



韩国农副产品物流中心在青岛成立

据韩国农林畜产食品部和韩国水产食品流通公社近日消息,位于中国青岛的韩国农副产品物流中心于本月28日启动运营,这是韩国公共机关首次在海外运营农副产品物流中心。

该物流中心经过4年多的筹备建成,总面积达1.4482万平方米,配备尖端冷冻、冷藏系统,一年吞吐量可达2万吨。该物流中心坐落于青岛城阳区青岛流亭国际机场产业区,距离流亭国际机场仅4公里,距离青岛市区仅20公里,地理优势明显。

中国食品市场规模达1万亿美元,位居世界第一,而韩国对中国的农业食品年出口额仅达13亿美元。据预测,该物流中心成立后,韩国农业食品出口商的物流成本将会降低,农业食品企业可利用冷藏、冷冻设施向中国出口优质产品。青岛物流中心不仅仅是保存商品的仓库,还将负责海运、通关、运输等工作。

韩国农水产食品流通公社计划今年构建连接青岛、北京、上海的物流运输系统,明年该系统将扩大到成都和广州。

招商局中外运长航重组或已定局

近日,市场再次传出,招商局集团和中外运长航集团之间的重组成定局。对此,招商局集团办公厅主任李亚东回应大公报查询时称:“我们也是刚看到这则新闻,但没有收到通知。若有正式消息,会及时向媒体公布。”

招商局集团业务主要集中交通、金融和房地产三大板块,而中外运长航集团则是以物流、航运和重工为主的综合物流企业。问到若进行重组,要如何安排旗下金融和房地产业务时,李亚东重申,“公司没有收到任何通知,无法评论具体的方案或其他合并事宜。”

而招商局集团主席李建红日前出席招商局国际中期业绩记者会时,也曾回应有关重组的传闻。他当时指出,暂无收到任何消息,但若内地政府在改革上有需要集团的合作,会按上市要求披露。中外运长航集团董事长赵沪湘早前曾透露说,除了在油轮方面组合资公司,相信未来将进一步探讨在乾散货业务的合作。

有市场分析认为,招商局集团和中外运长航集团的重组,将走专业领域重组这条道路。除了目前已整合的油轮资源,未来将逐渐整合散货、码头、物流以及船务等板块。另有分析指,重组或能补充招商局的上游运输业务。

中国船级社落户开普敦

为顺应中国政府的“一带一路”战略,中国船级社(CCS)近日在此间举行开普敦分社开业典礼。这是该机构在南部非洲大陆设立的首个分支机构,旨在加强中国与非洲各国在航运、造船和船舶修理等方面合作,进一步拓展非洲大陆市场。

中国驻南非大使馆经商处参赞荣延松、中国驻开普敦代总领事李立蓓、中国船级社欧洲区域中心主任张辉、南非西开普省社会发展部长艾伯特·弗里茨以及来自南非企业界和驻南非的中资企业代表等数十人出席仪式。

荣延松在仪式上致辞说,目前中南两国间经贸关系发展正处于最好时期,双方在产能、基础设施、经济特区、人力开发、金融、特别是海洋经济方面具有许多合作机会,前景广阔。他相信,中国船级社开普敦分社的成立将会进一步拓展中南双方在航运和船舶修理及造船等方面合作,为整个非洲大陆的客户提供强有力的服务和技术支撑。

弗里茨在致辞时表示,开普敦市有先进基础设施和丰富管理经验,是中国船级社开设分支机构理想之地。他说,南非西开普省政府一直把航运及其相关产业作为推动经济增长和创造就业机会的重点领域,他希望通过双方合作,能为当地居民特别是年轻人提供更多就业机会,促进当地社会发展。

(本报综合报道)

印尼对接中国“一带一路” 中企投标雅加达新港口



有“千岛之国”之称的印尼曾是当年郑和下西洋的途经地。如今,古代海上丝绸之路的遗迹已消失在时间的长河中,取而代之的正是生机勃勃的21世纪海上丝绸之路。

2013年,中国国家主席习近平访问印尼期间,提出了“21世纪海上丝绸之路”倡议。去年,印尼总统佐科·维多多提出了“海洋强国”战略,希望大力发展印尼的海洋经济,而港口等基建就成为印尼当前经济建设的重点。这与中国的“一带一路”倡议不谋而合。

近日,记者探访了“21世纪海上丝绸之路”的首倡之地,发现两国不仅在基建领域合作空间巨大,在印尼市场上,中国品牌的身影也越来越多。

相比其他“一带一路”沿线国家,印尼与中国的合作还有得天独厚的优势,即印尼拥有数量庞大的华人群体。据估算,印尼华人总数在1000万左右,是境外华人数量最多的国家。而且印尼华人多数经商,在当地财经界有举足轻重的影响力,愿为两国战略的对接与互动发挥积极作用。

急待资金的印尼基建

在印尼首都雅加达,城市主干道宽阔平整,市中心高楼林立。“二十多年前就这样了”,当地媒体人告诉记者,“上世纪90年代初印尼是亚洲四小虎之一,不过1997年的亚洲金融危机令印尼经济陷入将近20年的低迷。”印尼侨领、《国际日报》集团董事长熊德龙表示,“印尼现在的基础设施相当

于中国25~30年前。现在很多东盟国家都希望引入中国的高铁。”

作为世界上最大的群岛国家,印尼运输高度依赖海运,但基础设施发展长期滞后。统计显示,物流成本已占印尼国内生产总值的25%~30%,极大限制了印尼产品的国际竞争力。

中国驻印尼大使馆参赞王立平告诉记者,中国是基建强国,与印尼有着巨大的合作空间。根据中国商务部统计,去年双方新签的工程项目合同额为52亿美元,完成额为46亿美元,落实率高达88%。

目前,中印尼两国基建合作已有一定基础,印尼泗马大桥、加蒂格迪大坝等一批工程项目顺利进行,建立了良好的口碑。

此外,印尼也是资源大国,两国新的合作领域是工业园。“除了帮印尼加工原矿,中国企业还在帮助建设印尼的港口、道路、物流等配套设施。通过这种方式,降低经商总成本。现在印尼有20多家企业在洽谈工业园区的投资。”王立平介绍。去年中国对印尼投资超过10亿美元,在东盟国家位居第二,仅次于新加坡,同比增长38%。

中企投标雅加达新港口

经过1小时的车程,记者来到了雅加达的外港丹戎不碌,相传当年郑和下西洋就曾在这个港口靠岸。站在丹戎不碌港向外远眺,古代海上丝绸之路的遗迹已不复存在,而脚下吊车轰鸣的作业声却时刻提醒着,21世纪海上丝绸之路的活力。

到达丹戎不碌港时,来自中国深圳蛇

口港的货船裕固河号正在港口停靠,从蛇口港到丹戎不碌港大约需要十天半的时间。裕固河号将在丹戎不碌港停留24小时,将满载的中国货品卸下,接下来转道马来西亚巴生港、新加坡港,然后回到上海港。

目前,经丹戎不碌港进口的货物约40%来自中国,以轻工业品为主。裕固河号船长王明表示,随着中国和印尼贸易量的扩大,丹戎不碌港发展迅猛。“尤其在港口建设方面有很大提升,两年时间已经不可同日而语,比如在操作技术上看,原本停靠1号码头需要2~2.5个小时,现在只需要1.5个小时。”

即便如此,印尼现有的基础设施远远跟不上经济发展的需求。根据印尼的“海洋强国”战略,预计在4年内建成24个港口,其中的重点项目就是新丹戎不碌港建设。

目前中远集团、中海集团和招商局集团已经组成一个联合体,参与码头招标。“我们中远正在努力地跟他们谈,目前已经参加了两轮,现在进入第三轮的一些投标环节,未来希望能真正参与到二期的建设中。”中国远洋的印尼合资公司、远球船务有限公司董事总经理施鹏飞告诉记者,“目前丹戎不碌港已经达到饱和,无法满足中国公司的货运需求。新港口建成以后,将能解决物流通道不畅的问题。”施鹏飞介绍,如果能够顺利中标,新港口将参照希腊的比雷埃夫斯港,采取“建设+经营”的模式,希望年底

前能够知晓投标的结果。

重塑“中国制造”

在印尼市场,小到手机、大到汽车,几乎是日韩品牌的天下。不过上世纪90年代初,中国的摩托车也曾横扫印尼市场,但由于热衷打价格战,缺乏售后服务,现在已销声匿迹。新一代的中国企业在印尼已经吸取前人经验,做到扎实经营。

记者在印尼期间恰逢格力公司东南亚首家专卖店开张前夕。格力印尼公司总裁巫睿表示,印尼是一个具有巨大潜力的市场,希望能在这里重塑中国制造的形像。“一进入这个市场,一谈自己是中国品牌,所有的消费者、商家就认为价低且质量不好。我们希望能够代表中国企业,改变整个中国制造的形像。”

对于空调而言,安装售后服务非常重要。在印尼,买台空调安装需要3~5天,如果空调出现问题,可能需要等上1~2周。这是格力致力解决的问题。如今,进入印尼的中国品牌有不少已经打出名号,华为、OPPO手机的广告随处可见。

由于来印尼做生意的中国人越来越多,机票更是一票难求。“越来越多的国人开始进入印尼,商务的增长幅度也比较大。从我们公务舱的上座率来看,今年公务舱上座率高于去年。”南航雅加达办事处总经理李成强告诉记者。南航计划今年12月1日新增一班广州至雅加达的航班,巴厘岛也有增班计划。

从“水土不服”到扎根印尼

谈到在印尼长远发展的秘诀,这些中国开拓者都表示,重点是扎根。中国银行雅加达分行行长张敏表示,“扎根印尼需要有一个比较长远的打算。品牌建设也很重要,还要多履行企业社会责任,企业在发展时多做有利于印尼社会和民众的事。”

许多刚来这里的中国人,对于印尼文化、政府办事方式或法律法规都不太了解,造成水土不服。“以电站项目为例,建设过程中无一例外都遇到过征地的问题,会导致工期拖延。而印尼当地习惯的做法就是只补工时,不补经济损失。这对中国企业来说是一大挑战。”王立平说道,“很多西方企业也是因为处理不好这个问题,所以放弃了这个市场。”王立平表示,据印尼官员介绍,在印尼特别是公路、铁路等项目,没有一个是征地问题全解决完了再开工的,都是边施工边解决。

施鹏飞来印尼只有3年,但已经说得一口流利的印尼语,对于与印尼员工的交流,他表示,一定要真诚。而熊德龙则建议来印尼的中国企业,首先要做的就是在当地找到好的合作伙伴。

(亦 财)

干散货传统旺季来临 BDI指数有望反弹

■ 宋薇萍

波罗的海干散货运价指数(BDI)8月疲惫尽显,从8月5日的1222点一直下滑至28日的903点,跌幅超过26%。今年年初,BDI指数曾连续跌至500点左右,创30年最低,6月份开始,BDI指数快速反弹,从600点附近一路上行至1200点,如今BDI指数再次掉头,是否意味着又将进入下行通道?

对此,长江证券表示,受三季度南半球天气好转和低矿价的带动,BDI指数在6月以来已经修复近一倍,季节性反弹基本兑现。预计BDI指数将在900~1200点之间震荡至补库需求出现。

生意社分析师何航生也指出,BDI指数暴跌,说明了在8月海运市场的冷清和萧条。但对于国内进口矿市场来看,还是有些许利好。

据生意社数据监测,8月澳大利亚发往中国的铁矿石总量在4958.9万吨,较7月大幅减少,且中间两周的周均发货量要低于此前水平200万吨。截至8月底,中国北方六大港口铁矿石到港量环比下降200万吨,加之国内主流港口矿石库存已经低至8059万吨,连降四周,并已达到两

年来的第三低位。

何航生指出,海运市场的低迷带来了国内港口矿石到货的减少,进而在库存消耗方面加剧,对矿价形成有力支撑。另一方面,钢厂进口矿平均库存天数在24天(截至8月20日),月环比仅下跌1天,采购需求相对稳定,而钢厂炉料配比也仅跌至92.06%(月环比降0.6%)。综合来看,国内进口铁矿石市场的当前环境相对较为宽松,基本上利好大于利空,矿价坚挺走稳概率较大。即使钢厂短暂减产也不能拖累矿价。考虑到9月钢厂复工明显增加,采购需求增加,他认为9月矿价仍旧能够坚挺走稳,或会因市场消耗的而出现探涨行情,而这或将带动航运市场活跃,拉升BDI指数。

相关报告也指出,去年以来,中国持续降准降息,宽松货币政策有利于中国经济企稳,四季度又是干散货传统旺季,BDI指数有望迎来反弹。

据悉,若按目前市场估算,BDI指数的盈亏平衡点为1550点,现金保本点为1026点,新订船的盈亏平衡点为1402点。

