

圖推針對性措施重振造船業 業界批反加劇供應鏈危機

美謀加徵中國船隻港口費

《華郵》：中國地位穩固無法撼動



香港文匯報訊 美國貿易代表辦公室（USTR）周一（3月24日）起舉行聽證會，討論對中國製造船隻進入美國港口，徵收最高達150萬美元（約1,166萬港元）的港口「附加服務費」，作為重振美國造船業的資金來源。《華盛頓郵報》指出，船隻附加費是總統特朗普政府試圖針對中國的又一貿易措施，然而中國在全球造船業穩固的地位，絕無可能輕易被關稅戰撼動。美國造船業無法短時間內迅速發展，自作聰明的附加費措施，反而可能加劇美國的供應鏈危機。

今次提案涵蓋中國製造的船隻，以及中國的航運公司，聽證會擬討論3種收費方案。特朗普政府稱，這筆附加費可用於投資美國造船業，激勵美國船廠加快建設，從中國、韓國和日本造船廠奪回訂單，甚至展望其長遠「消除中國在海運產業的主導地位」。

報道指出，特朗普政府低估中國造船業的領先地位。航運諮詢公司Linerlytica統計顯示，現時停泊在美國港口的貨櫃船中，約17%是中國製造。USTR的報告也承認，截至2023年，中國佔全球貨櫃船訂單額已從1999年的不足5%，激增至超過50%，美國當局試圖短期注資提振美國造船業後來居上，顯然並不現實。

英媒指中國船隻性價比仍較高

即使美國造船業能夠短期復甦，美國製造船隻的市場競爭力勢必不及中國船隻。英國船舶製造業刊物《勞氏日報》指出，美國造船廠生產一艘貨櫃船的價格約3.3億美元（約25.6億港元），中國同類船隻的價格卻僅6,000萬美元（約4.67億港元），意味着即使被加徵附加費，航運企業採購中國船隻的性價比，可能也超過美國船隻。

業界憂美中小型港口難生存

報道引述業界專家分析，如果美國政府徵收停泊附加費，主要航運聯盟勢必嘗試將中國製造貨櫃船從美國航線調配到歐洲航線，或改為停泊在加拿大和墨西哥的港口。長此以往，關稅戰和附加費不但無法傷及中國造船業，反而會打擊美國中小型港口，衝擊碼頭工人和貨運司機生計。

跨國航運研究諮詢公司Vespucci Maritime行政總裁詹森尖銳評論稱，「USTR的報告似乎由一群人撰寫，他們對海運供應



●中國造船性價比高。圖為山東省榮成市一家造船公司碼頭。 網上圖片

鏈運作方式一無所知。加徵附加費會推動企業拋棄美國中小型港口。」全球航運理事會行政總裁克萊姆克也指出，企業為規避頻繁徵費，會集中在大型港口裝卸大量貨物，「洛杉磯、紐約等港口勢必會出現擠塞」。

《勞氏日報》分析師威爾明頓也稱，中國船隻是全球航運業的必需品。威爾明頓形容美國政府的附加費方案短視，不會影響中國船隻銷情，指出「市場上缺少對美國製造船隻的需求」。

中國佔全球大型船隻訂單 62% 超美國66倍

香港文匯報訊 美國政府的關稅戰和停泊附加費，顯然難以威脅中國造船業的全球領先地位。航運及能源資訊網站Offshore Energy上週引述希臘船舶經濟公司Intermodal最新統計，現時包括貨櫃船在內，全球在建大型船隻訂單量為5,735艘，中國製造佔其中3,454艘，佔比約62.5%，總貨運量達1.75億噸，鞏固了全球第一造船大國的地位。

該統計顯示，中國、日本和韓國是全球造船業領先國家，三國合計訂單量佔全球在建大型船隻訂單量超過90%。韓國位居第二，持有約687艘船隻訂單，佔比約21%。日本則居第三，現有訂單量約651艘，佔比約9%。與之相比，美國造船廠僅持有52艘船隻訂單，貨運量約24.5萬噸，佔比遠不及中日韓三大國。

美航運業界：美造船廠效率低

彭博通訊社引述美國多間航運公司代表稱，公司雖然願意購買或租用美國製造的船隻，但美國造船廠效率低，需時多年才能滿足需求。美國出口歐洲建築和農業設備承運商大西洋貨櫃航運公司(ACL)舉例稱，該公司2012年需採購一批大型貨櫃船，美國造船廠當時均表示，需時至少7年才能交付訂單。ACL轉向中國造船廠，很快便以極具市場競爭力的價格，迅速獲得高性價比的貨櫃船投入營運。

ACL行政總裁阿博特向美國貿易代表提交報告稱，公司10多年前純粹出於商業考量的決定，如今卻要被美政府的附加費政策針對，「當局的決定會讓我們被迫停業。回顧13年前，美國造船廠忙於處理美海軍訂單，無暇顧及商業船隻。中國造船廠當時在全球只是一個小角色。」

多間貨運商也稱，韓國和日本的造船廠產能現時接近飽和，新的貨船訂單排期已到2028年。貨運商想要購置新的貨船，只能向中國的造船廠訂購，否則會面臨更多的船隊老化問題，加劇航運風險。



●美航運業界批評本土造船廠效率低。圖為當地一家造船廠。 網上圖片

美企代表：勢擾亂全球航運引發「貿易末日」

香港文匯報訊 美國擬對進入本土港口的中國製造船隻徵收附加費，多名航運專家和貿易團體警告，此舉不但無法打擊中國造船業，反而擾亂大量美國零售企業和船運公司業務。彭博通訊社引述多名美企代表警告，中國製造船隻在美國進出口貨運中佔重要地位，加徵附加費甚至可能擾亂全球貿易，引發「貿易末日」。

全球最大船舶經濟公司Clarksons估算，附加費政策理論上可為美國國庫帶來400億至520億美元（約3,109億至4,042億港元）收入，但相較美國商品進出口成本攀升，這一收益可謂微乎其微。依照估算，去年約83%停靠美國的貨船、三分之二的汽車運輸船，及三分之一的油輪，都會被徵收巨額附加費，變相增加商品運輸成本，刺激企業加價。

美國海運物產商Mercury Group業務開發經理塞韋林表示，公司早前負責運輸一批德國生產、總重量1.6萬噸的鋼管，原定送往美國路易斯安那州，但運輸計劃擱置至今。塞韋林稱，往來歐美的大西洋航線上，船運公司80%的貨運船都由中國製造，可能被收取高達300萬美元（約2,332萬港元）附加費，相當於從德國運輸這批鋼管成本的3倍。

低利潤商家將受毀滅性打擊

專家指出，若任何中國製造船隻停泊美國港口，每次都被徵收過百萬美元附加費，規模較細小的船運公司根本無力承擔。依賴中小型港口出口低利潤農產品的商家，也會隨之遭受毀滅性打擊。

智庫戰略與國際研究中心經濟事務主任勒克質疑，美國總統特朗普政府試圖徵收附加費的做法，與所謂國家安全考量幾乎無關，反而會製造巨大經濟損失，也無法短時間提升美國造船業實力。

BBC：中國靈活製造業網絡 早準備好應對貿易戰

香港文匯報訊 美國總統特朗普就任以來，頒布多項針對中國的關稅措施。英國廣播公司(BBC)引述專家分析，特朗普試圖用關稅戰打擊中國製造業，但中國配置靈活的工廠和完善的供應鏈，組合為發達的製造業網絡，早已做好準備應對。

報道分析稱，中國近年積極尋求產業轉型，推動製造業從生產初級商品，轉向機械和人工智能(AI)等先進技術產品，配合自身的生產規模，在全球貿易中不可或缺。法國外貿銀行亞太區首席經濟學家加西亞、埃雷羅表示，中國是部分特定商品幾乎唯一的出口國，「以太陽能電池板為例，如果你想要它，你必須去中國，找替代者很難，中國作為市場領導者的地位難被推翻。」

「中國親商政策吸引外國投資者」

《經濟學人》智庫(EIU)中國事務分析師李子謙指出，中國的親商政策和巨大市場潛力，始終吸引外國投資者。中國政

府亦加大投入，不斷投資建設完善的交通網絡，連通內部供應鏈，將中國製造商品推向全球。近年的產業升級確保中國企業在眾多高科技領域始終保持競爭力。

BBC還分析稱，得益於「一帶一路」倡議，中國在全球多個發展中國家投資基建、發展貿易，加強商貿往來。在美國的貿易政策朝令夕改之際，中國作為可靠商業夥伴形象，得到眾多發展中國家認可。新加坡教育部轄下尤索夫伊薩東南亞研究所近年的調查發現，中國已經超過美國，成為眾多東盟國家的貿易首選合作對象。

中國商人黃兆東(譯音)經營多間服飾加工廠，他近年在柬埔寨新建一家工廠，每月平均生產約50萬件服飾，銷售給美國連鎖超市巨擘沃爾瑪和Costco。對於特朗普政府的關稅戰，黃兆東並不擔憂，「如果關稅政策落地，我們提高成本價，美國零售商需要加倍推高售價，最終恐怕是美國消費者埋單。」



白宮擬收窄對等關稅範圍 特朗普：中美貿易存對話空間

香港文匯報訊 美國總統特朗普多次預告，將在4月2日公布針對幾乎所有貿易夥伴的對等關稅。不過他上週五(3月21日)表示，對等關稅會保留一定「靈活性」。他還特別提到中國，聲稱美方在貿易問題上與中方有對話空間。彭博通訊社與《華爾街日報》周一報道，有跡象表明特朗普會暫緩對汽車和芯片等商品加徵關稅。

美官員：特定產業關稅未必如期公布

特朗普上週五表示，許多人詢問他是否會有關稅政策豁免，他表示，「一旦你為一個人提供了便利，就要給所有人提供便利。我不會改變，但靈活這個詞很重要，所

以會有靈活性，但這基本是相互的。」特朗普證實，美國貿易代表格利爾預計本週會與中國貿易官員通電話。

按照特朗普政府的構想，美國會從4月2日起，對所有貿易夥伴徵收對等關稅，即美國與貿易夥伴彼此徵收完全相等的關稅稅率。美方還計劃對汽車、製藥業和半導體等特定行業加徵關稅。不過一名匿名政府官員透露，針對特定產業的關稅不太可能如期公布。

報道引述消息稱，即將實施的對等關稅措施重點，似乎較特朗普政府最初的預想更有針對性。早前被暫緩執行、針對加拿大和墨西哥所有出口美國商品加徵關稅的政策，也可能被對等關稅取代。加墨均有官員稱，他們希望美方願意日後與兩國談判降低關稅。

●中國佔全球航運主導地位。圖為一艘停泊在加州奧克蘭港的中國貨船。 網上圖片