

美港口塞爆難交貨 聖誕商品恐被棄單

有貨出沒錢收

港商憂資金鏈斷



應對大塞港系列

受全球疫情和聖誕節購物高峰來臨等因素影響，歐美尤其是美國貨物塞港愈見嚴重，過百艘貨輪無法泊岸卸貨，有的停泊已達數月之久。外電報指，美物流公司到洛杉磯港及長灘港了解情況，發現「數百台龍門吊只有7台在運行」，驚呼當前美國的塞港問題對美國乃至全球經濟的衝擊，恐比「雷曼危機」還要危險。深港兩地的付貨人都擔心美國塞港會阻礙聖誕貨物的交貨，當貨品滯留，出口企業就收不到美國買家的貨款、美國買家又收不到零售商的付款，港商又沒有餘錢再買材料接新訂單，資金鏈斷掉後弄垮生產鏈，情況就好像當年中國的「三角債」一樣。

●香港文匯報記者 李昌鴻、莊程敏



▲美國拜登政府宣布洛杉磯港和長灘港實行每天24小時、每周7天的工作制，但依然無法解決塞港問題。圖為美國長灘港。



美國港口的堵塞情況持續惡化，香港付貨人委員會主席林宣武26日接受香港文匯報訪問時，表示十分擔心港企聖誕檔期的貨品能否如期付運到美：「如果今個星期貨品仍未上船，就等於趕不及聖誕檔期了，因為在美國碼頭都要排3星期，整體時間需要兩個月，一些專門是為聖誕檔期的貨品，過了時間就變成沒有意義，客人多數會棄單。」

高價訂單被棄單機會低

由於不知道美國的塞港情況會否改善，他說，港商現時普遍都將價值高的貨品先運，放棄價值低的貨品，因價值高的訂單美國客戶多數不會棄單，但價值低的可能因船期慢而棄單。他預計，情況或會持續至明年6月後。

據林宣武指出，目前美國的空箱運回東南亞的大幅減少，主要是去了美國後就「一去沒回頭」。他說，美國之前很多人在家工作，現在又突然提出恢復正常日常，消費需求突然上升，令到去美國的貨櫃增加了，但美國碼頭配套嚴重不足，近十年歐美未有再興建新碼頭應對，加上很多碼頭工人又因疫情流失，去了美國的貨

櫃，要不就停在港口卸不了貨，要不就入了美國的內陸回不來。同時，目前歐美等地的貨櫃庫存量也供不應求，部分原因是受到中美貿易戰影響，部分貨櫃轉移至東南亞國家，惟當地爆發嚴峻疫情，亦停止生產貨櫃。

美碼頭欠效率欠配套欠人手

他續指，雖然美國總統拜登10月13日發布了一項指令，宣布洛杉磯港和長灘港實行每天24小時、每周7天的工作制，但其實當地並沒有足夠配套，亦沒有足夠司機，司機加班人工亦會上升3至4倍，這會造成通脹問題，都是於事無補。另外，由於不夠司機，貨櫃由碼頭送到物流中心都要很長時間，再分發去百貨公司，造成多重延誤。

林宣武又指，由於受到貨運延誤影響，部分港商正面對資金流緊張問題，因貨品滯留，買家未付錢，因為買家未能交貨，百貨公司又不會付款，變相大家都收不到錢，港商手頭上也沒有資金再接新訂單，情況就好像當年中國的「三角債」一樣。他建議港府因應港商目前的情況，看看一些企業支援基金是否可以支援業界。

深圳中進國際貨運代理公司執行董事唐毅26日接受香港文匯報訪問時也表示，新冠疫情等因素導致美國港口物流效率下降，加上新人難招，導致物流成本居高不下，加重進口商的負擔。

他稱，疫情下歐美的勞動效率下降，美國的港口物流整體來看效率很低，大量貨物又沒有船位，船都是滿載，許多貨物也在途中或者港口附近海域上漂，因堵塞難以進入港口和上岸卸貨，這情況短期內很難改善。

40呎櫃運費1萬美元增1倍

他強調，因為疫情墨西哥和中國等地人員難以進入美國，疫情下美國政府發放的高補貼也令許多人願意工作，形成物流公司請不到人，加劇了處理貨物的難度，而其美國公司目前只有七八人，他出高薪仍然招不到人。

唐毅又透露，目前從中國到美國西部港口的40呎櫃運費約1萬美元，較去年去年同期增長了近一倍，高峰時期甚至達1.6萬至1.8萬美元，近期因為中國拉開限電等價格下跌不少。不過，現在價格仍有上漲趨勢，預計未來不久再度重上1萬美元大關。



●香港付貨人委員會主席 林宣武



●深圳中進國際貨運代理公司執行董事唐毅



洛杉磯港長灘港：「僅7台吊機在動」

正是因美國港口堵塞持續惡化，美國物流公司 Flexport CEO 瑞恩·皮特森 (Ryan Petersen) 在參觀美國西海岸港口後發出警告稱，美國港口堵塞打擊經濟的嚴重性，遠超雷曼兄弟倒閉：「美政府可以印銀紙來救雷曼兄弟，但卻無法用印銀紙來解決港口堵塞問題。」

3小時不足12個貨櫃卸貨

瑞恩·皮特森表示，該公司聘請了一名船長巡視洛杉磯港和長灘港，這兩個港口佔到美國船運貨櫃的40%，該船長花3小時在上述港口來回巡視，過程中觀察到僅不到12個貨櫃完成卸貨，上述兩大港口的數百台吊機，只有7台吊機在運

作，且運行得相當緩慢。此外，碼頭上的貨櫃簡直爆滿，此意味著它們根本沒有空間從船上或陸地上裝載新貨櫃。

有鑒於上述情形，瑞恩·皮特森認為，目前瓶頸不是吊機的短缺，而是貨櫃碼頭過於擁擠，因為沒有空餘的底盤車把這些集裝箱清理出來。他建議州政府、聯邦政府和港口、卡車司機等供應鏈相關業者能齊心合作，增設一個臨時貨櫃堆場，將貨櫃堆至6層樓高，而非兩層，這樣就能清理出道路來讓底盤車將貨櫃推走。他強調，美國需要盡快解決港口堵塞問題，稱此為一個嚴重失控的惡性循環，如果沒緩解，不僅將摧毀美國經濟，更將禍延全球。

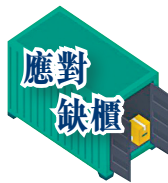
受物流塞港影響，美國貨物周轉受到影響，一些公司為了加大運力只

得購買新的輪船加入運輸。

深圳中進國際貨運代理公司執行董事唐毅表示，因經濟逐漸復甦，運輸需求反彈，出現缺工、缺貨櫃的情形，加劇塞港問題，使許多航運公司大舉下訂新船，據截至9月，韓國造船商承接的新船訂單量已超越全年目標。

物流公司大訂新船增運力

據全球市場研究機構克拉克森 (Clarkson Research) 統計，全球船舶1至9月的新訂單達到3,754萬噸噸噸 (CGT)，比去年 (2020) 的1,322萬噸噸噸增加近兩倍。其中，韓國造船與海洋工程公司 (KSOE) 同期已獲得204艘船的新訂單，總價值199億美元，較全年業績目標149億美元高出33%。



先運小型貨品 簡略包裝塞入更多

一些出口公司為了應對貨櫃短缺，只得挖空心思尋找應對辦法，有的玩具商先運送小型貨品，另亦有出口商重新包裝貨物，以便在貨櫃中塞入更多貨物，迎接聖誕購物潮。

因全球疫情導致航運價格暴漲，美國嚴重塞港和物流效率低下，貨櫃價格暴漲，處處都是一難難求，海運和物流業危機重重，並且衝擊各行各業。缺工缺貨櫃令許多廠商傷透腦筋，美國玩具製造商 Basic Fun 的首席執行官福爾曼 (Jay Foreman) 表示，

為了應對出貨挑戰，公司採取新的因應措施，先運送小型貨品迎接即將到來的聖誕購物潮。

年底才運低價值商品

他稱，貨物從海外工廠運送到美國港口的成本較去年同期再度高漲。海事研究諮詢公司 Drewry 表示，8月的第一周，從上海到洛杉磯的40英尺貨櫃即期訂貨價格達到10,229美元，年增238%。有玩具製造商找到了一個應對的新辦法，即先運送又小又軟的玩具。在美國銷售的玩具中有85%在中國

製造，但因大量貨櫃滯留美國出不來，令貨櫃供不應求。遠洋船舶上的貨艙空間有限，以及不斷上漲的成本迫使玩具製造商作出許多權衡，決定在年底假期運輸那些最經濟和實惠的商品。

有玩具製造商和分銷商表示，利用出口更多較小的產品、撤回較大尺寸的產品來解決問題，這是一種解決貨櫃容量限制較好的方法。「經過重新包裝後，每個貨櫃空間裝載更多的產品貨物，這意味著縮小實際包裝尺寸，在其他情況下，限制盒中的額外配件可以保持包裝更輕巧。」

中國上月工業企業利潤升16.3%

香港文匯報訊 (記者 海巖 北京報道) 儘管中國經濟增長略有放緩，但在去年同期基礎走低和上游行業利潤高增長的帶動下，9月規模以上工業企業利潤總額同比增長16.3%，較8月上月上升6.2個百分點，超七成行業盈利規模超過疫情前水平。中國國家統計局表示，三季度規模以上工業企業利潤保持良好增勢，但大宗商品價格高位運行、供應鏈產能不足等因素影響企業盈利持續恢復，上下游行業間盈利不平衡問題較為突出，工業企業效益恢復的基礎仍需進一步鞏固。

國家統計局數據顯示，1-9月全國規模以上工業企業利潤同比增長44.7%，較1-8月回落4.8個百分點，兩年平均增長18.8%。其中三季度工業企業利潤同比增長14.3%，兩年平均增長15.1%，較二季度略有回落。

上游採礦業利潤增長最強勁

分三大行業看，上游採礦業利潤增長最為強勁，1-9月累計同比增長1.62倍；製造業利潤累計同比增長42.9%，略低於總體增長；電力、熱力、燃氣及水生產和供應業利潤同比下降15.2%，顯示工業利潤改善主要受上游產業帶動。

中國國家統計局工業司高級統計師朱虹解讀數據稱，超七成行業盈利規模超過疫情前



●分三大行業看，上游採礦業利潤增長最為強勁。圖為日前在天津舉行的中國國際礦業大會。

水平。三季度，在41個工業大類行業中，有29個行業利潤較2019年同期增長，佔70.7%，大多數行業總體效益狀況好於疫情前。其中，有18個行業利潤兩年平均增速達到或超過10%。

專家：高技術製造業增長快

興業證券首席經濟學家王涵分析指出，9月工業企業利潤實現平穩增長。受能耗「雙控」等政策影響，中上游高耗能企業產能受限，疊加煤炭價格上漲帶來的成本上升，中上游行業價格上漲帶來了利潤的上升。而下游行業，尤其是附加值空間較小的行業，利潤增長有限。

王涵指出，9月工業品價格PPI與消費者價格CPI剪刀差創歷史新高，上游漲價並未明顯向下游傳導，價格約束下，下游行業利潤增速相對較緩。

然而，高新技術行業由於附加值較高，且為當前大國博弈背景下發展的重點，9月高技術製造業利潤維持了較快的增長。其中，受新冠疫苗需求持續旺盛帶動，醫藥製造業三季度利潤同比增長66.8%，延續年初以來的高速增長態勢。

私企較疫情前恢復最慢

平安證券首席經濟學家鍾正生認為，工業利潤正進一步向處於上游和中原材料行業的國企集中。從所有制看，國企利潤兩年平均增速仍是最高的。分行業看，上游和中原材料行業的利潤兩年平均增速多數回升，而中游製造和下游行業的利潤兩年平均增速多數回落，私營企業9月狀況相對有所改善，但和疫情前相比，仍是各所有制企業中恢復最慢的。

鍾正生預計，由於總需求不強，9月私營企業狀況趨向改善的趨勢可能難持續，政策在總量穩增長的同時，亟待加強對經濟薄弱環節的定向支持。