

# 中国航运再触底企稳，企业家信心大幅下降

(上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室)

## ——中国航运景气报告系列（季度）——

### 内容摘要:

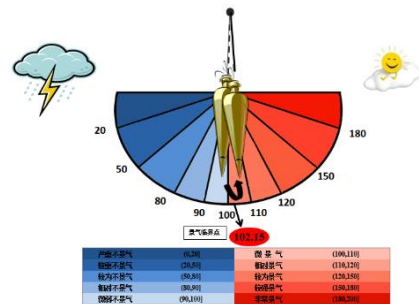
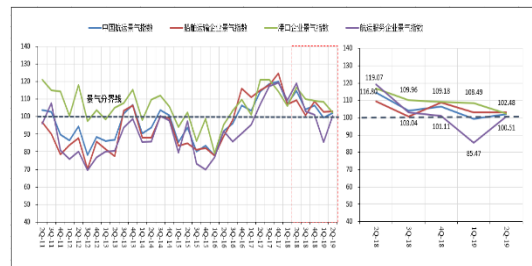
- **中国航运企业再入景气区间。**2019年第二季度的中国航运景气指数为102.15点，小幅跃入微景气区间，中国航运业暂时触底企稳；中国航运信心指数为91.06点，较上季度小幅下降17.46点。中国航运业企业对经营状况信心不佳。
- **航运企业盈利继续下滑。**2019年第二季度，航运企业盈利持续下滑。其中，集装箱运输企业较上季度下跌26.55点，跌入较为不景气区间；港口企业较上季度下跌24.97点，进入微弱不景气区间。而船舶运输企业、干散货运输企业、航运服务企业仍处于不景气区间。
- **港口企业经营保持稳健态势。**2019年第二季度，中国港口企业景气指数为102.48点，较上季度小幅下降6点，处于微景气区间；中国港口企业信心指数为90.18点，较上季度大幅下跌31.9点，时隔三年之后再次进入不景气区间。
- **2019年三季度景气度预计小幅上调。**根据中国航运景气调查显示，2019年第三季度，中国航运景气指数预计为103.62点，上升1.47点，将继续保持在景气区间；中国航运信心指数预计为85.12点，较本季度下跌5.95点，中国航运企业对未来信心不足。

### ● 时事聚焦:

- 1、本季度BDI指数持续缓慢增长，超半数干散货运输企业预计此番调整期将持续超过两年；
- 2、近半数航运企业受中美贸易战影响业务量出现下滑；亚欧航线大船加码造成七成班轮企业经营受到影响；业务量下降和营运成本过高是目前企业生产经营中面临的主要挑战；AIS船舶实时动态数据的应用逐渐受到重视；铁路进港与政府补贴促海铁联运快速发展。

**风险提示:** 尽管中国航运景气指数再入景气区间，但是景气度增长的后劲严重不足，加之航运企业家经营信心的相对不足，中国航运业面临的下行压力将继续加大，未来可能会再次出现大幅探底。

### ➤ 景气走势



### ➤ 相关报告

- 《中国沿海主要干散货运输市场分析报告（2018年回顾与2019年展望）》
- 《中国国内集装箱运输市场分析报告（2018年回顾与2019年展望）》
- 《国际集装箱市场分析报告（2018年回顾与2019年展望）》
- 《国际干散货市场分析报告（2018年回顾与2019年展望）》
- 《中国国内航运市场简报（2019年第一季度）》

### ➤ 中国航运景气指数编制室:

周德全 廖青梅 伍君 陈语 任思颖

电话: 021-65853850 转 8039

邮箱: dqzhou@sisi-smu.org

传真: 021-65373125

## 1 2019年第二季度中国航运景气状况

中国航运业持续向好发展态势。2019年5月中国航运景气预警指数为57.73点，与上一季度景气预警指数相比，有小幅的回升，但仍维持在过冷区间；2019年5月中国航运景气动向指数为95.9点，连续两个季度小幅下滑，总体呈低位波动态势。从微观层面来看，2019年

第二季度，中国航运景气指数为102.15点，较上季度上升2.82个点，回升至景气线上，进入微景气区间。中国航运信心指数为91.06点，较上季度下降17.46点，跌至景气线下。中国航运企业家对市场回归持谨慎态度。（见表1-1，图1-1）

表 1-1 中国航运景气状况

时间		中国航运景气预警指数	中国航运景气动向指数	中国航运景气指数	中国航运信心指数
3Q-18	7月	68.59	96.82	104.15	110.99
	8月	68.59	97.01		
4Q-18	9月	64.34	96.99	106.54	109.76
	10月	73.67	97.11		
	11月	62.57	96.44		
1Q-19	12月	55.86	95.95	99.33	108.52
	1月	56.42	96.17		
	2月	42.82	94.97		
2Q-19	3月	49.4	96.27	102.15	91.06
	4月	48.4	95.86		
	5月	57.73	95.9		

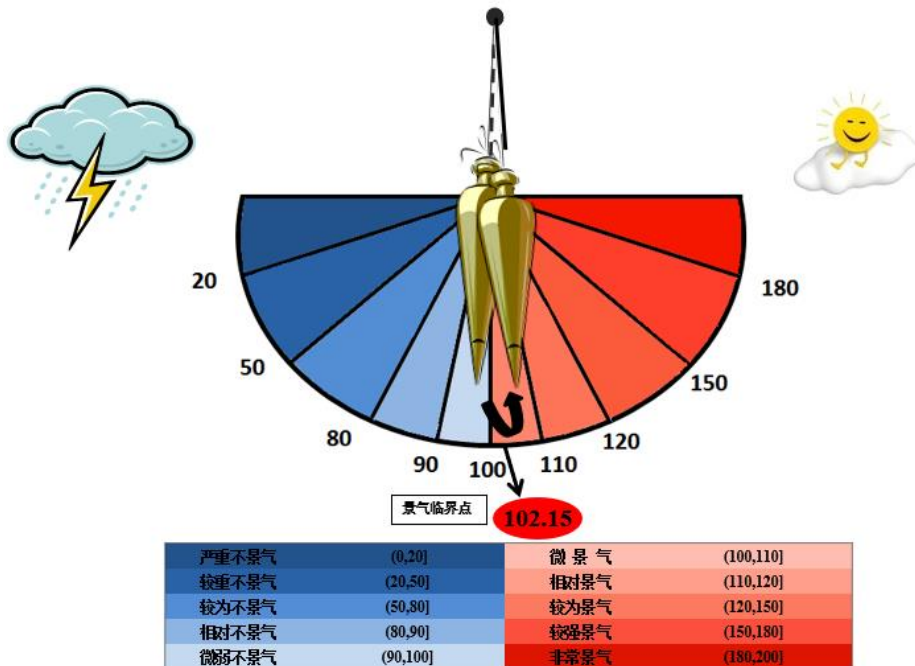


图 1-1 2019年第二季度中国航运景气指数

来源：上海国际航运研究中心

## 2 中国航运业宏观景气监测分析

**部分景气预警监测指标下降态势减缓。**2019年5月中国航运景气预警指数为57.73点，仍处于过冷区间。（见图2-1）在各项预警监测指标中，大多数指标处于过冷区间，市场总体情况仍较为低迷（见图2-4）。但社会总需求增速下行趋势有所放缓，航运市场运价总体略微上扬。（见图2-4）

**部分航运监测指标部分回升。**2019年第二季度，航运市场运价开始分化。其中，干散货海运市场开始复苏，BDI回升至1000点以上，达到1036.11点；CCBFI回升至1113点；但集装箱海运市场价格持续下行，CCFI连续三年在800点左右浮动，持续处于过冷区间；油轮原油价格开始上涨，BDTI在4月跌至694点后于5月回升至718点。（见图2-2）

**部分经济监测指标呈下滑趋势。**2019年第二季度除了消费品零售和港口吞吐量增速增长，其他经济指标均有下滑。其中，固定资产投资和进出口额增速持续呈收紧下行趋势；发电量增速本季度呈小幅度波动，最终呈下行趋势，但维持在正常区间；消费品零售和港口吞吐量增速均在4月降至本季度最低点处于过冷期间，但消费品零售增速在5月有所回升至偏冷区间，而港口吞吐量持续处于过冷区间。（见图2-3）

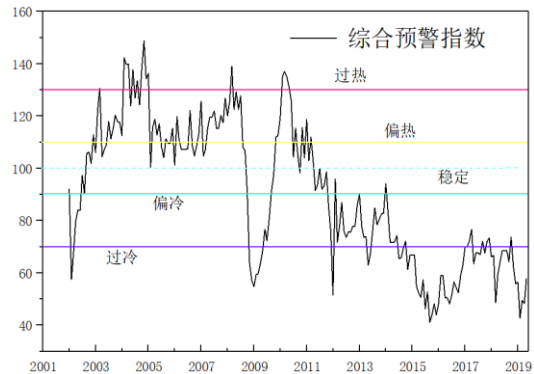


图 2-1 中国航运景气预警指数

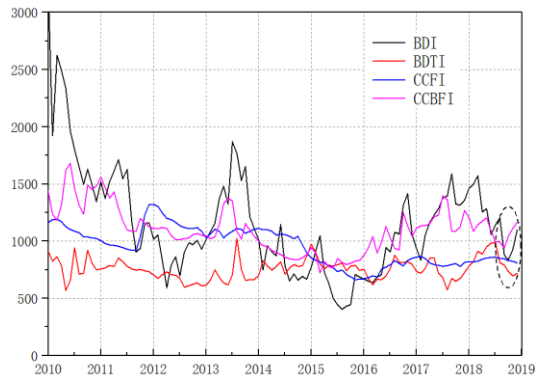


图 2-2 航运监测指标变化情况

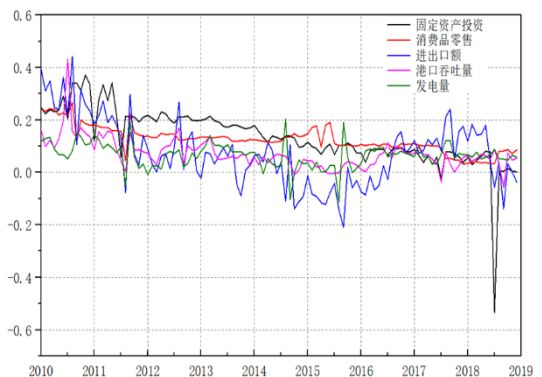


图 2-3 经济监测指标变化情况

时间	BDI	BDTI	CCFI	CCBFI	固定资产投资	消费品零售	进出口额	港口吞吐量	发电量	综合指数
2019-05	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-04	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-03	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-02	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-01	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

（图例：● 过热；● 偏热；● 正常；● 偏冷；● 过冷）

图 2-4 综合预警指数灯图

### 3 中国航运企业景气分析

2019 年第二季度中国航运企业经营基本保持稳定，中国航运景气指数为 102.15 点，较上季度小幅增长 2.82 个点。其中，干散货运输企业和航运服务企业景气值小

幅回升，进入微景气区间。而集装箱海运企业景气值有所下滑，落入微弱不景气区间。（见图 3-1）

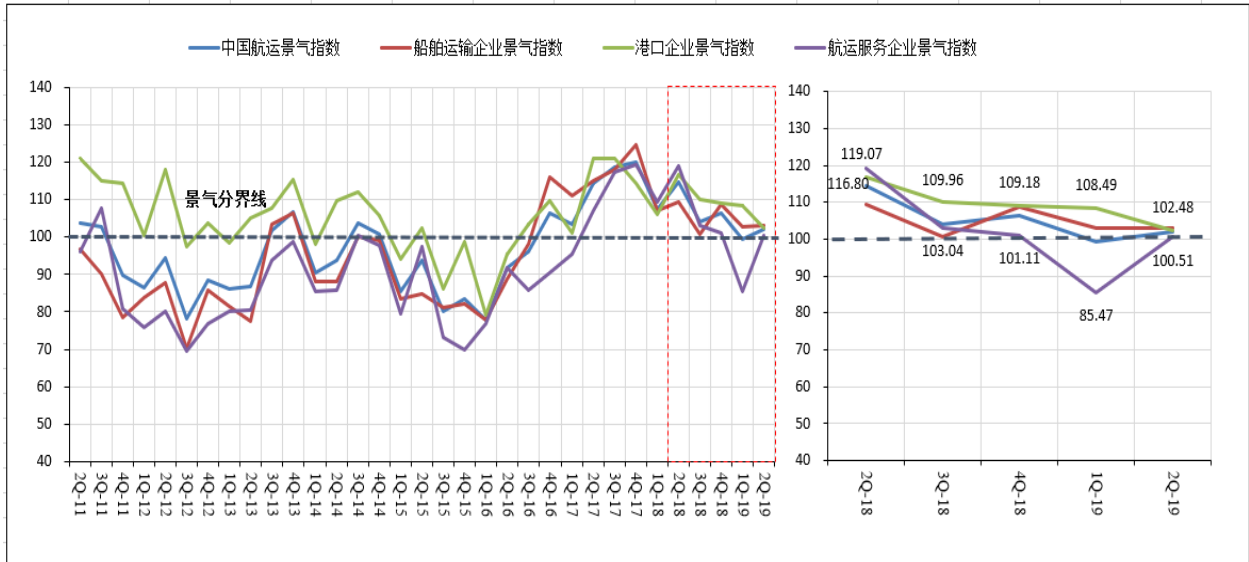


图 3-1 中国航运景气指数 (GSP1)

2019 年第二季度，中国航运信心指数为 91.06 点，较上季度大幅下降 17.46，落入微弱不景气区间，干散货企业的信心指数充足，但船舶运输企业、集装箱企业和港口企业的信心指数大幅下滑，分别降低 22.39 点、21.62 点、31.90 点。本季度对当前行业总体运行状态保持乐观态度的航运企业为 13.47%，较上季度下降 5.07%，有 56.32% 的航运企业认为行业总体运行状态一般，有 29.39% 的航运企业对行业总体运行情况持不乐观的态度，该比例较上季度上升了 5.49%，中国航运企业家信心出现较大滑坡。（见图 3-2）

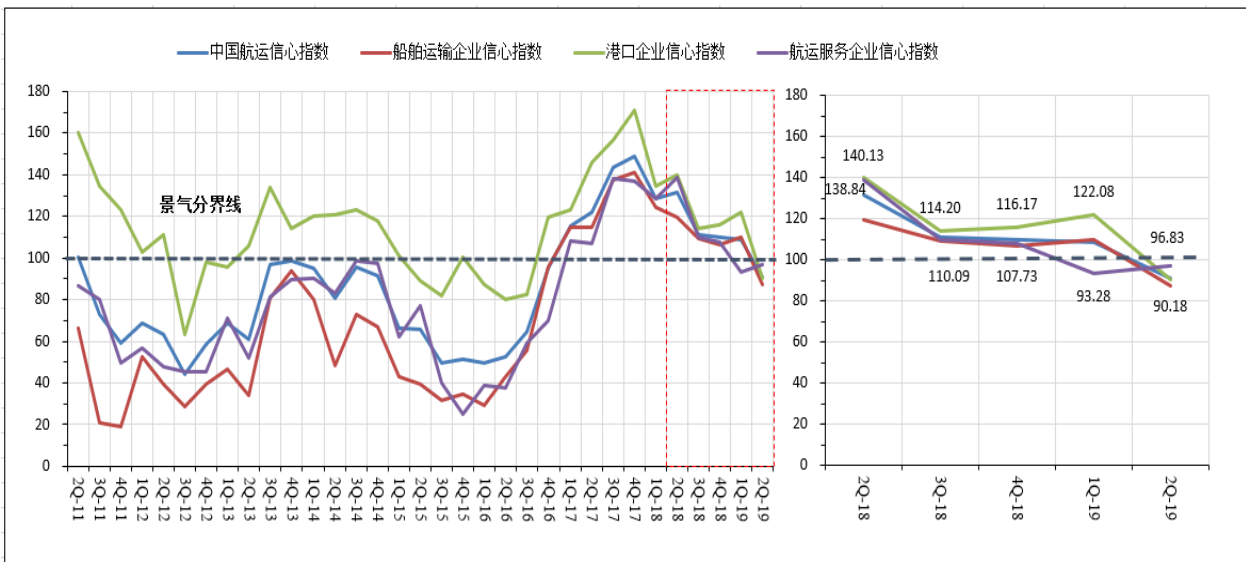


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

### 3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业经营信心大跌。2019 年第二季度，船舶运输企业景气指数为 103.13 点，与上季度基本持平；船舶运输企业信心指数为 87.40 点，较上季度大幅

下降了 22.39 点，由微景气区间跌至相对不景气区间。船舶运输企业目前总体营运状况稳定，但企业对未来信心严重不足，对市场回归持谨慎态度。（见图 3-3）

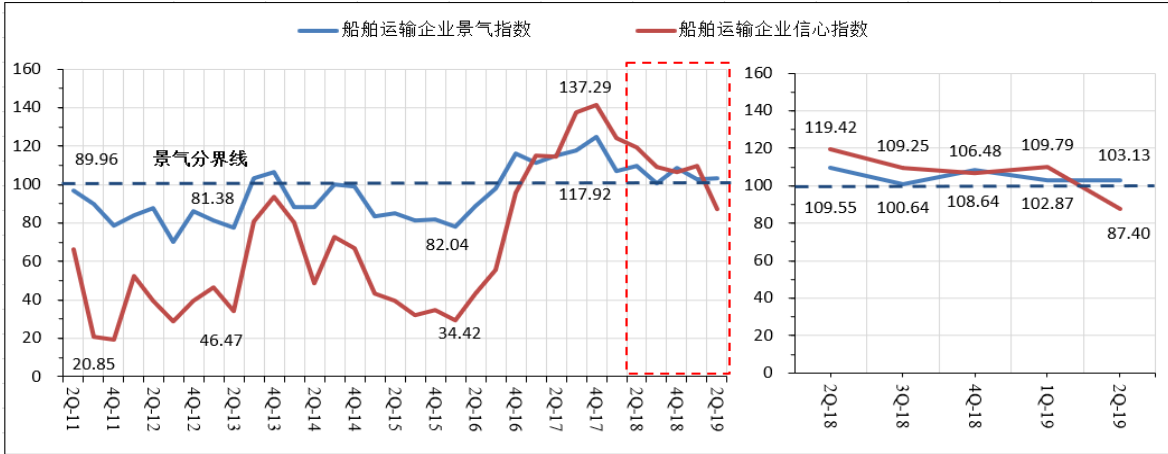


图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数

小型船舶运输企业经营相对比较困难。2019 年第二季度，小型船舶运输企业景气指数为 92.5 点，较上季度上升 13.61 点，但仍处于景气线下，企业经营状况继续恶化。其中，大型船舶运输企业景气指数为 105.77 点，较上季度下降 9.23 点；中型船舶运输企业景气指数为 103.17 点，较上季度上升 15.05 点；大、中型船舶运输企业双双落至微景气区间，企业经营情况有所好转。（见图 3-4）

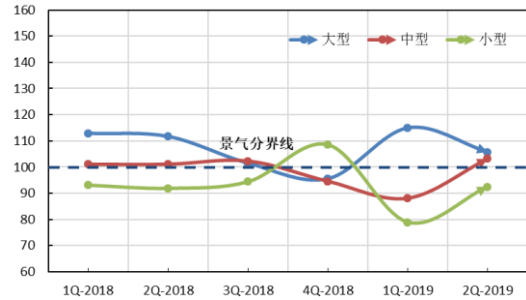


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

船舶运输企业盈利仍在下滑。2019 年第二季度，由于企业运力投放力度加大，船舶的舱位利用率继续下滑，虽然运价水平略微上抬，但是企业运营成本却不断增加，企业盈利较上季度略微下滑。得益于企业流动资金充足，

企业融资难度相对容易，企业贷款负债略微减少，劳动力需求不断增加，但企业对船舶运力的投资持谨慎态度。（见图 3-5）

船舶运输企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	109.69	↓ -1.46	微景气区间
舱位利用率	89.7	↓ -2.49	相对不景气区间
运费	101.86	↑ 29.67	微景气区间
营运成本	69.04	↓ -3.36	较为不景气区间
盈利情况	99.46	↑ 11.75	微弱不景气区间
流动资金	131.84	↓ -14.51	较为景气区间
企业融资	119.22	↑ 1.09	相对景气区间
贷款负债	104.03	↓ -8.78	微景气区间
劳动力需求	111.02	↑ 0.29	相对景气区间
船舶运力投资意愿	95.43	↓ -9.57	微弱不景气区间

图 3-5 船舶运输企业经营指标景气指数状况

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100 点为景气状况分界值，100 点以上为景气区间，100 点以下为不景气区间，数值越大越景气。

### 3.2 中国干散货运输企业景气分析

干散货运输企业恶化趋势遏止。2019年第二季度，干散货运输企业的景气指数为100.19点，较上季度上升18.47点，重新踏上景气分界线；干散货运输企业的

信心指数为106.85点，较上季度大幅上升54.03点，再次进入景气区间。干散货运输企业运营状况不再恶化，企业对市场开始重拾信心。（见图3-6）

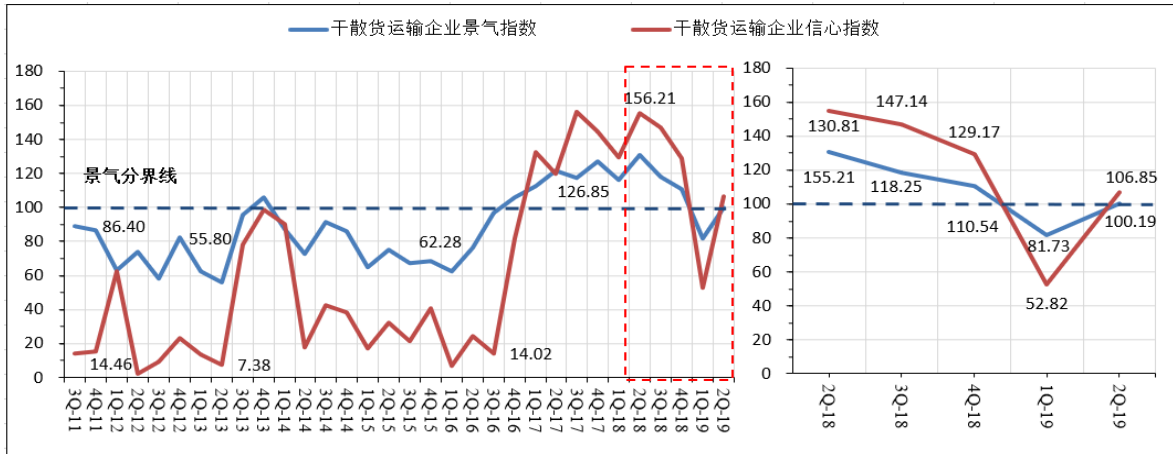


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

大型干散货运输企业景气度最低。2019年第二季度，大型、中型、小型三类干散货运输企业的景气指数分别为95点、110点和104.62点。其中，中型干散货运输企业景气指数上升25.26点，小型干散货运输企业上升15.28点，双双上升至景气区间，企业经营状况好转；虽然大型干散货运输企业上升16.43点，但仍处于景气线下，企业经营状况持续恶化。（见图3-7）

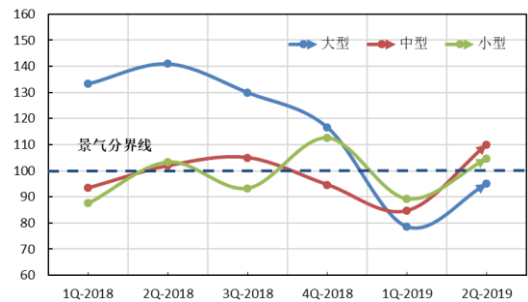


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

干散货运输企业盈利继续恶化。2019年第二季度，虽然海运运费收入水平上涨，但企业运力投放不断增加，船舶周转率不断下降，同时营运成本持续走高，导致企业盈利情况进一步恶化。得益于企业流动资金较为充足，

贷款负债持续减少，劳动力需求继续增强。虽然船东的运力投资意愿大幅回升，但企业融资仍相对困难，处于相对不景气区间。（见图3-8）

干散货运输企业经营指标	本季度景气指数数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	102.31	↓ -2.32	微景气区间
船舶周转率	94.71	↑ 10.6	微弱不景气区间
运费	103.13	↑ 86.93	微景气区间
营运成本	69.25	↓ -10.6	较为不景气区间
盈利情况	88.53	↑ 74.58	相对不景气区间
流动资金	108.49	↑ 7.11	微景气区间
企业融资	85.41	↓ -33.36	相对不景气区间
贷款负债	107	↓ -9.2	微景气区间
劳动力需求	113.85	↑ 1.33	相对景气区间
船舶运力投资意愿	129.25	↑ 59.6	较为景气区间

图 3-8 干散货运输企业经营指标景气指数状况

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100点为景气状况分界值，100点以上为景气区间，100点以下为不景气区间，数值越大越景气。

### 3.3 中国集装箱运输企业景气分析

集装箱运输企业时隔三年再入不景气区间。2019年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为94.27点，较上季度下滑7.99点，下降至微弱不景气区间；集装箱运输企业的信心指数为75.95点，较上季度大幅下降

21.62，落入较为不景气区间。集装箱运输企业总体营运状况开始恶化，企业家对行业总体发展信心不足。（见图3-9）

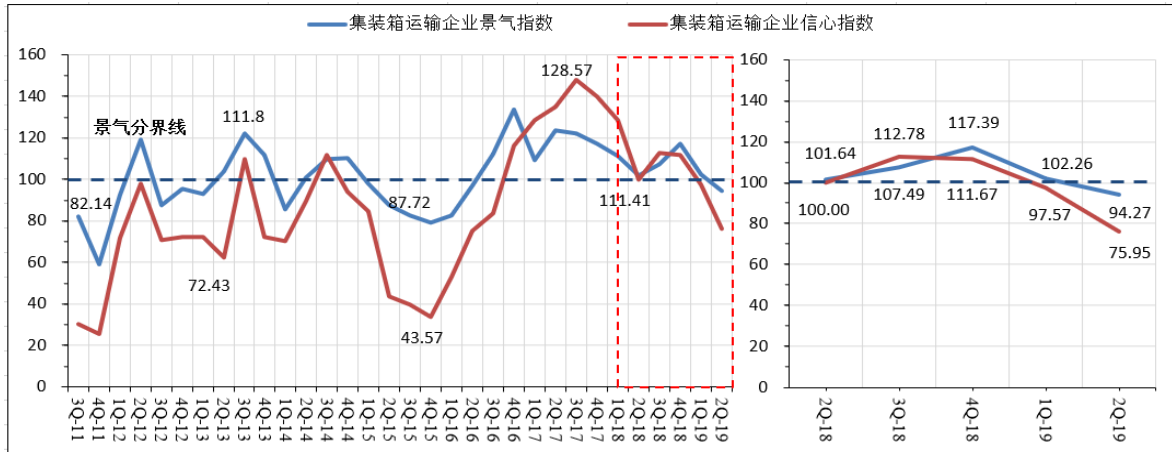


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

中型集装箱运输企业景气度最好。根据中国航运景气调查，2019年第二季度，大型集装箱运输企业景气指数为86.25点，由微景气区间下落至相对不景气区间；中型集装箱运输企业景气指数值为117.272点，继续保持在相对景气区间；小型集装箱运输企业景气指数为88点，较上季度景气值有所上升，但仍然处在相对不景气区间。总体来说，中型集装箱企业经营状况良好，大小型企业经营状况不佳。（见图3-10）

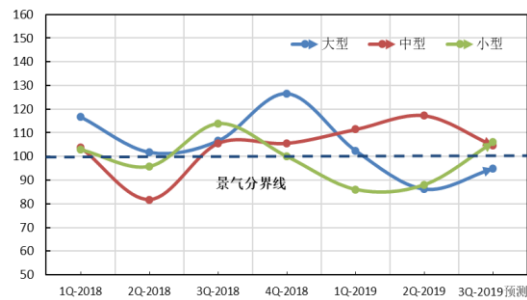


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

集装箱运输企业大部分指标全面恶化。2019年第二季度，集装箱运输企业主要经营指标都出现恶化。企业运力投放度加大，舱位利用率出现大程度下滑，运价水平大幅下滑，营运成本不断高涨，企业盈利状况急剧

恶化。虽然企业流动资金仍然相对宽裕，企业融资难度相对不高，但是企业贷款负债大幅增加，劳动力需求出现下滑，企业运力投资意愿大幅下降。（见图3-11）

集装箱运输企业经营指标	本季度景气指数数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	115.05	↑ 22.55	相对景气区间
舱位利用率	76	↓ -4.5	较为不景气区间
运费	85.77	↑ 3.77	相对不景气区间
营运成本	67	↓ -15.36	较为不景气区间
盈利情况	74.59	↓ -26.55	较为不景气区间
流动资金	147.41	↓ -17.3	较为景气区间
企业融资	130.09	↓ -2.55	较为景气区间
贷款负债	86.59	↓ -32.2	相对不景气区间
劳动力需求	97.73	↑ 12.73	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	62.45	↓ -20.48	较为不景气区间

图 3-11 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100点为景气状况分界值，100点以上为景气区间，100点以下为不景气区间，数值越大越景气。

### 3.4 中国港口企业景气分析

中国港口企业信心严重不足。2019 年第二季度，港口企业的景气指数为 102.48 点，较上季度小幅下降 6 个点，继续保持在微景气区间，港口企业经营状况总

体保持稳定；港口企业的信心指数为 90.18 点，较上季度下降了 31.9 点，时隔三年再次进入不景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况较为悲观。(见图 3-12)

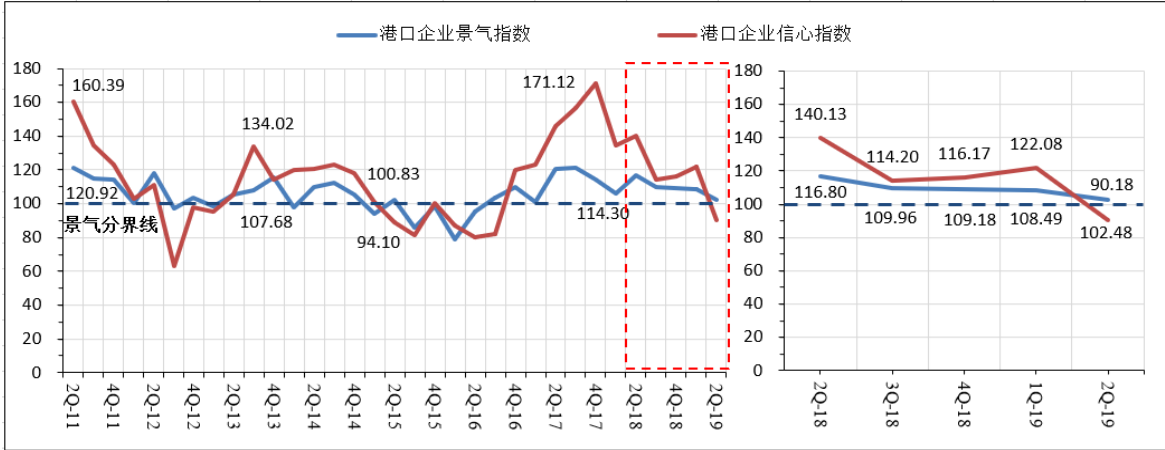


图 3-12 港口企业景气 and 信心指数

**大型港口企业经营相对较好。**2019 年第二季度，大型、中型、小型三类港口运输企业的景气指数分别为 121.33 点、82.73 点和 60 点。其中，大型港口企业上涨 12.00 点，中型港口企业景气指数上升 1.19 点，小型港口企业暴跌 90.00 点，中小型港口企业景气值均在景气线下。综合看来，港口企业经营状况均有所下滑。(见图 3-13)

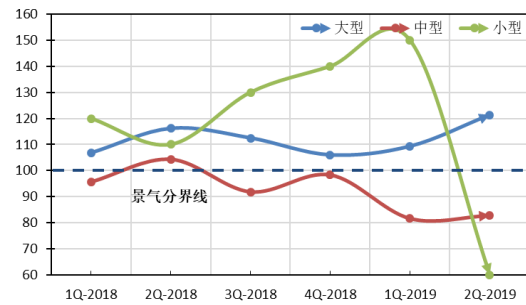


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

**港口企业盈利下滑。**2019 年第二季度，虽然港口的吞吐量充足，但港口收费价格降低，泊位利用率下降，同时营运成本持续增加导致企业盈利情况下滑。得益于

企业流动资金相对充足，企业融资难度不高，资产负债减少，新增泊位与机械投资增加。但是劳动力需求依然不强。(见图 3-14)

港口企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
吞吐量	109.64	↓ -15.59	微景气区间
泊位利用率	85.64	↓ -47.59	相对不景气区间
收费价格	93.73	↓ -8.35	微弱不景气区间
营运成本	73.82	↑ 24.51	较为不景气区间
企业盈利	94.18	↓ -24.97	微弱不景气区间
流动资金	134.27	↓ -2.81	较为景气区间
企业融资	118.27	↓ -1.73	相对景气区间
资产负债	115.45	↑ 20.14	相对景气区间
劳动力需求	91.27	↑ 3.81	微弱不景气区间
新增泊位与机械投资	108.55	↓ -7.45	微景气区间

图 3-14 港口企业经营指标景气指数状况

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100 点为景气状况分界线，100 点以上为景气区间，100 点以下为不景气区间，数值越大越景气。



### 3.5 中国航运服务企业景气分析

**航运服务企业恶化趋势遏止。**2019 年第二季度，航运服务企业景气指数为 100.51 点，较上季度上涨 15.04 点，从相对不景气区间回升至微景气区间；航运

服务企业信心指数为 96.83 点，较上季度上升 3.55 点，仍处于微弱不景气区间。虽然航运服务企业景气指数进入景气区间，但是企业家信心不足。（见图 3-15）

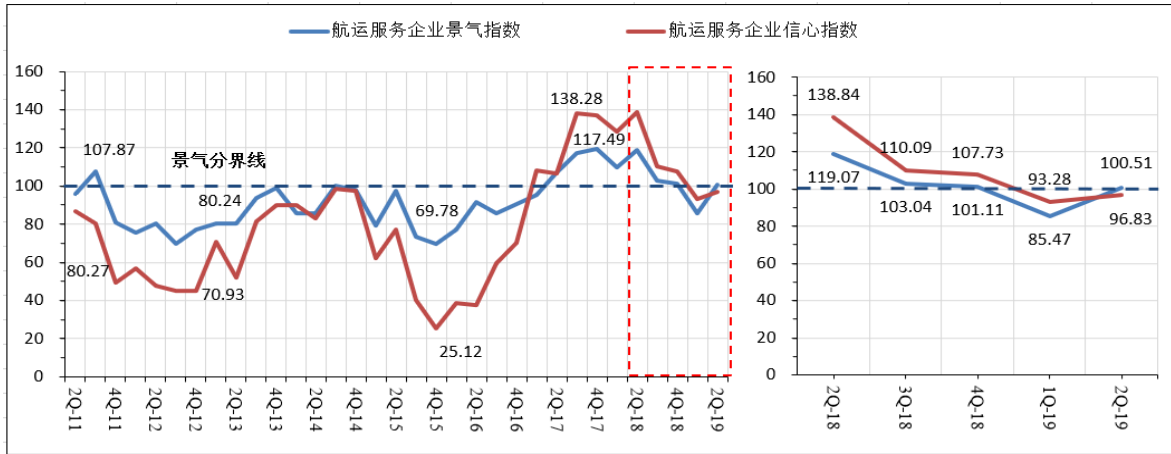


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

**小型航运服务企业继续恶化。**2019 年第二季度，大、中、小三类航运服务企业的景气指数分别为 102.14 点、102.58 点和 90.53 点。其中，大型航运服务企业大幅上涨 22.14 点，回升至微景气区间；中型航运服务企业上升 5.08 点，进入微景气区间；小型航运服务企业上升 3.22 点，但仍处于不景气区间。总体来看，大中型航运服务企业经营状况好转，小型企业经营状况不佳。（见图 3-16）

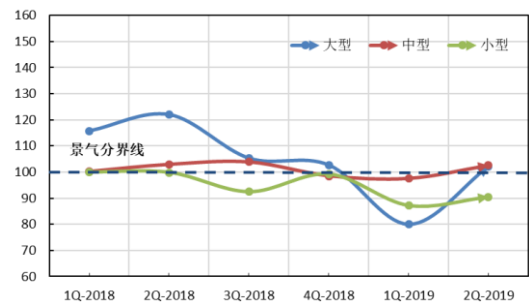


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

**航运服务企业盈利状况持续恶化。**2019 年第二季度，尽管航运服务企业业务预订与业务量大幅上涨，但业务收费价格降低，业务成本持续走高，导致企业盈利状况持续恶化，处于相对不景气区间。得益于流动资金

依旧充裕，企业融资相对容易，劳动力需求势头良好，但贷款拖欠将持续增加，企业固定资产投资需求持续走低。（见图 3-17）

航运服务企业经营指标	本季度景气指数数值	较上季度情况	景气状况
业务预订	109.41	↑ 34.22	微景气区间
业务量	121.46	↑ 38.72	较为景气区间
业务收费价格	94.1	↑ 5.35	微弱不景气区间
业务成本	92.78	↑ 9.62	微弱不景气区间
盈利状况	89.56	↑ 36.19	相对不景气区间
流动资金	104.86	↓ -2.42	微景气区间
企业融资	101.95	↑ 0.47	微景气区间
贷款拖欠	90.89	↓ -5.82	微弱不景气区间
劳动力需求	106.74	↑ 27.47	微景气区间
固定资产投资	93.35	↑ 6.58	微弱不景气区间

图 3-17 航运服务企业经营指标景气指数状况

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100 点为景气状况分界线，100 点以上为景气区间，100 点以下为不景气区间，数值越大越景气。

## 4 中国航运业发展趋势预测

航运市场前景可能好转。2019年5月，中国航运先行指数收于99.44点，自3月起呈现先抑后扬的趋势。一致指数为94.46点，低于去年一致指数平均值95.42点，比上季度平均值94.21点略微上升0.25点。滞后指

数为97.71点，低于去年一致指数平均值98.35点，比上季度平均值98.07点小幅下滑0.37点。从指数走势上来看，先行指数处于小幅波动上升的态势，预计未来航运市场发展趋势可能会有所好转。（见图4-1）

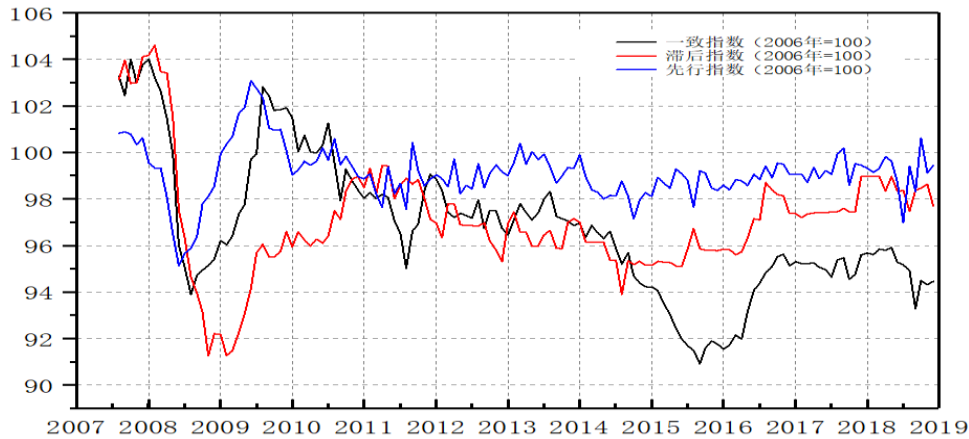


图 4-1 中国航运景气动向指数走势图

2019年第二季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自4月起持续下降；发电量本季度持续增加；货币供应量本季度持续稳步增长；固定资产投资自3月起连续小幅上扬；消费品零售额本季度有所增加。（见图4-2）

2019年5月，一致指标组中，港口吞吐量5月增速放缓，进出口额本季度持续下降。四大航运指标中，BDTI本季度进入下行区间；CCFI本季度基本企稳；BDI本季度持续稳步上涨，5月达到今年以来的最高值为1097点；CCBFI本季度保持增长态势。（见图4-3）

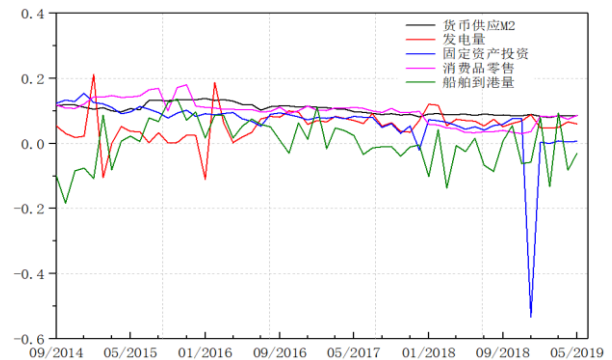


图 4-2 先行指标走势图

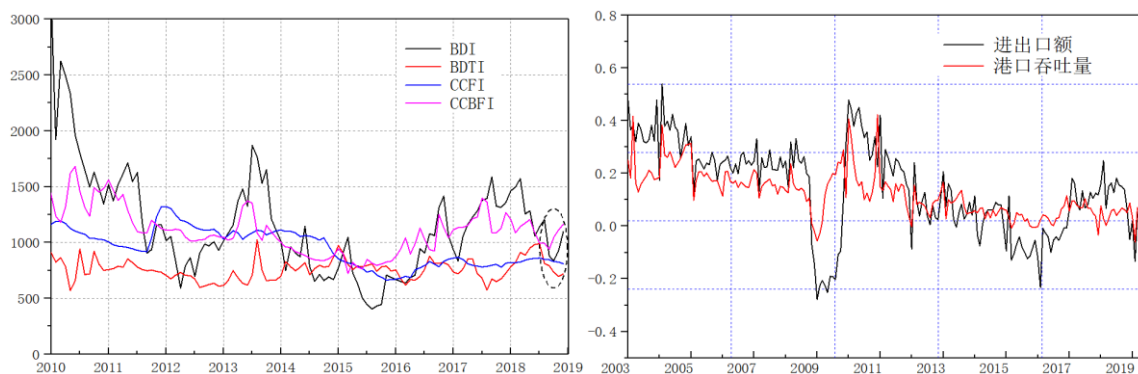


图 4-3 一致指标走势图

## 5 2019年第三季度中国航运景气预测

根据中国航运景气调查显示，2019年第三季度中国航运景气指数预计为103.62点，较上季度上涨1.47点，维持在微景气区间。干散货企业景气值从微景气区间稳步上升至较为景气区间，船舶、集装箱、港口企业与本季度基本持平，航运服务企业景气值小幅降至微弱不景气区间。2019年第三季度中国航运信心指数预计为85.12点，较上季度下降5.95点，跌入相对不景气区间。港口、航运服务、船舶、集装箱企业均对未来信心不足，但干散货企业信心值大幅上涨27.28点，从

微景气区间上升至较为景气区间。(见图5-1、图5-2和图5-3)

根据中国航运景气调查，2019年第三季度，预计有12.63%的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，较上季度下降14.20个百分点；47.37%的航运企业持一般态度，较上季度下滑1.41个百分点；其余40%的航运企业持不乐观态度，较上季度增加15.61个百分点。总体上看，中国航运业继续保持平稳。

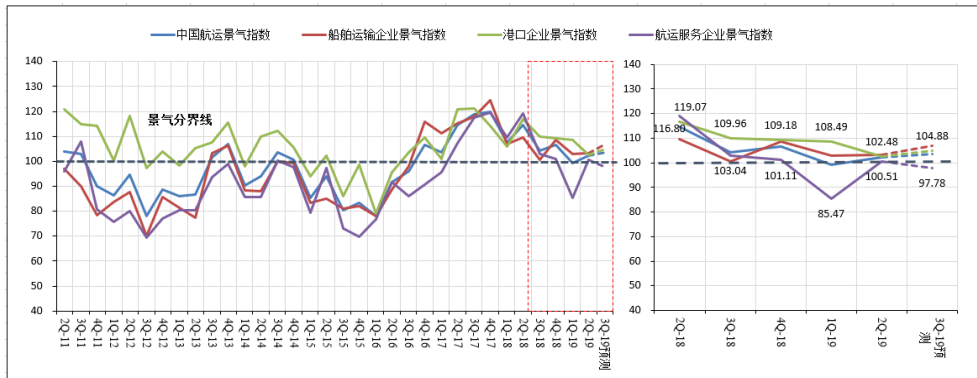


图 5-1 中国航运景气指数预测

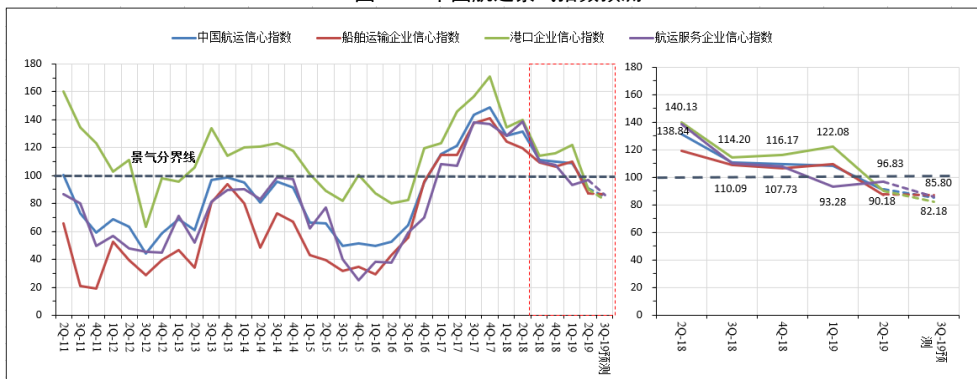


图 5-2 中国航运信心指数预测

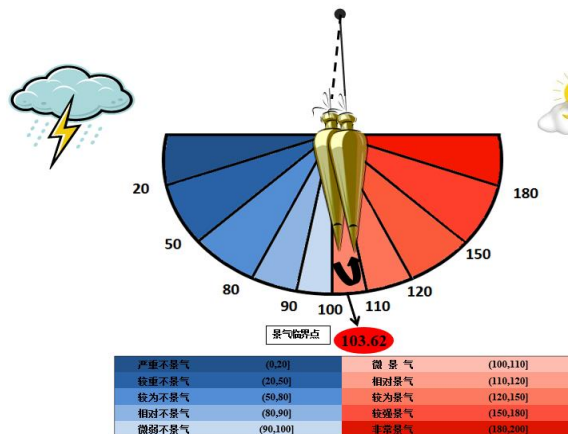


图 5-3 2019年第三季度中国航运景气指数预测

## 5.1 中国船舶运输企业景气预测

**船舶运输企业仍将保持平稳。**根据中国航运景气调查，2019年第三季度，船舶运输企业的景气指数预计为107.05点，较本季度上升3.92点；船舶运输企业信心指数预计为86.81点，与本季度基本持平，仍处于

相对不景气区间。总体上来说，虽然船舶运输企业景气指数预计依旧处于景气区间，但是企业家信心明显不足，对未来前景充满较大的疑虑。（见图5-4）

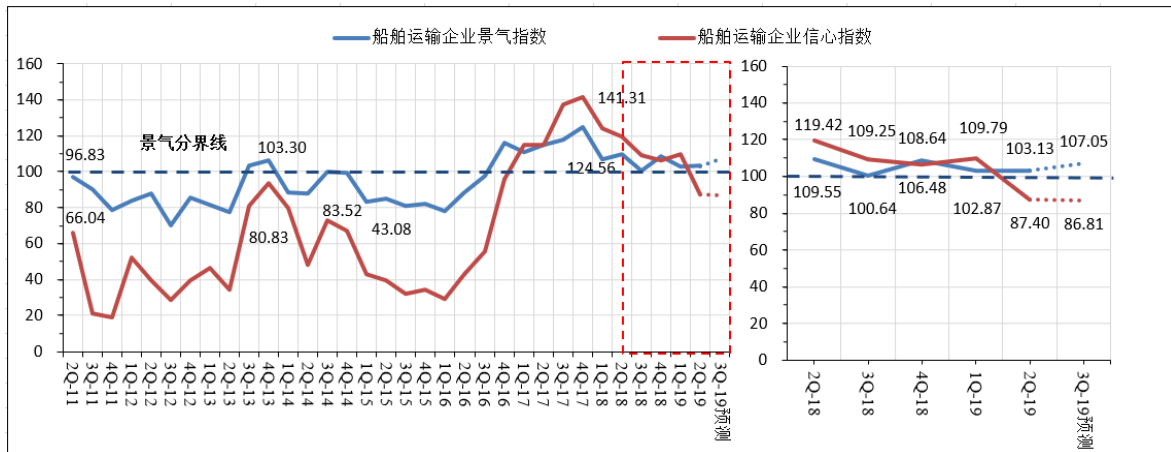


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

**大型船舶运输企业相对较好。**2019年第三季度，大型、中型和小型船舶运输企业的景气指数预计分别为113.85点、99.27点和92.86点。其中，大型船舶运输企业均较本季度上升8点，进入相对景气区间；但是中型船舶运输企业较本季度下降4点，小型船舶运输企业较上季度基本持平，均处于景气线下，预计仍将面临营运成本上涨、贷款负债增加的困境，中小型企业经营状况将持续下滑。（见图5-5）

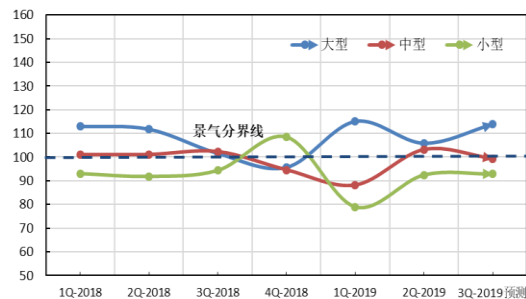


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

**船舶运输企业多项财务指标向好。**2019年第三季度，虽然营运成本大幅提升，但得益于企业继续加大运力投放，舱位利用率触底反弹，与运价水平相对平稳，

企业盈利将大幅增加，流动资金愈加充裕，融资难度持续减小，劳动力需求也继续增加，但企业资产负债有所增加，船舶运力投资意愿降低。（见图5-6）

船舶运输企业经营指标	下季度景气指数预测值	较本季度情况	景气状况
企业运力	115.4	↑ 5.71	相对景气区间
舱位利用率	108.25	↑ 18.55	微景气区间
运费	101.1	↓ -0.76	微景气区间
营运成本	77.58	↑ 8.54	较为不景气区间
盈利情况	117.08	↑ 17.62	相对景气区间
流动资金	130.08	↓ -1.76	较为景气区间
企业融资	120.92	↑ 1.7	较为景气区间
贷款负债	96.53	↓ -7.5	微弱不景气区间
劳动力需求	106.4	↓ -4.62	微景气区间
船舶运力投资意愿	97.19	↑ 1.76	微弱不景气区间

图 5-6 船舶运输企业经营指标景气指数状况预测

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100点为景气状况分界值，100点以上为景气区间，100点以下为不景气区间，数值越大越景气。

## 5.2 中国干散货运输企业景气预测

干散货运输企业将迎来大幅反弹。2019年第三季度，干散货运输企业景气指数预计为121.76点，较本季度上升21.56点；干散货运输企业信心指数预计为134.13点，较本季度上升27.28点，景气指数和信心指

数双双上升至较为景气区间。总体来说，三季度干散货海运企业将迎来较强复苏，企业家们对未来经营信心十分充足。（见图5-7）

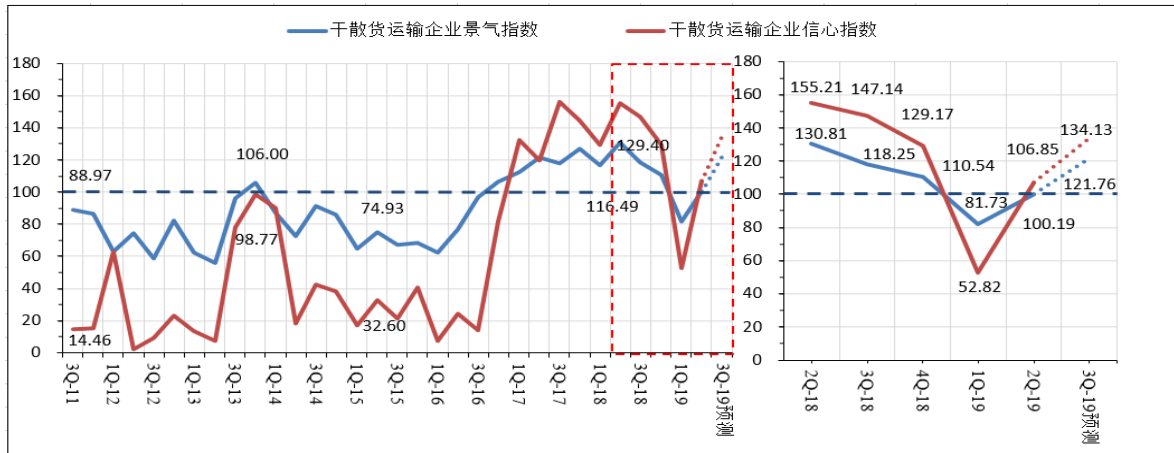


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

大型干散货运输企业向好势头最高。2019年第三季度，大、中、小型干散货运输企业的景气指数预计分别为135点、106.25点和94.62点，其中，大型干散货运输企业景气指数较本季度上升40点，上升至较为景气区间，企业经营状况态势向好；中、小型干散货运输企业分别下降3.75点、10点，分别跌至微景气区间和景气线下，受营运成本增加和企业融资难的影响，企业经营状况堪忧。（见图5-8）

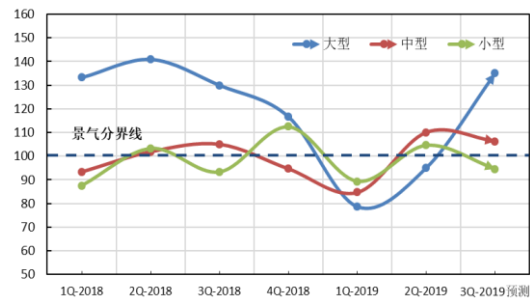


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

干散货运输企业盈利大幅向好。2019年第三季度，尽管企业运力投放持续增长，但舱位利用率预计仍大幅提高。同时，运费收入水平持续走高，尽管营运成本将继续增加，但是企业盈利情况大幅好转。企业流动资金

相对稳健，劳动力需求继续增加，企业船舶运力投资意愿也处于较高水平。但企业融资相对困难，资产负债持续增加，均处于不景气区间。（见图5-9）

干散货运输企业经营指标	下季度景气指数预测值	较本季度情况	景气状况
企业运力	162.31	↑ 60	较强景气区间
船舶周转率	146.23	↑ 51.52	较为景气区间
运费	133.94	↑ 30.81	较为景气区间
营运成本	96.54	↑ 27.29	微弱不景气区间
盈利情况	144.66	↑ 56.13	较为景气区间
流动资金	105.77	↓ -2.72	微景气区间
企业融资	85.41	→ 0	相对不景气区间
贷款负债	99.59	↓ -7.41	微弱不景气区间
劳动力需求	113.85	→ 0	相对景气区间
船舶运力投资意愿	129.25	→ 0	较为景气区间

图 5-9 干散货运输企业经营指标景气指数状况预测

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100点为景气状况分界值，100点以上为景气区间，100点以下为不景气区间，数值越大越景气。

### 5.3 中国集装箱运输企业景气预测

**集装箱运输企业恶化趋势减缓。**根据中国航运景气调查，2019年第三季度，集装箱运输企业的景气指数数值预计为99.04点，较本季度上升4.77点；集装箱运输企业的信心指数计为76.68点，较本季度涨0.73点，

景气指数和信心指数仍维持在不景气区间。2019年第三季度集装箱运输企业预计总体信心不足，经营状况依旧压力较大。（见图5-10）

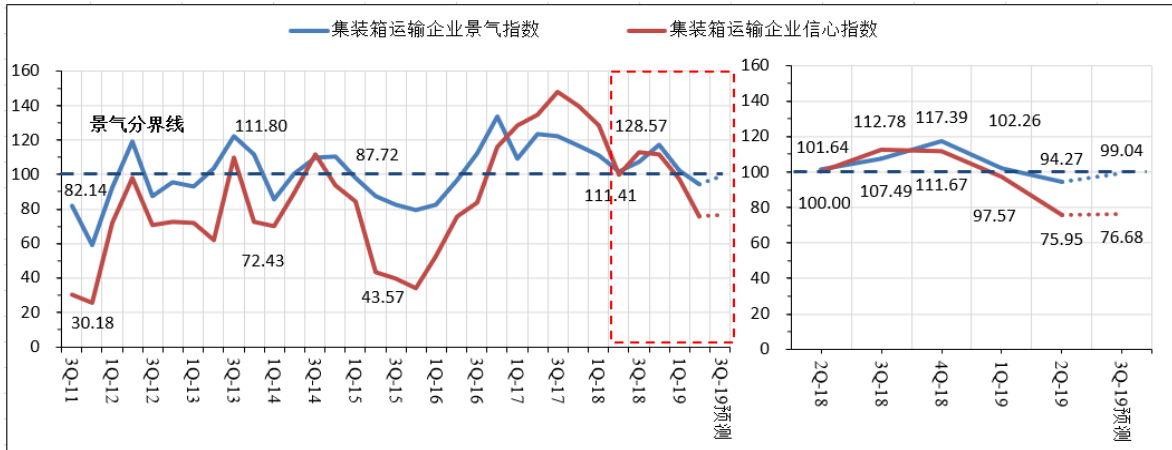


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

**大型集装箱企业景气度最低。**2019年第三季度，大、中、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为95点、104.54点、106点，其中，大、小型集装箱企业景气分别上涨8.75点、18点，中型企业景气值下降12.72点。大型集装箱运输企业由微景气区间下落至微弱不景气区间，中小型集装箱运输企业都处在景气临界点以上。总体来看，小型企业经营状况上涨，中型企业经营状况下滑，大型企业经营状况堪忧。（见图5-11）

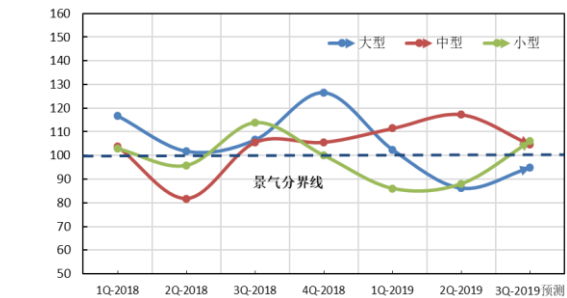


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

**集装箱运输企业多项指标下滑。**2019年第三季度，虽然海运运费收入水平下降，同时企业运力不断下降，营运成本持续走高，但是舱位利用率增加，保证了盈利

的盈利。虽然企业流动资金较为充足，企业融资容易，但是贷款负债持续增加，劳动力需求依旧不足，船舶运力投资意愿严重不足。（见图5-12）

集装箱运输企业经营指标	下季度景气指数预测值	较本季度情况	景气状况
企业运力	97.77	↓ -17.28	微弱不景气区间
舱位利用率	102.95	↑ 26.95	微景气区间
运费	82.73	↓ -3.04	相对不景气区间
营运成本	69.95	↑ 2.95	较为不景气区间
盈利情况	106.77	↑ 32.18	微景气区间
流动资金	137.64	↓ -9.77	较为景气区间
企业融资	127.82	↓ -2.27	较为景气区间
贷款负债	94.77	↑ 8.18	微弱不景气区间
劳动力需求	97.73	→ 0	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	72.23	↑ 9.78	较为不景气区间

图 5-12 集装箱运输企业经营指标景气指数状况预测

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100点为景气状况分界值，100点以上为景气区间，100点以下为不景气区间，数值越大越景气。

## 5.4 中国港口企业景气预测

**港口企业经营信心继续下探。**根据中国航运景气调查显示，2019年第三季度，中国港口景气指数预计为104.88点，处于微景气区间，经营景气状况有所好转；信心指数预计为82.18点，下降8点，落入相对不

景气区间，总体来看，中国港口企业经营相对比较稳定，但是港口企业家们对未来发展比较担忧。（见图5-13）

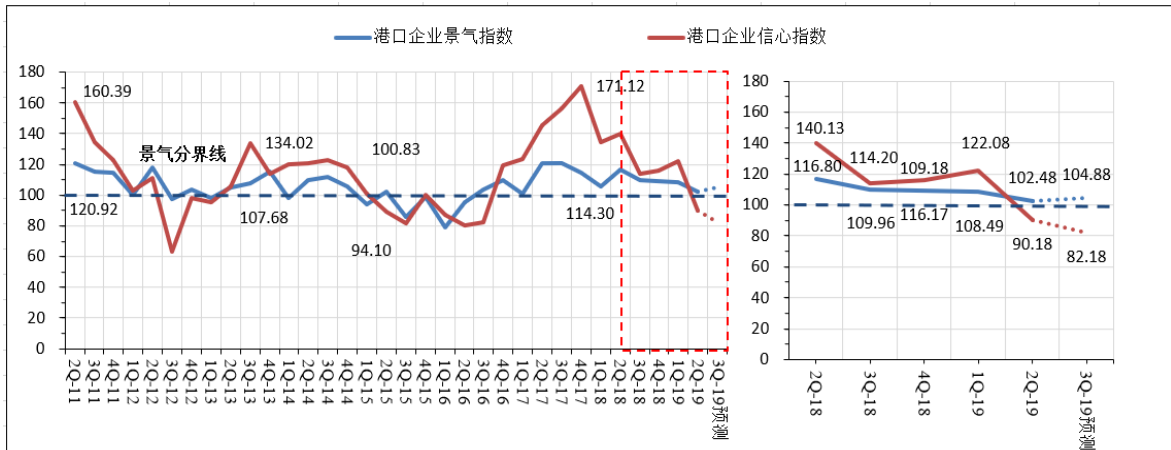


图 5-13 港口运输企业景气和信心指数预测

**中小型港口企业运营情况相对严峻。**2019年第三季度，大型、中型、小型三类港口企业的景气指数值预计分别为118.67点、92.73点和70点，其中，大型港口企业处于相对景气区间；中型企业上升10点，进入微弱不景气区间；而小型企业处于较为不景气区间。总体来说，大型港口企业经营状况小幅下降，中小型企业经营状况不佳。（见图5-14）

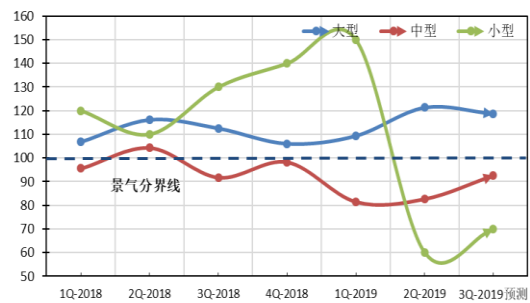


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

**港口企业盈利状况仍将恶化。**2019年第三季度，虽然港口的吞吐量上涨，但泊位利用率不断降低，收费价格持续下滑，同时营运成本持续走高，导致企业盈利情况进一步恶化。得益于企业流动资金较为充足，企业融

资相对容易，贷款负债持续减少。虽然新增泊位与机械投资回升，上升至较为景气区间。但劳动力需求仍旧不足，处于微弱不景气区间。（见图5-15）

港口企业经营指标	下季度景气指数预测值	较本季度情况	景气状况
吞吐量	104.45	↓ -5.19	微景气区间
泊位利用率	82.73	↓ -2.91	相对不景气区间
收费价格	87.45	↓ -6.28	相对不景气区间
营运成本	95.64	↑ 21.82	微弱不景气区间
企业盈利	98.73	↑ 4.55	微弱不景气区间
流动资金	134.27	→ 0.00	较为景气区间
企业融资	116	↓ -2.27	相对景气区间
资产负债	117.73	↑ 2.28	相对景气区间
劳动力需求	97	↑ 5.73	微弱不景气区间
新增泊位与机械投资	114.82	↑ 6.27	相对景气区间

图 5-15 港口企业经营指标景气指数状况预测

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100点为景气状况分界值，100点以上为景气区间，100点以下为不景气区间，数值越大越景气。

## 5.5 中国航运服务企业景气预测

航运服务企业将再入不景气区间。2019年第三季度，航运服务企业的景气指数预计为97.78点，较本季度下降2.73点，跌入微弱不景气区间；信心指数预计

为85.80点，较本季度下滑11.03点，降至相对不景气区间。总体来看，航运服务企业家们信心明显不足，对未来前景充满较大的疑虑。（见图5-16）

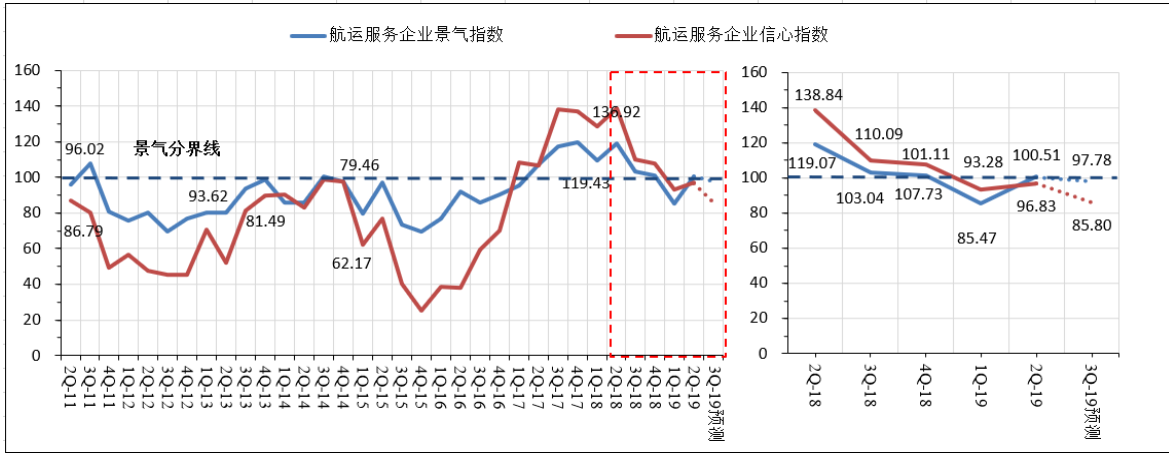


图 5-16 航运服务企业景气和信心指数预测

中型航运服务企业景气度最低。2019年第三季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为98.57点、96.45点和96.84点，其中，大型航运服务企业下降3.57点，跌入微弱不景气区间；中型航运服务企业下降6.13点，跌至微弱不景气区间；小型航运服务企业上涨6.32点，仍处于微弱不景气区间。总体来看，大小型集装箱运输企业经营状况不佳，中型企业经营状况堪忧。（见图5-17）

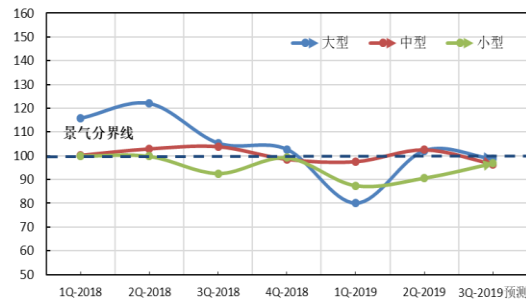


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

航运服务企业盈利仍将恶化。2019年第三季度，尽管航运服务企业业务量持续增加，但业务收费价格下降，业务成本持高不下，业务预订有所下降，导致企业盈利状况将进一步恶化，进入微弱不景气区间。得益于流动

资金依旧充足，贷款拖欠持续减少，企业融资仍相对容易，但劳动力需求将持续下降，企业固定资产投资需求持续走低。（见图5-18）

航运服务企业经营指标	下季度景气指数预测值	较本季度情况	景气状况
业务预订	98.35	↓ -11.06	微弱不景气区间
业务量	106.94	↓ -14.52	微景气区间
业务收费价格	92.2	↓ -1.90	微弱不景气区间
业务成本	86.57	↓ -6.21	相对不景气区间
盈利状况	91.41	↑ 1.85	微弱不景气区间
流动资金	103.26	↓ -1.60	微景气区间
企业融资	100.34	↓ -1.61	微景气区间
贷款拖欠	106.15	↑ 15.26	微景气区间
劳动力需求	94.96	↓ -11.78	微弱不景气区间
固定资产投资	97.63	↑ 4.28	微弱不景气区间

图 5-18 航运服务企业经营指标景气指数状况预测

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100点为景气状况分界值，100点以上为景气区间，100点以下为不景气区间，数值越大越景气。



## 6 热点问题分析及建议

针对近期航运业出现的一些热点问题,本报告通过调查数量可观的航运企业,回收第一手资料,进行总结分析并提出若干发展建议,以期能为各类航运企业的经营决策提供一定的参考和借鉴。

### 6.1 近半数航运企业受中美贸易战影响业务量出现下滑

2019年以来,中美贸易战愈演愈烈,5月美方已将对2000亿美元中国输美商品加征的关税从10%上调至25%。据统计,2019年第一季度中国至美国出口量下降149755TEU,同比下降6.56%。在此背景下,上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室针对中美贸易战,对全国近三百家的航运企业业务量产生的影响进行了调查。

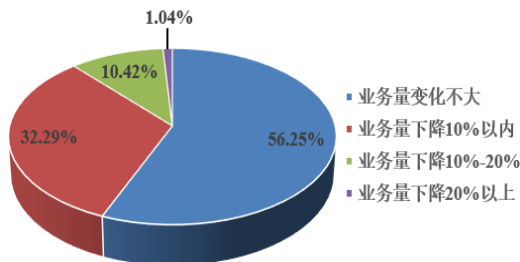


图 6-1 中美贸易战对船舶运输企业业务量的影响

近半数船舶运输企业业务量出现下滑。在被调查的船舶运输企业中,有56.25%的企业业务量同比变化不大,32.29%的企业业务量降幅低于10%,10.42%的企业业务量下降了10%-20%,其余1.04%的企业业务量降幅高于20%。可见,船舶运输企业总体认为中美贸易战对船舶运输业务会带来一定程度的影响。

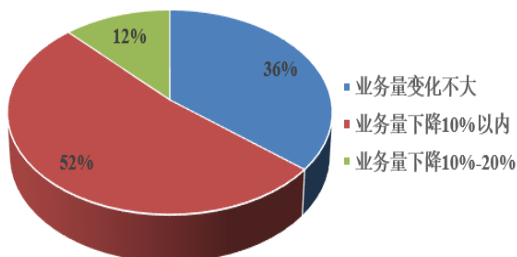


图 6-2 中美贸易战对集装箱运输企业业务量的影响

六成集装箱运输企业业务量出现下滑。在被调查的集装箱运输企业中,有36%的企业业务量同比变化不大,52%的企业业务量降幅低于10%,其余12%的企业业务量下降了10%-20%。可见,集装箱运输企业总

体认为中美贸易战对集装箱运输业务会带来较大的影响。

干散货运输企业业务量影响不大。在被调查的干散货运输企业中,有72.73%的企业业务量同比变化不大,15.15%的企业业务量降幅低于10%,其余12.12%的企业业务量下降了10%-20%。可见,干散货运输企业总体认为中美贸易战对干散货运输业务影响不大。

四成航运服务企业业务量出现下滑。在被调查的航运服务运输企业中,有4.55%的企业业务量涨幅超过10%,有10.61%的企业业务量涨幅低于10%,有45.45%的企业业务量同比变化不大,22.73%的企业业务量降幅低于10%,10.61%的企业业务量下降了10%-20%,其余6.06%的企业业务量降幅高于20%。可见,航运服务运输企业总体认为中美贸易战对航运服务运输业务会带来一定程度的影响。

中国港口企业业务量影响可控。在被调查的港口企业中,有3.70%的企业业务量涨幅超过10%,有3.70%的企业业务量涨幅低于10%,有55.56%的企业业务量同比变化不大,33.33%的企业业务量降幅低于10%,其余3.70%的企业业务量下降了10%-20%。可见,港口企业总体认为中美贸易战对港口业务的影响程度总体可控。

通过上述调查可知,接受调查的航运企业中,近半数航运企业表示贸易业务量受中美贸易战影响出现下滑,其中集装箱运输企业受影响较为明显。主要原因在于,中美贸易在中国对外贸易以及世界贸易中都占有较为重要的地位,且当前中美贸易主要通过海运方式进行货物运输。针对中美贸易战不断升级,近半数国内航运企业的业务量会受到冲击,削弱了企业家们的信心。

### 6.2 亚欧航线大船加码造成七成班轮企业经营受到影响

根据上海国际航运研究中心测算,亚欧航线上14000 TEU以上的现役集装箱运力与手持订单运力的总规模已经是现在亚欧航线总运力的1.1倍了。未来随着亚欧航线集装箱需求增速的走低,主力远洋干线、区域内航线等船舶运力结构将会产生一定调整,会对公司

经营产生什么样的影响？上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室针对上述问题对全国集装箱运输企业进行了相关调查。

调查结果显示，在当前的航运市场形势下：

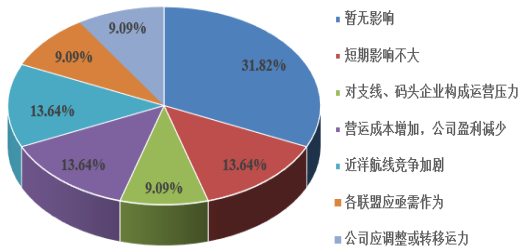


图 6-3 亚欧航线大船加码对集装箱运输业务的影响

接受调查的集装箱运输企业中，有 31.82% 的企业认为亚欧航线大船加码对公司经营暂无影响，部分企业已经退出欧洲航线；13.64% 的企业认为对公司经营短期内影响不大，部分公司主营东南亚等近洋航线；9.09% 的企业认为会对支线公司、码头企业构成运营压力，带来负面的影响；13.64% 的企业认为会造成运营成本增加，公司盈利减少；13.64% 的企业认为会造成近洋航线竞争加剧，预计未来船公司会从欧亚远洋航线上调整部分船型到近洋航线，形成东南亚航线的竞争加剧；9.09% 的企业认为各联盟应亟需作为，加快内部统筹安排；同时，也有 9.09% 的企业认为公司应做好运力规划，要么调整亚欧航线运力分配，要么加大新兴市场等的运力投放。

通过上述调查可知，接受调查的集装箱运输企业中，七成企业认为亚欧航线大船加码会对其公司经营有所影响。对此，一方面，企业自身需要视市场情况进行运力调节，可以考虑加大新兴市场、区域市场和第三国的运力投放。另一方面，航运各联盟和工业界应有所作为，加快亚欧航线运力统筹安排。

### 6.3 业务量下降和营运成本过高是目前企业生产经营中面临的主要挑战

2019 年上半年已结束，企业在生产经营过程中遇到的主要问题是什么？下一步有何打算？针对上述问题，上海国际航运研究中心对所有航运相关企业进行了调查。

通过上述调查可知，接受调查的航运服务企业主要问题是业务量下降和成本增加。业务量下降主要是受中

美贸易摩擦影响，进出口运输量减少，从而影响航运企业相关业务剧减，企业接下来进一步深耕业务领域，开拓新产品，以创新带动业务量。成本增加主要是人工成本逐渐加大，企业经营成本上升，下一步企业主要是做好开源节流工作，严格控制各项成本支出，持续降本增效。

港口企业面临的主要问题是周边港口竞争加剧，经营成本加大，融资难度居高不低，吞吐量增量有限等。接下来的应对措施主要是强化成本支出管理，进一步拓展市场，挖掘港行之间协同效益潜能，通过科技创新提升港口的竞争力。

船舶运输类企业面临的主要问题是业务量减少、成本增加、融资困难等问题。受中美贸易战的影响，海运贸易量下降明显，企业接下来将积极调整业务结构，根据物流流向及时调整运力布局，加大全程物流服务以吸引货源，开辟新的航线。成本增加主要由于人工成本逐渐加大、油价成本大幅上涨，导致企业经营成本上升，企业将进一步控制成本，持续降本增效。保险市场不景气，企业融资困难，企业拟采取融资租赁的方式度过困难期。

同时，海运市场受政策影响较大，外贸形式的不确定性导致前景不明，接受调查的航运企业均对政策不确定引发的市场不确定性表示担忧，表示现在市场变数不定，只能在经营上保守为主，尽量规避政策性风险。

### 6.4 AIS 船舶实时动态数据的应用逐渐受到重视

随着 AIS（动态船舶识别系统）与船舶卫星定位等船舶动态位置数据的广泛使用，基于船舶实时位置等航运大数据所进行的产品已经开始成为企业经营的重要支撑。对此，大部分港口企业认为这有利于实时掌握船舶运行动态，合理安排港口作业资源，实现港口精益运营。对于码头将来开发智慧调度系统有辅助作用，提高泊位智慧调度的精度，提高安全可靠，进而提高服务质量，依靠科技手段将本增效。根据 AIS 信息，及时更新到港船舶的预报，便于港口做出调整。能够实现企业信息管理系统的有效对接。部分船公司企业已经运用相关系统，查询公司船队信息，而且信息比较全面、详实，更新及时，还可以根据该系统测算航行成本，预计船期。

还有些船公司可以根据散货船的动向,分析预判订船情况和运价趋势,利用航运大数据为企业管理及未来的发展提供良好的参考数据。另外, AIS 实时动态数据将极大方便船公司公司对船舶动态的掌握、跟踪,在船舶调度、运行监控、防海盗、防台风、复杂航区指导等等方面,充分应用船位数据,为船舶管理服务。

### 6.5 铁路进港与政府补贴促海铁联运快速发展

近年来我国主要港口集装箱铁水联运发展突飞猛进,2019 年一季度我国集装箱铁水联运量增速更是达到 20.9%,其快速发展的主要原因是什么?上海国际航运研究中心针对这个现象展开了调查。

调查结果显示,接受调查的港口企业中,其中 25.42% 的企业认为内陆地区(特别是中西部地区)经济快速发展,增加了运力的需求,进一步促进了铁水联运的快速发展。23.73%的企业认为铁路进港力度加大,铁水联运操作模式更便捷。同时有 23.73%的企业认为主要得益于政府补贴力度大,促进运输企业选择铁水联运。11.86%

的企业认为对比其他运输方式,铁路运价低,竞争优势大。还有 10.17%的企业认为铁路、水路集装箱标准统一,方便运输过程的安排运作。5.08%的企业则认为是其他的综合因素促进集装箱铁水联运快速发展。

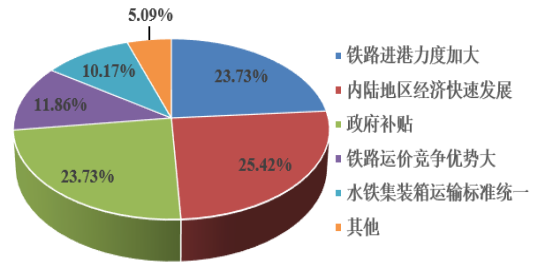


图 6-4 我国集装箱铁水联运量快速发展的原因

通过上述调查可知,接受调查的港口企业中,绝大多数企业表示港口集装箱 铁水联运快速发展的主要原因是内陆地区经济快速发展,同时国家支持力度大,不仅加大铁路进港基础设施建设,还给予政府补贴鼓励企业选择铁水联运运输模式。这些措施极大的促进了铁水联运的发展。

## 7 编制说明

中国航运景气指数是中国航运景气状况量化数据的总称，包括：中国航运景气指数(China Shipping Prosperity Index)、中国航运信心指数(China Shipping Confidence Index)、中国航运景气预警指数(China Shipping Prosperity Alertness Index)与中国航运景气动向指数(China Shipping Prosperity Composite Index)。

中国航运景气指数是根据企业家对本企业当前生产经营状况的判断和未来发展的预测而编制的，它综合反映了中国航运企业的生产经营状况。中国航运信心指数是根据企业家对当前中国航运行业总体经济发展状况的判断及对未来走势的预期而编制的，它反映企业家对中国航运宏观经济形势的信心、心态。

景气指数以 100 为临界点，在 0—200 点的范围内上下波动。当指数大于 100 时，说明上升的指标占上风，即称为景气，表示中国航运处于增长、繁荣的景气状态，指数越高，景气状态越好。当指数在 100 以下时，说明下降的指标占上风，即称为不景气，表示中国航运处于下降、萧条的不景气状态，指数越低，景气度越差。

中国航运景气指数于 2009 年第四季度开始运行，类型主要包括：船舶运输企业、港口企业、航运服务企业。颁布频率为季度颁布。

中国航运景气预警指数主要是选择一组反映中国航运业发展状况的敏感指标，运用有关的数据处理方法，将多个指标合并为一个综合性指标，通过一组类似于交通管制信号红、黄、绿灯的标识，利用这组指标和综合指标对当时的中国航运业状况发出不同的信号，通过观察信号的变动情况，来判断未来中国航运业增长的趋势。中国航运景气动向指数包含先行指数、一致指数与滞后

指数。先行指数是根据先行领先于中国航运业目前所处的状况，可以揭示出中国航运业未来的发展趋势；一致指数是根据在时间上与中国航运业整体波动的一致的指标编制而成，是描述当期中国航运业所处的景气状态的指数；通过分析一致指数与先行指数的出现时差，可由先行指标的转折点估计总体循环转折点出现的时间；滞后指数是由循环转折点的出现落后于市场总体转折点，波动滞后于总体航运变化的指标编制而成。在预警分析中其主要作用在于确认警情，检验航运循环过程是否确已超过某个转折点而进入另一个景气状态。

中国航运景气指数与中国航运信心指数主要是从微观层面上即企业的层面上，依据企业家的经营经验与基层的企业情况，对中国航运业现状与发展趋势进行评估与预测。中国航运景气预警指数与中国航运景气动向指数是主要从宏观层面上，依据客观数据对中国航运业现状与发展趋势进行评估与预测。

表 0-1 中国航运景气指数区间表

景气状况	景气区间
非常景气	180 以上
较强景气	(150, 180]
较为景气	(120, 150]
相对景气	(110, 120]
微景气	(100, 110]
景气临界点	100
微弱不景气	(90, 100]
相对不景气	(80, 90]
较为不景气	(50, 80]
较重不景气	(20, 50]
严重不景气	20 以下

---

## 8 《中国航运景气指数》编制委员会

真虹（上海国际航运研究中心秘书长、上海海事大学教授）

### 委员：

殷明（上海国际航运研究中心书记、副秘书长，上海海事大学教授）

李钢（上海国际航运研究中心副秘书长、上海海事大学副教授）

张婕姝（上海国际航运研究中心副秘书长、上海海事大学教授）

周德全（上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室、国内航运研究室主任）

### 中国航运景气指数编制工作组

组长：周德全

成员：廖青梅 伍君 陈语 任思颖