



港口集装箱堆积如山、部分超市货架空空如也 美国供应链出了什么大问题？

随着感恩节、圣诞节等美国年末“节日季”日益临近，美国消费者现在却不需要看新闻就知道，美国供应链出了大问题。

近来，美国供应链危机愈演愈烈，港口拥堵、货船滞留、港口堆积如山的集装箱、空空如也的超市货架……专家警告，美国人要准备好过一个“不一样”的圣诞节——买不到圣诞树和其他节日用品，或者准备付出高昂的价格，供应链断裂造成的货品短缺和价格飞涨短期内可能难以缓解。

《大西洋月刊》撰稿人德里克·汤普森描述了自己一次购物经历：为了买卫生纸、自助新冠检测包和常用药，他连跑了好几家超市，一些货架就像“飓风登陆前超市里罐头区的货架”，让人惊悚。

那么，美国供应链为何出了这么大问题？堵点究竟在哪？

供应链“堵点”究竟堵在了哪里？

近来，不少专家和媒体把目光投向美国前两大集装箱港——西海岸加利福尼亚州南部的洛杉矶港和长滩港。

这两个港口距离很近，每年超过40%通过海运抵达的集装箱都要从这两个港口进入美国。但通过新华社卫星新闻实验室的卫星图观测，港口外的万吨乃至10万吨级巨轮已经“排成长龙”，数以万计装满货物的集装箱就这样堵在了港口外，无法上岸。

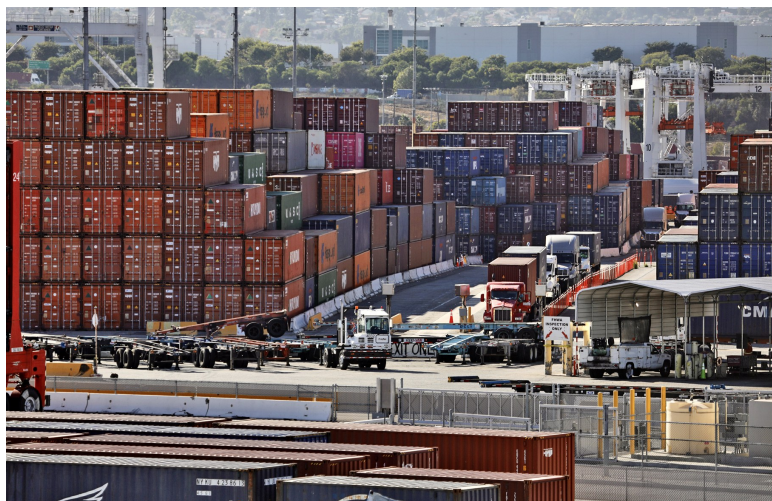
8月中旬，平均每艘船的等待时间是6天左右；而随着拥堵恶化，如今等待卸载时间平均长达10至12天。

洛杉矶港和长滩港外，27日仍有数十艘集装箱货轮等待入港卸货，耗时最长的一艘已经等待了38天。港口内的情况更不容乐观。一个集装箱在港口货场等待搬运的时间称为“停留时间”。洛杉矶港的停留时间当前创下历史新高，陆路运输停留时间超过6天，铁路运输近12天，而装载空集装箱的卡车等待货场空位卸载的时间为8.5天。港口货场超负荷，大量集装箱已将货场挤满。

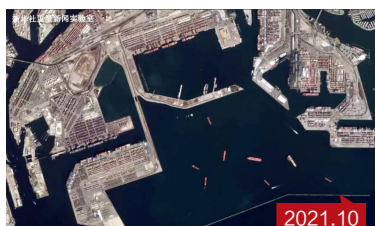
为什么“堵”成这样？原因比较复杂。

原因一，装卸集装箱的速度慢。美国媒体甩出的一组数据表明，在吊运集装箱的效率上，美国港口仍有很大提高空间。亚洲港口吊运一个集装箱平均需要27秒一个，而北美需要76秒一个；东北亚船只在锚地的卸货时间是两个小时，北美则是24个小时。

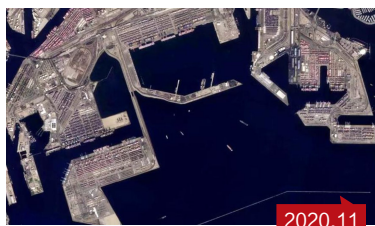
原因二，集装箱卸下来之后没地方储存。多年以前，长滩市出台规定禁止集装箱堆叠超过两层，理由是为了市容美观。然而如今大量集装箱涌入，却找不到停放场。许多集装箱只能“睡在”港区或者货场外、马路边的车上。洛杉矶港运营总监吉恩·塞洛卡表示，目前仓储所需空间缺口比例至少占25%。



这是10月29日拍摄的泰国加利福尼亚州洛杉矶港景象。新华社发



2021.10



2020.11

洛杉矶港-长滩港卫星图片。同去年相比，今年港外停留船只明显增多。(新华社卫星新闻实验室供图)

原因三，大量集装箱没人拉走。运除货场短缺外，卡车司机人数也同样有限。美国卡车运输业协会的最新数据显示，全国短缺8万名卡车司机，缺口刷新历史纪录。此外，缺少卡车零配件、轮胎等也困扰着货运公司，而这些物资短缺本身就是供应链不畅的后果。

经济专家指出，美国目前的供应链“堵点”虽然发生在洛杉矶和长滩港，但其实折射出的是美国自由主义市场经济长期以来的问题。为了尽可能增加利润，供应链上所有企业都在追求精细化管理，这导致其抵御风险和市场波动的能力下降，一旦遭遇突发情况就难以应对。

对于这场供应链“大崩溃”会持续多长时间，美国专家莫衷一是，有人估计要持续到2022年。

供应链危机暴露出了哪些问题？

“供应链断裂”，这个表述有点学术的问题正在严重影响美国民生。一些美国媒体将问题归咎于新冠疫情造成的工厂关闭与人手短缺，有的将气候变化造成的极端天气列为原因之一。导致当前美国供应链危机的因素错综复杂，分析人士指向最多的是联邦政府一连串的决策失误，以及美国经济存在的深层结构性问题。

疫情以来，联邦政府“印钞”“发钱补贴”等毫无节制的货币财政

刺激措施正在产生恶果。通胀压力不断上升，物价飞涨。美国官方数据显示，9月份美国消费者价格指数同比上升5.4%，汽油价格同比上涨超过42%；大型零售超市里，卫生纸和瓶装水等一直处于限购状态，很多商品干脆从货架上消失了。美国麻省理工学院运输与物流中心主任约西·谢菲分析说，联邦政府广泛的财政刺激支出，加之美国经济重新开放刺激民众大举消费，导致需求增长曲线陡然上升，但“生产能力有限，不以人们消费欲望而转移，运载产品的船只和集装箱也是固定的”，这必然带来货物供给短缺。

疫情下的供应链危机，暴露了美国经济存在的深层结构性问题。疫情下社会管控措施使得经济活动减少，这对服务行业占比较高的美国经济造成较大冲击。一方面，医疗、航空、运输等行业制定的防疫政策迫使大量未接种疫苗者离开工作岗位，如今即便政府陆续终止疫情救助和失业补贴之后，这些行业不愿返岗或另谋职业者大有人在，这就导致供应链关键岗位劳动参与率较低或供给不足；另一方面，疫情导致服务性消费大幅减少，加之财政刺激的消费拉升效应，商品性消费大幅增加，但美国实体经济脱实向虚久矣，生产供给能力不足，进口依赖度较高，国际能源价格上涨和加征关税等因素叠加影响，让国内通胀雪上加霜，很多供应商出于对疫情、物流、物价等不确定性的担忧，“囤货”行为难以避免，进一步加剧供应链紧张。

此外，当年美政府单方面对中国和其他国家加征巨额关税，也为今天供应链危机埋下祸根。事实证明，特朗普政府的加征关税政策是造成美国民生产品价格飙升的重要因素。穆迪投资者服务公司5月发布的报告显示，美国进口商承担了90%以上的关税增量，转嫁给消费者后，每个家庭每年为此多支出800多美元。尽管现任总统拜登公开批评特朗普的关税保护政策，但迄今并没有改变做法。越来越多专家和企业领导人呼吁，要缓解供应链危机，美现政府应尽快取消特朗普时期加征的关税。

综合新华社、央视等

黎巴嫩部长惹怒海湾国家 外交风波持续发酵

黎巴嫩新闻部长涉也门战事相关言论引发的外交风波持续发酵。继沙特阿拉伯和巴林驱逐黎巴嫩大使后，科威特10月30日召回本国驻黎大使，并要求黎驻科使领馆代办48小时内离境。同日，另一个海湾国家阿拉伯联合酋长国为此事召见黎巴嫩大使。

黎巴嫩新闻部长乔治·库尔达希今年8月接受卡塔尔半岛电视台采访时，指认2015年沙特联合阿联酋、巴林、科威特、卡塔尔等海湾国家打击也门胡塞武装的军事行动为“侵略”，而胡塞武装在进行“自卫”。

2014年9月，胡塞武装夺取也门首都萨那，后又占领也门南部地区。2015年3月，沙特等国对胡塞武装发起代号为“果断风暴”的军事行动。

半岛电视台日前在一档节目中播放了上述采访片段，库尔达希的言论引发海湾国家强烈不满。沙特10月29日要求黎巴嫩驻沙特大使48小时内离境，同时召回驻黎巴嫩大使并暂停进口黎巴嫩商品。俄罗斯卫星通讯社援引外交相关消息来源报道，沙特甚至考虑与黎巴嫩断交。

科威特外交部10月30日通过科威特通讯社发表声明说，鉴于黎巴嫩政府未能成功处理库尔达希针对沙特和海湾合作委员会其他成员国“令人难以接受且应受谴责的”言论，科威特召回本国驻黎大使并驱逐黎驻科代办。

黎巴嫩外交部长阿卜杜拉·布·哈比卜取消前往英国格拉斯哥参加联合国气候变化大会的行程，与黎政府多名部长10月30日召开紧急会议，讨论对策。

阿拉伯国家联盟10月30日发表声明，对黎巴嫩与海湾国家关系恶化表示忧虑，呼吁海湾国家“重新审视(对黎巴嫩)采取的措施，避免对黎巴嫩濒临崩溃的经济产生更多负面影响”。

据新华社

白杰品股 转机

问：上周五沪指高开，盘中探底回升，收盘上涨，你怎么看？

答：市场一改往日颓势，盘中在新能源板块的带动下集体走高，科创板50指数涨近3%，创业板指数收涨2.21%。盘面上元宇宙、元游戏板块表现抢眼，北上资金净流入47亿元。截至收盘，两市涨停68只，跌停7只。技术上看，沪深股指收出反包阳线，深成指收复5日、10日均线，两市合计成交11384亿元环比增加；60分钟图显示，各股指均收复5小时均线，创业板指60分钟MACD指标率先金叉；从形态来看，尽管最弱的沪指早盘还一度刷新近期新低，逼近3500点，但如预期早盘在出现短周期指标背离后，市场出现快速回升，深成指也收复了60小时均线，整体而言，前期市场上涨近9日后，调整近一周，特别是创业板指守住了60小时均线这一重要支撑，符合笔者的技术模型，短期新一轮上涨将就此展开。期指市场，各期指合约累计成交、持仓均略减，各合约负溢价水平整体略有增加。综合来看，尽管新股破发仍在继续，但近期市场成交有所恢复，由于接下来A股市场面临两个多月的业绩真空期，后市将重现趋势性上涨走势。

资产：上周五按计划以9.28元均价买入华创阳安14万股，之后以9.32元均价卖出10万股。目前持有泽达易盛(688555)8万股，华创阳安(600155)58万股，康芝药业(300086)52万股，浪潮信息(000977)17万股，国新能源(600617)45万股，华菱钢铁(000932)52万股。资金余额4202825.12元，总净值24123625.12元，盈利11961.81%。

周一操作计划：华菱钢铁、国新能源、华创阳安、浪潮信息、康芝药业、泽达易盛拟持股待涨。
胡佳杰