

莎莎上季港銷售瀉47.5% 擬關近30鋪

莎莎旗下分店數目

地區	店數	按年變動
中國香港及中國澳門	115	-4
馬來西亞	80	+2
中國內地	48	-6
新加坡	22	+1
總數	265	-7

備註：截至2019年12月底止

大公報製表

【大公報訊】記者李潔儀報道：再有連鎖零售企業削減香港店舖！繼周大福（01929）之後，莎莎（00178）表明，香港嚴峻的經營環境未見明顯放緩，計劃未來18個月將關閉最多四分之一店舖，即有近30間店舖，以遊客區為主。

內地客交易宗數降71%

莎莎昨日公布季度銷售數據，第三財季（截至2019年12月底止3個月），集團總營業額為15.84億港元，按年下跌27.3%。期內，香港及澳門的營業額貢獻合共11.91億元，同比下跌35.2%。

單是香港地區，面對內地訪港人數跌勢加劇，拖累上季內地客的交易宗數急劇下降71.7%，本地客亦跌9.5%，雖然12月份的銷售表現輕微好轉，按年跌幅收窄至45.8%，但上季香港銷售額仍要按年下跌47.5%。

莎莎主席及行政總裁郭少明指出，租金成本是最大營運開支之一，集團已開始縮減香港的店舖網絡，因應店舖的銷售表現、每區的業務情況及減租幅度而定，暫定計劃於未來18個月內關閉約20%至25%店舖，大部分以影響較大的遊客區為主。他續說，已於第三財季關閉6間店舖

，令季內香港的店目淨減3間。截至2019年底止，莎莎在港澳設有115間店，按暫定計劃，即將關閉約23至29間。

另外，富昌證券聯席董事譚朗蔚認為，即使本港零售市道劣勢稍見緩和，但莎莎一直跑輸市場，公司業務未見大優勢，加上同業例如藥房的競爭加劇，看不到莎莎的出路。

譚朗蔚指出，雖然莎莎股價已「特殘」，下行壓力有限，但關閉店舖只能做到節省成本，直言現階段該股並不值博。

莎莎昨日收市後公布季績，股價在交易時段走勢反覆，早段抽高1.7%至1.73

元全日高位，惟升幅持續收窄，午市前更倒跌至1.72元，午後成收復失地，收報1.73元，無升跌。

莎莎港澳地區上季數據

分項	金額(港元)	按年變動
營業額	11.91億元	-35.2%
同店銷售	-34.7%	跌幅擴大
平均每宗交易額	331元	-7.5%
交易宗數	340萬宗	-32.3%

備註：截至2019年12月底止3個月
大公報製表

去年吞吐量1836萬箱 十八年最少

內外交迫 港碼頭排名跌至第八

曾連續十餘年膺全球港口第一位的香港碼頭，在中美貿易戰及周邊港口競爭下，2019年的排名勢被青島港超越，而再跌一位至全球第八。根據香港海運港口局最新數據指出，本港貨櫃量去年跌6.3%至1836.4萬箱，連跌兩年，為2001年後表現最差的一年，更是全球八大港口中，唯一錄得吞吐量下跌的港口。

貿戰遺禍

大公報記者 林靜文



業界人士預期，全球經濟增長缺乏動力、貿易戰等不利因素將繼續困擾行業表現，「今年貨櫃量可能仍下跌，但由於去年基數低，跌幅或會緩和。」

受多個不利因素影響，香港單月貨櫃量已連續23個月下跌。數據顯示，去年12月港貨櫃量再跌5.7%至157.9萬箱，其中葵青貨櫃碼頭貨櫃量跌9%至119.4萬箱。香港付貨人委員會執行總幹事何立基表示，隨着中美首階段貿易協議的簽訂，消除了部分不明朗因素，料貿易形勢會有所緩和。

連跌23月 今年料難樂觀

「我們擔心的不僅是貿易戰的問題，還有政治環境以及整個世界經濟增長都缺乏動力，並沒有根本性改變，這些都不利於貿易和航運業的發展。」何立基說道。他又提及，貿易戰已持續近一年半，不少廠商都在尋求分散生產基地，料隨着產業轉移，供應鏈技術亦會逐步跟隨，上游供應鏈也會在今年陸續轉移出去。

談及去年貨櫃量跌幅擴大至6.3%，香港貨櫃碼頭商會主席鍾惠賢表示，主要是受到中美貿易糾紛及周邊港口的激烈競爭，「尤其是個別地方以非市場行為，帶來區內不必要的同質化競爭和資源錯配現象。」

去年初，多個碼頭營運商成立了香港港航聯盟，提升了碼頭的操作效率，並為客戶降低內道運輸成本，吸引了更多航線靠泊香港。鍾惠賢直言，「如果沒有這個聯盟，可能唔止呢個跌幅。」她期望，在貿易戰取得首階段進展及香港港口競爭力提升下，今年貨運表現會轉趨平穩。

「內外交迫，吞吐量嚴重下滑也是

全球主要碼頭貨櫃量

2019排名	港口	去年首11個月(萬箱)	按年變動
1	上海港	4004	+4.1%
2	新加坡港*	3399	+1.58%
3	舟山港	2560	+4.6%
4	深圳港	2359	—
5	廣州港	2083	+5.6%
6	釜山港	1988	+0.95%
7	青島港	1924	+9.0%
8	香港*	1836	-6.3%

*為全年數據

大公報製表

預料之內。港口聯盟的行業自救是正確的，同時也說明政府需要給予香港港口發展更多關注。」香港海運港口局海運及港口發展委員會增補委員劉洋稱，而中美首階段貿易協議的簽署，亦給予香港轉口貿易帶來曙光，從而使吞吐量回暖。他建議，要充分用好「大灣區」發展和「一帶一路」建設機遇，與區內港口特別是深圳港協同發展，希望特區政府能更有作為。

用好「灣區」和「帶路」機遇

綜觀全球其他港口表現，全球排名第二的新加坡港，去年貨櫃量同比增長1.63%至3719.5萬箱。至於其他主要港口尚未公布去年全年數據，故僅以2019年首11個月數據作比較，全球排名第一的上海港，期內貨櫃量同比升4.1%至4004萬箱；排名第三的寧波舟山港貨櫃量升4.6%至2560萬箱。至於與香港同在大灣區內的深圳港和廣州港，分別排全球第四和第五位，前者貨櫃量無升跌，後者則升5.6%。

去年初，多個碼頭營運商成立了香港港航聯盟，提升了碼頭的操作效率，並為客戶降低內道運輸成本，吸引了更多航線靠泊香港。鍾惠賢直言，「如果沒有這個聯盟，可能唔止呢個跌幅。」她期望，在貿易戰取得首階段進展及香港港口競爭力提升下，今年貨運表現會轉趨平穩。

「內外交迫，吞吐量嚴重下滑也是

《領港條例》添憂 港碼頭雪上加霜

新聞分析文梓

在香港經濟飽受內憂外患之際，本港貨櫃碼頭吞吐量錄得十八年來的最差表現，實在無法不令人感到唏噓和擔憂。當零售業、飲食業開始凍薪、放無薪假，縮店兼裁員之時，香港貿易及物流業亦不好過，經營內需運輸的公司生意平平，出口運輸公司亦飽受貿易戰的影響。

今年1月生效的《領港條例》令香港碼頭雪上加霜，更有船公司揚言

，若情況持續，不排除不再掛靠深圳鹽田港及香港港口。

根據有關《條例》，所有經大鵬灣香港水域進出深圳的船舶都要接受二次領航，這大大增加了船舶的運營成本和進出港口的時間，後果恐怕是造成越來越多的船公司更改航線，轉為停泊其他港口，讓貨櫃量本已連連下跌的香港貨櫃碼頭再添新隱憂。

香港航運交通界去年8月底訪京時，已向有關部委提出相關疑慮。當時交通運輸部代表明確指出，不能在

大鵬灣水域實行二次領航安排，這將增加水上安全風險，降低通行效率，不利於鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。

事實上，港府和相關持份者，或可考慮在粵港澳大灣區的框架下，尋找解決問題的方案。正如香港海運港口局海運及港口發展委員會劉洋所說的，可考慮推行「兩水域、一引航」的做法，或香港將引航職責授權給深圳鹽田港等辦法，解決現時尷尬的情形。

花旗料旅遊收益大跌 失業率升

【大公報訊】本港經濟至今仍未見明顯好轉，花旗私人銀行亞洲投資策略師張敏華表示，今年本港經濟增長雖會作出反彈，但幅度預期只有0.7%，而2021年有望加速至1.8%。此外，港股由於估值便宜，今年也有望作出反彈。

張敏華指，本港經濟仍然未能樂觀，主要原因是中美貿易摩擦對投資者信心構成負面影響，拖累香港市場去年表現跑輸大市，但考慮到中美關係未有再度惡化跡象，加上港府持續推出利民紓困措施，本港經濟料不會再度惡化，但相信今年旅遊收益會大

幅減少，失業率料會輕微上升，GDP只會輕微增長，明年才有望加速。

張敏華認為目前港股的估值便宜，預期今年港股將有反彈。她認為投資者今年應重新調整固定收益資產組合，債券投資者可選擇購買股息增長股，以迎合股市反彈帶來機會。

花旗預測重點

本港GDP增長	今年增長回穩至0.7%，明年增長上升至1.8%
中美貿談	相關企業已為此作長期規劃，後續影響力將下降
受惠板塊	踏入5G年代，網絡安全軟件業務將是最受惠的行業之一
中國市場	消費股、科技股及銅等工業股可看高一線

羅兵咸：本財年政府赤字料383億

【大公報訊】羅兵咸永道香港稅務合夥人崔慶昭預期，2019/20財年港府將錄得383億元財政赤字，為15年來首次錄得赤字。此外，港府多項收入都不符預測，如利得稅及薪俸稅收入只有2127億元，較預期低8.4%，而整體印花稅收入更較預期低近兩成，只有615億元。賣地收入也較原先預計的1430億元低逾一成，只有1271億元。

他坦言如本港經濟情況未有好轉，不排除下個財年繼續有赤字。

劑。他續說，管理層認為，集團加速對外投資新業務，是合理的做法。

優品360昨晚宣布，更改去年初上市時招股所得款項，公司原計劃安排集資所得約1.42億元，在香港地區開設新零售店舖，當中已動用5070萬元，未動用約9140萬元。

董事會表示，經審慎周詳考慮現時營商環境，已決議把部分原獲分配用作在港開設新零售店舖的未動用所得款項淨額中，約3000萬元用途變更。

為用作對外投資，包括在澳門及內地擴展零售業務。

優品360旗下店舖自去年10年遭受暴徒攻擊。截至去年11月底止，共有75間零售店舖受到破壞。

優品360旗下在澳門的首間零售店舖，剛於上月中旬開業，集團上月底宣布，已在深圳成立一間外商獨資企業，預期優品360在內地的首家零售店舖，將於今年3月底後開始的財年開業。