

# 陆海新通道的世界版图②



## 为汽车支架出海欧洲 抢出“黄金”13天

□新重庆-重庆日报记者 唐琴  
实习生 黎好

近日,重庆沙坪坝团结村,伴随着响亮的汽笛声,一趟满载货物的西部陆海新通道(以下简称“陆海新通道”)铁海联运班列缓缓驶出,奔向千里之外的钦州港。

重庆博奥镁铝金属制造有限公司(以下简称“博奥镁铝”)生产的1056件中控支架,将通过这趟班列发往德国,送到买家德科米尔集团(以下简称“德科米尔”)手里。

成立于1958年的德科米尔是全球百强汽车零部件供应商,奥迪、宝马、路虎、玛莎拉蒂、梅赛德斯-奔驰等知名品牌都是它的客户。

“我们和德科米尔的合作已经长达7年,但近几年,合作一度面临产品交付风险。”博奥镁铝运营副总经理覃显跃告诉记者,就在这个关键时刻,陆海新通道铁海联运班列为公司抢出“黄金”13天,不仅为企业省下巨额物流成本,更为企业的欧洲订单上的一道“保险”。

这是怎么回事?故事要从2021年讲起。

### “欧亚水上通道”运输渠道生变

2021年3月23日,台湾长荣集团旗下巴拿马籍货轮“长赐号”在苏伊士运河搁浅。

据了解,该船长达400米,宽近60米,几乎完全侧着身子在运河中停了下来,导致欧亚之间最重要的航道之一苏伊士运河被切断,被迫禁航。

对于博奥镁铝而言,这个消息简直就是晴天霹雳。

作为国内乃至全球镁合金产业的龙头企业之一,博奥镁铝生产的汽车支架产品畅销国内外,是全球镁合金汽车零部件重要的供应商之一。

“当时,我们虽然没有汽车支架在‘长赐号’上,但是,搭载公司货物的轮船也被堵在苏伊士运河进退两难。”覃显跃告诉记者,这给产品按时交付带来极大风险。

覃显跃介绍,对于供应商而言,货物无误交付至关重要,不仅事关企业诚信,也是综合实力的体现。如果交付时间提前,意味着占用客户库存,拉高成本,客户会拒绝接货;如果交付时间延后,则耽误客户生产,损失更是无法估量。

“无论哪一种,都会影响合作关系,甚至导致订单取消。”覃显跃坦言,尤其是不能出现交货延误,“就是用飞机运,都要给客户运过去。”

但是,“飞”过去谈何容易。就拿堵在苏伊士运河上的这批汽车支架来说,价值大约19万元,但空运费用高达60万元。

几度权衡、多方协调,最终,博奥镁铝的货船不得不从非洲好望角绕行,多花了15天,仅物流费用就增加2万元,惊

险赶上交付的最后截止时间。

但对博奥镁铝而言,苏伊士运河货轮搁浅事故仅仅是海外物流困境的一个预演。

“翻开地图,你可以发现,从中国到德国的海上航线,自上海洋山港出发,穿马六甲海峡至印度,再渡过亚丁湾经红海,由苏伊士运河进入地中海抵达欧洲,是最近的路线。”覃显跃介绍,走这条路线,海上时间大约需要40天。

而近年来,中东局势动荡不定,对这条“欧亚水上通道”造成巨大冲击。

特别是2023年11月,为配合哈马斯作战,也门胡塞武装突然扩大打击范围,多次袭击红海及附近水域目标,广泛波及国际海运。

“可以说,自红海危机以来,公司汽车支架的交付路线绕行好望角逐渐变成了常态,海上物流时间从40天增加至55天,交付周期的时间压力陡增。”覃显跃说。

### 为按时交付抢出13天“缓冲期”

据了解,博奥镁铝发往德国的支架交付周期一般为80天。如今仅海上物流时间就高达55天,对于企业而言,只有两个选择:

要么顺势延长交付周期,如此,物流成本增加,利润空间被挤压;要么找到更加高效的物流方案,化解时间和成本危机。

时间就是金钱,时间就是订单,博奥镁铝坚定地选择了后者,把目光聚焦到了国内物流线路上。

“以前,我们的汽车支架大多从重庆寸滩港上船,顺着长江航道一路南下,过

三峡大坝,经武汉集散,再到南京二次集散,此后抵达上海洋山港。”覃显跃分析,整个长江航线的约25天。

这意味着,传统的江海联运模式至少需要80天,跟交付周期完全持平,对企业而言,物流风险极大且不可控。

陆海新通道,为博奥镁铝解了燃眉之急。

“如果从位于万盛经开区的公司起运,经团结村搭乘陆海新通道铁海联运班列抵达钦州港,再转运上船,国内的运输时间共只需12天。”覃显跃表示,这就等于为我

们抢到了13天宝贵的“交付缓冲期”。

更为关键的是,陆海新通道铁海联运班列的费用适中,每个柜只比长江航运的费用高出2000元,“这是性价比最高的选择”。

覃显跃透露,近年来,公司通过陆海新通道发出的汽车支架持续增加。

数据显示,2023年博奥镁铝出口销售收入7200万元,其中,经陆海新通道销往德国、瑞典、新加坡的货运量60车箱,货值约1400万元。

“可以说,陆海新通道不仅为公司提供了一个更优的物流选择,更是让我们吃下了一颗‘定心丸’,让公司更有底气持续开拓欧洲市场。”覃显跃感叹道。

### 稳定的物流通道,助力企业拿下大众奔驰订单

减少了物流风险的后顾之忧,博奥镁铝正加速向欧洲市场“进军”。

“今年,公司镁合金汽车支架已进入德国大众、奔驰汽车的供应链,预计产品出口量将持续增长。”覃显跃表示。

为啥博奥镁铝的产品,如此受到德国市场欢迎?

“你看,这款中控支架就是为德国保时捷汽车所定制的,同样体积下,它的重量只有铝合金的三分之二,不仅价格相当,硬度相差无几,还具有更好的减震功能。”在博奥镁铝的展示大厅,覃显跃取下一款中控支架让记者掂量。

原来,在传统燃油车时代,汽车的中控支架以铝合金、钢材甚至塑料为主。“最初,塑料的硬度不够,安全性能不达标,因而被市场淘汰;此后,钢材质地的中控支架多了起来,但质地过重,增加能耗,市场占有率逐年降低。”覃显跃解释,当前,铝合金汽车支架应用最为广泛,但是国内铝矿供应依赖国外进口,铝矿原料供应存在不确定性。

乘着汽车轻量化制造的风口,镁合金汽车零部件备受智能网联新能源车和高端燃油车的青睐,博奥镁铝进入高速增长期。

首先,博奥镁铝的镁矿拥有量,在全球占有绝对优势。“目前,国外几乎没有可以用于商业开发的镁矿,基本都依赖从中国进口。”覃显跃透露,博奥镁铝的母公司宝武镁业作为宝武集团的一级子公司,镁矿持有量可供中国镁业使用200年。

此外,博奥镁铝在镁合金产品深加工、研发方面,已达到世界级先进水平,参与制定了6个国家标准。

2023年6月,他们又和重庆大学等单位成功试制出全球最大镁合金超大型汽车压铸结构件。眼下,博奥镁铝还和长安汽车、赛力斯汽车等上游企业建立了项目开发、产品试运行等合作模式,大力推动镁合金汽车零部件的研发创新。他们的目标是:成为全球镁产业引领者,为中国乃至全球轻量化工业发展贡献力量。

### 区域名片

## 欧洲

陆海新通道重要贸易板块

▶主要贸易国家:德国、法国、意大利等

▶主要货物:机电、化工产品

▶主要运输方式:铁海联运,通过广西钦州港或缅甸仰光港出海转运到欧洲;铁铁联运,联动中欧班列陆上运输到欧洲

▶主要影响:陆海新通道连接欧洲,与中欧班列一起,将欧洲、中国西部地区 and 东南亚串联起来,形成一条完整的环线。欧洲、中国、东南亚三者的产业互补性很强,顺畅的物流通道将成为我国产业链、供应链的稳定器。今年上半年,重庆对欧盟地区的外贸进出口总值超过490亿元,仅次于东盟,成为重庆第二大贸易伙伴

### 产品介绍

#### 汽车

汽车是重庆与欧洲贸易的重要货物。宝马、奔驰、大众等品牌的汽车都曾进口到重庆,而重庆的长安汽车、赛力斯、鑫源等企业也将“重庆造”汽车出口至欧洲。随着智能网联新能源汽车的兴起,更多的“重庆造”新能源汽车将进入欧洲市场。

#### 笔电

重庆是全球最重要的笔电生产基地,全世界每3台笔记本电脑就有一台是重庆造。欧洲则是重庆笔电最重要的出口地区。笔电也是重庆货值最高的出口货物,最高峰时,笔电占重庆外贸货物总值超过5成。

#### 机电

重庆出口到欧洲的货物中,各类机电、机械装备是重要品类,比如小型发电机、变压器、装载机、平地机等。



站。重庆国际物流枢纽园区,繁忙的重庆兴隆场编组站。(本报资料照片) 记者 龙帆 谢智强 摄 视觉重庆

### 相关新闻

## 陆海新通道助力 重庆与欧盟贸易往来更顺畅

□新重庆-重庆日报首席记者 杨骏  
见习记者 任美莲

今年6月底,赛力斯集团在挪威举行了SERES5首批用户交付仪式,这标志着赛力斯汽车正式进入挪威市场。

最近一年多来,赛力斯一直加速在欧洲布局,其SERES5等车型已成功进入德国、英国、瑞士汽车市场。

早在2023年6月,赛力斯集团就开通了陆海新通道新能源汽车专列,开启了通过该通道运输新能源汽车至欧洲的序幕。

与此同时,重庆另一家龙头企业长安汽车,也加速其欧洲“攻略”。

来自渝新欧公司的数据显示,今年以来,中欧班列(渝新欧)已向欧洲地区出口长安汽车整车超过1万台。而根据长安汽车计划,将在3年内完成对欧洲主要市场的布局,争取2030年前,在欧洲市场实现销量30万辆。

“除了汽车,笔电产品也是重庆与

欧洲外贸进出口的主要货物。”重庆海关相关负责人介绍,在欧洲销售的笔电产品中,约有30%为重庆制造或采用了重庆制造的零部件。

在汽车和笔电产品带动下,重庆与欧洲贸易往来密切,欧盟已成为重庆最重要的贸易伙伴之一。

数据显示,今年上半年,重庆对欧盟地区的外贸进出口总值超过490亿元,仅次于东盟,是重庆第二大贸易伙伴。

欧洲不少国家也与重庆往来频繁。以法国为例,其苏伊士集团、施耐德电气、索德尚金融公司跨国公司,都在重庆深耕已久。2023年,重庆对法国出口93.8亿元,同比增长24.8%,主要出口货物有笔记本电脑、纺织服装、汽车零部件等。

欧洲不仅是重庆重要的贸易伙伴,还对重庆构建“东南西北”四向物流通道体系提供了重要助力。比如,德国杜伊斯堡已成为重庆在欧洲最重要的枢纽点。

