



International

BUSINESS REFERENCE

第 5 期
总第170期
2026年5月30日

国际商情参考

• 中国国际贸易促进委员会四川省委员会

目 录

【国别介绍】

匈牙利

阿塞拜疆

【贸易往来】

2026年1—4月中国与匈牙利、阿塞拜疆贸易情况简报

2026年1—4月四川与匈牙利、阿塞拜疆贸易情况简报

【经贸动态】

匈牙利央行预测2026年GDP增速2.4%

中国车企亮相匈牙利车展引关注

同中国深化合作前景广阔——访匈牙利塞格德市长博特卡

阿推进铁路基础设施建设与数字化升级

阿塞拜疆阿拉特自由经济区：为中企进入欧亚市场铺建“高速通道”

【经贸观察】

中欧商贸物流合作园区智能仓项目在匈牙利投入运营——智能绿色物流，见证中匈互利合作提质升级

【经贸实务】

出海战略和实务：中国电池出海匈牙利

【国别介绍】

匈牙利

一、经贸概况

匈牙利地处欧洲中部，属中等发达国家，地理位置优越，基础设施完善，经济发展水平在中东欧地区位居前列。截至2026年1月，匈牙利人口总数为948.9万。

2025年，匈牙利国内生产总值（GDP）为2458亿美元，同比增长0.4%；人均GDP为2.59万美元。2025年，匈牙利全年平均通货膨胀率为4.4%，失业率为4.2%—4.5%。

2025年进出口总额为2853亿欧元。外贸进口额1385亿欧元，同比增长4.5%；出口额1468亿欧元，同比增长1.8%；外贸顺差83亿欧元。2025年，匈同欧盟国家的进、出口贸易分别占匈进、出口总额的76%和79%。主要贸易伙伴包括德国、波兰、斯洛伐克、奥地利、捷克、意大利、荷兰、罗马尼亚、中国和法国等。

积极鼓励吸收外资。主要集中在加工业、汽车制造业、贸易、运输和通信、金融、房地产等行业。欧洲国家是外资主要来源地。其中，德国为匈牙利第一大外资来源国。亚洲地区主要对匈投资国为中国、韩国、日本、新加坡和印度。2025年匈牙利落地投资项目共108个，总投资额约70.69亿欧元。其中，中国投资额达39.7亿欧元，占总额的近57%，连续三年成为匈最大外资来源国，其次是新加坡（7.94亿欧元）、匈牙利（5.4亿欧元）和美国（4.8亿欧元）。

二、营商环境

匈牙利是欧盟成员国，政局总体稳定，法律法规健全，金融市场开放，无外汇管制，整体投资环境较好。世界银行发布的《2024年营商环境成

熟度报告》（Business Ready）显示，匈牙利在全球 50 个受评估经济体中表现突出，尤其在“监管框架”领域排名第 1 位。

匈牙利政府为外商投资提供多种补贴政策，主要包括现金补贴和税收优惠，最高可连续 13 年减免企业所得税的 80%。此外，匈牙利设有 220 多个工业园区，为入驻企业提供完善的基础设施和服务。

三、重点特色产业

汽车及零部件制造业：匈牙利的支柱产业，2024 年产值近 13.1 万亿福林（约 358.7 亿美元），在制造业中占比达 25.8%。全球最大的 20 家一级汽车供应商中有 14 家落户匈牙利。

制药业：历史悠久，2024 年产值 1.3 万亿福林（约 35.6 亿美元），主要企业有瑞吉制药、逸吉斯制药等。

电子产品：中东欧地区最大的电子产品生产国，2024 年产值约 5 万亿福林（约 136.9 亿美元）。

物流：中东欧地区重要的交通枢纽之一，主要物流企业包括匈牙利铁路货运公司、布达佩斯机场货运公司、中欧商贸物流合作园区等。

四、交通运输

目前已形成以首都为中心、通向全国和邻国的铁路和公路网。

铁路：总长 7825 公里，其中电气化铁路 3386 公里。货车 10203 辆，客车 2421 辆。2024 年货物周转量 101.07 亿吨公里，旅客周转量 149.83 亿人公里。

公路：总长 3.27 万公里，其中高速公路 1345 公里。2024 年全国机动车持有量为 519.9 万辆。货物周转量 338.84 亿吨公里，旅客周转量 149.83 亿人公里。

水运：水路长 1638 公里。水运在匈牙利交通运输中仅起辅助性作用。

空运：2024年航空货运吞吐量2.4万吨，旅客吞吐量585.7万人次。2个国际机场：布达佩斯李斯特·费伦茨机场和德布勒森机场。

五、双边合作

我国是匈牙利在欧洲以外最大的贸易合作伙伴，匈牙利是我国在中东欧地区最主要的贸易合作伙伴之一。2025年全年双边贸易额约207.9亿美元，同比增长28.3%。其中我对匈出口约163.4亿美元，同比增长43.2%；我自匈进口约44.5亿美元，同比下降7.3%。中匈双边贸易以附加值较高的机电和高新技术产品为主，其中，电机、电气设备及零部件，锅炉、机械器具及零部件，车辆及零部件，光学、照相、医疗设备及零部件等四大领域在双边贸易额中的占比超过80%。

阿塞拜疆

一、经贸概况

阿塞拜疆地处欧亚大陆心脏地带，是古丝绸之路沿线重要国家，石油和天然气储量丰富，油气工业是其支柱产业。截至2026年3月，全国总人口1045万。

2025年，阿塞拜疆国内生产总值约合760亿美元，同比增长1.4%。2024年，阿塞拜疆对外货物贸易总额476.1亿美元，同比下降7.0%。其中，出口额为265.5亿美元，进口额为210.6亿美元。前十大贸易伙伴包括意大利、土耳其、俄罗斯、中国、美国、德国等。中国是阿塞拜疆第四大贸易伙伴。

2024年，阿塞拜疆吸收外来直接投资70.5亿美元，同比增长5.9%。主要外资来源国为英国、土耳其、匈牙利、塞浦路斯、阿联酋等。

二、营商环境

阿塞拜疆国内政局稳定，不断完善法律法规，大力推动经济多元化发展。阿塞拜疆对外资原则上实行国民待遇，其优惠政策主要体现在重大能

源项目、大型生产型项目和长期承包经营项目上。在世界银行《2020年营商环境报告》的“创业”指标中，阿塞拜疆在190个国家中排名第9。

阿塞拜疆致力于提升数字化管理和服务水平，根据联合国2022年电子政务发展指数，在193个国家和地区中排名第83位。

三、重点特色产业

石油天然气开采：最重要的产业部门。2024年，阿塞拜疆生产2910万吨原油及凝析油，天然气开采量503亿立方米。油气出口额约占出口总额的86.1%。

运输业：地处欧亚交界处，拥有里海最大港口。2024年，运输和仓储业增加值80.4亿马纳特（约47.2亿美元），同比增长25.7%，占GDP的6%。

数字经济：近年来逐步推动经济数字化转型，包括建设5G基站、推广非现金支付等。2024年，信息通信行业收入达36亿马纳特（约21.2亿美元），同比增长11.7%。

绿色经济：可再生能源发展前景广阔，2024年可再生能源占发电比重为14%。至2030年，拟将可再生能源发电占比提升至30%。

四、交通运输

阿塞拜疆公路总长2.9万公里；铁路总长2960公里；拥有10个机场，其中盖达尔·阿利耶夫国际机场为全国最大机场；水运以里海货物运输为主，巴库港是里海沿岸最大港口。2024年，阿塞拜疆共运输货物2.4亿吨，其中公路运输占59.4%，铁路运输占7.7%。

五、双边合作

2025年，中阿双边贸易额32.98亿美元，同比增长33.8%。其中，中国对阿出口额为31.57亿美元，同比增长31.3%；中国自阿进口额为1.41亿美元，同比增长130.5%。截至2024年末，中国对阿塞拜疆直接投资存量1699万美元。两国在油气、基础设施建设、交通物流、可再生能源等

领域合作前景广阔。

（来源：本期“国别介绍”内容综合整理自中国商务部、外交部、海关总署等网站）

【贸易往来】

2026年1—4月中国与匈牙利、阿塞拜疆贸易情况简报

据海关总署统计数据，2026年1—4月，中国与匈牙利双边贸易保持较快增长，进出口总额同比增长超三成。同期，中国与阿塞拜疆双边贸易也实现稳定增长，进出口总额同比增长超两成。

对匈牙利：2026年1—4月，中匈贸易进出口总额为546.07亿元人民币，同比增长31.5%。其中，中国对匈出口439.37亿元人民币，同比增长33.4%；中国自匈进口106.70亿元人民币，同比增长24.5%。

对阿塞拜疆：2026年1—4月，中阿贸易进出口总额为70.06亿元人民币，同比增长20.6%。其中，中国对阿出口64.56亿元人民币，同比增长13.7%；中国自阿进口5.50亿元人民币，同比增长321%。

相关数据详见附表一。

附表一：2026年1—4月中国与匈牙利、阿塞拜疆贸易进出口数据

（单位：亿元人民币）

国别	进出口			出口		进口	
	金额	占比	同比	金额	同比	金额	同比
匈牙利	546.07	0.34%	31.5%	439.37	33.4%	106.70	24.5%
阿塞拜疆	70.06	0.04%	20.6%	64.56	13.7%	5.50	321%

（数据来源：海关总署）

2026年1—4月四川与匈牙利、阿塞拜疆贸易情况简报

据成都海关统计数据，2026年1—4月，四川与匈牙利的贸易进出口实现较快增长，出口增幅明显。四川与阿塞拜疆的贸易进出口也实现增长，但贸易额相对较小。

对匈牙利：2026年1—4月，四川与匈牙利的贸易进出口总额为10.01亿元人民币，同比增长14.1%。其中，四川对匈出口9.20亿元人民币，同比增长18.9%；四川自匈进口0.82亿元人民币，同比下降21.1%。

对阿塞拜疆：2026年1—4月，四川与阿塞拜疆的贸易进出口总额为1.51亿元人民币，同比增长24.2%。其中，四川对阿出口1.51亿元人民币，同比增长24.2%；四川自阿进口为0。

相关数据见附表二。

附表二：2026年 1—4 月四川与匈牙利、阿塞拜疆进出口数据

(单位：亿元人民币)

国别	进出口		出口		进口	
	金额	同比	金额	同比	金额	同比
匈牙利	10.01	14.1%	9.2	18.9%	0.82	-21.1%
阿塞拜疆	1.51	24.2%	1.51	24.2%	0	—

(数据来源：成都海关)

【经贸动态】

匈牙利央行预测2026年GDP增速2.4%

匈牙利央行货币政策委员会近日发布新闻，预计匈牙利GDP增速2025年为0.5%，2026年为2.4%，2027年为3.1%，2028年为2.7%。匈央行指出，从2026年开始，内外因素将共同推动经济进一步增长，实际工资增长、政府

扶持计划以及储蓄率从历史高位回落，将支撑消费持续成为重要的增长动力。近年来启动的大型产能扩张项目正逐步投产。尽管外部经济环境回暖，但企业投资预期要到2027年才会对经济增长产生显著支撑作用。

（来源：驻匈牙利大使馆经济商务处）

中国车企亮相匈牙利车展引关注

2026年布达佩斯国际汽车及改装车展3月13日起在匈牙利会展中心举行。这是中东欧地区规模最大的车展之一，多家中国汽车企业集中亮相。

本次展会上，吉利、北汽、上汽、奇瑞等中国汽车企业的展台受到当地市民关注。在吉利汽车展台前，兼具科技体验、绿色动力与家庭出行属性的两款车型吸引不少带着孩子的参观者驻足。

吉利汽车在展会首日举行发布会，宣布正式进入匈牙利市场，并推出一款插电式混合动力SUV和一款纯电SUV。吉利汽车匈牙利子公司总经理杨诚在发布会上表示，匈牙利市场是吉利欧洲战略的重要组成部分。吉利将以匈牙利为支点，在品牌、服务、备件仓储和整车物流等方面覆盖整个东欧区域，并通过仓储前置等方式提升用户体验。

携一款混合动力车型和三款燃油车型首次参展的北汽集团同样受到关注。“很高兴有这么多人对这个品牌感兴趣。”负责北汽匈牙利业务的技术经理保陶基·达尼埃尔说，北汽计划在匈牙利布局约15家经销点，并将视情况向周边国家拓展。

第四次参展的上汽名爵此次展出一款纯电跑车、一款纯电SUV以及三款混动车型。据介绍，上汽名爵已在欧洲成立设计中心，专门针对欧洲消费者对驾驶体验的要求进行车辆设计。

在奇瑞欧萌达展台前，前来参观体验的年轻人科尔绍什·山多尔兴致盎然。他说，中国汽车质保时间更长、内饰和用料更好，“如果现在购买新车，我一定会选择中国品牌”。

（来源：新华社）

同中国深化合作前景广阔——访匈牙利塞格德市长博特卡

匈牙利南部城市塞格德市市长博特卡·拉斯洛4月21日在该市接受新华社记者专访时表示，塞格德市看好同中国深化合作的广阔前景，欢迎中国投资为当地带来发展机遇。

博特卡说，2023年底中国汽车制造商比亚迪宣布将在塞格德市建设工厂，受到当地普遍欢迎。他认为，该项目将促进两国先进制造和绿色产业合作。“这座工厂不仅将推动塞格德的发展，长远来看也将带动整个地区的发展。”

博特卡日前考察了比亚迪塞格德工厂，了解项目进展。据介绍，塞格德工厂是比亚迪在欧洲投资建设的首个新能源乘用车生产基地，包含冲压、焊装、涂装、总装四大工艺。工厂占地约300万平方米，一期项目年产能为15万辆。目前工厂的总装车间已进入调试阶段，员工培训也在同步进行。

博特卡说，比亚迪塞格德工厂建成后，预计将创造超过1万个就业岗位。比亚迪已与塞格德大学及多家当地职业培训机构签署合作协议，支持人才培养，保障技能型人才供给。

除带动就业外，博特卡还表示，希望这一投资释放更广泛经济红利，包括带动本地供应链发展、促进匈牙利企业与比亚迪合作。

“期待塞格德市及周边地区更多企业同比亚迪建立合作关系。”他说，“我们也希望这一投资能够为这座城市带来先进技术，进一步提升当地产业发展水平。”

博特卡还谈到塞格德与中国长期保持的文化和教育联系。他说，塞格德大学设有孔子学院，在推广中文和中国文化方面发挥着重要作用。中文学习在塞格德尤其受欢迎。按人口比例计算，塞格德学习中文的学生人数在匈牙利位居前列。

“塞格德是一座开放的城市。”博特卡说，“我们支持一切有助于经济发展的投资，也欢迎更多来自中国的投资。”

（来源：新华社）

阿推进铁路基础设施建设与数字化升级

阿新社5月8日报道，阿塞拜疆国家铁路公司总裁鲁斯塔莫夫介绍国内铁路建设情况时表示，轨道交通设备方面，采购城际运营用的4组新列车和4台机车相关工作已接近尾声，后续将为阿布歇隆环线铁路增购20组列车。铁路基础设施方面，阿格达姆—汉肯德铁路计划于2026年年底完工，届时巴库—阿格达姆线将延伸为巴库—汉肯德线。该线路列车在叶夫拉赫—巴尔达32公里区段仍使用1960年代铺设的铁路，目前已启动该段铁路全面现代化改造。截至目前，霍拉迪兹—阿格本德铁路建设进度达72%，已完成75公里铁路铺轨，计划年内增至85公里。虽线路尚未全线建成，但通往索尔坦利车站区段已投入运营，阿拉斯河谷经济区入驻企业已利用该线路向解放区运输货物。货运方面，阿铁数字化转型是重点方向之一。目前已推出多项数字解决方案，包括线上运价计算器，通过电子签名实现进出口货运无纸化办理，客户无需前往铁路办公室即可完成业务操作。阿铁已与俄罗斯铁路公司完成无纸化货运对接，正与哈萨克斯坦铁路公司推进对接。

（来源：驻阿塞拜疆共和国大使馆经济商务处）

阿塞拜疆阿拉特自由经济区： 为外企进入欧亚市场铺建“高速通道”

3月12日，在位于北京亮马桥的阿塞拜疆驻华大使馆，一场投资推介会正在火热进行。

这场投资推介会的主角是阿塞拜疆阿拉特自由经济区。围绕“聚焦阿拉特自由经济区，共拓欧亚市场新机遇”这一主题，来自中阿两国政府机构以及能源电力、建筑工程、制造工业、投资金融等领域的220多位代表展开热烈交流，将推介会一次次推向高潮。

阿塞拜疆驻华大使布尼亚德·胡塞诺夫表示，阿塞拜疆地处欧亚大陆交汇处，是连接中亚、欧洲与中东的重要枢纽，阿拉特自由经济区作为国家重点打造的经济特区，拥有独立的司法体系和优惠的投资政策，是中国企业进入高加索及更广泛欧亚市场的理想门户。当前，阿中关系已提升至全面战略伙伴关系，希望双方企业抓住机遇，深化合作。

今年全国两会期间，布尼亚德·胡塞诺夫第三次以大使身份亲身见证这一盛事。在他看来，中国“十五五”规划将为阿中经济关系注入新的内涵、影响长期方向。据他介绍，近期，阿塞拜疆政府推进了以技术、创新、人工智能和数字化转型为核心的全面发展战略。这些优先事项反映了阿塞拜疆加速向多元化、知识型和有竞争力经济体转型的决心。它们也与中国“十五五”规划的目标高度契合。通过协调两国发展议程，有利于阿塞拜疆和中国在未来继续加强全面战略伙伴关系，推进互利共赢合作。

携手合作，不只是阿塞拜疆的渴望，也是中国企业的期盼。

“阿塞拜疆地处欧亚大陆交汇处，是连接中亚、欧洲与中东的重要枢纽。去年中国和阿塞拜疆两国正式建立全面战略伙伴关系，中阿关系正处于历史最好时期。”推介会上，中国产业海外发展协会会长和振伟的这番话，道出了台下中阿企业代表的共同心声。

阿塞拜疆一直都是中国企业重点关注的国家之一，两国合作已经取得了许多务实成果。和振伟表示，阿拉特自由经济区是阿塞拜疆国家战略的重中之重，其毗邻巴库新港，拥有独立的司法体系和特殊的法律地位。阿塞拜疆政府专门颁布了优先适用的《自由经济区法》，在周边国家中这是独一无二的优势。对于中国企业，这里不仅是“政策高地”，更是进入高加索、里海乃至欧洲市场的“高速通道”——园区内企业没有外资持股限制、享受零税收的极简税制，更能依托跨里海国际运输走廊，将产品高效送达周边的欧亚国家的核心市场。

和振伟举例道，去年10月，四川和光同程光伏科技有限公司项目成功落户阿拉特自由经济区，成为中阿建立全面战略伙伴关系以来首个新能源产业落地项目，为两国企业合作树立了标杆，也用事实证明，阿拉特自由经济区不仅拥有丰富的可再生能源潜力，更具备承接中国先进制造业出海的综合能力。

在和振伟看来，当前，中国企业出海正经历从“单一贸易”向“产业链深耕”转型。阿塞拜疆不仅希望进口中国产品和服务，更希望引入中国技术、标准和经验，特别是在光伏、风电、电动汽车等领域。据此，他向中国企业提出三点建议：一是合规先行，善用规则，将合规作为在海外行稳致远的“压舱石”；二是深度融合，积极履行社会责任，遵循ESG发展理念，真正成为阿塞拜疆经济转型的参与者和贡献者；三是协同出海，抱团出海，实现从“合作项目”到“共赢生态”的跨越。

作为此次推介会的主角，阿拉特自由经济区管理局董事会主席瓦莱·阿拉斯加罗夫重点介绍了阿拉特自由经济区的核心优势：零税收、无外资持股限制、毗邻巴库新港，并可依托跨里海国际运输走廊高效联通欧亚市场。他表示，阿方高度重视与中国企业的合作，将提供透明的营商环境和有利的政策支持，欢迎更多中国企业赴阿拉特投资兴业。

据悉，此次推介会上，阿拉特自由经济区管理局与中国产业海外发展协会签署谅解备忘录，双方将建立长期合作机制，共同推动中阿投资与经贸合作走深走实。在现场一对一洽谈环节，中阿企业代表围绕能源、制造、物流、农业等领域进行了务实对接，达成多项初步合作意向。与会企业代表表示，通过本次活动深入了解了阿塞拜疆的投资政策与市场机遇，对未来拓展欧亚市场充满信心。

（来源：国际商报）

【经贸观察】

中欧商贸物流合作园区智能仓项目在匈牙利投入运营——智能绿色物流，见证中匈互利合作提质升级

匈牙利首都布达佩斯往北30公里，多瑙河畔的瓦茨小镇是该国历史悠久的铁路枢纽。位于匈牙利的中欧商贸物流合作园区是中国在欧洲建设的首个商贸物流型境外经贸合作区。其电商产业园位于瓦茨，见证中匈互利合作蓬勃发展，也让古老的小镇焕发新生。2025年10月底，园区内的智能仓项目正式投入运营。日前，记者来到智能仓，实地探访它为中匈、中欧商贸物流合作带来的新气象。

“过去我们追着订单跑，现在订单自己会流向最优路径”

智能仓内，传送带高速运转，电子屏幕实时跳动订单数据，无人叉车有序穿梭，运行井然有序。“经过集装箱掏箱、清关、海关查验等环节，部分货物会进入园区智能仓进行仓储，部分货物会通过卡车运输直达客户手中。”中欧商贸物流合作园区副总经理李海涛说。

智能仓配备智能机器人、自动分拣系统和无人化后台仓储技术等，可实现“仓储—分拣—配送”一站式操作，每小时能处理4.5万至5.5万件物

品，是目前中东欧地区规模最大、自动化水平最高的电商智能仓储设施之一。

智能仓技术负责人张永昌告诉记者，中东欧地区的电商使用的传统仓储体系存在劳动力密集、路径依赖和效率波动等特点，智能仓带来的是效率的提升——从过去的平面仓储升级为立体高密度存储，通过算法驱动，传统的经验预判变成大数据预测，实现物流高效运转。“过去我们追着订单跑，现在订单自己会流向最优路径。”

“智能仓是我们从传统仓储向智能化、平台化、生态化转型的标志。投运后，园区在中东欧区域的物流枢纽作用显著提升。”中欧商贸物流合作园区首席执行官高索·巴拉兹说。

“不仅是提高效率，更是打造真正可持续的仓储模式”

智能仓库区，6台大型堆垛机沿着立体货架轨道高速穿梭，自动取送货物。这座钢结构立体库高达数十米，每个存放货物的托盘入库时已在系统记录位置与信息。当系统后台接到商品出库需求，指令会即时同步至堆垛机。收到指令的堆垛机从数十米高的货架取出对应托盘，自动送往指定作业区域，整个过程一气呵成。

“我们的商品在多个仓库巷道分布，高速运行和灵活调度的堆垛机可以轻松应对订单发送需求。”智能仓首席运营官塞格迪·阿蒂拉说，“目前库区的商品品类处理量是20万个，未来进行系统升级后，可以处理100万个品类。”

工人拉洛斯盯着大屏幕，观察堆垛机实时运转轨迹。他告诉记者，过去需要十几名工人才能完成的任务，现在仅需几台设备协同工作便可实现，“我们甚至不需要走进仓库”。通过一套贯通整个仓库的自动输送系统，货物从入库、分拣到包装，再到出库，基本不需要人工，系统还会根据订

单波动自动调节工位数量。“传统叉车的运行速度约每秒1.4米，自动化仓库可达每秒4到6米，效率提升不少。”塞格迪说。

“智能仓的每一个系统都有绿色运营的考量：机器人采用高效锂电池；自动化运营减少无效搬运、人为误差与返工，进一步降低能耗与碳排放。绿色理念贯穿整个系统设计。”塞格迪说，“我们的目标不仅是提高效率，更是打造真正可持续的仓储模式。”

“从建筑设计，到设备选型，再到能源管理，我们与中国团队密切合作，共同打造面向未来的绿色仓储标准。”高索表示，智能仓是匈中两国在绿色供应链领域合作的成功案例。

“继续推动匈中合作向纵深发展，沿着既定方向稳步前行”

智能仓的建设和投运是中匈互利合作不断提质升级的生动写照。“未来，园区将在跨境电商生态建设、海外仓布局、绿色能源应用、新能源物流车辆等方面与中方深化合作。”高索表示，“依托中欧班列、‘中欧卡航’，以及空中丝绸之路，覆盖全链条的物流体系正在形成，智能仓让这些通道连成高效的供应链网络。”

在匈牙利北部城市科马罗姆，比亚迪电动大巴和卡车工厂已生产组装超过1000辆电动大巴，产品辐射整个欧洲大陆；宁德时代德布勒森工厂已建设完工，工业4.0设备安装到位，开始电芯生产……中国企业在匈牙利新能源汽车、电池等领域投资不断增长，已成为推动当地产业升级和经济增长的重要力量。

匈牙利能源部人工智能事务政府专员鲍尔科维奇表示，匈牙利将中国视为重要合作伙伴，双方已于2025年签署深化人工智能合作的谅解备忘录，共同推进智能驾驶、人工智能教育及标准互认等领域的合作。

“我们的目标非常明确，继续推动匈中合作向纵深发展，沿着既定方向稳步前行。”匈牙利国会副主席雅高布·伊什特万表示，匈中双方各领域合作不断深化、务实成果持续涌现，为两国人民带来实实在在的利益。

中国驻匈牙利大使龚韬表示，“十五五”时期，中国将继续坚持推动高质量发展，加快高水平科技自立自强，引领发展新质生产力。中匈动力电池及新能源汽车产业合作高水平发展，未来双方可开拓人工智能、机器人等科创产业合作，成为开放创新合作之路上的同行者，为两国关系注入新动力。

来源：《人民日报》（2026年05月03日 第 03 版）

【经贸实务】

出海战略和实务：中国电池出海匈牙利

过去十余年，匈牙利已成为中国电池企业进入欧洲的重要落脚点，相关投资快速集聚，形成产业链集群。当前，中国企业进入欧洲的逻辑已从“追求落地速度”转向“注重运营质量与合规能力”，需遵守欧盟与匈牙利多层级监管规则，应对外资审查随投资模式（从绿地项目转向并购）提升的重要性，同时应对环保、用工等合规要求，强化本地化融合与合规体系建设。

中企进入欧洲市场如何长期稳定发展？本文刊发走出去智库（CGGT）高级合伙人陆俊秀与专家访谈的主要内容，供关注欧盟投资的读者参阅。

要点

1、在具体制度层面，企业所面对的并不是单一来源的规则体系，而是由欧盟法规、欧盟指令以及本国法律共同构成的多层级结构。

2、随着大量项目由建设期进入运营期，监管的重心也在发生转移。建设阶段更多关注审批与流程，而运营阶段则直接面对环境排放、生产安全、用工结构以及社会影响等更为复杂的议题。

3、从区域视角看，匈牙利仍然具备显著优势，但其“唯一性”正在下降。随着投资者经验的积累以及信息透明度的提高，波兰、捷克、斯洛伐克等中东欧国家重新进入比较视野，区域竞争趋于均衡。

正文

过去十余年，匈牙利逐渐成为中国企业进入欧洲的重要落脚点，尤其是在新能源、电池制造等领域，投资规模与密度显著提升。伴随产业链的快速集聚，一批标志性项目从无到有落地生根，也在客观上重塑了中东欧地区的制造版图。然而，随着外部环境、监管体系以及产业发展阶段的变化，这一轮“进入欧洲”的叙事正在发生转向——企业所面对的，已不再是一个以“落地速度”为核心变量的阶段，而是逐步进入以“运营质量”和“合规能力”为主导的深水区。

理解这一转变，需要回到匈牙利经济本身的结构性特征进行探究。作为一个长期依赖外资驱动增长的经济体，其对外开放的基本取向并未改变，这也是为何来自亚洲、尤其是中国的资本能够在过去十多年持续进入匈牙利市场的重要原因。同时，匈牙利作为欧盟成员国已超过二十年，其制度基础早已深度嵌入欧盟体系之中。这一身份既是优势，也是约束：它提供了进入欧洲统一市场的通道，同时也意味着企业必须在欧盟规则框架下开展经营。由此带来的一个直接结论是，短期内国内政治周期（如选举）对投资环境的影响相对有限，真正具有决定性的变量，更多来自欧盟层面的政策与监管演进。

在具体制度层面，企业所面对的并不是单一来源的规则体系，而是由欧盟法规、欧盟指令以及本国法律共同构成的多层级结构。不同层级之间

在形式上存在差异，但在实践中却呈现出高度趋同的执行标准。这种“多源一体”的监管逻辑，使得匈牙利很难被简单归类为“宽松监管市场”，相反，它更接近一个标准意义上的欧盟合规环境。对企业而言，这意味着合规不仅是进入门槛，更是持续运营的基础条件。

在这一背景下，外资审查（FDI）常被视为关键风险点，但从实践来看，其影响具有明显的结构性差异。过去十年，中国企业对匈牙利的投资以绿地项目为主，这类投资，除非涉及国防、公用事业或特定金融领域，通常并不触发FDI审查。因此，包括大型电池工厂在内的多数项目，在进入阶段并未受到实质性限制。然而，随着企业逐渐从“新建产能”转向“整合资源”，并购开始增多，而FDI审查正是对并购交易设定了较低门槛与广泛覆盖。这意味着，FDI并非普遍性障碍，但其重要性正在随着投资模式变化而上升。

回顾匈牙利对中国投资的吸引机制，可以清晰看到三项长期支撑因素：一是持续十余年的政策导向与双边关系积累，为投资提供了稳定的政治基础；二是规模可观的国家补贴，在欧盟规则允许范围内对项目形成直接激励；三是所谓“VIP通道”，通过压缩行政流程时间提升落地效率。需要强调的是，这些机制本质上解决的是“效率问题”，而非“标准问题”。换言之，它们可以让项目更快推进，但不会降低在环境、劳工或安全等方面的合规要求。

随着大量项目由建设期进入运营期，监管的重心也在发生转移。建设阶段更多关注审批与流程，而运营阶段则直接面对环境排放、生产安全、用工结构以及社会影响等更为复杂的议题。尤其是在电池制造及回收领域，由于其潜在环境风险较高，媒体、公众以及监管机构的关注度显著提升。值得注意的是，这种强化并非针对某一国家的投资者，而是针对整个行业的风险属性。因此，问题的关键不在于“身份”，而在于“合规表现”。

这种变化之所以在近几年显得尤为突出，还与产业本身的“新兴性”有关。电动汽车与电池产业在匈牙利此前并不存在，相关法律与监管实践缺乏成熟经验，导致早期在执法与解释层面出现一定程度的不确定性。企业在这一阶段往往需要在“规则尚未完全明确”的情况下推进项目，由此产生摩擦与调整。但随着案例的积累与监管能力的提升，这种不确定性正在逐步收敛。对于后来者而言，反而能够在一个更清晰、可预期的制度环境中开展投资。不过，在电池回收等新领域，规则仍处于形成过程中，短期内的不确定性仍难以完全避免。

在企业层面，一个反复出现的共性问题是对政府信息的过度依赖。部分企业在进入初期倾向于直接与政府沟通，并将相关表述视为“确定性承诺”，而忽视独立的法律、环境与财务尽调。问题在于，政府在吸引投资过程中具有自身政策目标，这些目标并不总是与企业的长期利益完全一致。缺乏独立判断的情况下，企业容易在后期运营中暴露出合规短板，进而承受更高的调整成本。值得肯定的是，这一情况正在发生变化，尤其是那些已有欧洲经验的企业，开始更早引入专业顾问体系，以降低信息偏差带来的风险。

在此背景下，一个更为稳健的运营模型逐渐清晰，即从“关系驱动”转向“合规驱动”。企业需要在进入前即完成系统性的尽职调查，并在环境、劳工、安全、税务与公司治理等方面建立完整的合规体系。同时，这种合规不应停留在文件层面，而应能够被持续验证与审计。相比之下，依赖非正式沟通或阶段性承诺的做法，在当前环境中已难以支撑长期运营。

与合规能力并行的，是本地化程度的重要性显著提升。过去，本地资源更多被视为辅助工具，而如今则逐渐成为影响项目成败的关键变量。无论是通过引入本地管理层、建立与本地企业的合作关系，还是与高校联合培养技术与操作人才，这些举措都在帮助企业降低文化与沟通成本，并提

升在地方社会中的嵌入程度。尤其是在非核心城市，语言与行政沟通仍构成现实障碍，本地团队往往能够在关键节点发挥不可替代的作用。从更长远看，与社区建立良好关系，不仅有助于日常运营，也在一定程度上构成应对政策波动的“缓冲机制”。

另一方面，过去在决策中占据重要地位的补贴因素，正在逐步弱化。一方面，欧盟层面的资金约束趋紧，另一方面，电池产业在当地已形成一定规模，边际激励的必要性下降。这并不意味着匈牙利吸引力的削弱，而是表明其竞争优势正在回归更为基础的要素：产业链集聚、客户分布、物流条件以及欧盟市场准入。对于多数企业而言，贴近客户与供应体系，往往比一次性的财政激励更具决定性意义。

从区域视角看，匈牙利仍然具备显著优势，但其“唯一性”正在下降。随着投资者经验的积累以及信息透明度的提高，波兰、捷克、斯洛伐克等中东欧国家重新进入比较视野，区域竞争趋于均衡。企业在选址时更可能采取多国对比的方式，而非集中于单一目的地。

综合上述变化可以看到，中国企业在匈牙利乃至整个中东欧的投资逻辑，正在经历一次实质性的重构。早期阶段强调的是进入速度与政策窗口，而当前阶段更强调合规能力、运营韧性以及本地融合程度。换言之，竞争的核心已不再是“能否进入”，而是“能否长期稳定地存在并发展”。

在这一转变之下，企业需要重新校准自身能力结构：不仅要具备产业与资本优势，更要能够在复杂的监管环境与多元的社会语境中，实现合规、沟通与整合的平衡。这种能力，才是支撑其在欧洲市场真正“扎根”的关键。

（原标题：出海战略和实务 | 中国电池扎堆匈牙利：下半场怎么赢？）

来源：走出去智库

编辑说明

各相关单位、企业：

信息服务是我会为企业提供的 basic 服务工作之一，为更好地帮助四川企业了解最新国际经贸动态，把握商机，扩大对外经贸交流与合作，我们利用贸促系统与国（境）外商协会机构关系密切，渠道畅通的优势，重点收集与我省贸易投资合作密切的国家和地区的最新经贸信息，编辑成《国际商情参考》月刊，以电子版形式免费提供给我省相关单位和企业，以供参考。

另外，《国际商情参考》月刊也在我会的官网上同步推送，网址：www.ccpit-sichuan.org。欢迎各相关单位及企业登录我会网站浏览。

我们希望大家对《国际商情参考》的编辑工作提出宝贵意见，请将你们的需求及采用信息的情况反馈我们，以帮助我们更好地收集整理相关信息，为企业提供更加切实有效的服务。

本期信息均来源于公开资料，不保证所含的信息和建议不发生改变。我们力求《国际商情参考》内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议，仅供参考。建议使用本期信息的单位在执行具体的经贸活动时再做专业咨询。

主办单位：中国国际贸易促进委员会四川省委员会

编辑：四川省贸促会发展研究部

联系人：王倩 庞静

电话：86-28-68909131

传真：86-28-68909130

邮箱：wangqian@ccpit-sichuan.org

地址：中国四川成都蜀兴西街36号国际商会会馆10楼