

# 力帆：征战海外市场的“老兵”

■ 本报记者 张凡

中国民营企业征战海外市场，从来就不缺故事。近日，力帆深耕10年成俄罗斯市场最受欢迎中国车在汽车业界成为美谈。而对于力帆来说，车企出海，绝对是一部将机遇变为现实的辛苦打拼史。

“我们在2005年组建了汽车进出口团队，2006年开始往海外派遣人员，2007年在俄罗斯、埃塞俄比亚、伊朗等国家组建SKD（半散件）工厂，随后转为CKD（全散件组装）。”力帆集团海外（汽车）常务副总经理孙泽军在接受《中国贸易报》记者采访时讲述了力帆汽车“走出去”的历程。他表示，力帆在海外耕耘多年，尽管目前整体经济不景气，但还是会坚持“走出去”。海外市场是力帆的主战场。

纵观近年来中国汽车“走出去”的状况，可以用“大起大落”来形容，就出口这一方面来看，一组数据就可直白地展现其中的波折：2012年，中国汽车出口量超过了100万台，这是中国国产汽车在“走出去”的历史上经历的第一次高潮，但到了2016年，全球经济不景气，中国

汽车出口太过集中，同质化情况也比较严重，仅出口70余万台……

“这个危机的出现对中国汽车行业来说，也是一个契机，让我们去反思现有的出口模式存在的问题。相信经过反思和经验总结，中国汽车出口的第二个高潮一定会到来。”孙泽军认为，中国的汽车市场尽管很大，现在是年销2800万辆，未来突破年销3500万辆是毋庸置疑的。但如此庞大的市场也不能消化巨大的产能。“化解过剩的产能，最好的途径就是出口。所以，现在越来越多的中国品牌开始‘走出去’。”

“走出去”是一条很艰难的路。海外的局势太复杂，各国的国情不一样，整体经济环境没有中国稳定，部分国家的政策又多变，种种不利因素，导致“走出去”的过程不是很顺利。

技术壁垒、贸易壁垒都是力帆在开展海外业务中所面临的难题。首先，力帆每年要投入大量资金用于出口产品认证，过高和不平等的关税政策阻碍着中国产品出口。由于早期对市场的认识、研究不足，力

帆团队对许多当地法律、风俗习惯等理解不够，起初工作开展非常困难。随着对各个市场的了解越来越深入，力帆外派常驻人员越来越多、越来越有经验，这些问题就得到了逐步的解决。

其次，汇率波动也影响着整个汽车行业的出口。“处理这类问题时，我们与当地客户紧密合作，灵活地制定相应解决方案，甚至去当地市场进口产品来冲击汇率。”“走出去”是伴随着风险的，这要求我们足够灵活，足够敏锐地洞察到市场的变化。”孙泽军说。

近两年，中国的汽车出口逐年下滑。2016年，随着汽车进出口市场整体下滑，力帆的出海之路也经历波折。但力帆仍然在努力，相信危机也是转型的大好良机。除了在俄罗斯获得“最知名中国品牌”荣誉之外，孙泽军还举例说明了2016年的另一个成绩单：“在埃塞俄比亚，力帆汽车与该国外交部达成一笔1000辆530车型的订单，并在第一批交车821台后，再次获得埃塞交通部追加的1000台车的订单……”

这样的成绩不是轻而易举获得的。作为中国国产汽车“走出去”的“老兵”，力帆汽车在海外市场的锤炼中总结出了一些生存经验。例如，在孙泽军看来，以用户需求为导向是永远不变的法则。

“我们知道消费者喜欢什么、想要什么样的车，贴近市场进行产品的研发、改进。除了外观好、价格优、配置丰富、品质稳定之外，中国汽车在近年来非常注重售后体系的完善。海外消费者在购买中国汽车之后，都能在当地享受到良好的售后服务。产品与售后的闭环，让消费者对中国制造更具信心。”孙泽军介绍说，“力帆汽车在很多国家不但建有KD（散件）工厂，还有数量众多的配件仓库，在这样的情况下，我们获得了消费者的信任。”

孙泽军对力帆的未来充满信心，他表示，未来力帆会加大在产品、营销、网络、售后服务等方面的投入，夯实俄罗斯、伊朗等市场，为未来的市场回暖做好前期准备，同时加强对空白市场的开拓，比如说，尝试打入欧美市场。

## 越南首条城铁 吊装中国定制车厢

当地时间21日凌晨，在上百名越南围观群众的欢呼和掌声中，中国专为越南首条城铁定制的第一辆列车车厢被成功吊上桥。

位于越南首都河内的吉灵—河内东线城铁总长约13公里。中铁六局担任项目总承包商，有关工程设计、制造、供货和服务等均采用中国技术和中国标准。该城铁线共采购13列电动客车，每列车分别有4辆车厢。

新华社记者 乐艳娜 摄



## ● 供求信息

### 巴西农场 寻求中国合作伙伴

巴西 AGROINDUSTRIAL E MERCANTIL AMAZONIA (AMA)公司寻求中国农业企业合作开发农场。AMA公司在马托格罗索州拥有超过5000公顷的土地，可大批量种植大豆、玉米、棉花、饲养肉牛、奶牛。合作期限可长达40年。  
联系人：代理商 Hygino Vieira  
电话：0055 21 2232 2391  
手机：0055 21 97636 7300  
邮箱：hyginovieira@gmail.com  
(来源：驻里约热内卢经商室)

### 乌克兰木材公司 寻找投资伙伴

乌克兰 ANDERWOOD LLC公司长期从事木材和木材加工业务，在乌克兰日托米尔州的科罗斯特舍夫市拥有5公顷土地。该公司拥有1万平方米加工厂房和完备的加工设备，并拥有在乌唯一的德国胶合结构的拱门和桁架梁生产线。为更新设备，该公司寻找投资伙伴。  
联系人：Alex Rudovsky  
电话：+38-067-500-2186  
邮箱：pig\_rud@ukr.net  
(来源：驻乌克兰经商参处)

### 匈牙利采购 X 射线设备

招标方：匈牙利 Szombathely 市  
招标内容：X 射线设备采购  
地址：Markusovszky Lajos utca 5. Szombathely, 9700, Ungheria  
联系人：Gellén-Kovács Ágnes  
电话：+36 94515694  
传真：+36 94327873  
邮箱：kovacs.agnes@markusovszky.hu  
网址：  
http://www.markusovszky.hu  
截标日期：2017年3月31日  
(来源：贸促会驻意大利代表处)

(以上信息仅供参考)

## 中英金融合作期待更多政策催化剂

■ 蒋华栋

中国一直坚定不移地支持经济全球化，推动贸易投资自由化和便利化。此前出台的《国务院关于扩大对外开放积极引用外资若干措施的通知》，被视为送给全球经济的“大礼包”。记者在近日采访英国多个行业协会负责人的过程中，不仅深刻地感受到中国新一轮吸引外资政策极大地振奋了欧洲投资者，更清晰地了解到各方对于新一轮开放政策细节的期待和与中国开展全方位对接的强烈愿望。

英中贸易协会金融和专业机构主任周丽君表示，当前中英两国政府都在不断推进彼此市场开放。在宏观层面，中英经济财金对话机制为两国企业部门合作打造了良好的基础。英国企业期待此轮吸引外资政策细节能够尽快落实，成为新一轮中英金融合作催化剂。

伦敦金融城协会亚太区负责人布莱恩·克里斯表示，当前的开放承诺仍需要进一步的细节支撑。伦敦金融城协会认识到了中国政府正在

持续推进市场自由化发展和提升金融市场竞争力的提升。英国自身在提升服务行业竞争力和促进市场化发展方面有着丰富的经验和深厚的专业知识。因此，伦敦金融城协会内部众多机构都期待能够进一步发挥自身专业优势参与中国金融业市场化发展进程。

在金融服务业领域，无论是资产管理、保险还是银行业领域，中英之间均存在高度的互补性，英国企业高度期待上述领域的具体开放政策举措。周丽君表示，在当前欧洲银行业整体发展乏力的背景下，各大银行都非常期待能够进一步提升其在华市场准入、提升机构设置与业务调整的灵活性。

针对资产管理产业，周丽君表示，近期中国资产管理市场开放度不断提升，英国安本资产管理公司成为首个在中国获得外商独资企业营业执照的英国公司。欧洲和英国多家资产管理公司乐见上述政策发展，期待能够进一步延续开放，使更

多国际资产管理公司参与中国市场，促进中国资管行业的发展。

保险业是中英近年来金融合作的又一重点。在去年的中英经济财金对话中，中国承诺在养老保险和寿险市场加大对标准人寿等英国公司的开放力度。英国工商业联合会中国部负责人刚毅表示，英国的保险企业非常期待进一步放宽牌照发放。在当前中国各个保险细分市场的需求上升的背景下，英国的保险企业期待在医疗保险、财产保险、再保险等领域积极发挥自身专长和资源。

在此前的中英经济财金对话中，加强双方在金融监管、货币政策和金融稳定领域合作已成为两国政府的共识。周丽君表示，两国金融产业对接不仅仅局限于具体产业部门，借鉴英国监管领域的先进经验，避免此前英国监管走过的弯路也正在成为双方交流的重点。这一合作对于提升中国金融服务业发展环境的稳定有着积极作用。

## 汉班托塔：斯里兰卡的“深圳”

■ 杨梅菊

佩里斯的目光里有着工程师的机敏和严谨。他手边放着一张记录过去几年汉班托塔港接驳船只和转运车辆数量的表格，但在接受采访的过程中，他根本不需要看，那些数据早已印在他的脑海里：“第一年我们接驳了约31艘船只，2013年增加到137艘船，约6.4万辆车，其中80%是转运车辆。2014年，我们接驳了289艘船，约19.8万辆车。”

佩里斯对于港口发展的乐观来自他亲眼目睹、亲身参与其中的地区发展。2007年，在中国的帮助下，斯里兰卡开始建设汉班托塔港，当时供职于一家私人公司的佩里斯加入了建设团队。几年后，得益于在中国港湾的工作经验以及与建设团队建立的良好合作关系，佩里斯进入斯里兰卡港务局旗下专门对接汉班托塔港

的管理公司，如今他已跻身这家公司的管理层。佩里斯介绍，目前他所在的管理公司每月接驳20至25艘船，约2万至2.5万辆汽车。此外，港口还接收转运其他物资如建筑材料等。而随着汉班托塔港二期工程基本完成，这一数据还将有巨大增长。

十年间，汉班托塔也发生了翻天覆地的变化：宽阔的柏油路、先进的会议中心、运动中心、五星级酒店、马特拉机场和正在建设中的南部高速延长线……昔日的小渔村如今已经成为整个斯里兰卡最发达的枢纽重镇。

在佩里斯的印象里，从汉班托塔港开始建设以来，就有许多质疑的声音。佩里斯说：“他们刚开始不相信港口的建设能为汉班托塔带来任何

## 欧盟盯上匈塞铁路 调查还是找茬

■ 张凡

“一带一路”倡议在欧洲的旗舰项目匈塞铁路的建设对区域经济的带动作用显而易见。然而日前的一则报道披露，欧盟正在调查由中国提供贷款的该项目的财务可行性，以及它是否违反了欧盟有关大型交通项目必须进行公开招标的法律。

此消息一出，便引起各方关注，纷纷猜测欧盟此举的动机是什么，更担心是否会因此事影响到中国与欧盟的关系。这种担心的缘起是，该铁路对中国来说有着重要意义：这条铁路不仅是“一带一路”建设的重要组成部分，而且中欧贸易陆海快线是这条铁路的延长线和升级版。该快线南起希腊比雷埃夫斯港，北至匈牙利布达佩斯，中途经过马其顿斯科普里和塞尔维亚贝尔格莱德，直接辐射人口3200多万，建成后将为对中国对欧洲出口和欧洲商品输华开辟一条新的便捷航线。如果没有匈塞铁路，中国可能很难实现通过铁路将产品输出至比雷埃夫斯，再经海路运往位于欧洲、非洲及其他地区的目的地。

对如此重要的项目进行法律方面的调查，有分析认为这是欧盟在其内部问题丛生、影响力减弱的情况下“刷”存在感，也凸显了其面对域外国家的资本和企业参与当地经济建设的矛盾心态。欧盟既欢迎其他国家参与其基础设施建设中来拉动其经济发展，又担心其他国家参与之后抢走了当地的就业岗位、违反欧盟的法律规定，甚至有安全方面的顾虑。欧盟的这一做法淋漓尽致地体现了其振兴经济的强烈渴望和不时流露出的保护主义心态。

## ● 投资机会

### 尼泊尔总理吁请各国增加投资

尼泊尔总理普拉昌达日前在尼泊尔2017基础设施峰会上呼吁包括中国、印度在内的广大国家加大对尼泊尔投资。

普拉昌达在发言时表示，尼泊尔计划到2030年成为中等收入国家，发展基础设施建设是实现这一目标的重中之重。他说资本缺乏等众多因素导致尼泊尔基础设施落后，呼吁各国加大对尼泊尔投资。

亚洲开发银行副行长张文才

面对这样的情况，中国方面首先要做到身正不怕影子斜，其次就是积极与欧盟方面沟通，澄清利害。在笔者看来，这样的调查应该就是欧盟的例行公事，不像是找茬，也不能找茬，最多是像英国暂停欣克利角C核电项目一样，把调查当作与中国在某方面竞争的筹码。在当前的形势下，欧盟拿中国“一带一路”旗舰项目找茬，它也要权衡利弊：一方面，美国与欧盟的关系依然充满不确定性，美国副总统彭斯虽然祝愿加强与欧盟的联系，但还处于“光说不练”的状态，欧盟难免不安；另一方面，虽然欧盟与中国常有经贸摩擦，不承认中国市场经济地位，但是双边经贸往来的数据依然证明了中欧关系是向良好方向发展的。一边是不靠谱，一边是双赢，欧盟无疑会更倾向于中国，更别找茬找麻烦。

除此之外，从近日欧洲议会投票批准了欧盟与加拿大签署的《综合经济与贸易协定》来看，欧盟正在积极布局“全球自由贸易”，给匈塞铁路找麻烦就是给自己“全球自由贸易”之路使绊子。摊开地图来看，该条铁路的修建对欧盟的好处是显而易见的——打通自身商品流通的血脉。这条铁路的贯通一方面将打通波罗的海，使欧洲实现真正意义上的陆海连通；另一方面，该铁路的建设也有助于沿线基础设施的改造。由于这条铁路对中国也有重要的意义，欧盟也可借此进一步促进与中国的经贸往来，何乐而不为？

因此，对于欧盟调查该铁路项目，中国方面应该拿出鲜明的态度：可以调查，但不能找茬。

## ● 投资机会

### 尼泊尔总理吁请各国增加投资

尼泊尔总理普拉昌达日前在尼泊尔2017基础设施峰会上呼吁包括中国、印度在内的广大国家加大对尼泊尔投资。

普拉昌达在发言时表示，尼泊尔计划到2030年成为中等收入国家，发展基础设施建设是实现这一目标的重中之重。他说资本缺乏等众多因素导致尼泊尔基础设施落后，呼吁各国加大对尼泊尔投资。

亚洲开发银行副行长张文才

在发言时表示，尼泊尔要想在2030年成为中等收入国家，经济增速需维持在7%至8%。尼泊尔可通过建设电厂、公路、机场和公共交通等，提高基建投资在国内生产总值中的占比。

印度铁道部部长苏雷什·普拉布表示，印度已加大基础设施投资，国内铁路网正不断升级完善，这对尼泊尔的发展也将产生积极作用。（周盛平）

## 泰国欲引中国高新技术促产业升级

泰国投资促进委员会(BOI)秘书长希兰雅·素吉近日在曼谷表示，希望生物技术、纳米技术及数字技术领域的中国投资者能来泰国投资，发挥技术优势，帮助泰国实现“泰国4.0”经济战略目标。希兰雅说，泰国目前对这些领域的投资者给予免除一定年限的企业所得税的优惠政策，也用与之类似的税务激励措施鼓励国内外

企业参与基础设施建设。

泰罗勇工业园总裁徐根罗说，生产光能板的中国企业来园入驻，填补了泰国的技术空白，在泰国市场引起强烈反响。德晋昌光电科技(泰国)有限公司总经理周利斌说，公司人泰以来一直享受税收优惠政策，泰国产业升级对企业发展也有促进作用。（驻清迈总领馆经商室）

## 马恩岛招揽中企参加 ISLEXPO 峰会

支持企业发展与创新的马恩岛 ISLEXPO 峰会将于5月24日至25日举行。马恩岛经济发展部表示，希望更多中国企业参与此项盛会，与马恩岛共同发掘商机。

据悉，为期两天的 ISLEXPO 2017将在 Villa Marina 举行，活动主要包括专题演讲、小组座谈以及为成长型企业量身定制的研讨会等。

马恩岛地处爱尔兰海中部，是一个自治的英国皇家属地，有独立的政府、法律和货币。近年来，马恩岛一直鼓励经济多样化，现在发展成为多种高速增长行业的基地，主要包括国际贸易、财富管理、电子商务、清洁技术及生物技术、高科技制造业等。（龙二）

## 汉班托塔：斯里兰卡的“深圳”

■ 杨梅菊

佩里斯的目光里有着工程师的机敏和严谨。他手边放着一张记录过去几年汉班托塔港接驳船只和转运车辆数量的表格，但在接受采访的过程中，他根本不需要看，那些数据早已印在他的脑海里：“第一年我们接驳了约31艘船只，2013年增加到137艘船，约6.4万辆车，其中80%是转运车辆。2014年，我们接驳了289艘船，约19.8万辆车。”

佩里斯对于港口发展的乐观来自他亲眼目睹、亲身参与其中的地区发展。2007年，在中国的帮助下，斯里兰卡开始建设汉班托塔港，当时供职于一家私人公司的佩里斯加入了建设团队。几年后，得益于在中国港湾的工作经验以及与建设团队建立的良好合作关系，佩里斯进入斯里兰卡港务局旗下专门对接汉班托塔港

的管理公司，如今他已跻身这家公司的管理层。佩里斯介绍，目前他所在的管理公司每月接驳20至25艘船，约2万至2.5万辆汽车。此外，港口还接收转运其他物资如建筑材料等。而随着汉班托塔港二期工程基本完成，这一数据还将有巨大增长。

十年间，汉班托塔也发生了翻天覆地的变化：宽阔的柏油路、先进的会议中心、运动中心、五星级酒店、马特拉机场和正在建设中的南部高速延长线……昔日的小渔村如今已经成为整个斯里兰卡最发达的枢纽重镇。

在佩里斯的印象里，从汉班托塔港开始建设以来，就有许多质疑的声音。佩里斯说：“他们刚开始不相信港口的建设能为汉班托塔带来任何

改变……在一个贫穷落后的国家推行发展和改革注定要面临许多困难，但我个人和周围许许多多人的生活变化就是最好的回答。”

而像佩里斯一样，被汉班托塔港的建设改变命运的人还有很多，例如工程师西德尼，汽车维护工爱德华，还有项目建设高峰期数千名当地建设工人，甚至附近多年为项目部提供蔬菜的农民们……

正如汉班托塔地区官员卡鲁纳拉特纳在接受记者专访时表示，汉班托塔的发展既得益于两国政府间友好互助，更离不开两国民间友好的基础。

“可以说，汉班托塔已经具备了腾飞的要素，唯一欠缺的就是行业建设以及大量的外来投资，而未来入驻工业园的中国企业将带来数十亿美元投资。”卡鲁纳拉特纳说。