

# 中遠堅信BDI一定V彈

【本報記者楊楠上海二十五日電】「上周我也是在浦東香格里拉酒店的這個廳演講航運業前景，第二天媒體報道了我的講話，結果那天（即6月18日）BDI就再度回到4000點以上！航運和其他產業一樣，在過去3個月產生巨大波動，接下來幾個月這種恐慌可能還會蔓延，但是繼續大幅萎縮的可能性較小」，中遠集團總裁魏家福今日出席「2009國際航運大會」時，力挺航運產業，並強調「中遠有800多億元人民幣現金在手，危機就算再延長2年，我依然能活下去」。

中國另一航運巨頭中海集團的總裁李紹德，亦與魏家福同台喊出：「對繼續萎縮的可能性，既要謹慎，又要有所預案。地球照轉，冬天過去就是春天！」

「我堅信BDI是V字形，而不像有些人說的L形，總是沉在下面浮不上來，大家都淹死了。現在的恐慌必將過去，航運業本來就是一個長壽產業」。魏家福以獨有的激昂語氣指出，「相對歷史長河而言，眼下的恐慌只是非常短的一瞬間」。

## 危機再長也能活下去

「我們搞航運是幹什麼，就是為賺錢，目前乾散貨市場已經向好，說明市場信心可以回歸，BDI也已達到過新高，市場中的恐慌因素會進一步減少」。

相對沉穩的李紹德，則現場算賬說：「中海擁有船舶約440艘，計1900萬載重噸，總資產目前為1100億元，負債率在4

成以下。近期的經濟數據顯示，包括石油、有色金屬在內的國際大宗商品交易，也出現了一些反彈。其中雖然有金融炒作的因素，但真實需求改善方面的原因也是客觀存在的。航運業對實體經濟有3—6個月滯後期，隨着實體經濟逐步觸底企穩，國際貿易量會出現緩慢回升，航運需求也有望逐步回升」。

## 低價購舊船害處甚多

不景氣之下，二手船交易迅速增加，一些航企希望藉機低價購入舊船備用。對此，魏家福、李紹德態度鮮明地批駁說：航企買二手船，後患無窮。

李紹德談到，「世界經濟對航運的影響會持續一段時間，因此處置二手船對穩定航運市場是有利的，而於航企本身今後發展的角度，更應加快舊船淘汰」。對此，魏家福亦分析說，「超過20年船齡的船



2009國際航運大會會場

根本就不能買，它肯定不符合排放標準，後面要面對的罰款更多」。

魏家福還透露說：「此前我給溫總理

寫了一封6頁長的信，希望政府嚴格限制船舶准入和加快舊船淘汰，這樣也可以為內地造船業騰出空間」。



大昌行物流善用倉庫空間協助江門市製造商。左起：大昌行物流董事總經理谷大偉、江門市副市長陳佳林、江門市對外貿易經濟合作局局長周文、大昌行物流業務發展部總經理戴寶麟  
(本報攝)

## 大昌火炭倉設中小企展場

【本報訊】大昌行物流有限公司主辦的五邑地區產品展覽平台昨日正式開幕，該公司將位於火炭的倉庫，免費為江門市中小企開設產品展示場地，給予廠商直接與香港和海外買家接洽的平台，大昌行在供應鏈與倉儲提供後勤服務。

今次展覽產品以江門市生產的消費性日用品為主，大昌行物流董事總經理谷大偉表示，在江門市外經貿局的支持與協調下，該公司為當地中小企增加與香港和海外買家直接接觸的機會，創造一個平台，讓買賣雙方直接見面洽商，有利成交和減少中間環節，節省營運成本。他強調，這是一種多贏做法，特別適合目前經濟環境之下，廠家、採購商與物流服務商共同成長和發展。

江門市人民政府副市長陳佳林昨日亦親往火炭物流中心參觀。他表示，今次參展的中小企雖具備一定的生產力，不過限於本身營運規模，未必有能力參加大型的展覽會，而大昌行憑藉在業內的優勢，為中小型提供免費平台，市政府自然給予支持。

## 中糧深圳建冷凍物流園

【本報記者井欽閣深圳二十五日電】「中糧深圳食品物流園」在深圳寶安一清水河物流園區將於7月1日正式交付使用。自2月份提出「全產業鏈的食品企業」這一戰略規劃以來，中糧在捋順產業鏈條這一關鍵行動上再次出手。

該物流園是中糧深圳公司食品冷鏈物流服務網絡的總部基地和核心組成部分。項目佔地14萬平方米，預計總投資約6.1億元，將陸續建成5萬噸-25°C低溫冷藏中心，15萬平方米倉儲分撥中心，5萬平方米食品加工及綜合服務中心。

項目負責人表示，目前1期已建成的設施包括2.5萬噸低溫冷庫(-25°C)，4000噸高溫冷庫(-1~5°C)，5萬平方米普通乾貨倉庫。1期項目在國內率先引進美國、日本及台灣等發達國家和地區的食品物流中心建設和經營管理理念、模式，按照國際領先的技術和標準建造。其中冷庫的存儲方式、溫控標準、站台設計、庫內動線設計等均處於國內領先水平。

## 中國港航調整周期會延長



發改委基礎產業司司長  
王慶雲

【本報記者楊楠上海二十五日電】中國港航界分析當前形勢時，一向喜歡用「機遇大於挑戰」一詞以示信心，但國家發改委基礎產業司司長王慶雲今日在「2009國際航運大會」時卻直言：「港口挑戰大於機遇，國內整個運輸形勢客觀看好，但以航運業帶動的港口業現在進入了調整期，可能是1到2年，可能還要長」。

## 唯礦石運輸正增長

王慶雲談到，內地的外商投資還沒有回升，實體經濟亦無什麼好的改變，特別是就業問題，加之發達國家的債務和赤字都到了極限。因此中國內港航業只有鐵礦石運輸是正增長，集裝箱和煤炭都是負的。

他指出，以深圳港為例，增長率是負20%多，招商更是以20%至30%的速度下降。通觀內地港航業，需求性市

場沒有定型，仍需要一個調整過程。總體上看，由於受世界金融危機影響，中國這一產業目前正處在十字路口。「關鍵是除了基礎產業之外的需求，以及產業形態都沒有定型，前景難料」。

## 深圳港負增長20%

據他透露，當前交通運輸業的能源消耗，只佔中國能源消耗總量的7.8%，而美國這一比重為28%，這說明中國交通運輸還有很大的發展空間。「前30年，中國貨運市場增長平均為8.3%，仍然比GDP增幅為低，即使目前出現了一些問題，這種慣性可能還要維持5年，特別是在城鎮化進程之中」。「這方面，只要地方政府有建設需求，希望把資源給哪家企業，中央方面一般不干預，而且會給投資主體約2年的建設寬限期」。

# 熱烈祝賀 2009珠江口海事安全論壇 完滿成功

主辦單位：廣東海事局

承辦單位：珠海海事局



香港物流商會



金信船務有限公司

主席

羅煌楓教授太平紳士  
敬賀