



本轮复苏已见顶，2019将小幅盘整

(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）——

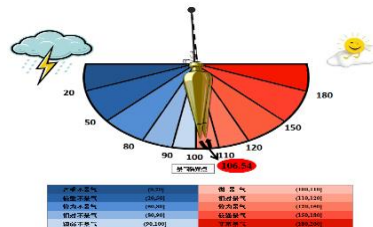
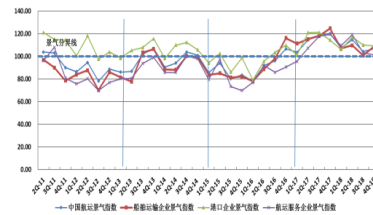
内容摘要：

- **中国航运复苏态势趋于缓和。**2018年第四季度的中国航运景气指数为106.54点，较上季度小幅上升2.39点，处于微景气区间；中国航运信心指数为109.76点，较上季度小幅下降1.23点。中国航运业景气状况持续向好。
- **港口企业经营保持稳健态势。**2018年第四季度，中国港口企业景气指数为109.18点，较上季度小幅下降0.78点，处于微景气区间；中国港口企业信心指数为116.17点，较上季度上浮1.97点，中国港口企业对经营状况信心较足。
- **航运服务企业逼近景气临界线。**2018年第四季度，航运服务企业总体上经营持续向好，景气指数为101.11点，较上季度下降1.93点，逼近景气临界值；航运服务企业的信心指数为107.73点，较上季度下降2.36点，跌入微景气区间。
- **2019年一季度景气度跌入不景气区间。**根据中国航运景气调查显示，2019年第一季度，中国航运景气指数预计为98.05点，跌入不景气区间；中国航运信心指数预计为90.44点，较本季度下降19.32点，中国航运企业对未来信心不足。
- **时事聚焦：**《国际防止船舶造成污染公约》规定即将施行，近一半企业选择使用低硫油；BDI指数连续下挫，超半数干散货运输企业认为此番调整期将持续超过两年；继马士基大幅下调了中国区域的出口附加费和码头操作费（THC），大多数集装箱运输企业或将下调出口附加费、码头操作费和海运价格；受电设施改造成本大、岸电标准不统一、岸电设施覆盖不足等原因导致船舶受电设施覆盖率不足1%，船舶受电设施改造困难重重。

风险提示：随着航运企业家经营信心的不断下滑，本轮航运市场的复苏已经接近尾声，未来航运业将进入阶段性的盘整期，加之全球贸易紧张与燃油成本大幅上涨，“是否可以给些风险预防的建议”。

——衷心感谢300多位航运景气咨询委员会专家的积极配合——

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年半年报)》：**沿海散货运价高位回落后小幅回升，下半年估计涨幅。
- **《中国国内集装箱运输市场分析报告(2018年半年报)》：**内贸集装箱运价大幅下降，预计下半年企业仍然面临经营。
- **《国际集装箱市场分析报告(2018年半年报)》：**2018年上半年集运运价整体表现疲软，下半年国际集运市场运价仍面临较大压力
- **《国际干散货市场分析报告(2018年半年报)》：**2018年国际干散货运输市场呈先抑后扬局面，下半年市场延续复苏态势

中国航运景气指数编制室：

周德全 衡鹤瑞 廖青梅 徐明明 张妹
雯 伍君 陈语 任思颖
电话：021-65853850 转 8039
邮箱：dqzhou@sisi-smu.org
传真：021-65373125

中国航运景气指数包括：中国航运景气指数、中国航运信心指数、中国航运景气预警指数与中国航运景气动向指数四大指数。

指数说明：

中国航运景气预警指数：综合BDI、BDTI、CCFI、CCBFI、固定资产投资、消费品零售、进出口总额、港口吞吐量、发电量九大反应市场的敏感指标，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，分别代表航运市场未来、中国航运景气指数是根据三百多位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；中国航运信心指数是根据三百多位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。

当前和往期的市场情况，帮助企业判断是否处于航运循环过程中的转折点。

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，能够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，能够反映企业家对中国航运宏观经济形势的信心、心态。

两大指数数据源于三百多家中国航运企业的领导者。景气指数以季度为单位，判断航运市场季度性营运情况。

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

1 2018年第四季度中国航运景气状况

中国航运业持续向好。2018年11月中国航运景气预警指数为62.57点，维持在偏冷区间，与上季度预警指数相比，本季度小幅下滑；2018年11月中国航运景气动向指数为96.44点，近一年以来一直围绕在97点上下波动，总体呈低位波动态势。从微观层面来看，2018年第四季度，中国航运景气指数为

106.54点，较上季度小幅上升2.39个点，仍处微景气区间，企业经营状况总体上持续向好。中国航运信心指数为109.76点，较上季度降低1.23点，回落至微景气区间，中国航运企业家对市场仍抱有一定的信心，但是总体信心度较上季度有所下滑。（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
1Q-18	1月	66.22	96.81	107.43	128.68
	2月	66.66	96.85		
2Q-18	3月	48.68	95.86	114.58	131.46
	4月	59.50	96.25		
	5月	64.06	97.03		
3Q-18	6月	68.59	96.88	104.15	110.99
	7月	68.59	96.82		
	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		

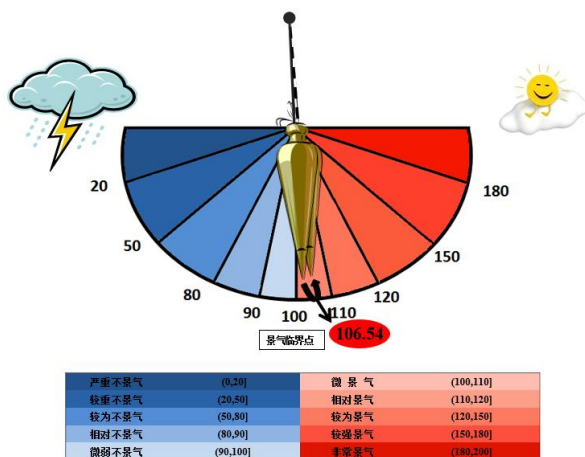


图 1-1 2018年第四季度中国航运景气指数

来源：上海国际航运研究中心

360430199403282712

2 中国航运业宏观景气趋势分析

多项经济和航运指标收紧下行。2018年11月中国航运景气预警指数为62.57点，处于过冷区间。(见图2-1)在各项预警监测指标中，有接近半数指标处于偏冷区间，市场总体情况较为低迷。(见图2-4)。本季度除发电量保持增势之外，其他各项经济指标监测值基本呈下降态势；航运监测指标中，11月BDTI指数继续保持上升趋势，其他部分指标收紧下行。(见图2-4)

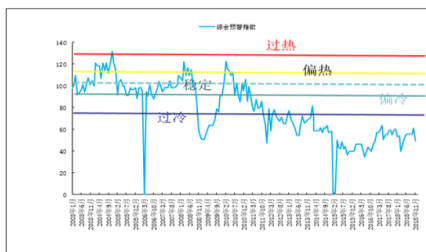


图 2-1 中国航运景气预警指数

部分航运监测指标呈下降态势。较上季度相比，本季度四大航运监测指标中 CCFI 指数相较稳定，BDI 与 CCBFI 指标本季度9月达到拐点后下行，仅有 BDTI 指数保持增势。其中，CCFI 自2018年1月份以来，基本保持稳定态势，但是指数值一直处于1000点以下，处于较冷区间，其他航运监测指标值本季度末均逼近1000点。(见图2-2)BDI、BDTI、CCFI|CCBFI 固定资产投资、消费品零售、进出口



图 2-2 航运监测指标变化情况

大部分经济监测指标有所下降。2018年第四季度各项经济指标中，除了发电量保持增势、消费品零售趋于稳定之外，其他经济指标与上季度相比均有所下降。其中进出口额自9月份以来，下降较为明显。港口吞吐量和固定资产投资本季度以来，也出现不同程度的萎缩，均于本季度末呈下行趋势。(见图2-3)

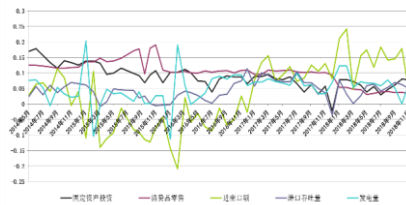


图 2-3 经济监测指标变化情况

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
2018-11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-10	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-09	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-08	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-07	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-06	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

(图例：● 过热；● 偏热；● 正常；● 偏冷；● 过冷)

图 2-4 综合预警指数灯图

批注 [A2]: 所有图片

3 中国航运企业景气分析

2018 年第四季度中国航运企业经营状况持续向好,中国航运景气指数收于 106.54 点,较上季度小幅上升 2.39 个点。各航运企业经营状况依旧呈良好态势,其中船舶运输企业和集装箱运输企业第四季度景气值有所升高,干散货运输企业景气度有所下滑,但仍处于相对景气区间,航运服务和港口企业均处于微景气区间。

2018 年第四季度,中国航运信心指数为 109.76 点,较上季度降低 1.23 点,回落至微

景气区间,所有港航企业对当前经营状况信心较足,干散货企业信心度最高。本季度对当前行业总体运行状况持乐观态度的航运企业为 23.46%,较上季度比例下降 1.81%,另有 55.86%的航运企业认为行业总体运行状况一般,有 20.67%的航运企业对行业总体运行情况持不乐观态度,该比例比上季度上升 5.29%,各港航企业对市场总体持良好态度,但是不乐观企业比例有所升高。(见图 3-1、图 3-2)

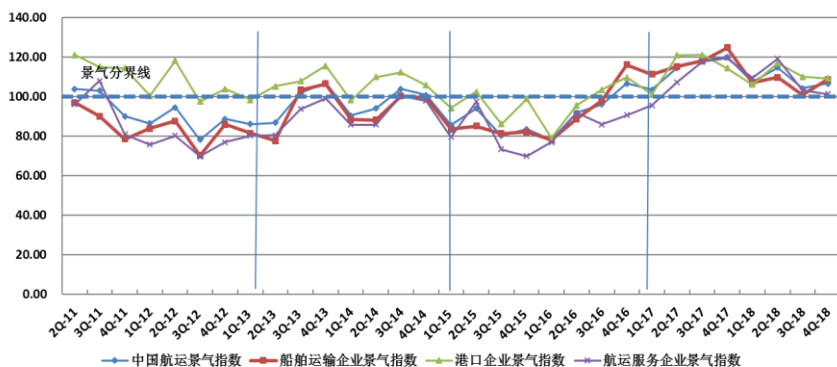


图 3-1 中国航运景气指数 (GSP)

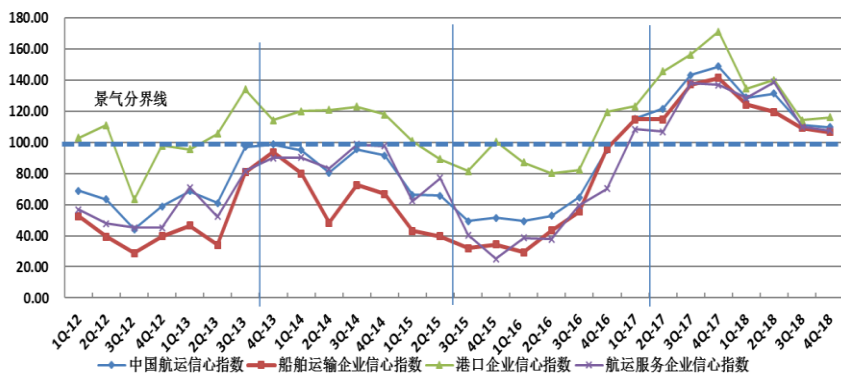


图 3-2 中国航运信心指数 (GSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业运营持续向好。2018 年第四季度，船舶运输企业景气指数为 108.64 点，较上季度上涨了 8 个点，仍处于微景气区间；2018 年第四季度，船舶运输企业信心指数为 106.48 点，较上季度降低了 2.77 点，处于微景气区间。船舶运输企业总体运行状况势头良好。(见图 3-3)

中、小型船公司跌至不景气区间。本季度大、中、小型三类船舶运输企业发展态势良好，其中，大型船舶运输企业景气指数 117.6 点，处于相对景气区间；中型船舶运输

船舶运输企业运营成本持续走高。2018 年第四季度，船公司企业运力投放加大，舱位利用率继续下滑，船舶运营成本也在提升。得益于企业运价水平的提升，企业总体盈利水平继续升高，企业流动资金水平较为

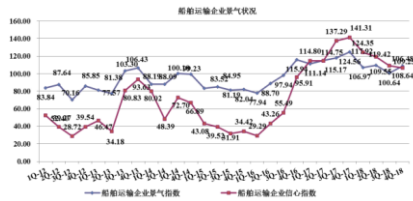


图 3-3 船舶运输企业景气指数和信心指数

企业景气指数为 95.55 点，跌入不景气区间；小型运输船舶企业景气指数为 94.58 点，再次回落至不景气区间。

充盈，企业融资难度减小，劳动力需求不断增加，企业贷款负债情况得以缓解，但企业船舶运力的投资意愿仍处于不景气区间。(见图 3-4 和图 3-5)

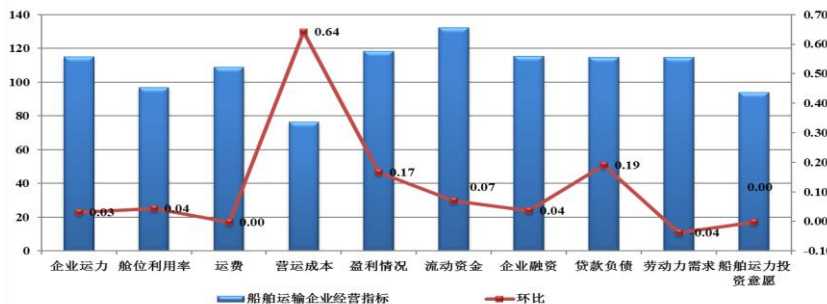


图 3-4 船舶运输企业经营指标景气指数状况

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	114.89	↑ 3.49	相对景气区间
舱位利用率	96.73	↑ 4.01	微弱不景气区间
运费	108.98	↓ -0.35	微景气区间
营运成本	76.33	↑ 29.83	较为不景气区间
盈利情况	118.34	↑ 16.89	相对景气区间
流动资金	132.34	↑ 8.65	较为景气区间
企业融资	115.38	↑ 4.06	相对景气区间
贷款负债	114.78	↑ 18.3	相对景气区间
劳动力需求	114.71	↓ -4.57	相对景气区间
船舶运力投资意愿	93.89	↓ -0.32	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。

3.2 中国干散货运输企业景气分析

干散货运输企业信心依旧充足。2018 年第四季度，干散货运输企业的景气指数为 110.54 点，较上季度下降 7.71 点，但仍然处于相对景气区间；干散货运输企业的信心指数为 129.17 点，较上季度下降 17.97 点，维持在较为景气区间。干散货运输企业总体保持良好状态，对市场仍然持乐观态度。(见图 3-6)

中型干散货运输企业跌至不景气区间。2018 年第四季度，大型、中型、小型三类干散货运输企业的景气指数分别为 116.67 点、94.67 点和 112.5 点。其中，大型干散货运输企业下降 13.33 点，由较为景气区间降至相对景气区间；中型干散货运输企业景气指数

干散货运输企业多项指标持续向好。2018 年第四季度，企业运力投放不断增加，船舶周转率仍保持在景气水平，同时由于海运价格的不断提升，尽管营运成本持续偏高，但是企业仍保持良好的盈利情况。此



图 3-6 干散货运输企业景气指数和信心指数

下降 10.33 点，跌至不景气区间；小型干散货运输企业上升 19.17 点，由不景气区间上涨至相对景气区间。总体来说，中型干散货企业经营状况堪忧，小型企业经营状况有所好转。

外，由于企业流动资金较为充足，企业融资相对容易，贷款负债有所减小，劳动力需求旺盛，企业船舶运力投资意愿也处于较高水平。(见图 3-7 和图 3-8)

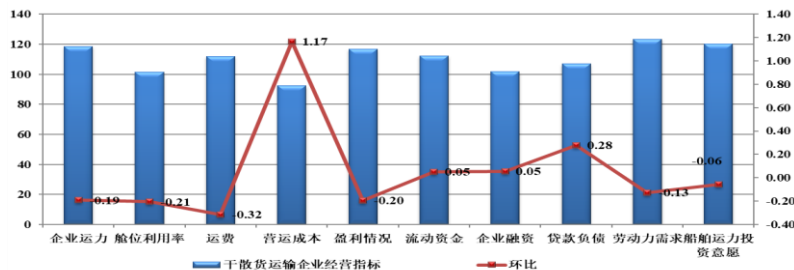


图 3-7 干散货运输企业经营指标景气指数状况

干散货运输企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	118.54	↓ -28.36	相对景气区间
船舶周转率	101.46	↓ -26.4	微景气区间
运费	111.87	↓ -51.7	相对景气区间
营运成本	92.29	↑ 49.67	微弱不景气区间
盈利情况	116.87	↓ -28.49	相对景气区间
流动资金	112.29	↑ 5.39	相对景气区间
企业融资	101.67	↑ 5.12	微景气区间
贷款负债	106.88	↑ 23.19	微景气区间
劳动力需求	123.33	↓ -18.46	较为景气区间
船舶运力投资意愿	120.21	↓ -7.05	较为景气区间

图 3-8 干散货运输企业经营指标景气指数

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

集装箱运输企业景气度略有上升。2018年第四季度，集装箱运输企业的景气指数为117.39点，较上季度上涨9.9点，上升至相对景气区间；集装箱运输企业的信心指数为111.67点，与上季度持平，维持在相对景气区间。集装箱运输企业总体运行状况持续向好，对市场持乐观态度。（见图3-9）

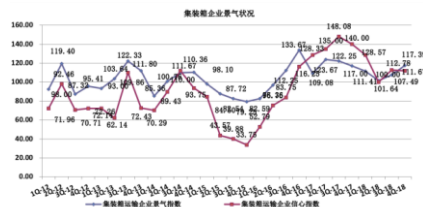


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

集装箱运输企业景气度持续总体向好。根据中国航运景气调查，2018年第四季度，大型集装箱运输企业景气指数为126.67点，由微景气区间上升至较为景气区间；中型集

装箱运输企业景气指数值为105.56点，与上季度基本持平；小型集装箱运输企业景气指数为100点，正好位于景气分界线。总体来说，集装箱运输企业经营保持良好态势。

集装箱运输企业多项指标大幅向好。2018年第四季度，集装箱企业运力投放力度继续加大，舱位利用率水平持续向好，同时得益于企业运费收入持续增加，营运成本减少，企业盈利大幅增长。企业流动资金依旧充足，融资难

度持续下降，企业贷款负债降低，劳动力需求增强，但是企业对船舶运力投资持谨慎态度，船舶投资意愿持续处于微弱不景气区间。

（见图3-10和图3-11）

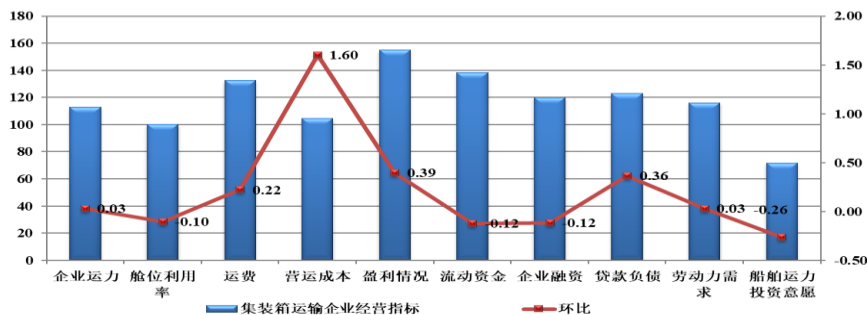


图 3-10 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

集装箱运输企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	113	↑ 3	相对景气区间
舱位利用率	100	↓ -11.56	景气分界点
运费	132.56	↑ 24	较为景气区间
营运成本	104.44	↑ 64.33	微景气区间
盈利情况	155.11	↑ 43.78	较强景气区间
流动资金	138.33	↓ -19	较为景气区间
企业融资	120	↓ -16	相对景气区间
贷款负债	122.78	↑ 32.78	较为景气区间
劳动力需求	116	↑ 3.22	相对景气区间
船舶运力投资意愿	71.67	↓ -25.55	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

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

港口企业信心依旧充足。2018年第四季度，港口企业的景气指数为109.18点，较上季度小幅下降0.78点，下降至微景气区间，港口企业经营状况总体保持稳定；港口企业的信心指数为116.17点，较上季度上升了1.97点，进入相对景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况持有乐观态度。(见图3-12)

中型港口企业经营状况景气度不加。本季度大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为106.00点、98.33点和140点，其中，大型港口企业下降6.50点，下降至微景气区间，

港口企业盈利保持稳定。2018年第四季度，港口企业的收费价格略有下降、营运成本持续上涨，企业贷款负债有所增加，但得益于港口吞吐量持续增加，泊位利用率不断增长，

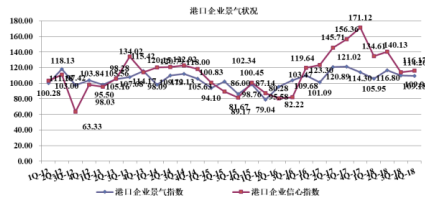


图 3-12 港口企业景气指数和信心指数

中型港口企业上升6.52点，持续在不景气区间。小型港口企业经营良好，继续保持在较为景气区间。

企业盈利情况较好，流动资金也相对充足，港口企业劳动力需求、新增泊位与机械投资提升，但企业融资难度有所上升，贷款负债有所增加。(见图3-13和图3-14)

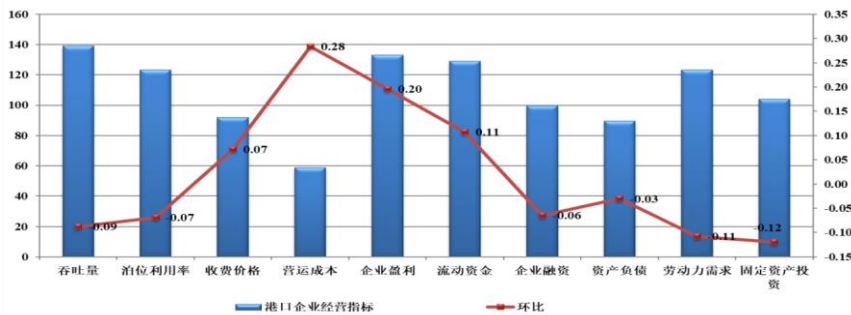


图 3-13 港口企业经营指标景气状况

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	139.17	↓ -13.33	较为景气区间
泊位利用率	123.17	↓ -9.10	较为景气区间
收费价格	91.83	↑ 6.15	微弱不景气区间
营运成本	58.92	↑ 13.01	较为不景气区间
企业盈利	133.08	↑ 21.83	较为景气区间
流动资金	128.92	↑ 12.44	较为景气区间
企业融资	99.83	↓ -6.87	微弱不景气区间
资产负债	89.58	↓ -2.81	相对不景气区间
劳动力需求	123.33	↓ -14.97	较为景气区间
新增泊位与机械投资	104	↓ -14.07	微景气区间

图 3-14 港口企业经营指标景气指数

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。

3.5 中国航运服务企业景气分析

航运服务企业经营状况势头良好。2018年第四季度，航运服务企业景气指数为101.11点，较上季度下降了1.93点，与上季度比较，保持在微景气区间；航运服务企业信心指数为107.73点，与上季度相比，下降至微景气区间。本季度，航运服务企业总体保持良好状态，对市场依旧持乐观态度。（见图3-15）



图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

中型航运服务企业经营状况堪忧。2018年第四季度，大、中、小三类航运服务企业的景气指数分别为102.67点、98.52点和99.17点。其中，大型航运服务企业下降2.63点，下降至微景气区间；中型航运服务企业

下跌5.42点，跌入微弱不景气区间；小型航运服务企业经营良好，上涨6.67点，维持在微弱不景气区间。总体来看，相比上个季度，中型航运服务企业经营状况堪忧。

航运服务企业经营多项指标持续向好。2018年第四季度，航运服务企业十大经营指标中，尽管收费价格有所下降，企业成本依然增加，但业务预订与业务量继续大幅增长，企业总体盈利状况持续向好，流动资金依旧充足，

固定资产投资持续增加，劳动力需求也大幅增长。但企业融资能力难度有所增加，航运服务企业存在部分贷款拖欠情况。（见图3-16和图3-17）

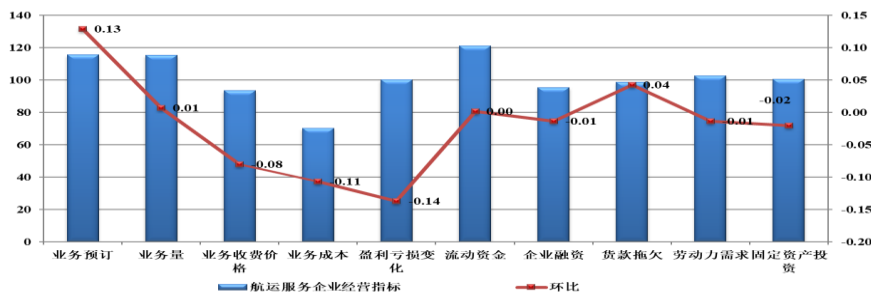


图 3-16 航运服务企业经营指标景气状况

航运服务企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
业务预订	115.43	↑ 13.16	相对景气区间
业务量	115.13	↑ 0.75	相对景气区间
业务收费价格	93.25	↓ -8.13	微弱不景气区间
业务成本	70.04	↓ -8.42	较为不景气区间
盈利状况	100	↓ -15.9	景气分界点
流动资金	120.95	↑ 0.15	较为景气区间
企业融资	95.05	↓ -1.34	微弱不景气区间
贷款拖欠	98.42	↑ 3.96	微弱不景气区间
劳动力需求	102.48	↓ -1.43	微景气区间
固定资产投资	100.3	↓ -2.11	微景气区间

图 3-17 航运服务企业经营指标景气指数

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100点为景气状况分界点，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

航运市场前景需要谨慎。2018年11月，中国航运先行指数收于98.63点，处于今年3月以来的最低点。一致指数为98.40点，虽然目前表现还相对比较平稳，但是在

先行指数已经连续两个月出现下滑，而且在下滑幅度不断增大的情况下，未来航运市场发展趋势还需谨慎关注。(见图4-1)

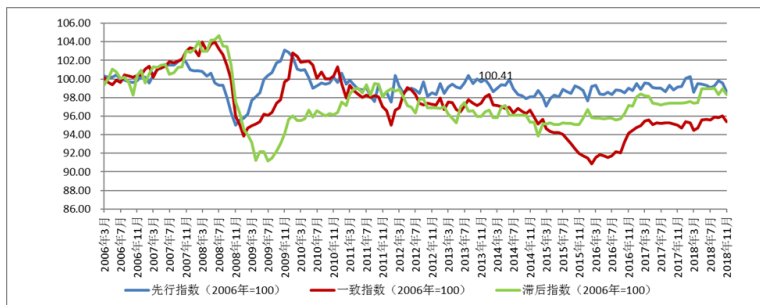


图4-1 中国航运景气动向指数走势图

2018年11月，先行指标组的各项指标中，船舶到港量11月份骤降明显，发电量本季度末有所上扬；货币供应量继续增长；固定资产投资增长保持稳定；消费品零售额自1月份开始放缓并逐渐企稳。(见图4-2)

2018年11月，一致指标组中，港口吞吐量和进出口额本季度出现不同程度的下降，进出口额11月骤降明显。四大航运指标中，BDTI小幅上涨；BDI和CCBFI本季度收紧下行；CCFI本季度基本企稳。(见图4-

3)

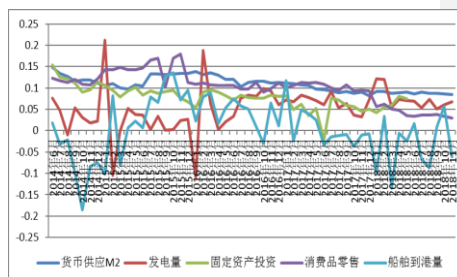


图4-2 先行指标走势图

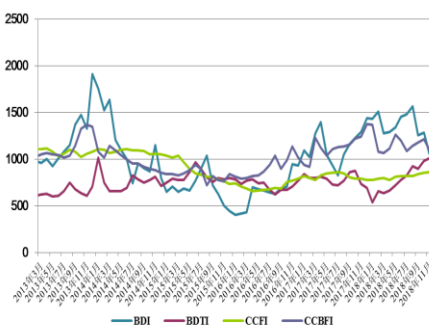
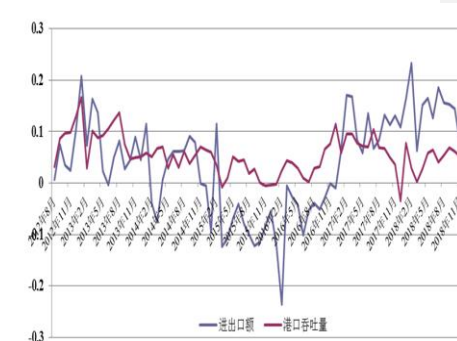


图4-3 一致指标走势图



5 2018年第四季度中国航运景气预测

2019年第一季度，中国航运景气值跌入不景气区间。根据中国航运景气调查显示，2019年第一季度中国航运景气指数预计为98.05点，下降8.49点，集装箱、港口、航运服务企业景气值均跌至不景气区间。2019年第一季度中国航运信心指数预计为90.44点，下降19.32点，同样跌入不景气区间，除了港口企业，其他航运企业对未来均信心不足。

根据中国航运景气调查，2019年第一季度，预计有19.55%的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，47.48%的航运企业持一般态度，32.96%的航运企业持不乐观态度。持乐观态度的航运企业的比例预计有所下降，而持不乐观态度的航运企业所占比例预计有所上升。（见图5-1、图5-2、图5-3）

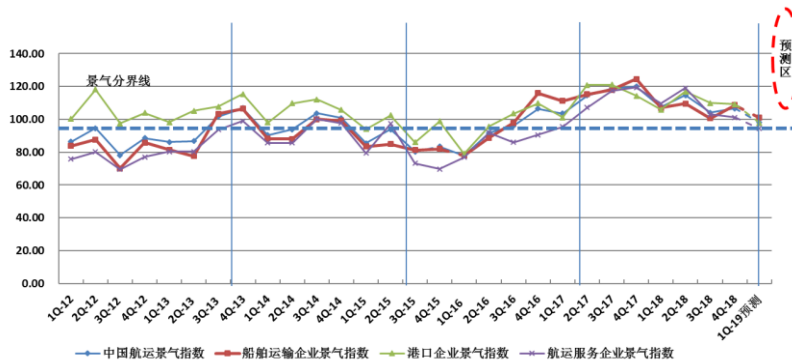


图 5-1 中国航运景气指数预测

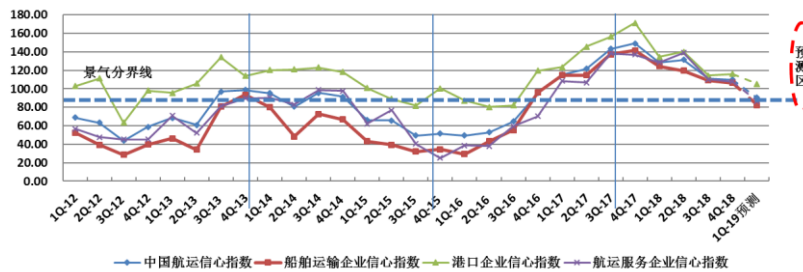


图 5-2 中国航运信心指数预测

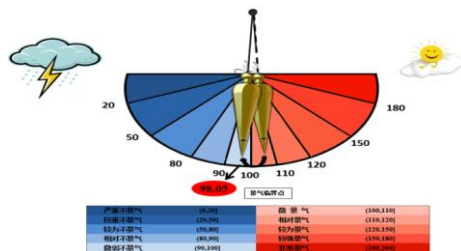


图 5-3 2019年第一季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

船舶运输企业总体上对未来信心不足。根据中国航运景气调查,2019年第一季度,船舶运输企业的景气指数预计为100.93点,较本季度下降7.71点,逼近景气临界线;船舶运输企业信心指数预计为82.39点,较本季度下降24.09点,跌至不景气区间。总体上2019年第一季度,船舶运输企业预计经营状况稳定,但

大型船舶企业保持良好态势。2019年第一季度,大型、中型和小型船舶运输企业的景气指数预计分别为108点、92.50点和

船舶运输企业盈利情况有所下降。2019年第一季度,船舶运输企业半数指标呈不景气态势,企业运力持续加大,舱位利用率加速下滑,企业运费水平大幅下降,营运成本也将持续走高,使得企业盈利大幅下降,尽管企业

企业家信心相对不足。(见图5-4)



图 5-4 船舶运输企业景气指数和信心指数预测

86.66点,大型船舶企业继续保持良好态势,但是中、小型船舶企业预计跌入不景气区间。

流动资金相对充裕,企业融资难度持续减小,企业负债水平有所下降,劳动力需求有所加大,但是船舶运力投资意愿仍处不景气区间,船舶运输企业总体上对未来信心不足。(见图5-5和图5-6)

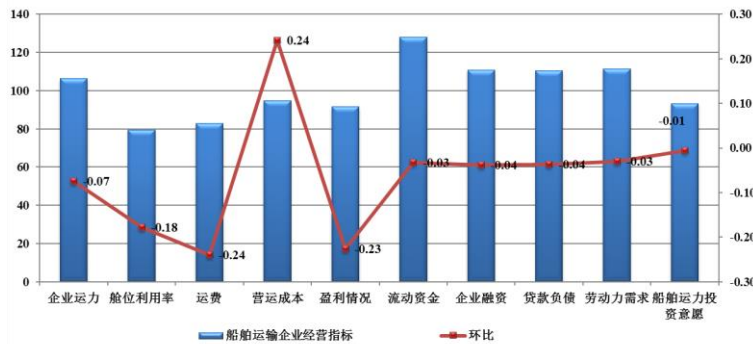


图 5-5 船舶运输企业经营指标景气状况预测

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	106.37	↓ -8.52	微景气区间
舱位利用率	79.56	↓ -17.17	较为不景气区间
运费	82.88	↓ -26.1	相对不景气区间
营运成本	94.79	↑ 18.46	微弱不景气区间
盈利情况	91.61	↓ -26.73	微弱不景气区间
流动资金	127.93	↓ -4.41	较为景气区间
企业融资	110.9	↓ -4.48	相对景气区间
贷款负债	110.6	↓ -4.18	相对景气区间
劳动力需求	111.3	↓ -3.41	相对景气区间
船舶运力投资意愿	93.32	↓ -0.57	微弱不景气区间

图 5-6 船舶运输企业经营指标景气指数预测

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

干散货运输企业经营信心将大幅下滑。

2019 年第一季度，干散货运输企业景气指数预计为 103.73 点，较本季度下降 6.81 点，下降至微景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 80.63 点，跌至不景气区间。总体来说，干散货运输企业预计经营稳定，但干散货企业家信心不足。(见图 5-7)

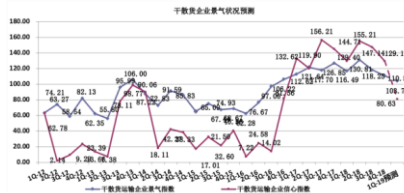


图 5-7 干散货运输企业景气 and 信心指数预测

中型干散货运输企业经营状况堪忧。

2019 年第一季度，大型、中型、小型三类干散货运输企业的景气指数预计分别为 106.67 点、96.67 点和 103.75 点，其中，大型干散货运输企业景气指数较本季度下降 10 点，小

型干散货运输企业下降 8.75 点，均由相对景气区间下降至微景气区间；中型干散货运输企业景气指数仍处于景气线下，企业经营状况堪忧。

干散货运输企业盈利将大幅下降。

2019 年第一季度，虽然企业继续加大运力投放力度，营运成本也继续减少，但是船舶周转率下降和运费收入大幅下跌，干散货运输企业盈利状况经受巨大考验，降至较为不景气区

间。预计企业融资难度也开始增加，但企业流动资金依旧充足，资产负债将继续减少，劳动力需求和企业船舶运力投资意愿势头依然十分强劲。(见图 5-8 和图 5-9)

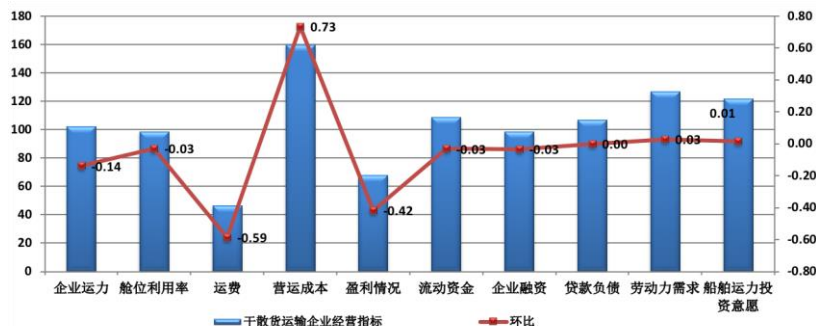


图 5-8 干散货运输企业经营指标景气状况预测

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	102.08	↓ -16.46	微景气区间
船舶周转率	98.33	↓ -3.13	微弱不景气区间
运费	46.25	↓ -65.62	较重不景气区间
营运成本	160	↑ 67.71	较强景气区间
盈利情况	67.92	↓ -48.95	较为不景气区间
流动资金	108.75	↓ -3.54	微景气区间
企业融资	98.33	↓ -3.34	微弱不景气区间
贷款负债	106.88	→ 0	微景气区间
劳动力需求	126.87	↑ 3.54	较为景气区间
船舶运力投资意愿	121.87	↑ 1.66	较为景气区间

图 5-9 干散货运输企业经营指标景气指数预测

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。

5.3 中国集装箱运输企业景气预测

集装箱运输企业总体运营堪忧。根据中国航运景气调查,2019年第一季度,集装箱运输企业的景气指数值预计为96.19点,较本季度下降21.2点;集装箱运输企业的信心指数预计为80.33点,较本季度大跌31.34点,景气指数和信心指数均跌落至不景气区间。2019年第一季度集装箱运输企业预计总体信心不足,经营状况堪忧。(见图5-10)

大、中、小型集装箱企业景气指数均有所下降。2019年第一季度,大、中、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为101.67点、85.56点、92点,其中,大、中、小型集装箱企业景气分别下降25点、20

集装箱运输企业财务状况将大幅恶化。2019年第一季度,尽管班轮公司运力投放将减少,但预计舱位利用率将持续降低,运费收入将大幅下跌,而营运成本依旧持高不下,导致企业盈利状况大幅跌至不景气区

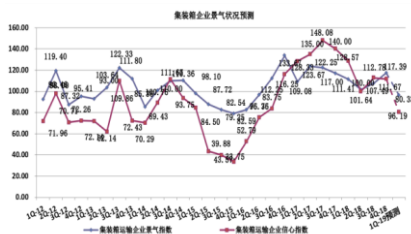


图 5-10 集装箱运输企业景气指数和信心指数预测

点、8点。大型集装箱运输企业由较为景气区间降至微景气区间,中、小型集装箱运输企业双双跌落至景气线之下。总体来看,下季度集装箱运输企业前途令人堪忧。

间。但企业流动资金依旧十分充足,企业融资仍就相对容易,贷款负债继续减少,劳动力需求继续增强。但企业对船舶投资仍采取谨慎态度,投资意愿相对较低。(见图5-11和图5-12)

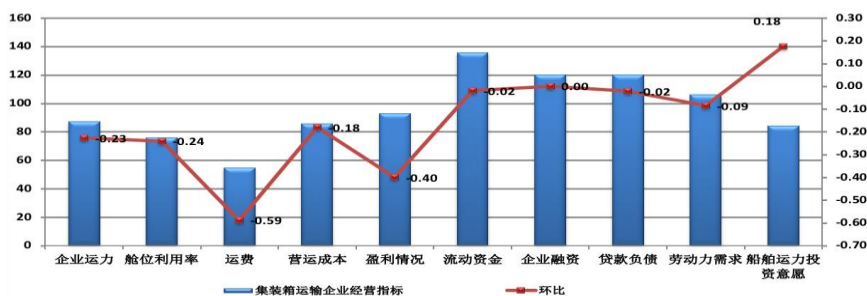


图 5-11 集装箱运输企业经营指标景气状况预测

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	87.22	↓ -25.78	相对不景气区间
舱位利用率	75.89	↓ -24.11	较为不景气区间
运费	54.56	↓ -78	较为不景气区间
营运成本	85.56	↓ -18.88	相对不景气区间
盈利情况	92.89	↓ -62.22	微弱不景气区间
流动资金	135.56	↓ -2.77	较为景气区间
企业融资	120	→ 0.00	相对景气区间
贷款负债	120	↓ -2.78	相对景气区间
劳动力需求	106	↓ -10	微景气区间
船舶运力投资意愿	84.22	↑ 12.55	相对不景气区间

图 5-12 集装箱运输企业经营指标景气指数预测

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

港口企业信心仍旧相对充足。根据中国航运景气调查显示，2019年第一季度，港口企业景气指数预计为97.92点，处于微弱不景气区间，经营景气状况有所下降；信心指数预计为105.17点，下降10.51点，落入微景气区间，总体来看，港口企业家们对市场保留乐观态度。(见图5-13)

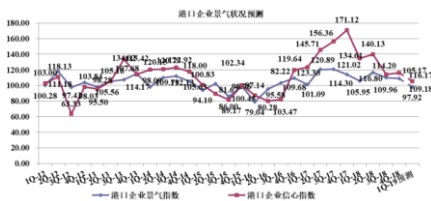


图 5-13 港口企业景气指数和信心指数预测

小型港口企业经营状况将十分艰难。2019年第一季度，大型、中型、小型三类港口企业的景气指数值预计分别为110.00点、91.67点和60点，其中，大型港口企业上升

至相对景气区间，中型企业下降8.01点，下降至微弱不景气区间，而小型企业处于较为不景气区间。总体来说港口企业经营状况呈下降趋势。

港口企业贷款负债将增加。2019年第一季度，虽然泊位利用率将有所下降，港口收费价格下跌，经营成本上涨，融资难度上升，但得益于吞吐量上升，企业盈利仍将增加，

流动资金保持充足，新增泊位与机械投资增加，但是劳动力需求继续下降、企业资产负债将继续增加。(见图5-14和图5-15)

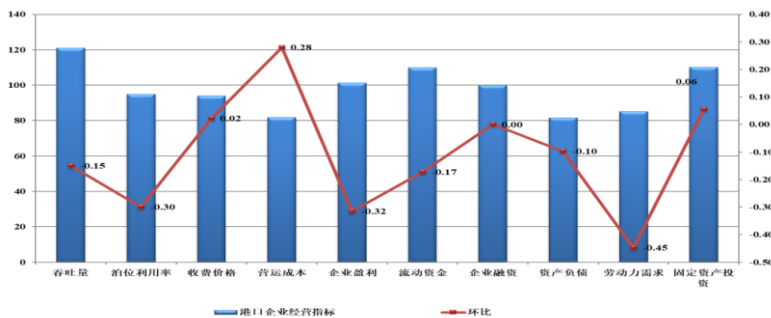


图 5-14 港口企业经营指标景气状况预测

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	121	↓ -18.17	较为景气区间
泊位利用率	94.75	↓ -28.42	微弱不景气区间
收费价格	93.92	↑ 2.09	微弱不景气区间
营运成本	81.75	↑ 22.83	相对不景气区间
企业盈利	101.17	↓ -31.91	微景气区间
流动资金	109.92	↓ -19.00	微景气区间
企业融资	99.83	→ 0.00	微弱不景气区间
资产负债	81.58	↓ -8.00	相对不景气区间
劳动力需求	85.17	↓ -38.16	相对不景气区间
新增泊位与机械投资	110.08	↑ 6.08	相对景气区间

图 5-15 港口企业经营指标景气指数预测

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

航运服务企业再入不景气区间。2019 年第一季度，航运服务企业的景气指数预计为 94.34 点，较本季度下降 6.77 点，跌至微弱不景气区间；信心指数预计为 86.45 点，较本季度大幅下降 21.28 点，跌入相对不景气区间。总体来看，航运服务企业经营状况信心不足。（见图 5-16）

小型企业逆势向好。2019 年第一季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为 92.00 点、95.56 点和 101.67 点，大型航运服务企业下降 10.67 点，跌落至微弱

航运服务企业经营指标几乎全面衰退。2019 年第一季度，由于业务预订与业务量预计大幅下降，业务收费价格与业务成本状况不容乐观，企业盈利状况经受较大考验，降为相对不景气区间，企业融资难度略微增

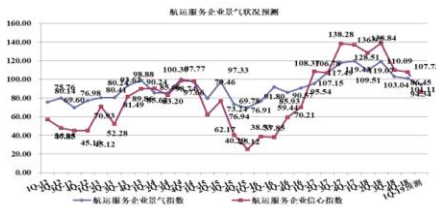


图 5-16 航运服务企业景气和信心指数预测

不景气区间；中型航运服务企业下降 2.96 点，继续维持在微弱不景气区间；小型航运服务企业上升 2.50 点，由微弱不景气区间上升至微弱景气区间。

大，贷款负债将持续增加，固定资产投资需求将继续下降，但流动资金将相对充裕，劳动力需求势头保持良好。（见图 5-17 和图 5-18）

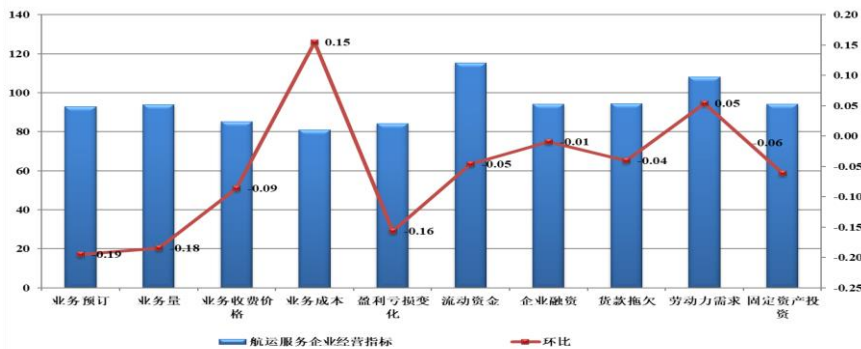


图 5-17 航运服务企业经营指标景气状况预测

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	92.95	↓ -22.48	微弱不景气区间
业务量	93.88	↓ -21.25	微弱不景气区间
业务收费价格	85.22	↓ -8.03	相对不景气区间
业务成本	80.87	↑ 10.83	相对不景气区间
盈利状况	84.32	↓ -15.68	相对不景气区间
流动资金	115.4	↓ -5.55	相对景气区间
企业融资	94.13	↓ -0.92	微弱不景气区间
贷款拖欠	94.44	↓ -3.98	微弱不景气区间
劳动力需求	108.03	↑ 5.55	微弱景气区间
固定资产投资	94.15	↓ -6.15	微弱不景气区间

图 5-18 航运服务企业经营指标景气指数预测

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

针对近期航运业内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

6.1 企业家对 2019 年航运市场信心不足

随着全球经济与贸易增长的不确定性增大，2018 年整体航运市场复苏未达预期。2019 年即将到来，航运企业对 2019 年航运市场发展持何种态度？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，对全国近三百家的船舶运输企业、航运服务企业和港口企业进行了相关调查。

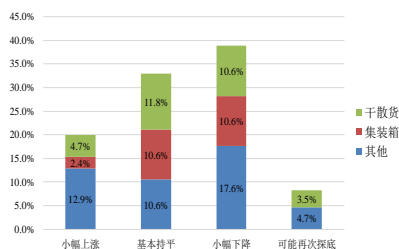


图 6-1 船舶运输企业对 2019 年航运市场展望

船舶运输企业普遍不看好 2019 年市场。据中国航运景气调查显示，47%的企业预计，2019 年航运市场将较 2018 年有所下降，其中 8.2%的企业认为可能再次探底；另有 33%的企业认为 2019 年航运市场将与今年基本持平，只有 20%的企业预计 2019 年航运市场将温和向好。

九成企业认为集装箱海运市场复苏态势将盘整。在被调查的集装箱运输企业中，10%的企业认为企业效益将实现小幅上涨，各有 45%的企业认为全球班轮市场较 2018 年将保持不变或小幅下降，但没有企业认为 2019 年全球班轮市场将大幅下跌。

超八成企业认为干散货市场复苏态势将盘整。据中国航运景气调查显示。只有 13.4%的企业认为 2019 年海运市场将小幅上涨，38.5%的企业预计明年将与今年持平，超 46%的企业

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。

认为航运市场将下跌，其中 11.5%的企业认为海运市场将再次探底。2018 年干散货运输市场表现平平，而随着“蓝天保卫战三年行动计划”的打响、中国供给侧改革的深化，预计 2019 年铁矿石、煤炭运输需求增长将受限，84.5%的航运企业认为，干散货运输市场复苏态势将出现小幅盘整。

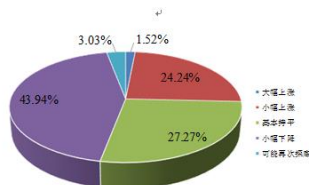


图 6-2 航运服务企业对 2019 年航运市场展望

航运服务企业不看好 2019 年。据上海国际航运研究中心调查显示，46.97%的企业预期 2019 年航运市场将下跌，航运市场前景不容乐观；27.27%的企业认为明年航运市场水平将与今年基本持平；25.79%的企业对 2019 年航运市场保持乐观态度，认为航运市场将持续复苏态势，其中 1.52%的企业认为航运市场水平将实现大幅上涨。

中国港口企业对未来前景乐观。据中国航运景气调查显示，53.5%的港口企业认为，2019 年企业有望保持盈利状态；28.6%的企业认为 2019 年港口生产形势与今年总体持平；只有 17.9%的企业认为 2019 年港口生产形势整体将小幅下滑。

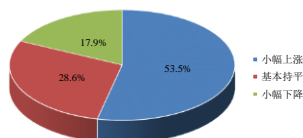


图 6-3 港口企业对 2019 年航运市场展望

6.2 绝大多数企业贸易业务量受中美贸易战影响不大

2018年4月份以来，中美贸易战愈演愈烈，由于贸易双方加紧抢夺时间窗口，中美之间贸易量持续上涨。据统计，10月中国向美国运输货物的海上集装箱运输量达到101.4308万TEU，相比2017年10月同比增长13.9%，创出单月历史增幅最高记录。

在此背景下，上海国际航运研究中心针对中美贸易战对航运企业业务量产生的影响进行了调查。调查结果显示，接受调查的航运企业中，有8.24%的企业业务量增长了10%-30%，5.88%的企业业务量增幅低于10%，63.53%的企业业务量影响不大，16.47%的企业业务量降幅低于10%，其余5.88%的企业业务量降幅高于10%。

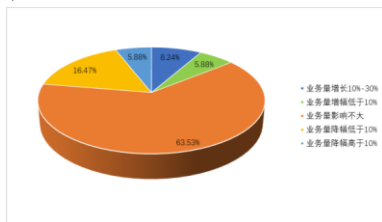


图 6-4 中美贸易战对航运企业业务量的影响

通过上述调查可知，接受调查的航运企业中，绝大多数企业表示贸易业务量受中美贸易战影响不大。由于中美贸易战期间中国集装箱进口增量的幅度大于出口增量，进出口量趋于平衡，这会对中美贸易战带来的影响起到一定的对冲作用。

6.3 企业对即时订舱服务持谨慎态度

2018年11月，马士基推出即时订舱确认服务，将订舱时间缩短到几秒钟。通过这一新的解决方案，客户的订舱信息确认后不会因为舱位情况而被取消。针对上述问题，上海国际航运研究中心对集装箱运输企业关于即时订舱方案的影响进行了调查。

调查结果显示，接受调查的集装箱运输企

业中，有25%的企业认为即时订舱大大提升订舱的客户体验，企业也将推出类似产品；55%的企业认为即时订舱还面临较多问题，推广还需进一步考虑；5%的企业认为即时订舱对客户吸引力不大，企业不会考虑推出类似产品；其余15%的企业对此不太了解。

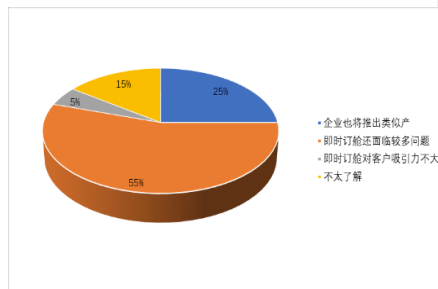


图 6-5 即时订舱对集装箱运输企业的影响

通过上述调查可知，接受调查的集装箱运输企业中，大多数企业认为即时订舱目前在实施过程中还存在较多问题，大面积推广还需进一步考虑，实施方案有待完善。

6.4 “社保入税”将增加企业人力成本

2018年7月，中办与国办印发《国税地税征管体制改革方案》，方案规定从2019年1月1日起，企业各项社保统一交由税务部门征收（俗称“社保入税”）。

为研究这项措施将对企业人力成本产生影响的程度大小，上海国际航运研究中心针对这项研究展开了调查。调查结果显示，接受调查的航运企业中，超六成企业人力成本将增加，其中，31.28%的企业认为这项措施将使得企业人力成本上涨10%-30%，29.05%的企业认为人力成本上涨10%以内，剩下的少部分企业认为这项措施将使得企业人力成本上涨30%以上。

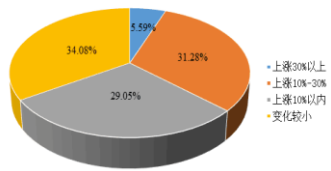


图 6-6 “社保入税”对企业人力成本影响

通过上述调查可知,接受调查的航运企业中,绝大多数企业表示企业各项社保统一交由税务部门征收(俗称“社保入税”),这项措施将对企业经营成本产生一定的影响。

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主要是从宏观层面上，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：衡鹤瑞 廖青梅 徐明明 张姝雯 伍君 陈语 任思颖