

# 內需弱 美7月貿易赤字收窄

## IMF 副總裁：經濟仍在溫和復蘇

### 挑戰不斷

投資者憂慮全球經濟前景，國際貨幣基金組織副總裁利普斯基日前表示，縱然面對巨大的挑戰及風險，全球經濟仍然正在溫和復蘇。鑑於美國經濟復蘇力度減弱，消費者對外國貨需求大減，彭博分析員預計7月份貿易赤字將進一步收窄，由6月份的499億美元降至470億美元。

本報記者 鄭芸央



◀ 彭博預計，美7月份貿易赤字將收窄至470億美元 資料圖片

的改革，已取得不錯進展。歐洲央行行長特里謝呼籲，歐盟成員國需要團結以保護歐洲的席位，避免歐盟在IMF的影響力受到削弱，但利普斯基對特里謝的說法不予評論。美國正在推動給予新興經濟體在IMF更多話事權。

美國經濟復蘇放緩，彭博經濟員表示，美國消費者減少對外國貨品的需求，導致7月貿易赤字可能會收窄。彭博經濟員調查預測，7月貿易赤字將降至470億美元，較6月的499億美元為低。

分析指未來數月美國消費者及企業控制開支，對海外產品需求將進一步冷卻，而海外市場對美國貨品需求則上升，對於Caterpillar等美國企業有利，意味企業銷售將會攀升。全球最大建築設備生產商Caterpillar表示，受到來自發展中市場銷售急升，今年計劃增聘9000名員工。現時美國經濟由製造業支持，製造業進一步轉強，出口將成為另一支持經濟復蘇動力。分析員表示，按照目前美國內部需求如此疲弱情況來看，估計出口將會進一步反彈，而進口則開始減少。

### 國際

際貨幣基金組織副總裁利普斯基（小圖）表示，G20各國對全球經濟復蘇保持信心，相信經濟正在溫和復蘇。利普斯基在G20國代表於韓國舉行的會議後稱，G20各國代表對全球經濟的看法，符合國際貨幣基金組織的預測。在利普斯基發表講話之前，韓國央行官員曾表示，G20國討論的關於關注金融市場波動，可能對全球經濟展望構成影響。美國聯儲局此前表示可能考慮第二輪大規模刺激方案，阻止美國經濟陷入衰退；日本央行上月亦宣布擴大銀行貸款計劃刺激內部需求。

### 出口或成復蘇新動力

利普斯基表示，有關IMF代表權和攤份額問題

# 魯賓尼：美無力抗雙底衰退



「末日博士」魯賓尼（圖）昨日表示，美國、日本與大部分歐洲國家已窮盡貨幣政策，令其在經濟增長動力漸失之時，無力對抗雙底衰退。

紐約大學教授魯賓尼稱，「美國已用光子彈，美聯儲局推出更多量寬鬆政策也無濟於事」。他進一步指出，貨幣政策可以增強市場的流動性，卻無法解決債務違約問題。富有國家的平均公共債務規模，料於2015年升至國內生產總值（GDP）的120%，屆時新的財政刺激方案已無可行空間。「我們所做的就是將路邊的罐子踢走，竊取未來的需求。」魯賓尼如是說。

魯賓尼認為，雖然美國將利率從5厘降至零，財政赤字升至GDP的10%，並花去3萬億美元支撐金融體系，但這一系列史上最強的刺激措施實施後，下半年美國經濟的增長幅度卻很可能低於1%。他指出，經濟增長已處於停滯階段，此時任何一點衝擊都有可能令到經濟重陷衰退，並再次強調稱，美國經濟出現雙底衰退的機會達到四成，日本的情況更糟。

### 下半年增速或低於1%

魯賓尼續稱，美國企業有着一大堆現金在手，卻通過削減動力成本的辦法來刺激盈利增長。美國人已丟掉840萬份工作，如果加上工作時間的縮減，就等同於另外300萬份工作的喪失，這些職位如得以恢復，意味着

在未來三年時間內，每月新增職位的數量需達到45萬個。

德國IFO研究所總裁辛恩（Hans-Werner Sinn）則表示，美國應該大力削減債務，痛苦的真相是，除了貨幣與財政政策，別無他法，美國人的生活水平將有所下降，這種苦日子將持續十年之久。

他進一步指出，美國的按揭抵押債券（CDOs）市場規模從2006年的1.9萬億美元收縮至去年的500億美元，導致該國房地產市場對相關聯機構的依賴嚴重。「世界再也不買這些金融產品的帳了，德國正在抽身而去，中國從這一市場消失，日本也在撤離，美國的按揭金融體系僅靠政府援助活命，根本不具備持續發展性。」

### 物流與航運

# 台船東稱毋須急訂海岬船

## 料未來兩年將有不少新船轉售

【本報訊】台灣益利輪船董事長許志堅日前在台北表示，目前不需急於訂購新海岬型船，即使現時海岬型船新船價已經回落至6000萬美元，但船廠應再減價三分之一，才符合目前乾散貨海運市場的實際經營狀況。他又預期，未來兩年將有不少新船會在市場上出售，船東不需急於在現時訂造新船。另外，乾散貨海運市場近期持續看好，海岬型船日租金已升至近4萬美元水平。

遭受金融海嘯衝擊，海岬型船新船售價已由08年中期的1億美元最高位，大幅回落至今年初5500萬美元的低價。儘管目前逐步回升至約6000萬美元水平，但對於不少在兩年前高價買船的船東而言，始終是非常吸引的價格，全球船東今年暫時累計已再訂造1800萬噸重噸海岬型船。

### 6000萬美元仍嫌貴

不過，許志堅稱，此價位較10年前仍然高出不少，現在買船仍嫌太貴。對於船東今年初再訂購大批海岬型船，他表示感到驚訝，並認為部分船東在下單造船時，似乎只是注意到波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）的短期走勢，而未有仔細考慮營運狀況，結果出現倉促下單的情況。

希臘船船經紀公司RS Platou日前在最新發布的月度報告中指出，在今年

首8個月，各地船東已再訂造5400萬噸重噸的新乾散貨船，正令運力供應壓力進一步加劇。丹麥船船融資公司Danish Ship Finance行政總裁拿臣在哥本哈根稱，年初時新增的乾散貨船訂單將會進一步拖延乾散貨海運市場的復蘇時間，新船隱憂正在擴大。

許志堅認為，目前的海岬型船新船價其實不算划算，而且以現今龐大積存新船數量看來，船廠應該再降低新船售價。他指出，1艘全新海岬型船在1999年只售3500萬美元，即使在08年，船廠建造新海岬型船的成本只為4200萬美元，因此他認為目前海岬型船售價仍有下調空間。他表示，假如船價再回落至4000萬美元，才是較為合適。

儘管不排除今後會訂造新船的可能性，但許志堅稱，其實他根本不需要現時特意去訂造新船，因為未來兩年內應該會有不少新船會被轉售，會是更為劃



△ 台灣船東許志堅的高論，提醒同業買船不急於一時

算的選擇。不過，鑑於目前海岬型船積存造船訂單佔現有船隊比率高達七成，許志堅長遠仍是比較看好小型乾散貨船市場前景。

另外，倫敦克拉克森海運諮詢公司報告稱，海岬型船日租金8月份累計上升29%。乾散貨海運市場上週整體亦表現不俗，據倫敦波羅的海航運交易所數據顯示，BDI上週連升5日，周五報

2876點，單日升幅1.4%，海岬型船日租金達到39734美元，單日再升795美元，主要受市場憧憬中國在第四季增加進口鐵礦石因素推動。

倫敦船船經紀消息指，儘管該船型租金回升不少，但基於升勢某程度上由憧憬情緒帶動，租金未必能繼續穩步上升，不少租家正開始轉趨觀望。

### 烏拉圭擬建深水港口

【本報實習記者黃現報導】烏拉圭正計劃新建深水港口，以加強南美國家的區域合作，估計整個項目耗資超過10億美元。

有關建立深水港口的計劃已醞釀多時，在全球金融危機期間一度被擱置。近日，烏拉圭、巴拉圭和玻利維亞三國總統在巴拉圭首都亞松森會面，商討深水港計劃。烏拉圭總統穆希卡表示，修建深水港可促成「三贏」：烏拉圭的港口為地處內陸的巴拉圭和玻利維亞提供運輸便利，後兩國則向烏拉圭提供天然氣和電力等能源。有分析指，新建深水港將為烏拉圭的海運帶來更多選擇，不用僅僅拘泥於巴拿馬運河，可直接穿越麥哲倫海峽。

烏拉圭、巴拉圭和玻利維亞早在1963年就成立了三國集團（La Urupabol），但一直沒有實質性進展，基本處於有名無實的狀態。

### 本周重要經濟數據概覽

日期	國家	數據	預測
周一	歐元區	9月Sentix投資信心	9.0
周二	德國	7月年比工廠訂單	+20.6%
	日本	議息0.1厘不變	
周三	美國	ABC消費信心指數	-44
		MBA貸款申請指數	--
	日本	8月按年企業破產數	--
周四	德國	7月年比工業生產	+12.5%
	美國	7月消費信貸	-43億美元
		7月貿易收支	-470億美元
	英國	首領失業金人數	47萬人
周五	日本	議息	0.5厘不變
	英國	2季比GDP	+0.4%
		八月PPI	+0.1%

# 雨量足 印度糖產量料升17%



印度農業部長帕瓦爾日前表示，隨着氣候改善收成好轉，印度糖下榨季產量有望增加17%。印度是全球最大的糖消費國，帕瓦爾在紐約接受訪問時表示，下榨季糖產量料升至2200萬噸。由於受到乾旱氣候影響，印度由2008年開始需要向外購買糖，紐約糖價於今年2月一度升至29年高位。

市場預計，印度糖產量增加，將會紓緩全球糖供求緊張，同時也將使糖價下跌。印度糖業協會估計，由10月1日始的新榨季，印度產糖量料為2550萬噸，高於原先估計的1880萬噸。

國際糖業組織預測，2011年糖產量將會增加9%至1.725億噸，可能帶來250萬噸過剩產量。帕瓦爾表示，評估過季收成後，印度可能制定一個結束控制糖產量的計劃。現時印度政府控制甘蔗價格，每月市場都會發售優質甘蔗，同時會向製糖廠以低於市價二成買入甘蔗，轉而賣給貧窮階層。帕瓦爾表示，隨着收成及產量增加，政府是時候結束對糖廠的控制。澳紐銀行分析員稱，印度中部及南部雨量高於平均水平，甘蔗收成料會理想。

責任編輯：孫紹豪

### DP World成第三大碼頭營運商

【本報訊】倫敦德里海運諮詢公司日前公布的全球集箱碼頭營運商報告顯示，迪拜港口世界（DP World）旗下碼頭去年處理箱量約為3150萬箱，已正式躋身全球第三大集箱碼頭營運商，而且正緊貼排名第二的和黃港口集團。

報告統計顯示，全球最大的碼頭營運商仍屬新加坡國際港務集團，去年總計處理箱量為4500萬箱，佔全球市場份額達9.5%，穩佔榜首席位。排名第二的是和黃港口集團，期內理箱量為3220萬箱，但只領先排名躍升至第三位的DP World約70多萬箱，後者去年理箱量為3150萬箱。原先排名第三的是丹麥馬士基航運集團旗下的APM碼頭公司，09年理箱量為3110萬箱。

德里資深顧問大衛森表示，DP World排位上升，主要由於該公司的港口碼頭分布較廣，而且不少箱量是來自受金融海嘯影響較小的中東地區，令理箱量優於同業。

### 法荷航或設廉價航空公司

【本報實習記者於小囍報導】據外電消息稱，法荷航空正考慮成立一家低成本航空公司，通過降低成本在競爭激烈的法國國內航空市場謀得一席之地。

一位不願透露姓名的消息人士表示，如果與工會的協議能夠順利達成，新公司可能被命名為「法國航空快線」，並將於明年在南部城市如馬賽、尼斯和圖盧茲等多地建立分部。法荷航認為，建立多處營運基地有利於飛機就地維修和保養，更重要的是可大幅減少飛機因遠離營運點，需在機場過夜所支付的高額租金，從而有效降低成本。該消息人士表示，法荷航的這一構思主要來自易捷航空和瑞安航空等全球較大幾家廉價航空的成功經驗。

他還說，法荷航在巴黎戴高樂機場總部外，建立多處分部樞紐可提高飛行服務的靈活性，最終目的在於降低公司運行的成本。飛行員工作的天數不變，但在天上飛行的時間更多，飛行的成本卻不會因此相應地增加。



▲ 法荷航期望以低成本航空公司模式搶佔國內航線市場

# 土耳其簽署《香港公約》

【本報訊】土耳其駐英大使契維高茲日前在倫敦的國際海事組織（IMO）總部，正式簽署《香港公約》，令土耳其成為第一個簽署《香港公約》的主要拆船國家。

《香港公約》由國際海事組織（IMO）制定，於去年5月在香港通過，旨在提高全球拆船工業安全和環保水平，措施包括加強船舶設計、建造、營運及拆船安排規管，提高岸上拆船設施的環保標準，以及建立拆船商認證和匯報制度。不過，根據規定，公約必須在達到限定簽約國數目等3個先決條件的情況下，才會在兩年內全球生效。

此前已簽署《香港公約》的國家包括法國、意大利、荷蘭、聖基茨和尼維斯，均非主要拆船國家。今次土耳其簽署公約，對真正落實改善拆船工業運作模式而言，無疑更具意義，有望鼓勵其他拆船國跟進。

以載重噸計，全球75%的廢鋼船都在印度、孟加拉和巴基斯坦拆解，但三國拆船工業安全和環保水平一直為人詬病。中國去年是全球第三大拆船國，全年拆解拆算運力400萬噸重噸的廢鋼船，土耳其則名列第五，去年拆船量折算運力為64.6萬噸重噸，兩國均屬拆船安全與環保水準較高的國家。土耳其上月專門接待巴基斯坦訪問團，介紹該國在過去20年改革拆船業的措施。