

打通抗疫物资通道 助力国际供应链稳定

■ 本报记者 王曼

目前,重庆、成都、郑州、西安、苏州、义乌等主要班列始发地的平台公司及相关企业相继复工复产后,3月28日,武汉开出了疫情发生以来首趟到德国杜伊斯堡的中欧班列,并已于4月14日抵达目的地。以此为标志,国内开行中欧班列的主要城市已经全部恢复班列去程运输。

中国国家铁路集团有限公司货运部主任赵峻在近日的国务院联防联控机制新闻发布会上介绍,今年一季度,中欧班列共开行1941列,发送货物17.4万标箱,同比分别增长15%和18%。3月份,中欧班列共开行了809列,其中去程开行503列,两项指标均创下单月历史最高纪录。目前从4月份情况分析,中欧班列延续了3月的发展势头,特别是国内到欧洲的货运需求增幅较大。

“与海运和空运相比,中欧班列采取的是接力棒式分段运输作业方式,不涉及人员检疫,这是中欧班列受

疫情影响较小、实现逆市增长的重要原因。”资深国际铁路运输专家、中国交通运输协会研究员车探来在接受《中国贸易报》记者采访时表示,中欧班列具有可靠、运速快等特点,而且欧洲铁路网发达,中欧班列在欧洲进行中转分拨都十分便利灵活。

“中欧班列逆市增长说明疫情并没有改变中国在国际产业链中的地位。”对外经济贸易大学教授、国家社科基金“一带一路”重大专项首席专家蓝庆新为记者分析,在国内疫情逐步缓解背景下,企业复工复产持续推进,使得中欧班列满足国际需求能力回升;目前欧洲疫情比较严峻,各国急需各种防疫物资和生活物资,相比海运,中欧班列具有时间优势;相比空运则具备低成本和载货量大优势,因此中欧班列运输需求大幅上涨。在全球抗疫背景下加强各国经贸合作符合各自利益。

据了解,目前中欧班列累计发

运防疫物资44.8万件,1440吨,主要到达意大利、德国、西班牙、捷克、波兰、匈牙利、荷兰、立陶宛等国家,并以这些国家为节点,分拨到更多欧洲国家。受访专家表示,通过中欧班列向欧洲出口抗击疫情所需的医疗、生产物资及生活必需品,有利于保障中欧产业链、供应链畅通,同时,中欧班列也会有力地促进全球抗疫合作。

在蓝庆新看来,作为连接亚欧大陆国家的货运手段,中欧班列是稳定全球供应链的一种重要方式,尤其在“一带一路”建设方面,欧亚内陆国家经济联系紧密,各国都不能脱离国际贸易生产自己所需所有产品,中国制造在欧亚大陆具有较大的成本优势和质量优势,通过中欧班列满足欧亚各国所需,也是保证自身产业链拓展国际市场、促进我国经济发展的必需。

“中欧班列对稳定国际供应链,

尤其对稳定亚欧大陆国际供应链有着非常重要的作用。”车探来说,其主要表现在几个方面:在高附加值、高时效的货物运输方面,中欧班列可为客户提供安全、可靠、快速到达目的地的运输;在国际产能合作方面,中欧班列为中欧间汽车生产销售供应链的正常运行提供了保证和支持;中欧班列在内陆至内陆的货物运输上有着不可替代的作用,缩短了内陆地区跨境运输的距离,提高了国际运输效率。

日前国务院常务会议提出,要提升中欧班列等货运通道能力,全力承接海运、空运转移货源,支持稳定国际供应链和复工复产。

为进一步发挥中欧班列稳定国际供应链的作用,提升中欧班列发展质量和效益,蓝庆新建议,中欧班列运营方要充分运用信息化手段,了解国内外企业需求,科学合理配置货物,充分利用班列空间,减少空

置率;要抓住发展机遇,充分发挥其优势,为防疫物资的运输和国际社会共同在抗疫贡献力量的过程中,提高影响力和知名度,从而培育持续发展能力。

车探来建议,首先,国家要加强对货源组织的指导,加强规划;其次,中欧班列要以市场化为原则,为客户设计更好的产品,提供更好的物流解决方案;中欧班列的运营平台、公司要开发适合中欧班列的特定市场,维护好特定客户群;要加强与沿线各国铁路部门的联系与合作协调,努力降低成本,把中欧班列打造成亚欧之间有发展潜力的物流产品,保证其能实现稳定长远、市场化的运行;中欧班列还要加强与“一带一路”沿线国家的合作,俄罗斯、中亚等“一带一路”沿线国家和地区市场发展潜力大,利用中欧班列打通沿线物流通道,有利于畅通中欧之间贸易产业链,实现互利共赢。

德国着手“解封”部分商铺重新开业

德国新冠疫情“得到控制”,一些商铺在关闭1个月后获准重新开门营业,但部分限制措施仍持续。德国总理默克尔和各州州长4月15日宣布重新开部分商铺的决定。德国政府允许建筑面积不超过800平方米的中小型商店4月20日起重新开业,但国内16个州“解封”时间和程度将略有差别。汽车和自行车经销商、书店以及一些州的动物园也将重新开业。

禁止两人以上聚集和在公共场所与他人保持1.5米以上距离的规定仍然有效;文化场所、酒吧、休闲中心和美容院仍将暂时关闭;8月31日前仍禁止举办音乐会和足球比赛等大型公共活动。

随着商铺重新开张,人口流动预计将增大。默克尔说,政府“强烈建议”在公共场所戴口罩。

梅克伦堡—福尔波门州和萨克森州已规定乘坐公共交通工具时必须戴口罩;东部城市耶拿本月早些时候已强制市民戴口罩出行。

萨克森州、柏林市、勃兰登堡州的学校允许毕业年级的学生4月20日起返校准备考试,一些州本周晚些时候开学,另一些州要等到5月初。

德国疾病防控机构罗伯特·科赫研究所4月17日宣布,德国新冠病毒感染率首次降至1以下。德国卫生部长延斯·施潘随后说,疫情“得到控制”。不过,默克尔警告说,形势仍然严峻。

德国是欧洲最大经济体。默克尔说,恢复经济活动不能操之过急,否则,德国即使享有先进的医疗卫生体系,也可能因超负荷运转而崩溃。

(高冰冰)

疫情佐证一带一路建设价值

■ 张凡

4月17日,中共中央政治局召开会议,分析国内外新冠肺炎疫情防控工作,研究部署抓紧抓实抓细常态化疫情防控工作。会议指出,要坚定扩大对外开放,保障国际物流畅通,严把防疫物资出口质量关,推动共建“一带一路”高质量发展。

疫情发生以来,中央政治局多次召开会议对国际合作、对外开放等相关工作进行部署。虽然表述有所不同,但其核心都是维护全球化发展,支持自由贸易,这体现了我们推动构建人类命运共同体的决心和信心,也展现了我国负责任大国的形象。我们看到,随着疫情在我国得到遏制,但在全球依然蔓延的情况下,中央政治局会议的聚焦点也从最初的“复工复产”转换为“保障国际货运畅通”,在4月17日的会议上提出“推动共建‘一带一路’高质量发展”更是顺应了当前形势。

之前我们已经看到,时下的全球化进程存在诸多不足,除了一些国家偏爱于“搭便车”之外,全球化的领导者们包括某些国家和跨国公司,以自身利益为导向,加剧了全球经济社会发展不均衡。正如专栏作家吉莲·邵蒂在英国《金融时报》发表文章称,“西方制药公司不愿出资研究传染病的这种低回报领域,这一切都应该改变。”除了医疗领域,跨国公司在一些国家、地区也很少进行回报低、资金回笼慢的项目,其中包括医院等基础设施建设。这次疫情的到来,就是对这种模式的一种质疑或否定。很明显,全球疫情的控制,已经不是取决于控制最好的国家,而是防控力量最差的国家。

中国提出“一带一路”倡议以来,虽然得到了一百多个国家和国际组织的支持,但一些国家出于地缘政治的考虑,或公开表明反对的立场,或表面上支持,却依旧制造出地缘政治、“经济侵略”、“债务陷阱”等话题干扰“一带一路”建设进程。即使如此,中国仍然坚持开展“五通”工作,一座座由中企承建的医院、桥梁、住房等改善了当地的生活条件。这次疫情的到来,则证明了中国推动共建“一带一路”并非华而不实的外交辞令,而是实实在在的行动。因此,中国遭受疫情袭击时,多数“一带一路”沿线国家通过捐赠、救援或公开发声等方式支持中国。

当前,中国疫情得到遏制,理应“投桃报李”,继续推动“一带一路”建设,支援各国抗击疫情、复工复产。

最新数据显示,一季度我国企业对“一带一路”相关52个国家非金融类直接投资42亿美元,同比增长11.7%,较上年提升2.4个百分点。“一带一路”的项链——中欧班列和“一带一路”的明珠——海外园区,也正满血复活。

从现在的全球疫情防控形势来看,中国产能已经得到恢复,欧洲多个国家也开始谋划逐步解封。在这种情况下,一度曾经停摆的全球供应链、产业链将得到重整。为此,我们要用好“一带一路”的项链——中欧班列和“一带一路”的明珠——海外园区。

疫情期间,空运、海运受到影响较大,中欧班列等铁路运输受到青睐,一度成为“救命班列”。今年一季度,中欧班列共开行1941列,发送货物17.4万标箱,同比分别增长15%和18%。3月份,中欧班列共开行了809列,其中去程开行503列,两项指标均创下单月历史最高纪录。海外园区则是许多“一带一路”沿线国家的工业聚集区域,又由于其运营方和入驻企业多为中国企业,中国疫情防控的经验及时得到普及,疫情对园区的冲击较小。一些海外园区可以继续运营,为当地生产各类物资。为此,中国有专家学者指出,中国应与“一带一路”沿线国家合作,尽快建立“一带一路”疫情联防联控工作机制。不妨将中欧班列和海外园区纳入这一机制,这样才能更好地统筹国内外产能以及运输协调,保障全球供应链、产业链稳定。

晴天修屋顶,下雨不补漏。当前要保障全球供应链、产业链稳定,靠的恰恰是那些西方国家跨国企业所不屑、回报率低、资金回笼慢的基础性项目,北宋欧阳修的《朋党论》中说,大凡君子与君子以同道为朋,小人与小人以同利为朋。疫情之下,“一带一路”建设体现了我们是以“道”会友,而不是以“利”结交,我们的目标是聚合各国之力,防范全球经济风险,推动全球化发展。



阿根廷第二架派往中国上海的包机4月20日顺利抵达布宜诺斯艾利斯,载回14吨从中国采购的防疫医疗用品和设备。图为在阿根廷布宜诺斯艾利斯的埃塞萨国际机场,工作人员从飞机上卸载防疫物资。新华社发(阿根廷交通部供图)

菜鸟网络如何货达全球

■ 本报记者 刘禹松

4月21日凌晨,深圳宝安国际机场上一架波音787宽体客机腾空而起。与以往不同,这架飞机的客舱内空无一人,取而代之的是数万个国际快递包裹。这是菜鸟网络联合航空和物流等合作伙伴开通的深圳至以色列常态化货运包机首航,也是“客改货”的又一次实践。

近日,菜鸟国际宣布,中国到全球的跨境物流和海外仓依然保持运转,跨境电商物流订单已经恢复至疫前水平。尽管全球新冠肺炎疫情持续,但通过欧洲海外仓,菜鸟国际仍然可以帮助商家快速发货,向欧洲消费者提供欧洲三日达、泛欧七日达等服务。

疫情之下,菜鸟网络又是如何货达全球的呢?

菜鸟国际欧洲区负责人卜华介绍,菜鸟网络主要由国内揽收网络、国际干线网络、区域干线网络、海外配送网络和背后的“物流大脑”共同组成,业务覆盖全球200多个国家和地区。

他表示,菜鸟网络可以为商家提供国内和海外重点国家的上门揽收服务,

再通过遍布世界的海外包机线路和智能一体化仓储节点链接成的国际干线网络将包裹送到世界各地。在欧洲,菜鸟网络以列日 eHub 为核心,建立了覆盖7个国家的区域卡车网络。同时,还与各国邮政以及商业快递企业建立合作关系,完善海外配送体系。“众多合作伙伴共同参与,使得菜鸟网络寄递的包裹,并非仅有单一路径可以选择。任何一条路径临时出现问题,包裹都能够及时切换到其他路径继续运送。”

这些的背后,“物流大脑”将整个网络结合成一个有机的整体。智能、可视、稳定和普惠的特点使菜鸟网络甫一出生就区别于传统,成为继全球邮政和商业快递之外的第三张包裹运输网络。“通过智能运算,菜鸟网络不但能够帮助商家找到足以满足需求的最佳物流路径,还能让来自不同区域的包裹在满足一定条件的前提下装满一架飞机,节约时间和成本。这样的智能决策能力,使得网络可以为不同需求的商家提供差异化服务。”

卜华表示,菜鸟网络已经实现对全球物流要素的智能链接,以帮助消费者实现“花费更少,服务更好”的运营目标。从最前端的揽收员到最末端的配送员,包括中间环节的货运包机、中欧班列、海运货轮和遍布全球的海外仓库,都可以通过“物流大脑”的智能运算为客户找到最优组合。通过算法,可以把同一消费者的不同订单智能合并。这样能够为消费者减少相应的成本支出;或者通过订单合并后邮费的叠加,让消费者享受更快捷的物流体验。“消费者和商家可以全程追踪商品的跨境物流信息,实时查询包裹位置。这在以往是很难实现的。”卜华说。

据他介绍,经历过数次洗礼,不论是在平时还是大促期间,菜鸟网络如今都能够平稳运行,即使身处疫情之中也没有例外。“这得益于网络的建设方式。在一些物流资源丰富的环节,菜鸟网络会与广大合作伙伴一起承担。而在一些重要的节点,菜鸟网络则会重点投入。这些节点对整个网络的运行效

率和可持续非常关键。”

近年来,菜鸟网络在全球建立的eHub正是这样的节点。菜鸟列日 eHub 项目负责人孙铎魁表示,作为国际贸易、物流和跨境电商世界级的智慧枢纽节点,该项目建成后将与欧洲密集的路网和仓储网络连在一起,提升西欧的物流效率,帮助欧洲和中国中小企业便捷地参与全球贸易。“菜鸟网络以 eHub 为核心,协助企业解决关务、货物中转、分拨等方面遇到的问题。”卜华说,区域干线网络的加持,更使得这一节点的效率显著提升。

据了解,3月和4月,菜鸟锁定的物流包机已经达到200架次,成为新冠肺炎疫情之下,保持运转的重要国际物流网络之一。卜华表示:“在平时,菜鸟网络主要服务天猫国际进口商家,为他们提供从海外工厂提货到国内销售配送的一站式服务;在出口方面,主要服务天猫海外和速卖通商家,帮助他们把包裹送到全球。疫情之下,菜鸟网络更成为全球防疫物资运送的快速通道。”

园区观察

海外园区发力保障贸易畅通

■ 本报记者 刘国民

“园区目前处于暂停状态,不过有一部分入园企业还在维持工作中。”位于捷克的中捷天星工业园主办方——大连天星企业服务有限公司运营总监孙林这样告诉《中国贸易报》记者。在新冠肺炎疫情影响全球的严峻形势下,受波及的海外园区远不止中捷天星工业园一家。记者了解到,从3月30日起,尼日利亚莱基自贸区封闭14天,在此期间禁止企业开工生产,禁止人员进出;来自中白工业园的消息称,目前白俄罗斯疫情严重,园区员工最近已开始远程办公。

但是,海外园区并没有被眼前的困难吓倒,他们正在积极努力,一面尽可能维持正常生产运营,一面发挥国内国外联动优势,为稳定国际供应链、保障贸易畅通做贡献。

3月31日凌晨,包机载着春节以来滞留国内已久的141名员工(含骨干技术人员)抵达乌兹别克斯坦,为乌兹别克斯坦鹏盛工业园复工复产按下加速

键。“这批员工回来后隔离了14天,已经回园区上班了。”4月21日下午,乌兹别克斯坦鹏盛工业园总经理王兴和告诉《中国贸易报》记者,园区目前正在积极组织复工,一季度从国内发运各种生产物资近30个集装箱,计划下个月往中国发运20个集装箱生产好的产品。

“入驻西港特区的主要是出口加工企业,所有原材料来自中国,一般来说对当地有改善就业、照顾民生的贡献。疫情发生后,园区在不同阶段遇到的困难是不同的。”柬埔寨西哈努克港经济特区公司副总经理李淑贤介绍说,总体上西港特区受影响程度较轻,只有少数几家企业停工,不存在“复工复产”问题。她说,春节后主要存在国内中方管理人员返回园区因故滞后和原辅材料无法及时从中国运出的困难,如今这两个困难已基本解决,但受柬埔寨疫情管控和国外取消订单影响,园区企业遇到新困难。

“园区木地板产业自成体系,使得

柬埔寨这一产业薄弱的局面得到改观。”李淑贤说,尤其是在疫情期间木地板继续出口,维持了对欧美供应链的稳定,也保障和提升了柬埔寨木地板产业的实力。

4月4日,由中欧商贸物流合作园区包租的一架满载60吨抗疫救援物资大型运输机降落在布达佩斯机场,园区已协助匈牙利政府完成5个从中国采购到的防疫物资空运包机任务,同时还组织由41节车厢组成的“齐鲁号”欧亚班列满载抗疫及生产物资经陆路运往匈牙利。

中欧商贸物流合作园区为何能在这次匈牙利抗击疫情过程中做出这些贡献?中欧商贸物流合作园区责任有限公司总经理田红兵回应称:“公司在匈牙利建设物流园,从事物流业务多年,在货运班机、中欧班列等领域都精心耕耘。匈牙利政府更愿意将采购物资的重任委托给有经验、与中国有关的企业,这样能确保采购防疫物资的速度

更快。”

“抗击疫情开始时,我们从匈牙利往国内运物资,这段时间又转为从国内往匈牙利运物资。这次让我们体会到在匈牙利建有园区,更容易得到国外企业和社会各界的信任,为当地运输物资时也有更大施展空间,与单纯在当地成立一家公司相比,园区的协调力量更强。”田红兵感慨地说。

将境外园区和班列联动起来稳定供应链和物资通道,是田红兵和他所在公司正在积极努力的事情,他也乐意详谈。“其实一开始防疫物资主要是用包机运输,因为速度更快。最近才刚刚尝试用班列运输。”田红兵说,“‘齐鲁号’欧亚班列是山东高速统筹整合,我们和山东高速协调,排出发运计划,具体运营包括组织货源、集装箱都由我们办理。”

田红兵提到,“我们还和奥地利铁路部门以及一些物流公司合作,保障当地一些必需品的运输供应,因为除了防疫物资外,还有其他必需品也需要进口。”