

第一的秘密

成都外贸增速副省级城市排名第一 这个最大的出口目的地功不可没

成都二手车抢滩东南亚 打开6亿人市场

站在时势最前沿 走进新闻更深处
商报 | 深度

李川刚完成一单不怎么赚钱的生意,但他决定继续在上面加码。他看到的前景,是投资未来。曾经的自行车大国正在向汽车大国一路狂奔,中国的汽车保有量截至2018年底已达2.4亿辆,增速连续多年超过10%。李川所在的成都宏盟二手车交易市场管理有限公司,也靠东南亚市场打开了一片新天地,交易量上升至20万辆,年交易额累计300亿元。

抢滩东南亚,成为不少地区应对全球经济放缓趋势的战略选择之一。数据显示,成都对东盟出口430.2亿元,占全市出口总额的29.6%,成为成都第一大出口目的地市场。这为成都拿下上半年对外贸易增速副省级城市中排名第一,打下了基础。



今年4月底,商务部、公安部、海关总署联合下发《关于支持在条件成熟地区开展二手车出口业务的通知》,鼓励二手车出口并在全国首批启动10个试点城市,二手车出口撕开了一个口子……

为什么是东南亚?

在二手车市场上,东南亚的内需释放出极大的潜力。东南亚GDP1.9万亿美元,人口超过6亿,人均收入与中国持平;人均拥车率约每千人44辆,与中国人均拥车率约每千人154辆相距甚远。东南亚还是全球第五大汽车市场,预计2020年其汽车销量将达600万辆。

为什么是二手车?

至少在当下,出口二手车还不是一门钱多速来的生意。李川算了一笔账:目前柬埔寨国内二手车的平均车龄为16-18年,销售价格平均为2万美元/台,此次从成都出口过去的车型均为10年以内,销售价格预估约为3万美元/台,综合性价比而言具有很大竞争力。

突破 三部门联合发文 鼓励二手车出口

有专家曾预测,到2019年,中国将超过美国的2.53亿辆,成为全球汽车保有量最多的国家。从现在的发展趋势来看,这一目标将提前实现。与此同时,汽车产销的高速增长滋生了庞大的二手车市场。

不过,一直以来,与国内二手车交易的辉煌战绩相比,它的出口交易量显得尤为冰冷:零。

不只是成都,全中国的二手车出口交易量都是零。直到今年4月底,商务部、公安部、海关总署联合下发《关于支持在条件成熟地区开展二手车出口业务的通知》,鼓励二手车出口并在全国首批启动10个试点城市,二手车出口才撕开一个口子。

新成立的四川宏盟中拓汽车进出口贸易有限公司等5家企业成为成都首批二手车出口试点企业,从撕开的口子里尝试着探出脚步。

出发 7月底首批40台二手车 从成都出发

李川还记得,去北京开会的日

子是5月5日,政策刚下来的几天,企业就受邀去相关部委参加座谈。当月,他立马去了柬埔寨考察当地的二手车市场,并顺利与当地经销商签约100台二手车订单。

7月底,首批40台总价值为50万美元的二手车从成都出发,集装箱里装着丰田威驰、丰田霸道、尼桑蓝鸟、铃木北斗星、别克GL8、铃木雨燕等九大品牌11个车系。它们将去往柬埔寨市场,与来自美国和日本

的二手车竞争,进入柬埔寨人的家庭。

车型的搭配是有讲究的。李川说,美国和日本在东南亚的二手车市场上做了二三十年,当地人对这些牌子的认知度比较高,除了当地人熟知的美国日本品牌汽车,特意给经销商搭配少量的国产车去试水。更长远,目标是市场接受国产车品牌后,建立中国好车海外售后独立品牌和商标,将二手车汽车全产业链复制到东南亚,开展汽车销售、汽车维修、汽车保险、汽车金融等全链条服务。

至少在当下,出口二手车还不是一门钱多速来的生意。李川算了一笔账:目前柬埔寨国内二手车的平均车龄为16-18年,销售价格平均为2万美元/台,此次从成都出口过去的车型均为10年以内,销售价格预估约为3万美元/台,综合性价

比而言具有很大竞争力。但考虑到国内采购成本和运输成本比较高,在小批量出口的现状下,价格并不占优势。他看中的,当然是以柬埔寨为代表,背后的东南亚市场。

潜力 在二手车市场上 东南亚的内需释放出极大潜力

东南亚是一块大蛋糕,在全球经济衰退大潮来临时,它还是一个避风港。

2019年进入最后一个季度,全球经济衰退的征兆已经不再如年初时那样具有争议。尤其是8月14日,10年期美债收益率早盘一度比两年期美债收益率低了2.1个基点,为2007年以来的首次,让全球媒体都听到了“经济衰退警钟敲响”。

美国制造业指数跌至10年低点,欧洲同样不能从这场衰退中幸免:疲软的德国制造业正在全面感受国际贸易冲突所带来的影响,英国也正面临自2007年以来最高的破坏性经济衰退风险,最新官方数据还表明,第二季度英国经济的增长率将从第一季度的0.5%降至接近于零。

令许多人意外的是,东南亚却是“洪水”到来时的“诺亚方舟”。根据《2019亚洲发展展望报告》,东盟地区国家今年的经济增长率预计为4.9%,世界银行此前发布的《全球经济展望》报告指出,东亚和太平洋地区仍然是世界上经济增长最快的地区之一。经合组织发展中心此前发布的一份报告认为,该地区稳定的劳动力市场和海外投资有效促进了内需,并在一定程度上抵消了出口放缓。

在二手车市场上,东南亚的内需释放出极大的潜力。东南亚GDP1.9万亿美元,人口超过6亿,人均收入与中国持平;人均拥车率约每千人44辆,与中国人均拥车率约每千人154辆相距甚远。东南亚还是全球第五大汽车市场,预计2020年其汽车销量将达600万辆。其中越南、菲律宾、老挝、缅甸、柬埔寨5个国家是左舵汽车市场,这对于中国二手车来说,有着天然的优势。而柬埔寨等国家因不具备汽车生产能力,且对汽车进口限制较少,成为李川首要突破的区域。

李川介绍,首批出口主要是为打通物流和清关流程,预期的销售模式分3种:一是在海外建立中国制造的二手车汽车交易市场,二是与当地经销商合作接收订单,三是放在当地的电商平台出售。上个星期,李川再次去了缅甸和老挝,准备为出口二手车敲开这两个市场的大门。

市场观察

价格翻倍卖,却没怎么赚钱? 业内:还需国家政策配套

东南亚,或许国内市场过剩的另一个出口。

当汽车被定义为消耗品时,随之而来的就是快速的更新换代速度和巨大的二手车市场。2019年国内二手车供应量约6000万辆,需求量仅约3000万辆,占比50%。二手车出口成为产能转移和消费升级的一个新的增长点。据测算,非洲、东南亚、俄罗斯二手车年进口市场需求约551亿美元。

成都抢占外贸先机

港口业务也面临着同样的转向。面临国内港口业务增速下滑的中远海运港口,近年来不断加大在新加坡这一战略枢纽上的投入。2019年1月,新加坡中远一香港码头在该地区新增2个泊位。董监事会主席张为表示,随着国内环保、人力等要素的成本增长,制造业向东南亚地区转移的趋势是确定的。另一国内大型港口运营商招商局港口,也已明确将东南亚及南亚门户港作为重点的跟进投资目标。

上半年进出口增速的城市冠军成都,也把上涨的原因归功于东南亚市场。日前出炉的城市经济“半年报”,15个副省级城市中,成都以GDP8.2%的增长率,在副省级城市中位列第一,外贸数据也前所未有的亮眼。今年1-6月,成都实现货物贸易进出口总额2614.5亿元,同比增长21.5%。累计进出口总额和增速分列副省级城市排名

第6位和第1位。其中,成都对东盟出口430.2亿元,占全市出口总额的29.6%,高于对美国出口占比5.9个百分点,东盟已一跃成为成都第一大出口目的地市场。

打造“海铁联运航线”

目前的问题是:樱桃好吃树难栽。李川认为,即使现在出口二手车的价格在收购价的基础上翻倍卖,也没怎么赚钱,如果要与美国日本车等成熟市场来竞争,还需要国家出台相关出口退税政策,降低企业综合出口成本,增强出口产品竞争力。

在物流成本上,首次出口的一批二手车是搭乘的全国首个二手车出口国际专列,将以成都青白江铁路为中心,以广西钦州港为辅,建立二手车出口物流枢纽中心,打造“海铁联运航线”,开设非洲、东南亚的定期国际船次,降低整体物流成本。李川希望下一步是建立区域航线,连接沿海的出口码头,形成有效集聚,扩大规模效应,提高物流议价能力。

8月15日,国家发改委下发《西部陆海新通道总体规划》,自成都经泸州(宜宾)、百色至北部湾出海口的西部陆海新通道,令深居内陆的成都终于有了出海口。李川的二手车出口市场,或许将借此做大。

成都商报-红星新闻记者 钟茜妮



7月25日,四川(成都)二手车出口国际专列出发

带来的启示

星巴克 沃尔玛 亚马逊

一把咖啡原豆变身一杯“星巴克”,需要19个不同国家提供原料。星巴克是如何成功的?经济学家给出的主流答案是:一个全球、单一的供应链。不仅仅是星巴克,苹果、沃尔玛、亚马逊以及国内的阿里、京东都可以被看做是一家供应链企业,企业的成功秘诀之一,是整合了多方供应商,依据消费者的需求而快速反应,最终制胜。

在成都,也将有越来越完善的供应链体系。9月10日,成都市供应链协会成立大会暨2019成都国际供应链与物流技术装备博览会推介会举行。现场,成都市供应链协会揭牌,并成立生物医药、供应链金融两个专委会。



星巴克门店 图据东方IC

发力供应链新动能 成都成立供应链协会

什么是供应链? 物流、产业链、价值链

中国物流与采购联合会副会长、现代供应链研究院院长蔡进介绍,供应链本质是创新供给体系,优化供给质量。发展现代供应链必然要以供给侧驱动,完善供给体系,培育经济发展新动能。

供应链不仅仅是城市战略。蔡进介绍,当前,我国供应链新动能逐步发力。2018年,商务部等7部门与中物联开展了供应链创新与应用试点工作,包括成都在内的55个城市列入试点城市。

许多国际商业巨头,带来成熟经验。1962年,一家不起眼的小杂货店出现在美国。外观平平无奇的小店,在数十年后变成了世界上最大的连锁零售。它就是今天的沃尔玛。在经济学家们看来,沃尔玛从诞生之初便开始苦心经营的一套高效、先进的供应链管理,本质上就是一家供应链运营公司。

成都也有这样的“甜头”。去年4月

15日,成都全球生物医药供应链服务中心揭牌,这是成都立足全球打造的医药供应链枢纽,也是构建生物产业生态圈的重要组成部分。成都将打造国内第一个聚焦生物医药产业的“管家式”全链条服务体系。

如今,这样的体系将延伸至“5+5+1”产业体系,目前协会已有会员近百家,工业制造业会员占30%、商贸服务业占40%、物流、金融、科技、咨询等相关企(事)业主体占30%;协会旨在搭建数字供应链协同合作交流平台,助力西部产业能级提升与降本增效协同发展。在蔡进看来,供应链提升产业链,而产业链带来价值链。

为什么是现在? 西部陆海新通道机遇

在蔡进看来,成都航空枢纽、铁路枢纽和对外通道建设方面实现了跨越式发展,走在全国内陆城市前列,但是在供应链服务行业上尚未形成产业规模,政策环境、市场环境以及供应链

人才、技术和国际化资源聚集等配套环境还有待进一步优化和提升,离打造全球供应链枢纽城市的目标还有很长的距离。

对成都来说,目前就是机遇——此前,国家发展改革委印发《西部陆海新通道总体规划》,提出在成都建设一条经泸州(宜宾)、百色至北部湾出海口的西部陆海新通道,与重庆的另外两条通道共同形成西部陆海新通道的主通道。

在西南交通大学物流研究院院长张锦看来,这带给成都打造供应链的机遇,“成都是新一轮西部大开发的国际门户枢纽城市,要实现新经济领域跨越式发展,就要更加重视和更好发挥现代供应链在推动传统产业、新兴产业、开放型经济发展的支撑和保障作用。”

四川省口岸与物流办公室主任吴舸在会上强调,供应链协会是实现企业聚集、产业协同,实现集约化、规模化发展的重要途径。成都市供应链协会的建立必将对供应链的管理起到规范、指导和推动的作用。

成都商报-红星新闻记者 叶燕