



●台資企業東碩電子(昆山)有限公司物流倉庫內，一箱箱貨物裝車起運。香港文匯報記者賀鵬飛攝

搭上中歐班列 台企拓歐市場

在陸台企靈活調整物流渠道 疫境之下出口企穩回升

香港文匯報訊(記者 賀鵬飛 昆山報道)新冠肺炎疫情在全球蔓延後，海運運費持續飆升且一倉難求，在此背景下，連接中國和歐洲市場的中歐班列成為很多企業的新選擇。在台資企業集聚的江蘇省昆山市，台資企業積極利用中歐班列這一高效穩定的物流新渠道，不僅實現出口企穩回升，鞏固並拓展了歐洲乃至其他國際市場，同時加快了與大陸的融合發展。



▲6月初滿載防疫物資的「義新歐」中歐班列(義烏—馬德里)在義烏西站啓程，前往西班牙首都馬德里。資料圖片

河南台資物流公司六成出口貨運靠班列

香港文匯報訊(記者 劉蕊 河南報道)「中歐班列(鄭州)佔台驊鄭州分公司出口貨運量的60%。」從事物流業務的台驊控股鄭州分公司總經理孔衛東告訴香港文匯報記者，自從2013年台驊在鄭州開展鐵路運輸業務以來，貨量一直在增長，尤其疫情後，貨量又有爆發性增長。「主要是防疫物資增加，以及很多海運和空運貨物都轉移到鐵路上來。」

據業內人士介紹，一般來說，中歐海運約需40天，成本約3,000美元/貨櫃，受天氣影響嚴重；中歐班列需要15天，成本約1萬美元/貨櫃，風雨無阻；中歐空運1天可達，成本約3萬美元/貨櫃，且太重的貨不能上飛機。「疫情再加上前段時間的蘇伊士運河塞船事件，都使得貨物更多地選擇走鐵路。」

運輸收入增加45%

據孔衛東介紹，台驊鐵路2021年前四個月同比2020年貨量增加了40%。去年疫情期間，2月16日中歐班列(鄭州)恢復常態化運營以來，台驊鄭州分公司通過中歐班列向外運輸3萬多噸貨物，比去年同期多40%，運輸收入增加45%，其中有6,000餘噸是防疫物資，這些防疫物資分別發往英國、德國、法國、意大利、荷蘭、比利時等「一帶一路」沿線國家。據了解，台驊鄭州分公司根據實際情況上調了年度發送目標，如今這一目標已經超額完成，「2020年通過中歐班列向外運輸貨物在7.5萬噸左右。」

如今，繁忙已成中歐班列(鄭州)的常態。憑借時效快、全天候、分段運輸的優勢，中歐班列(鄭州)已逐漸成為國際物流陸路運輸的「黃金通道」。

孔衛東告訴香港文匯報記者，通過台驊鄭州分公司發往海外的貨物80%來自於河南省外，貨物種類涵蓋了電子產品、燈具、健身器材、鞋子等多種品類。

江蘇：班列一倉難求 貨代攪珠決定

香港文匯報訊(記者 賀鵬飛 昆山報道)由於具備高效快捷和安全穩定等諸多優勢，中歐班列對台資企業拓展歐洲市場發揮了積極作用。「中歐班列對我們拓展歐洲市場幫助很大。」東碩電子特別助理鍾振生指出，目前公司產品主要出口美國、歐盟和亞洲市場，大約各佔40%、35%和25%的比例。東碩電子供應美國市場的產品主要通過台灣工廠生產和出口，而昆山工廠的產品主要出口歐盟和亞洲市場。

全球訂單大量湧向中國

和台灣工廠只能通過海運或者運費高昂的空運交貨相比，東碩電子位於昆山的工廠在物流上擁有更多的選項。鍾振生說，亞歐大陸相連，中歐班列可以直達歐洲各國，不存在邊境障礙，且班次和停靠城市不斷增加，服務也更加豐富多元。和另一種陸路運輸方式——公路貨運相比，中歐班列又更為安全穩定。



●鼎鎂生產的貨物裝車發往歐洲。受訪者供圖

位於昆山市周市鎮的台資企業東碩電子(昆山)有限公司物流倉庫內，一箱箱貨物裝車起運。這批貨物通過貨車運輸至西安，然後搭乘中歐班列運至荷蘭鹿特丹客戶手中。

國家支持台企穩外單

東碩電子是全球知名的計算機外圍及無線消費性產品研發與生產製造商，其生產的無線擴充基座、高畫質HDMI周邊系列產品、Thunderbolt 3、USB Type-C等外圍裝置暢銷全球。

東碩電子特別助理鍾振生介紹，去年大陸疫情逐漸受控後，東碩電子昆山工廠快速復工復產。隨着疫情催生的遠程辦公等產業興旺，公司訂單明顯增加，但疫情也導致海運市場突變，集裝箱運費節節攀升，運力出現前所未有的緊張。歐美很多外貿港口因為作業人數急劇下降而出現貨物嚴重積壓，一些城市甚至因為封城而導致物流中斷，東碩電子等企業的出口遭遇巨大挑戰。

在此背景下，中歐班列等陸路運輸通道展現出強大動能。面對疫情帶來的挑戰，大陸鐵路部門通過採取「定製化」班列、「點對點」快速貨運班列、「零待時」優化通關服務、「集併運輸」模式等創新措施，極大提高了運輸便利化水平，中歐班列開行數量逆勢增長。

為協助台資企業應對疫情衝擊，2020年5月15日，國家發展改革委、國台辦會同工業和信息化部等十部門聯合印發《關於應對疫情統籌做好支持台資企業發展和推進台資項目有關工作的通知》，提出支持台資企業穩外貿的多項意見，其中就包括指導台資企業充分利用中歐班列開展進出口貿易。

走班列18天抵達鹿特丹

基於成本考慮，包括東碩電子在內的多數企業出口長期首選海運。從全球範圍看，海運也是最主要的運輸方式，承擔

着全球80%以上貨物的貿易運輸。「但是在疫情影響下，海運貨物大量延誤，很多客戶反映等不及。」鍾振生說，2020年11月，公司和歐洲客戶協商後，決定採用中歐班列這一出口歐洲市場的新渠道。

和海運相比，中歐班列雖然運費稍高，但是能大大縮減運輸時間，而且一般不會出現延誤，交貨時間能夠得到保障。以東碩電子為例，其產品從昆山通過貨車發出後，一天之內就能運至西安，再換乘中歐班列中轉，18天能抵達荷蘭鹿特丹，然後即可由當地客戶快速分銷至歐洲各國市場。鍾振生指出，目前中歐班列的運輸成本只比海運高出20%左右，但是中歐班列能大大節約時間成本。和空運相比，以東碩電子的產品計算，中歐班列的運費又要便宜一半以上。因此，從時間和運費等方面綜合考慮，中歐班列具有比較明顯的優勢。

「我們出口歐洲的貨物起碼今年會優先選擇中歐班列。」鍾振生說，自去年11月以來，東碩電子迄今已有10批貨物通過中歐班列出口，出口貨值超過1,000萬美元，而且仍將不斷增加。同時，和東碩電子合作的很多台資企業也紛紛開始選用中歐班列。



●台資企業東碩電子(昆山)有限公司生產車間。香港文匯報記者賀鵬飛攝

冠捷半成品福建直送波蘭

香港文匯報訊(記者 蔣煌基 福建報道)「我們從中歐(廈門)班列開通時起，即承包了一周一個班列。截至今年4月底，已經通過這條固定的專列，將8,500多貨櫃半成品輸送到我們在波蘭的工廠。」台企冠捷顯示科技(廈門)有限公司物流主管王為弟告訴香港文匯報記者，「我們原來佔據了班列運力比較大的比重，但目前班列市場需求一直在攀升，我們也出現倉位不夠用的情況。」

經常面臨貨櫃和倉位不足

冠捷電子在大陸擁有7家子公司，福建福州和廈門的公司，分別是冠捷電子從事顯示器和電視製造最大的工廠。王為弟告訴香港文匯報記者，福建的兩家冠捷公司，產品均從廈門裝鐵路櫃，直接運送至波蘭。但中歐(廈門)班列目前運力緊張



●中歐班列業務經理陳鸞超表示，中歐班列「助力在廈門台企打通物流通道，保障國際供應鏈、產業鏈暢通」。香港文匯報記者蔣煌基攝

，福建冠捷工廠若有專列之外的運力需求，需將貨物由內貿拖車運送至武漢，甚至是西安，再由當地冠捷分公司協助裝車，由當地中歐班列運送至波蘭。

運力緊張的矛盾一直困擾着冠捷。「從廈門走中歐班列，時效上比海運節省2周時間，但因為運力不能滿足，尤其我們的出貨量在疫情發生以來仍呈現往上走的趨勢，經常會面臨貨櫃和倉位不足的情況。」王為弟告訴記者，若在福建生產的產品運至武漢或西安，時間和內貿拖車的轉運成本提升了很多，「而且貨物到外省出去，走的是公共班列，價格也比我們在廈門的專列高。」

海運船期紊亂漲價近10倍

2015年8月16日，廈門首次開行中歐班列。5年來，廈門中歐班列從無到有、從小到大，目前穩定開行廈門—漢堡(杜伊斯堡)、廈門—中亞、廈門—俄羅斯三條線路，可達波蘭、德國、匈牙利等12個國家30多個城市。

「因為疫情，大家都嚐到了班列便捷和穩定的『甜頭』。」台商高青卿是久玖通國際貨運(廈門)有限公司總經理，「以前除冠捷外，採用中歐班列的台企相對較少，但現在大家紛紛轉投班列了，一倉難求了。」

高青卿的公司，於1989年經由香港轉運到大陸。她向香港文匯報記者抱怨，當前海運船期紊亂，價格甚至上漲了將近10倍，導致在歐洲有訂單和市場的企業紛紛轉向中歐班列。因為亞歐板塊相連，中歐班列將是台商台企打開歐洲市場最有競爭性的便捷通道。

中歐班列業務經理陳鸞超向香港文匯報記者表示，過去的2020年，受新冠肺炎疫情影響，中歐班列成為海運、空運的有力補充，「助力在廈門台企打通物流通道，保障國際供應鏈、產業鏈暢通」。

鼎鎂的貨物通過中歐班列出口的路徑是，先將貨物通過公路運輸至上海、義烏或西安，然後搭乘中歐班列運往德國和波蘭等國，再由當地客戶提貨轉運至歐洲各地市場。全程所需時間在20天以內，而海運時長正常情況下一般需要30天至40天，去年疫情期間甚至需要60天至70天。

中國大陸率先復工復產，全球訂單大量湧向中國，捷安特、鼎鎂等很多企業在滿負荷生產的情況下仍然供不應求。鮑昌勝說，這導致中歐班列也出現一倉難求的局面，有貨代公司甚至通過搖號決定倉位，還有客戶不得不通過貨車運輸到歐洲。