。但亚洲基础设施融资需求远远超出了一带一路如今和计划的投资项目。因此这类需求的确保继续首先以国际开发进度为基础。尤其是没有在现计划的一带一路项目内的淋雨需要较大的基础设施投资，只有这样才能完成经济发展补助及避免地域区分的增长（经济合作与发展组织，2018）。

中国通过一带一路有潜力通过交流关系的重组和扩张而改变中亚经济潜能。众所皆知中国和中亚上百年由和平，战争，贸易和联姻链接在一起，这些关系会彻底和深处的改变，因为中国国内的经济状态发生了彻底的改变，在全球的舞台上大幅度上升。除了中国为中亚确保主要能源供应外，通过一带一路扩张了与此领域及所设立的综合交流策略以及作为宽广的陆地桥梁将欧洲（再次）连接到古丝绸之路中。在中亚可观察到的以及实际增长的角色为最重要的地缘经济平台，在此中国可具备广泛的和多方面的影响力。此影响力部分是直接的，部分是间接

的,通过新的投资项目和铁路连接而完成。不仅路过和穿越中亚主要城市,而且一直延申到东欧和西欧边缘(Chen-Fazilov, 2018)。

一带一路也很环保,通过远东和欧洲之间铁路货运计划的成功实现将减少二氧化碳的排出。以及欧盟之外国家的建筑及运营规定会抵抗到有时要求比较低的中国规定,以及中欧之间贸易更好的往来有可能会危及部分欧洲成员国的竞争地位(Cosentino et al., 2018)。汽车业也须注意供应链,交通网络的变化。汽车业供应链网络是非常复杂的体系。车辆由多种零件(刹车,离合器,变速箱,等)组成。这些系统的一部分由一等供应商生产,但在生产所需零配件和运输方面却要依靠二等供应商。汽车业生产线的费用庞大,因此入库零配件的物流重要性很大。很多出厂的车辆需要在海上,公路上,铁路上走很长的路程,因此确保车辆准时的以及无损失的到达最终顾客的手上是汽车生产业物流领域最主要的任务。汽车在寿命期内需要持续性保养,包括候补零配件的确保,因此车体组件物流也是一种挑战(Ruske et al., 2009)。

汽车生产业的地域在百年历史过程中因生产革新,新市场需求和经济政策产生了重大的变化。如今因市场竞争很激烈以及价值链区域性调整导致生产厂址在大陆内或之间有着大幅度的挪动。这些过程由汽车生产业跨国企业指挥,因为汽车业是一个最重要的以及最国际化的产业(Molnár, 2009)。值得注意,日本首先获得轿车生产优先权,如今在整体的汽车业生产来看都已经超越了美国。日本式生产组织模式也没有停留在亚洲境内:为了加强与岛国的汽车业竞争力,以及保持早期的市场,欧洲和美洲的企业也开始使用这种模式。(Molnár, 2009:106)。

新丝绸之路经济带匈牙利领域和汽车业的介入

匈牙利也受到中国流程的影响,因此值得关注一下匈牙利的状况。匈牙利在与中国关系发展中位于领先位置,2011年在布达佩斯成立了中国-中东欧合作机制,以及在2015年在欧洲国家之中匈牙利首先参加了“一带一路倡议”(Pesti, 2019:7)。

因地理位置的关系匈牙利位于欧洲的中央。有四条泛欧交通通道(TEN-T)在匈牙利交叉,都通过首都布达佩斯。匈牙利现在参与了四条铁路货运通道的运营任务:远东-东地中海线,地中海线,琥珀线,莱恩河-多瑙河线。两条欧洲铁路交通管理系统路线(ERTMS)的交叉点在我国,因此我国还做摆渡的作用,将欧盟与南(塞尔维亚)和东北欧洲(乌克兰)等领域连接在一起。因此匈牙利式最重要的交通枢纽之一,确保能够轻松的通过铁路,公路,航空或水路到达欧洲的所有区域(Flanders Investment & Trade, 2019)。

新丝绸之路匈牙利段是比雷埃夫斯-布达佩斯多式联运物流中心(全长1030公里)作为欧洲领域的启发点直接到达希腊的比雷埃弗斯港口。从这里通过塞尔维亚到达凯莱比奥(Kelebia),已经在实施阶段的布达佩斯-贝尔格莱德之间

152公里铁路匈牙利线的启发点。按计划开发中将铁轨扩建为双轨，符合欧洲列车控制系统（ETCS1或ETCS2）铁路确保系统的安装后，铁路线路将和欧洲主干轨道一样增长到225 km 轴荷后至少达到每小时160公里的时速（计划时速为每小时200公里）。此基础设施投资以50-50%的比例由匈牙利和中国企业建设（Szabó, 2020）。资金保障由项目启动时而成的中国金融基金提供的信贷而确保（Engelberth – Sági, 2017）。对于在建设中参与的中国企业而言铁路线路的建设为他们确保了欧洲的备案，以及能够确保3年参加欧盟招标的参与机会。2015年完工期限为2017年，投资剩余费用为4700亿福林。后来无论是完工日期拖延，预计费用金额也增长了。2020年九月的状态来看项目总费用为7000亿福林，计划2025年投入使用。项目成本报销比预计的要晚，因为贝尔格莱德和比雷埃夫斯之间的铁路连接需要全方面的大型开发，而地理特征和地形为此带来了较大的难度。而且布达佩斯-贝尔格莱德线路完工后首先解决的是两国之间的货运和客运。

布达佩斯-贝尔格莱德线路在2020年夏天通过接受2020年第二十九法规后开始了执行。现在正在完成准备工作，按计划将在2025年投入使用，与欧盟2021年-2027年之间确定的目标是一致的，因为在此期间货物运输开发成为很重要的发展方向。

线路国内的终点站为布达佩斯联运方式物流中心(BILK)和首洛克莎尔铁路车站。布达佩斯联运方式物流中心位于泛欧铁路网络的交界点，铁路服务工作由属于匈牙利国家铁路股份有限公司（MÁV Zrt.）的首洛克莎尔火车站（Soroksár-Terminál）的任务。创始人为匈牙利铁路和公路货运的主要人员。此领域所有权70%为Waberer所有，30%为铁路货运终端-布达佩斯联运方式物流中心股份有限公司（Rail Cargo Terminal-BILK Zrt.）所有。从此终端站每周有55-60条定向列车出发，而且会有临时定向列车来作为补充。相关服务由Eurogate Intermodal GmbH, a Rail Cargo Operarot-Hungaria有限责任公司和Hupac Intermodal SA完成。综合性货运，从终端站到收货方，从发货方到终端站，以及之前和之后货运为主要业务，以一站式运输为宗旨。

布达佩斯联运方式物流中心(BILK)如今与汉堡、不来梅港、科佩尔、里耶卡、比雷埃夫斯和 哈尔卡利海运港口有着直接的往来。定期的集装箱定向列车到达以下联运终端站：诺伊斯、杜伊斯堡、库尔蒂奇、普洛耶斯蒂。在布达佩斯联运方式物流中心(BILK)业务中包含封闭式集装箱运输到汉堡、不来梅港、ARA港口、科佩尔、维也纳、威尔斯、杜伊斯堡方向；与集装箱运输有关的公路运输业务；财务（海关和贴标签）；维修和技术（修理，保洁，称重）。（“BILK-布达佩斯联运方式物流中心”，2020）与切佩尔岛布达佩斯码头自由港物流和工业园有着直接的铁路连接。这两个物流中心通过铁路或者公路测量的距离均为9公里。铁路出口流量主要来自我国中部和西北部地区，主要为布达佩斯区域向奥地利克罗地亚方向。进口流量主要来自西北和东南方向，匈牙利扎霍尼（Záhony）以及小数量的来自斯洛伐克和奥地利。过境运输主要入境方向为奥

地利, 乌克兰和罗马尼亚; 最主要的出境线路为: 奥地利, 塞尔维亚, 罗马尼亚。其数量远远超过国内的进出口量。运输的产品方面可以注意到主要为化学工业, 建筑业产品, 能源载体和综合性货运的比例。在表2、中集合了匈牙利主要汽车业企业与铁路链接关系。

表2、匈牙利汽车和发动机厂所在区域的人口和铁路网络。(《匈牙利地方目录》, 2020)

地区	区域居住人口(人)	厂家	工业铁道	铁路路线
埃斯泰尔戈姆(Esztergom)	94,000	铃木	具备	4号布达佩斯-科玛隆线(Bp-Komárom)
久尔(Győr)	190,000	奥迪	具备	1号布达佩斯-海结世浩隆姆线(Bp-Hegyeshalom)
凯奇凯梅特(Kecskemet)	155,000	梅赛德斯	具备	140号布达佩斯-采格莱德-塞歌德线(Bp-Cegléd-Szeged)
圣戈特哈德(Szentgotthárd)	15,000	标致雪铁龙	具备	21号松博特海伊-延纳斯多夫线(Szombathely-Gyanafalva (A))
德布勒森(Debrecen)	225,000	宝马	计划中	100号布达佩斯-索尔诺克市-德布勒森-尼赖吉哈佐-扎霍尼(Budapest-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony)

(Sándor et al., 2020)

净出口对于匈牙利经济增长给予很大协助。尤其因为外籍市场生产领域投资的汽车生产业投资使国家经济快速增长。物流服务净收入(3.4万亿福林)为国家经济整体收入的5%。匈牙利有40000家物流企业在运转, 主要为中小企业。在匈牙利物流业中就人员数量为25.9万人, 是全国就业比例的6.5%。物流业占匈牙利国内生产总值的6.3%(弗兰德斯投资与贸易/Flanders Investment & Trade, 2019)。匈牙利汽车业供应商(在调查中没有详细叙述的)中外籍大型企业和我国中小企业的状况在2018年由普华永道做出的调查为以下状况。就业人员为17万人, 而且业内人士方面有关劳工需求的意向会危及劳工短缺。其原因一部分因为拥有强大汽车工业的邻国(尤其为斯洛伐克)吸引劳动力而导致。劳工短缺在2018和2019年业没有能够完全解决。

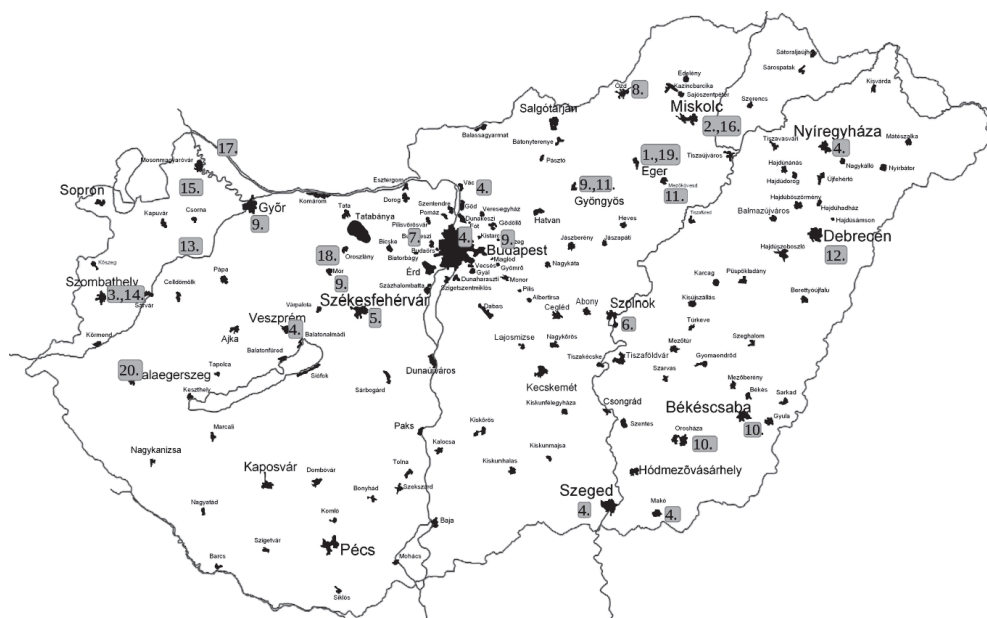
计划将生产部分或整体能力从匈牙利迁移的企业认为物流和因地理位置而带来的不利因素占迁址原因的10%第3号表格中总结了匈牙利汽车业供应链主要企业的位置和主要业务。

表3、“匈牙利汽车业”，2020；“匈牙利汽车业协会”，2020

编号	厂家	地区	主要业务
1.	安内特匈牙利有限责任公司	埃盖尔 (Eger)	发动机零配件, 气动装置
2.	博世	米什科尔茨 (Miskolc)	工具制作
3.	BPW匈牙利有限责任公司	松博特海伊	车辆发动机零配件
4.	大陆集团	布达佩斯, 塞歌德, 尼赖吉哈佐, 毛科, 瓦茨, 韦斯普雷姆 (Budapest, Szeged, Nyíregyháza, Makó, Vác, Veszprém)	电子, 橡胶轮胎, 重型技术橡胶产品, 空气悬挂系统, 燃油软管, 冷却和加热管
5.	日本电装	赛凯什白城 (Székesfehérvár)	零配件生产
6.	F Segura	索尔诺克市 (Szolnok)	汽车和发动金属零配件生产
7.	Gentherm	皮利什圣伊万 (Piliszentiván)	冷却和加热系统、电子业、物流
8.	德昌电机	欧兹德 (Ózd)	传输子系统
9.	李尔公司	格德旅、玖吉市、久尔、(莫尔) (Gödöllő, Gyöngyös, Győr, (Mór))	汽车座椅
10.	利纳马	欧洛施哈洽, 贝凯什乔包 (Oroszáza, Békéscsaba)	汽车业, 农业, 建筑业设备生产
11.	摩丁公司	玖吉市, 迈泽克维拾德 (Gyöngyös, Mezőkövesd)	换热器系统
12.	美国国家仪器有限公司	德布勒森 (Debrecen)	电子线路板
13.	Provertha电子元件有限公司	柏莱德 (Beled)	电子零配件
14.	Schoeffler Savaria 有限责任公司	松博特海伊 (Szombathely)	车辆发动机零配件
15.	SMR汽车镜技术匈牙利有限合伙公司	莫授索尔诺克 (Mosonszolnok)	车身和拖车制造
16.	高田公司	米什科尔茨 (Miskolc)	安全设备
17.	维里塔斯	多瑙齐力蒂 (Dunakiliti)	燃油系统、机油和空气管道
18.	威斯卡特公司	欧罗斯兰 (Oroszlány)	排气系统
19.	采埃孚公司	埃盖尔 (Eger)	变速箱
20.	汽车业测试道佐洛有限责任公司	佐洛埃格塞格 (Zalaegerszeg)	研发, 培训

总结人员：海兹雷尔 嘉博

图2、汽车业供应商地理分布 (地图: 米什科尔茨大学, 2020) 匈牙利汽车业企业的分布



制作人: 海兹雷尔 嘉博

参与调查的企业中40%的员工数字超出1000人, 35%的员工人数为100-500人之间, 25%企业拥有少于100人员工。在供应商价值链中零部件供应商 (Tier 1) 占53%, 芯片公营企业 (Tier 2) 占23%, 而三段供应商 (Tier 3) 企业占14%。所生产的产品和服务方面范围两个终端的动力干线和有关元素占35%, 软件 and 数据分析占4%, 以及研发占7%的比例。有关市场相关数据仅为国内市场生产的企业为19%, 为周边国家 (尤其是斯洛伐克和捷克) 生产的企业占45%。有75%的企业可将产品销售到西欧市场, 19%的企业销售到东欧 (乌克兰和俄罗斯), 16%销售到中国。

上述的厂家之中, 因国内关系性质可毫无疑问的确认厂家们最大的合作伙伴为大众 (61%)、奥迪 (56%)、戴姆勒 (51%)、标致雪铁龙 (37%)、铃木 (37%), 中国合作伙伴比例为4%。调查中还注意到运输距离的差距。有24%的产品运输距离超出1000公里, 29%为501-1000公里之中, 32%而少于500公里。2017年的成本消减措施的13%都与物流和运输业领域有关 (Osztoivits et al., 2018)。

结论

铁路支持运输，运营，链接和合作。现代经济中不可缺少材料和知识产权的不断流动。从建设铁路开始就已经证明铁路走到那里就会将经济复苏带到那里。匈牙利因地理位置，铁路网络的密集性为物流和工业开发领域带来优秀的机遇。如今作为工业园设立因素的廉价运输，劳工人力，具备的以及可使用的专业知识还是很重要的，而且在我国越来越增加其价值。但愿欧盟在2021-2027阶段有关的开发目标与新丝绸之路相关的，对于我国有关的投资能够成功的，幸运的链轨互补。更高效益的，更加廉价的，更快速度的货运，也会带来我国汽车业和供应链的发展。与铁路，运输，电讯，信息同步开发的广泛物流机遇，将会使我国工业更加灵活和更加能够抵抗冲击。同时匈牙利已经完成了有关匈之间铁路货运线路，“丝绸之路”运营的实际进行的第一步。从2017年起每周一列过车出发到达长沙-布达佩斯线路。运输时间为18-20天，以及布达佩斯2.5-3天的转运期和送货上门的路程。这种运输方式和技术将海运时间减半。（Flanders Investment & Trade, 2019）。可确定，新丝绸之路倡议对于不同的欧洲国家都有着影响，因此对于匈牙利供应链和运输线路网络也有着影响。

参考文献

- Aritua, B. (2019): *The Rail Freight Challenge for Emerging Economies: How to Regain Modal Share. International Development in Focus.*《新兴经济体的铁路货运挑战：如何重新获得模式共享。》 Washington, DC: World Bank. doi:10.1596/978-1-4648-1381-8 License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.
- Baniya, S. – Rocha, N. – Ruta, M. (2020): Trade effects of the New Silk Road: A gravity analysis 《新丝绸之路的贸易效应：重力分析》 *Journal of Development Economics* 146 102467. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2020.102467>
- Béres, B. – Mozga, G. – Péti, M. – Gossler, J. (2017): Az Európai Unió és a magországnak változatos viszonyulása az Új Selyemúthoz és az új kínai gazdasági szerepekhez 《欧盟及其匈牙利国家对新丝绸之路和中国新经济角色的不同态度》 In: Péti, M. (szerk.) (2017). *Az új selyemút gazdasági övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói* 《新丝绸之路经济带地缘战略和地理维度》 Budapesti Corvinus Egyetem Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, Budapest.
- BILK – Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (2020): *BILK - Budapesti Intermodális Logisztikai Központ. BILK.* 《BILK-布达佩斯联运方式物流中心》 <http://bilk.hu/> (访问日期: 2020年11月12日)
- BILK (2020): *Irányvonat hálózat. BILK.* 《定向列车网络》 <https://www.railcargobilk.hu/hu/iranyvonat-halozat> (访问日期: 2020年10月12日)
- Boros, Sz. – Kolozsi, P. P. (2019): Egy 21. századi geopolitikai összeütközés természetrajza Kína és az USA példáján keresztül. A technológia, az adat és a pénz jelentőségének felértékelődése a nagyhatalmi konfliktusokban. 《通过中国和美国的例子而展示一个二十一世纪的地缘政治对抗自然历史。在大国争议中技术，信息和金钱重要性的增值。》 *Polgári Szemle*, Vol. 15.

- pp158-280
- Chen, X. – Fazilov, F. (2018): Re-centering Central Asia: China's "New Great Game" in the old Eurasian Heartland 《重新聚焦中亚: 中国在旧欧亚腹地的“新大博弈”》 Palgrave Communications, *Humanities, Social Sciences, Business*, 4:71, pp. 1-12, DOI: 10.1057/s41599-018-0125-5.
- Cosentino, B. – Dunmore, D. – Ellis, S. – Preti, A. – Ranghetti, D. – Routaboul, C. (2018): *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport* 《新丝绸之路路线 – 欧盟运输的机遇和挑战》 European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.
- Engelberth, I. – Sági, J. (2017): Az Új selyemút kezdeményezés szerepe, céljai. 《新丝绸之路经济带倡议的角色和目标》 *Külgügyi Szemle*. pp 85-104
- Eszterhai, V. (2016): Az Új Selyemút terv, Kislexikon 《新丝绸之路计划》 *Eszmélet*. 109 (28) pp 116-131
- Eurostat (2020): Unitisation in the different modes of transport - tonne-kilometre for gross weight of goods 《不同运输方式的单元化—货物总重量的吨公里》 https://ec.europa.eu/eurostat/databrow-ser/view/tran_im_umod/default/table?lang=en
- Facts & figures about the port (2020): Port of Rotterdam 《鹿特丹港》. <https://www.portofrotterdam.com/en/our-port/facts-figures-about-the-port>
- Flanders Investment & Trade (2019): Logistics sector in Hungary, Market study 《匈牙利的物流业, 市场调查》 pp1-28
- Frey, S. (2016): *Az új Szuezi csatorna* 《新苏伊士运河》 http://www.urvilag.hu/a_het_kepe/20160521_az_uj_szuezi_csatorna (访问时间: 2020年12月11日)
- Gowans, G. (2020): *Rekordszintet ért el a vasúti szállítványozás Kína és Európa között. Ennek oka a légi fuvardíjak emelkedése és az üres utak* 《中欧铁路货运量创历史新高。原因为空运费用的增长和空旷的道路》 <https://trans.info/hu/rekordszintet-ert-el-a-vasuti-szallitmanyozas-kina-es-europa-kozott-ennek-oka-a-legi-fuvardikak-emelkedese-es-az-ures-utak-205991>
- Greenfo Környezetvédelmi Hírszolgáltató Bt. (2015): *Megnyílt a kibővített Szuezi csatorna. Greenfo* 《新扩张的苏伊士运河开始运行》 <https://greenfo.hu/hir/megnyilt-a-kibovittet-szuezi-csatorna/> 链接时间: 2020年11月14日
- Hafen Hamburg Marketing e.V. (2020): *Welcome to the Port of Hamburg* 《欢迎到汉堡港》 <https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics> (访问时间: 2020年12月1日)
- Horváth, M. (2019): *Vasúti Új Selyemút, mint a 21. századi Eurázsia egyik meghatározó konnektivitása, Modern Geográfia* 《铁路丝绸之路, 21世纪欧亚最主要连通性之一》 pp 35-57
- Kocsis, J. B. – Komjáthy, D. – Péti, M. (2017): *Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezése* 《中国新丝绸之路倡议的介绍和国际理解》 http://unipub.lib.unicorvinus.hu/3342/1/selyemut_gfoldrajz_kocsisj_komjathyd_petim2.pdf
- KSH (2020): Közúti áruszállítás 3,5t felett. *KSH Státnfo* 《3.5吨以上的公路运输》 中央统计局数据》 <http://statinfo.ksh.hu/Státnfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu> (链接时间: 2020年11月12日)
- KSH (2020): *Magyarország helységnevtára* 《匈牙利地名册》 <http://www.ksh.hu/apps/hntr.main> 链接时间: 2020年11月12日
- KSH (2020.): *Vasúti áruszállítás* 《铁路运输》 <http://statinfo.ksh.hu/Státnfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu> (访问时间: 2020年11月12日)

奇萨里克·科奇尔·阿格奈什·海兹雷尔·嘉博·帕托·加博尔妮·絮奇·拜阿陶：中国新丝绸之...

- Magyar autóipar (2020): https://hu.wikipedia.org/w/index.php?title=Magyar_aut%C3%B3ipar&oldid=22823008 (访问时间: 2020年11月12日)
- Liu, X. – Zhang, K. – Chen, B. – Zhou, J. – Miao, L. (2018): *Analysis of logistics service supply chain for the One Belt and One Road initiative of China* 《中国“一带一路”物流服务供应链分析》 Transportation Research Part E. 117, pp 23-39
- Magyar Gépjárműipari Egyesület (2020): <https://mage.org.hu/> (访问时间: 2020年12月11日)
- Maes, J. – Vanelander, T. (2011): The use of rail transport as part of the supply chain in an urban logistics context, *City Distribution and Urban Freight Transport: Multiple Perspectives* 《在城市物流、城市配送和城市货运中使用铁路运输作为供应链的一部分》 pp 213-233
- Mészáros, T. (2018): Beszámoló a Budapesti Renminbi Kezdeményezés 2018. évi konferenciájáról. 《有关布达佩斯人民币倡议2018年会议报告》 *Hitelintézet Szemle*. 17 (2) pp 156-160
- Miskolci Egyetem, Műszaki Földtudományi Kar Földrajz-Geoinformatika Intézet (2020): *Magyarország városai vaktérkép*. 《匈牙利城市地图》 <https://www.uni-miskolc.hu/~foldrajz/hallgato/segedlet/?C=N;O=D> (链接时间: 2020年12月11日)。
- Molnár, E. (2009): *A világ autóiparának változó földrajza*, Földrajzi Közlemények 《世界汽车业的地理变化》 133 (2) pp 23-39
- OECD (2018): *The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape, in OECD Business and Finance Outlook 2018* 《全球贸易、投资和金融格局中的“一带一路”倡议》 https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en
- Osztoivits, Á. – Krug, A. – Végh, B. (2018): *Magyarországi Autóipari Beszállítói Felmérés 2018*. 《2018年匈牙利汽车业供应商调查》 PricewaterhouseCoopers Magyarország Kft. https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/automotive_survey_2018.pdf
- Pesti, M. (2019): Magyarország pekingi nagykövetének előszava, In: Magyarország és Kína: *70 éves kapcsolat a változó világban* 匈牙利与中国: 在不断改变的世界里的70年建交关系》 Ed. Gorecky, P., Külügyi és Külgazdasági Intézet, Budapest. pp 1-281
- Rastogi, C. – Arvis, J-F. (2014): *The Eurasian Connection, Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia* 《欧亚联系, 现代丝绸之路沿线穿过中亚的供应链效率, 发展贸易方向》 Directions in Development Trade, The World Bank Washington, D.C.
- Ruske, K-D. – Kauschke, P. – Reuter, J. – Montgomery, E. – von der Gracht, H. – Gnatzy, T. – Darkow, I-L. (2009): How will supply chains evolve in an energy-constrained, low-carbon world? 《在能源受限的低碳世界中, 供应链将如何演变?》 *Transportation & Logistics 2030 – Volume 1*.
- Sándor, A. – Sente-Varga, D. – Tóth, M. – Faltusz, Cs. (2020): *Magyarország vasútállomásai és vasúti megállóhelyei*. 《匈牙利铁路枢纽和车站》 <http://vasutallomasok.hu/> (访问时间: 2020年11月12日)
- Shepard, W. (2016): Khorgos: *Why Kazakhstan is Building a “New Dubai” on the Chinese Border*. 《霍尔果斯: 为什么哈萨克斯坦要在中国边境建设“新迪拜”》 <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/02/28/will-a-place-called-khorgos-become-the-next-dubai/> (访问时间: 2020年2月12日)
- Szabó, Á. (2020): *Elrajtolt a Budapest-Belgrád vasút fejlesztése* 《布达佩斯-贝尔格莱德铁路线开发已启动》 <https://magyarepitok.hu/vasutfejlesztes/2020/07/elrajtolt-a-budapest-belgrad-vasut-fejlesztese>
- Szabó, D. (2020): *Kínai kavarássból húzhat hasznot Magyarország*. 《匈牙利可以从中国的动荡中受

- 益》 https://www.napi.hu/magyar_gazdasag/szlovenia-koper-trieszt-kikoto-vasut-magyar-kormany-kkm.708536.html
- Sze-Csang, H. (2019): A kínai-magyar gazdasági kapcsolatok az Övezet és Út kezdeményezés tükrében 《在一带一路倡议中的中匈经济关系》 In: *Magyarország és Kína: 70 éves kapcsolat a változó világban* 《匈牙利与中国: 在不断改变的世界里的70年建交关系》 Ed. Gorecky, P., Külügyi és Külgazdasági Intézet, Budapest, 2019, pp 1-281.
- Van Leijen, M. (2020): Monthly traffic China-Europe exceeds 52k TEUs for first time. 《中欧月度客流量首次超过5.2万标准箱》 <https://www.railfreight.com/beltandroad/2020/07/09/monthly-traffic-china-europe-exceeds-52k-teus-for-first-time/>
- Wéber, B. (2010): *Nem múlik a kalózveszély - veszélyességi pótlékot kérnek a hajósok.* 《海盗威胁还没有结束——海员们要求收取附加费》 https://mfor.hu/cikkek/vallalatok/Nem_mulik_a_kalozveszely.html.
- Woodburn, A. (2011): An Investigation of Container Train Service Provision and Load Factors in Great Britain. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*. 《英国集装箱列车服务供应和载客率调查》 11 (2) 156p <https://journals.open.tudelft.nl/ejtir/article/view/2920/3103>
- Wronka, J. (2017): *Intermodal transport development within the New Silk Road.* 《新丝绸之路内的多式联运发展》 *Ekonomiczne Problemy Usług*. 128 (3) pp 107-117 <https://doi.org/10.18276/epu.2017.128-08>
- Yang, Z. – Sun, Y. – Lee, P. T-W. (2020): *Impact of the development of the China-Europe Railway Express – A case on the Chongqing international logistics center* 《中欧班列发展的影响——以重庆国际物流中心为例》 *Transportation Research Part A/136*, pp244-261
- Zasiadko, M. (2019): Belarus to open new railway border crossing with Poland 《白俄罗斯将开通与波兰的新铁路过境点》 <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/01/31/belarus-to-open-new-railway-border-crossing-with-poland/>
- Zhou, Y. (2019): *The buyers and sellers of Khorgos, a special trade zone on the Kazakhstan-China border* 《中哈边境贸易特区霍尔果斯的买家和卖家》 <https://qz.com/1720196/who-visits-khorgos-the-trade-zone-on-china-kazakhstan-border/>