



本轮复苏已见顶，未来将阶段性盘整

(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)——

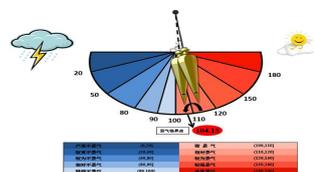
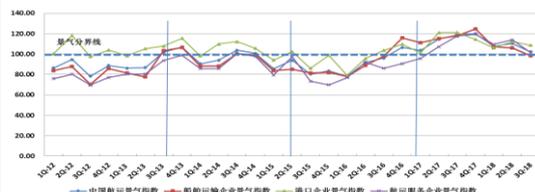
内容摘要:

- **中国航运景气度逼近拐点。**2018 年第三季度的中国航运景气指数为 104.15 点，较上季度大幅下跌 10.43 点，处于微景气区间；中国航运信心指数为 110.99 点，较上季度大跌 20.47 点。中国航运业复苏态势逼近下行拐点。
- **船公司景气度踏上分界线。**2018 年第三季度，虽然船公司多项指标持续向好，但较上季度复苏势头已经大打折扣，船舶运输企业景气指数为 100.64 点，逼近景气临界值；船舶运输企业信心指数为 109.25 点，较上季度大幅下跌 10.17 点。
- **港口企业经营依旧稳健。**2018 年第三季度，中国港口企业景气指数为 109.96 点，较上季度小幅下降 6.84 点，下降至微景气区间；中国港口企业信心指数为 114.20 点，较上季度下降了 25.93 点，但仍处于景气区间。
- **航运服务企业复苏势头放缓。**2018 年第三季度，航运服务企业的景气指数为 103.04 点，较上季度下降 16.04 点，降为微景气区间；航运服务企业的信心指数为 110.09 点，较上季度下降 28.75 点，跌入相对景气区间。
- **预计四季度景气度继续微调。**根据中国航运景气调查显示，2018 年第四季度，中国航运景气指数预计为 103.98 点，较本季度再次微降 0.17 点；中国航运信心指数预计为 102.14 点，较本季度微降 8.85 点。
- **航运企业负债水平上升明显。**2018 年三季度，中国航运企业贷款负债就不断增加，船公司贷款负债景气指数为 96.48 点，港口企业贷款负债景气指数为 92.39 点，都处于不景气区间。而且，自 2017 年以来干散货海运企业贷款负债水平就不断下滑，但是三季度干散货海运企业负债水平大幅上升，贷款负债景气指数大跌 46.94 点，进入不景气区间。

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，航运企业经营压力将继续大幅增长。

——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，下半年估计涨幅趋缓
- **《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压力
- **《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
张姝雯 伍君 陈语 任思颖
电话: 021-65853850 转 8039
邮箱: dqzhou@sisi-smu.org
传真: 021-65373125

1 2018年第三季度中国航运景气状况

中国航运业持续向好。2018年8月中国航运景气预警指数为68.59点，仍维持在偏冷区间，与上季度末5月预警指数相比，本季度小幅上升；2018年8月中国航运景气动向指数为97.01点，近一年以来一直围绕在96点上下波动，总体呈低位波动态势。从微观层面来看，2018年第三季度，中国航运景气指数为104.15点，较上一季度降低10.43点，降为微景气区间，预期出现的复苏并未显现，但企业经营状况总体上还算稳定。中国航运信心指数为110.99点，由较为景气区间跌至相对景气区间，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
4Q-17	10月	67.62	96.45	119.94	148.94
	11月	72.05	96.33		
	12月	73.39	96.14		
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		

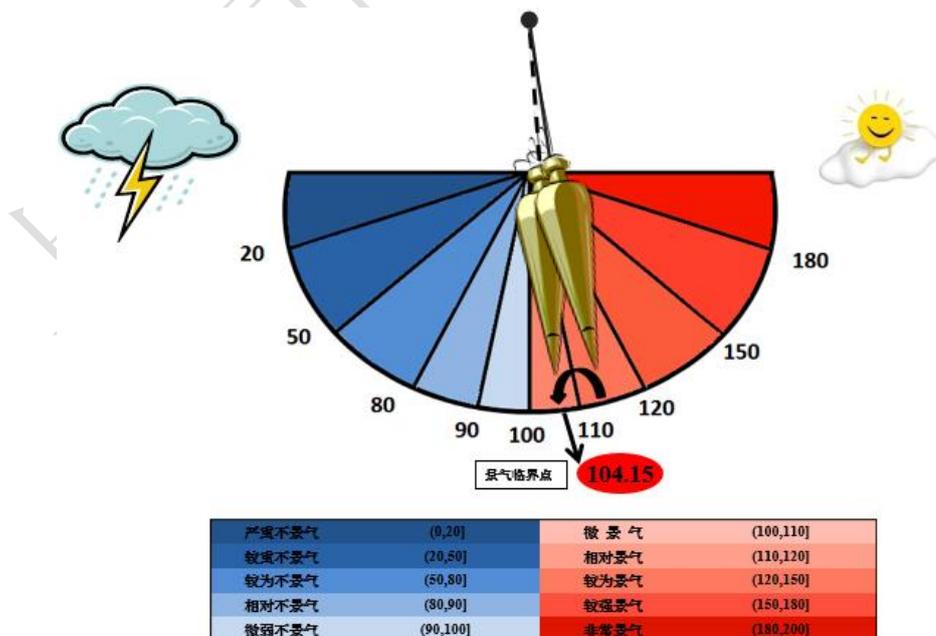


图 1-1 2018年第三季度中国航运景气指数

来源：上海国际航运研究中心

2 中国航运业宏观景气趋势分析

多项经济和航运指标趋于稳定。2018年8月中国航运景气预警指数为68.59点,处于偏冷区间。(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,市场总体依然较为低迷。(见图2-4)。本季度除了进出口额波动幅度较大外,其他各项经济指标监测值基本趋于稳定;航运监测指标中,8月BDI与BDTI指数呈上升趋势,本季度CCFI与CCBFI指数值基本持稳。(见图2-4)



图 2-1 中国航运景气预警指数

部分航运监测指标有所回升。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BDTI指标本季度有所回升。其中,CCBFI自2018年4月份下降以来,于2018年7月后趋于平稳,但是BDTI和CCFI指数值仍处于1000点以下,处于较冷区间。(见图2-2)

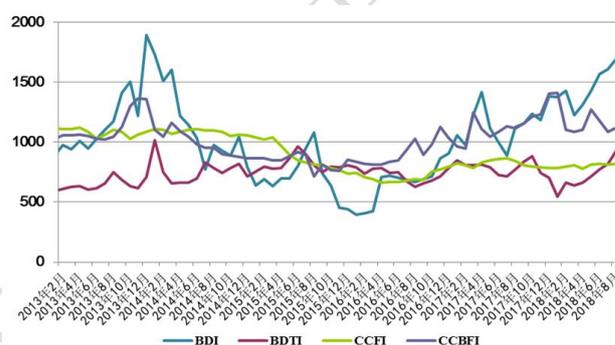


图 2-2 航运监测指标变化情况

经济监测指标较为稳定。2018年第三季度各项经济指标与上季度区别不大,总体上呈稳定态势。除了进出口额波动幅度稍大外,其他经济指标值在连续三个月内基本持平。其中进出口额在本季度末呈下降趋势,固定资产投资、港口吞吐量等指标在8月末相对平稳,发电量指标本季度末有所抬头。(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
2018-08	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-07	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-06	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-05	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-04	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-03	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

(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

2018 年第三季度中国航运企业经营状况总体上持续向好，中国航运景气指数收于 104.15 点，低于上季度预期值。各航运企业经营状况呈良好态势，其中港口企业和航运服务企业第三季度景气值有所下降，均由相对景气区间降为微弱景气区间，其他企业均维持在景气区间。

2018 年第三季度，中国航运信心指数为 110.99 点，较上季度降低 20.47 点，跌入相对景气区间，所有港航企业总体上对当前经

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 25.27%，较上季度比例下降 12.70%，另有 59.34% 的航运企业认为行业总体运行状况一般，有 15.38% 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 9.69%，各港航企业对市场总体持一般态度，但是不乐观企业比例有所升高。（见图 3-1、图 3-2）

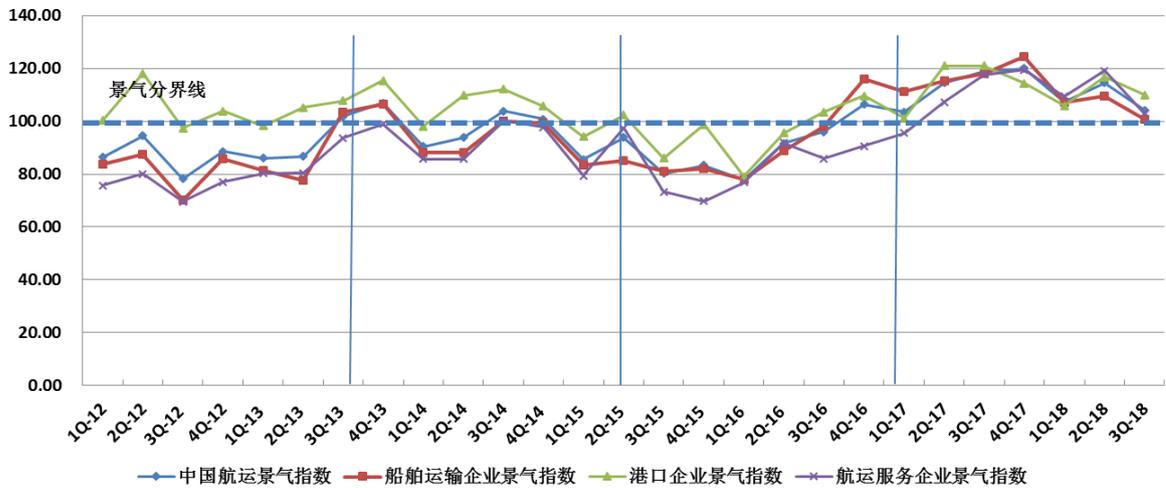


图 3-1 中国航运景气指数 (GSP I)

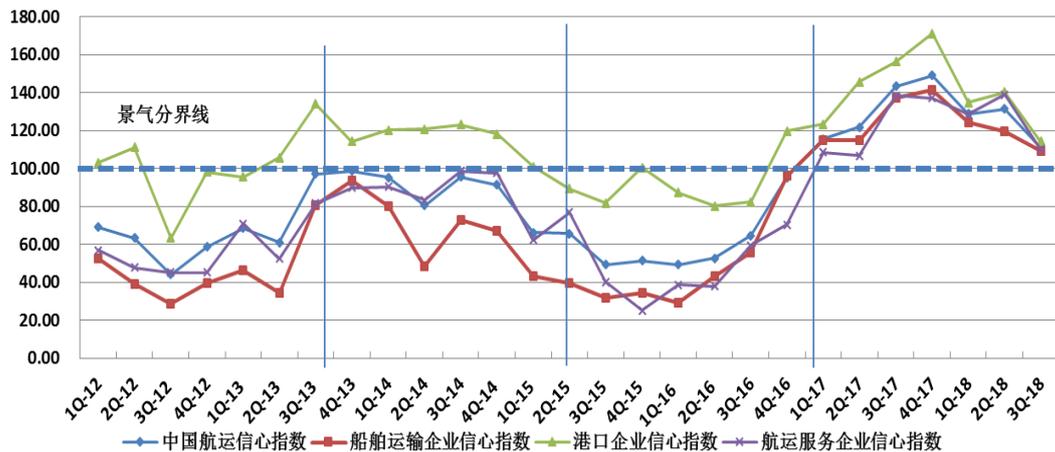


图 3-2 中国航运信心指数 (CSF I)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业逼近景气临界线。2018年第三季度，船舶运输企业景气指数为100.64点，较上季度下降了8.91点，逼近景气临界值；2018年第三季度，船舶运输企业信心指数为109.25点，较上季度降低了10.17点，跌入微景气区间。船舶运输企业总体运行状况势头良好。(见图3-3)

小型船公司回升至景气区间。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101.50，处于微景气区间；中型船舶运输企业景气指数102.30，继续良好态势；小型运输船舶企业景气指数为100.63点，回升至景气区间。

船舶运输企业营运成本继续加大。2018年第三季度，尽管船公司企业运力投放不断增加，但舱位利用率呈下降趋势，跌入不景气区间，同时船舶运营成本持续走高，较上季度下降21.77点，跌入较重不景气区间。得益于企业运费收入良好，企业总体盈



图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数

利水平继续升高，企业流动资金水平较为充盈，企业融资难度减小，劳动力需求不断增加，但是企业的贷款负债有所增加，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)、

利水平继续升高，企业流动资金水平较为充盈，企业融资难度减小，劳动力需求不断增加，但是企业的贷款负债有所增加，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)、

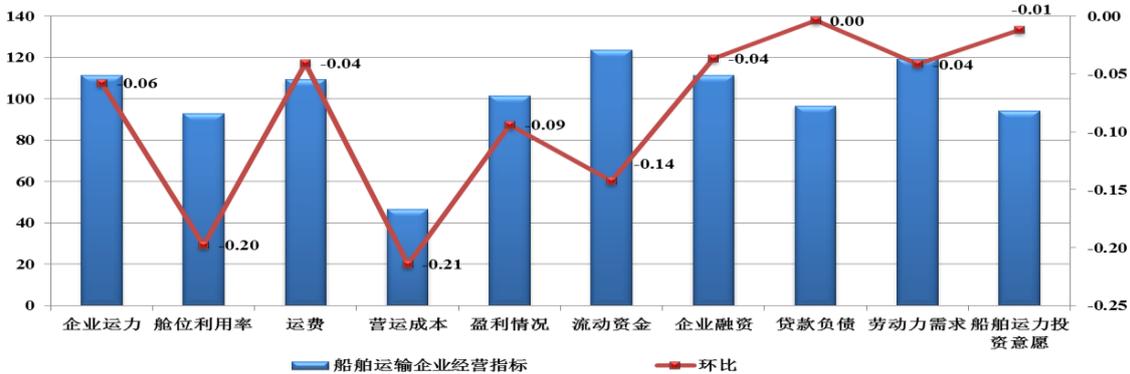


图 3-4 船舶运输企业经营指标景气指数状况

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	111.4	↓ -6.83	相对景气区间
舱位利用率	92.72	↓ -22.86	微弱不景气区间
运费	109.33	↓ -4.65	微景气区间
营运成本	46.5	↓ -12.7	较重不景气区间
盈利情况	101.45	↓ -10.54	微景气区间
流动资金	123.69	↓ -20.5	较为景气区间
企业融资	111.32	↓ -4.27	相对景气区间
贷款负债	96.48	↓ -0.39	微弱不景气区间
劳动力需求	119.28	↓ -5.2	相对景气区间
船舶运力投资意愿	94.21	↓ -1.17	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 国干散货运输企业景气分析

干散货运输企业信心较足。2018年第三季度，干散货运输企业的景气指数为118.25点，较上季度下降12.56点，由较为景气区间下降至相对景气区间；干散货运输企业的信心指数为147.14点，较上季度下降8.07点，由较强区间回落至较为景气区间。干散货运输企业总体运行状况持续向好，对行业总体运行状况持乐观态度。(见图3-6)

小型干散货运输企业经营状况堪忧。2018年第三季度，大型、中型、小型三类干散货运输企业的景气指数分别为130点、105点和93.33点。其中，大型干散货运输企业下降16.67点，维持在较为景气区间；中型干散货

干散货运输企业盈利状况继续向好。2018年第三季度，虽然营运成本大幅增长，但企业投放的运力持续增加，同时船舶周转率和运费收入继续提高，企业仍保持明显盈

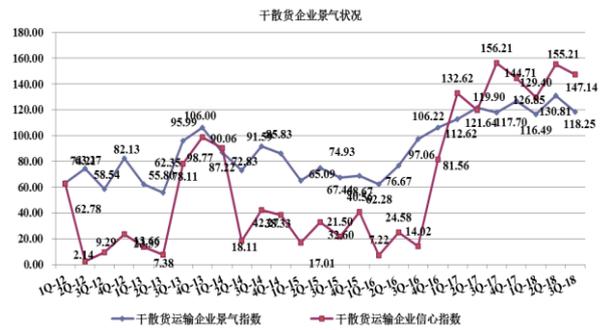


图 3-6 干散货运输企业景气 and 信心指数

运输企业景气指数与本季度几乎持平，经营状况持续良好；小型干散货运输企业下降15.42点，降至景气线之下。总体来说，小型干散货企业经营状况堪忧。

利。虽然企业融资相对困难，贷款负债增加，但企业的流动资金较为充足，劳动力需求保持增长，船舶运力投资意愿也不断增强。(见图3-7和图3-8)

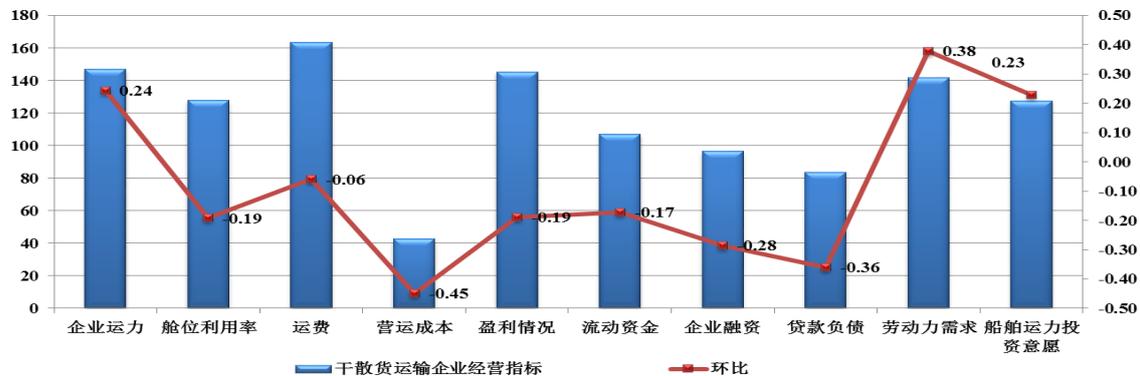


图 3-7 干散货运输企业经营指标景气指数状况

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	146.9	↑ 28.78	较为景气区间
船舶周转率	127.86	↓ -30.47	较为景气区间
运费	163.57	↓ -10.39	较强景气区间
营运成本	42.62	↓ -34.67	较重不景气区间
盈利情况	145.36	↓ -34.02	较为景气区间
流动资金	106.9	↓ -22.06	微景气区间
企业融资	96.55	↓ -38.45	微弱不景气区间
贷款负债	83.69	↓ -46.94	相对不景气区间
劳动力需求	141.79	↑ 38.87	较为景气区间
船舶运力投资意愿	127.26	↑ 23.72	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

集装箱海运企业信心略有上升。2018年第三季度，集装箱运输企业的景气指数为107.49点，较上一季度上涨5.85点，处于微景气区间；2018年第三季度，集装箱运输企业的信心指数为112.78点，较上一季度上涨12.78点，上升至相对景气区间。集装箱运输企业总体运行状况向好。（见图3-9）

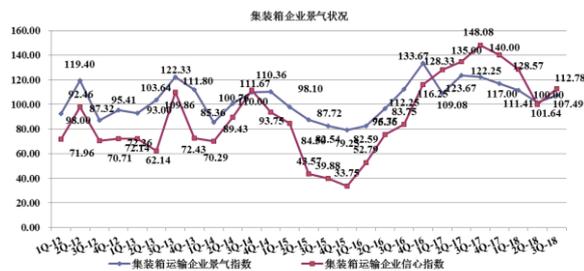


图 3-9 集装箱运输企业景气 and 信心指数

集装箱企业景气度总体向好。本季度大、中、小型集装箱运输企业景气指数值分别为109.72点、108.33点和113.33点,均有所上涨,且中、小型集装箱企业景气指数上升至景气线

之上。其中中型集装箱企业景气指数上涨幅度较大,上升26.63点,从相对不景气区间上升至微景气区间。集装箱企业景气度总体向好。

集装箱运输企业盈利向好。2018年第三季度,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,同时企业运费收入继续增加,尽管企业营运成本也在继续扩大,本季度跌入较重不景气区间,但是企业盈利情况

依旧向好,上升至相对景气区间。企业流动资金充足,企业融资难度继续减小,劳动力需求势头不减,但是企业负债水平有所升高,同时企业对船舶运力投资持谨慎态度,船舶投资意愿跌入微弱不景气区间。(见图3-10和图3-11)

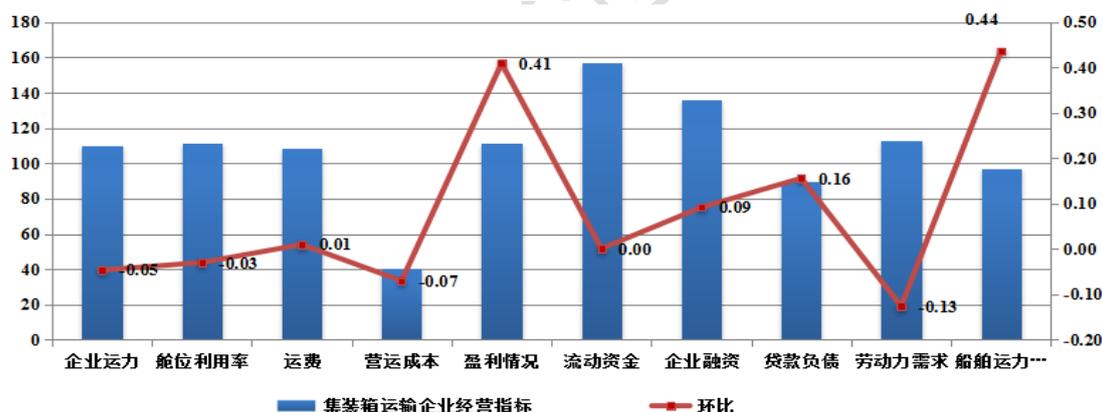


图 3-10 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

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	110	↓ -5.36	微景气区间
舱位利用率	111.56	↓ -3.44	相对景气区间
运费	108.56	↑ 1.06	微景气区间
营运成本	40.11	↓ -3.03	较重不景气区间
盈利情况	111.33	↑ 32.33	相对景气区间
流动资金	157.33	↑ 0.12	较强景气区间
企业融资	136	↑ 11.43	较为景气区间
贷款负债	90	↑ 12.14	相对不景气区间
劳动力需求	112.78	↓ -16.29	相对景气区间
船舶运力投资意愿	97.22	↑ 29.51	微弱不景气区间

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年第三季度，港口企业的景气指数为109.96点，较上季度小幅下降6.84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114.20点，较上季度下降了25.93点，落入微景气区间，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）

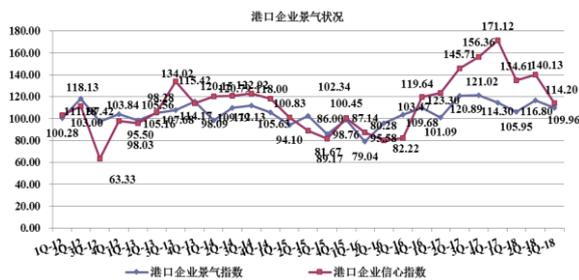


图 3-12 港口企业景气和信心指数

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112.50点、91.81点和130点，其中，大型港口企业下降3.67点，下降至相对**港口企业盈利保持稳定。**2018年第三季度，港口企业的收费价格略有下降、营运成本上涨，但得益于港口吞吐量增加、泊位利用率增长流动资金相对充足、企业融资难度

景气区间，中型港口企业下跌12.54点，落入微弱不景气区间。小型港口企业经营良好，上涨20点，上升至较为景气区间。

持续下降，企业盈利情况较好，港口企业劳动力需求、新增泊位与机械投资提升，但企业贷款负债有所增加。（见图3-13和图3-14）

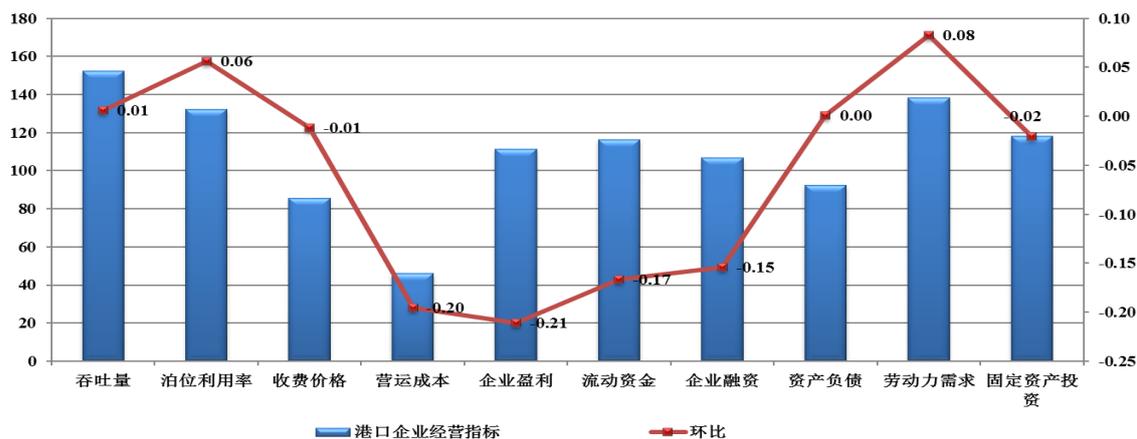


图 3-13 港口企业经营指标景气状况

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	152.5	↑ 0.96	较强景气区间
泊位利用率	132.27	↑ 7.01	较为景气区间
收费价格	85.68	↓ -0.99	相对不景气区间
营运成本	45.91	↓ -11.14	较重不景气区间
企业盈利	111.25	↓ -29.78	相对景气区间
流动资金	116.48	↓ -23.26	相对景气区间
企业融资	106.7	↓ -19.45	微景气区间
资产负债	92.39	↑ 0.08	微弱不景气区间
劳动力需求	138.3	↑ 10.61	较为景气区间
新增泊位与机械投资	118.07	↓ -2.44	相对景气区间

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年第三季度，航运服务企业景气指数为103.04点，较上季度下降了16.03点，与上季度比较，跌入微景气区间；航运服务企业信心指数为110.09点，与上季度相比，跌至相对景气区间。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

小型航运服务企业经营状况堪忧。2018年第三季度，大、中、小三类航运服务企业的景气指数分别为105.30点、103.94点和92.5点。其中，大型航运服务企业大幅回落

至景气临界点附近，小型航运服务企业跌落至不景气区间。总体来看，相比上个季度，小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年第三季度，航运服务企业十大经营指标中，由于企业业务预订与业务量持续大幅增长，收费价格有所上扬，虽然企业成本依然增加，但企业总体盈利状况持续向好，流

动资金依旧充足，固定资产投资持续向好，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）

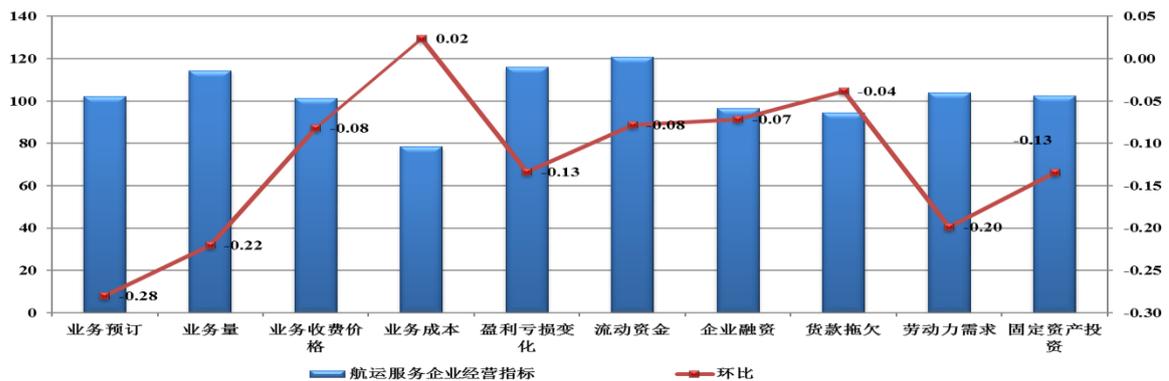


图 3-16 航运服务企业经营指标景气状况

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	102.27	↓ -39.74	微景气区间
业务量	114.38	↓ -32.28	相对景气区间
业务收费价格	101.38	↓ -9.06	微景气区间
业务成本	78.46	↑ 1.84	较为不景气区间
盈利状况	115.9	↓ -17.85	相对景气区间
流动资金	120.8	↓ -10.28	较为景气区间
企业融资	96.39	↓ -7.46	微弱不景气区间
贷款拖欠	94.46	↓ -3.75	微弱不景气区间
劳动力需求	103.91	↓ -25.81	微景气区间
固定资产投资	102.41	↓ -15.95	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。

4 中国航运业发展趋势预测

航运市场总体趋于稳定。2018年8月，中国航运先行指数收于99.46点。一致指数2月降到低谷后，5月份反弹并于8月维持平稳，收于95.88点。从指数走势上来看，先行

指数5月份之后趋于稳定态势，滞后指数5月上升后，8月末也趋于稳定，预计中国航运业未来一段时间总体较为稳定。(见图4-1)



图 4-1 中国航运景气动向分指数走势图

2018年8月，先行指标组的各项指标中，船舶到港量8月份骤降明显，发电量7月后有所上扬；货币供应量同比增长率继续保持稳定；固定资产投资近三个月数据基本持平，势头稳定；消费品零售额自1月份开始放缓，7月后也呈平稳态势。(见图4-2)

2018年8月，一致指数收于95.88点，较1月小幅上升。其中，受航运市场影响；但港口吞吐量在5月触顶后又于7月份触底下探。四大航运指标中，BDI、BDTI小幅上涨；CCBFI从5月份开始下探，7月小幅反弹；CCFI本季度基本持稳。(见图4-3)

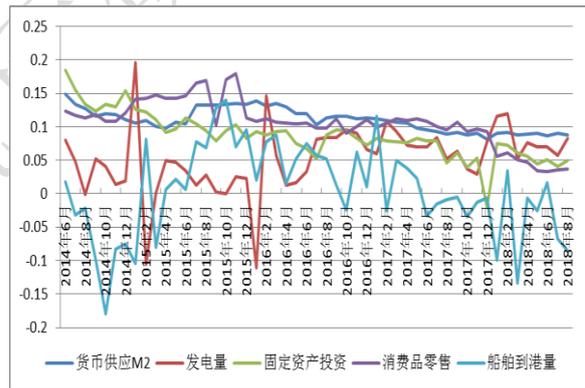


图 4-2 先行指标走势图

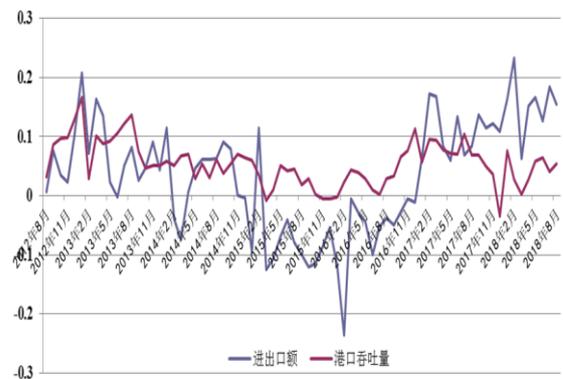
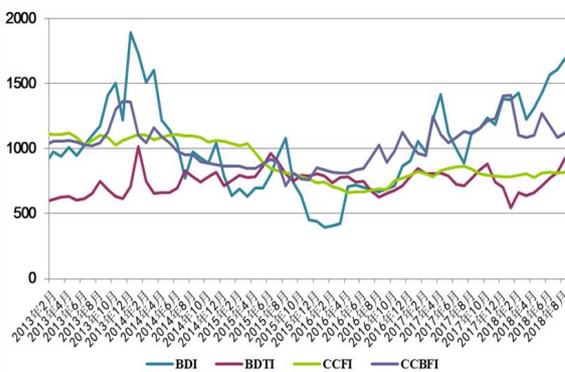


图 4-3 一致指标走势图

5 2018年第四季度中国航运景气预测

2018年第四季度，中国航运景气值相较于第三季度趋于持平，继续保持良好态势。根据中国航运景气调查显示，2018年第四季度中国航运景气指数预计为103.98点，下降0.17点，仍处于微景气区间。2018年第四季度中国航运信心指数预计为102.14点，下降8.85点，临近景气界线，其中船公司企业信心指数跌入不景气区间，对未来信心不足。

根据中国航运景气调查，2018年第四季度，预计有24.18%的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，50.00%的航运企业持一般态度，25.82%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微弱下降，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）

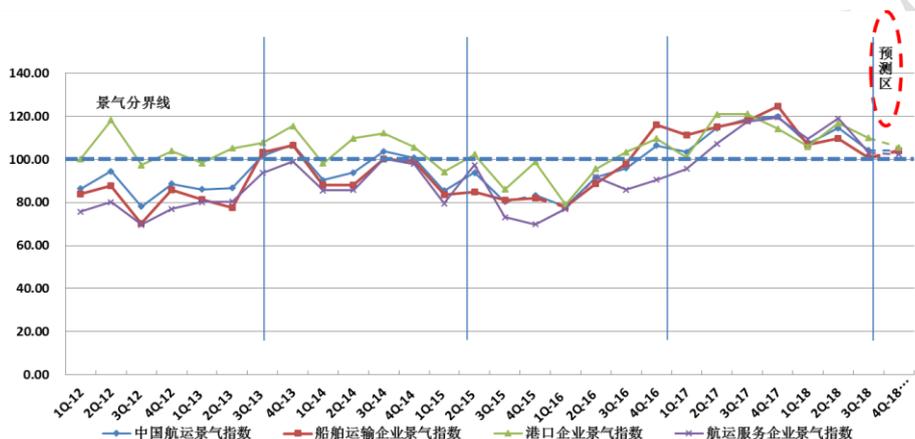


图 5-1 中国航运景气指数预测

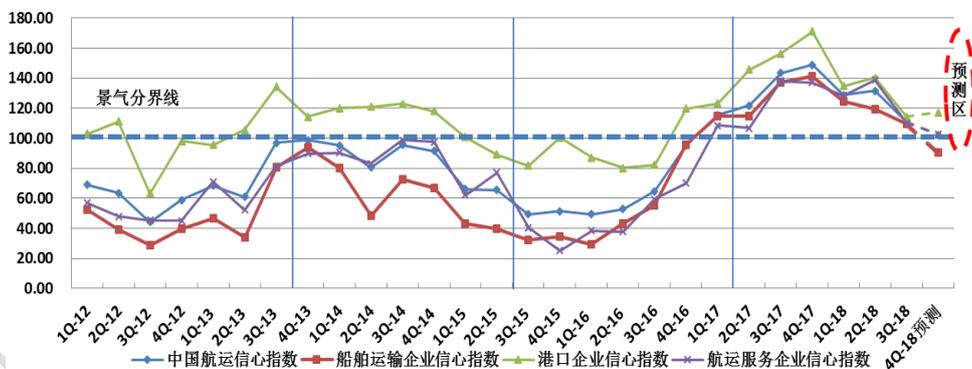


图 5-2 中国航运信心指数预测

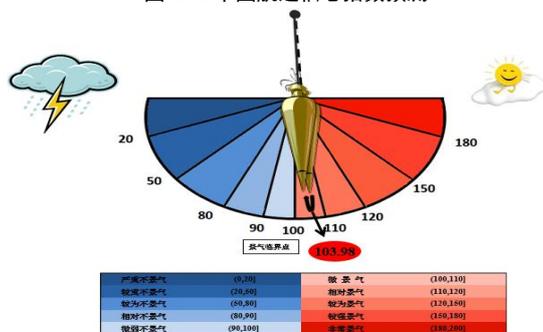


图 5-3 2018年第四季度中国航运景气指数预测

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，2018年第四季度，船舶运输企业的景气指数预计为104.00点，比本季度上涨3.36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预计为90.40点，较本季度下降18.85点，跌至不景气区间。总体上船舶运输企业对四季度信心不足，但船舶运输企业预计仍呈良好态势。

中型船舶企业跌至不景气区间。2018年第四季度，大型、中型和小型船舶运输企业的景气指数预计分别为106.152点、88.400

船舶运输企业大部分指标势头向好。2018年第四季度，船舶运输企业十大经营指标中大部分势头向好，得益于企业运力和舱位利通率的提高，企业运费水平继续加大，使得企业盈利状况持续向好，尽管企业运营成本一直居高不下。虽然企业负债有所增加，

势。(见图5-4)



图 5-4 船舶运输企业景气指数和信心指数预测

点和104.400点，大型和小型船舶企业继续保持良好态势，但是中型船舶企业预计跌入不景气区间。

企业船舶投资意愿依旧不高，但企业融资难度持续减小，企业流动资金相对充裕，劳动力需求继续加大，预计下季度船舶运输企业总体经营状况将有所上升。(见图5-5和图5-6)

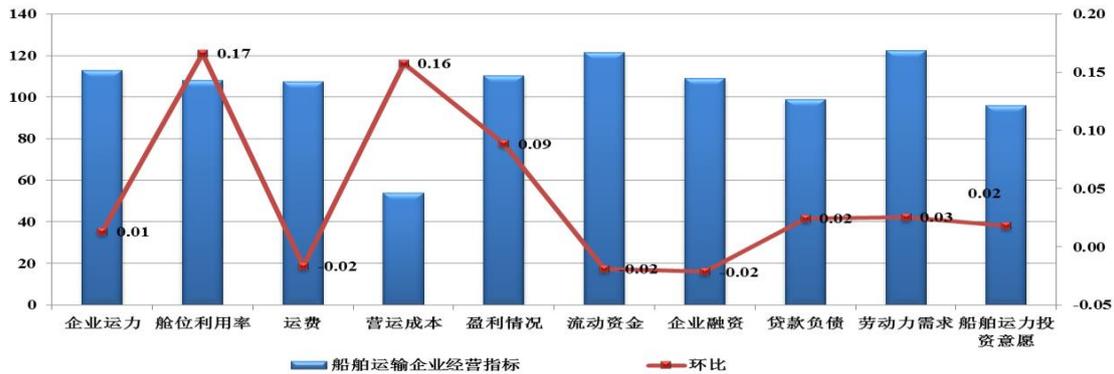


图 5-5 船舶运输企业经营指标景气状况预测

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	112.81	↑ 1.41	相对景气区间
舱位利用率	108.13	↑ 15.41	微景气区间
运费	107.53	↓ -1.8	微景气区间
营运成本	53.83	↑ 7.33	较为不景气区间
盈利情况	110.41	↑ 8.96	相对景气区间
流动资金	121.33	↓ -2.36	较为景气区间
企业融资	108.92	↓ -2.4	微景气区间
贷款负债	98.8	↑ 2.32	微弱不景气区间
劳动力需求	122.32	↑ 3.04	较为景气区间
船舶运力投资意愿	95.92	↑ 1.71	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

中国干散货运输企业信心十足。2018年第四季度，干散货运输企业景气指数预计为123.86点，较本季度上升5.61点，上升至较为景气区间；干散货运输企业信心指数预计为140点，较三季度下降7.14点，维持在较为景气区间。预计下季度干散货运输企业经营情况将持续良好趋势，企业信心依旧十足。(见图5-7)

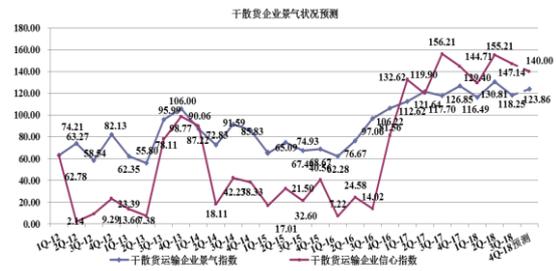


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

大型干散货运输企业经营状况预计大幅向好。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预计分别为136.67点、111.43点和93.33点，其中，大型

干散货运输企业景气指数上涨6.67点，维持在较为景气区间；中型干散货运输企业上升6.43点，由微景气区间上升至相对景气区间；小型干散货运输企业景气指数与本季度持平。

干散货运输企业多项指标预计持续向好。2018年第四季度，干散货运输企业经营指标中预计多数持续增长。企业加大运力投放力度，船舶周转率和运费收入提高，虽然企业经营成本继续扩大，但是干散货运输企业盈利状

况持续向好。预计下季度企业融资略有困难，但流动资金充足，资产负债继续减少，企业船舶运力投资意愿增强，劳动力需求也持续增加。(见图5-8和图5-9)

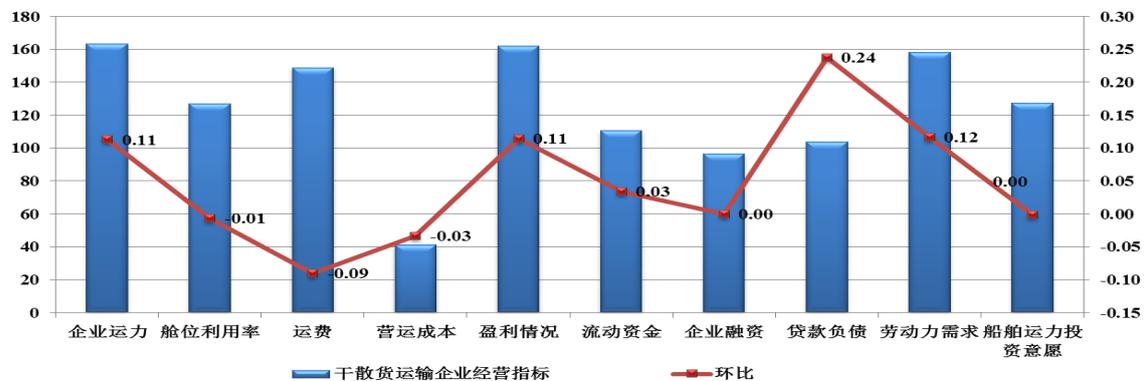


图 5-8 干散货运输企业经营指标景气状况预测

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	163.45	↑ 16.55	较强景气区间
船舶周转率	127.02	↓ -0.84	较为景气区间
运费	148.81	↓ -14.76	较为景气区间
营运成本	41.19	↓ -1.43	较重不景气区间
盈利情况	162.02	↑ 16.66	较强景气区间
流动资金	110.48	↑ 3.58	相对景气区间
企业融资	96.55	→ 0	微弱不景气区间
贷款负债	103.57	↑ 19.88	微景气区间
劳动力需求	158.33	↑ 16.54	较强景气区间
船舶运力投资意愿	127.14	↓ -0.12	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

集装箱运输企业对未来信心不足。根据中国航运景气调查，2018年第四季度，集装箱运输企业的景气指数数值预计较本季度下降2.64点至104.85点，处于微景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计会大幅下降，较本季度大幅下降30.0点至82.78点，跌落至相对不景气区间。2018年第四季度集装箱运输企业总体状况向好，但企业信心不足。（见图5-10）

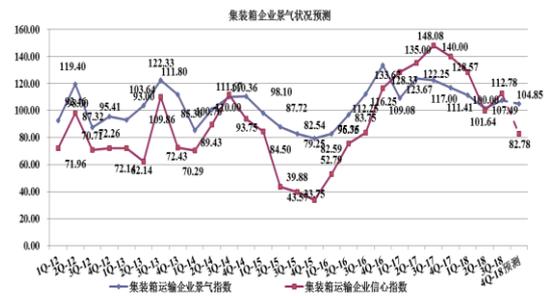


图 5-10 集装箱运输企业景气指数和信心指数预测

集装箱企业总体运营状况良好。2018年第四季度，大、中、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为112.12点、115.39点、111.43点。其中，大、中型集装箱企业景气指

集装箱运输企业盈利水平有所下降。2018年第四季度，虽然企业运力投放力度加大，舱位利用率持续上涨，但是运费收入有所下跌，营运成本依旧持高不下，企业盈利状况经受较

数有所上涨，经营状况良好；小型集装箱企业景气指数有所下跌，小型集装箱企业小幅下跌1.90点，维持在相对景气区间。

大考验，降为微弱不景气区间，贷款负债将继续大增加。而企业流动资金依旧十分充足，企业融资也较为容易，劳动力需求和船舶投资意愿势头良好。（见图5-11和图5-12）

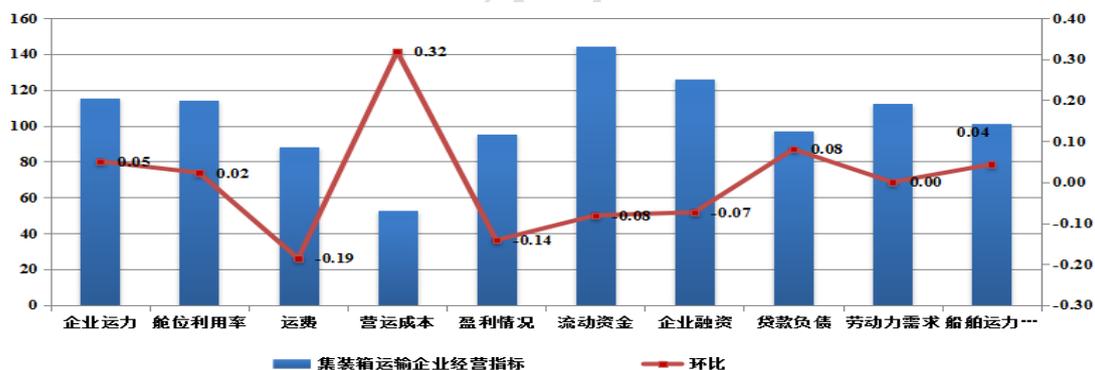


图 5-11 集装箱运输企业经营指标景气状况预测

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	115.56	↑ 5.56	相对景气区间
舱位利用率	114.11	↑ 2.55	相对景气区间
运费	88.33	↓ -20.23	相对不景气区间
营运成本	52.89	↑ 12.78	较为不景气区间
盈利情况	95.56	↓ -15.77	微弱不景气区间
流动资金	144.56	↓ -12.77	较为景气区间
企业融资	126	↓ -10.00	较为景气区间
贷款负债	97.22	↑ 7.22	微弱不景气区间
劳动力需求	112.78	→ 0	相对景气区间
船舶运力投资意愿	101.44	↑ 4.22	微景气区间

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

港口企业经营状况持续向好。根据中国航运景气调查显示，2018年第四季度，港口企业景气指数预计为105.68点，处于微景气区间；信心指数预计为117.16点，上涨2.96点，继续保持在相对景气区间，总体来看，港口企业家们对市场保留乐观态度。（见图5-13）

中型港口企业落入微弱不景气区间。2018年第四季度，大型、中型、小型三类港口企业的景气指数值预计分别为105点、92.73点和130点，其中，大型港口企业下落

港口企业营运成本预计持续上涨。2018年第四季度，与第三季度经营情况基本持平。虽然港口收费价格降低，营运成本上涨，但是吞吐量和泊位利用率的持续向好，港口企

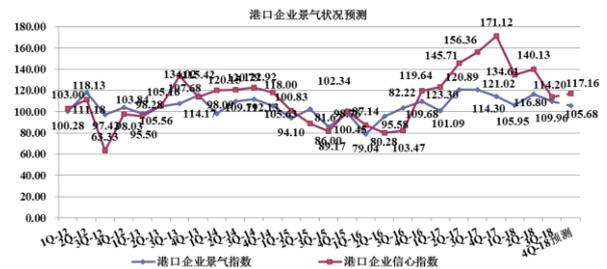


图 5-13 港口企业景气和信心指数预测

至微景气区间，中型企业上升0.92点，落入微弱不景气区间，而小型企业仍处于较为景气区间。

业保持盈利状态，流动资金也较为充足，融资难度持续下降，企业的劳动力需求不断上涨，新增泊位与机械投资继续增加，但企业资产负债持续增加。（见图5-14和图5-15）

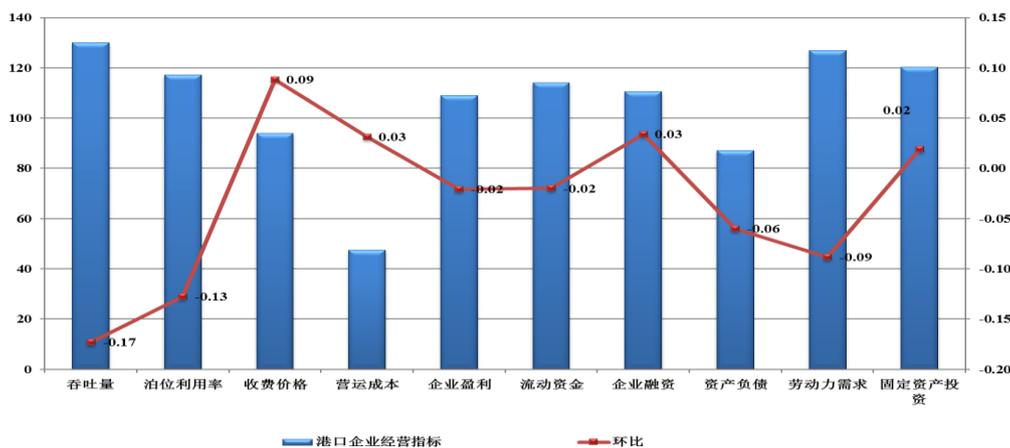


图 5-14 港口企业经营指标景气状况预测

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	130	↓ -22.50	较为景气区间
泊位利用率	117.27	↓ -15.00	相对景气区间
收费价格	93.98	↑ 8.30	微弱不景气区间
营运成本	47.39	↑ 1.48	较重不景气区间
企业盈利	108.98	↓ -2.27	微景气区间
流动资金	114.2	↓ -2.28	相对景气区间
企业融资	110.45	↑ 3.75	相对景气区间
资产负债	87.16	↓ -5.23	相对不景气区间
劳动力需求	127.05	↓ -11.25	较为景气区间
新增泊位与机械投资	120.34	↑ 2.27	较为景气区间

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

航运服务企业预计持续向好。2018年第四季度，航运服务企业的景气指数预计102.27点，继续维持在微景气区间；信心指数预计为102.77点，较本季度下降7.32点，下跌至微景气区间，总体来看，航运服务企业经营状况持续保持良好趋势。（见图5-16）

航运服务小型企业景气值预计跌落至不景气区间。2018年第四季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为105.29点、100.61点和92.92点，大、中

小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为105.29点、100.61点和92.92点，大、中

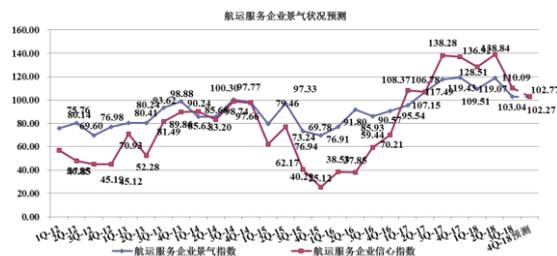


图 5-16 航运服务企业景气指数和信心指数预测

型企业分别下降了 20.34 和 7.33 点，继续保持在景气区间，而航运服务小型企业则跌落至不景气区间。

资金将更加充裕，贷款拖欠情况有所好转，固定资产投资需求也将继续增加，但企业融资难度略微增大，劳动力需求有所下降。（见图5-17和图5-18）

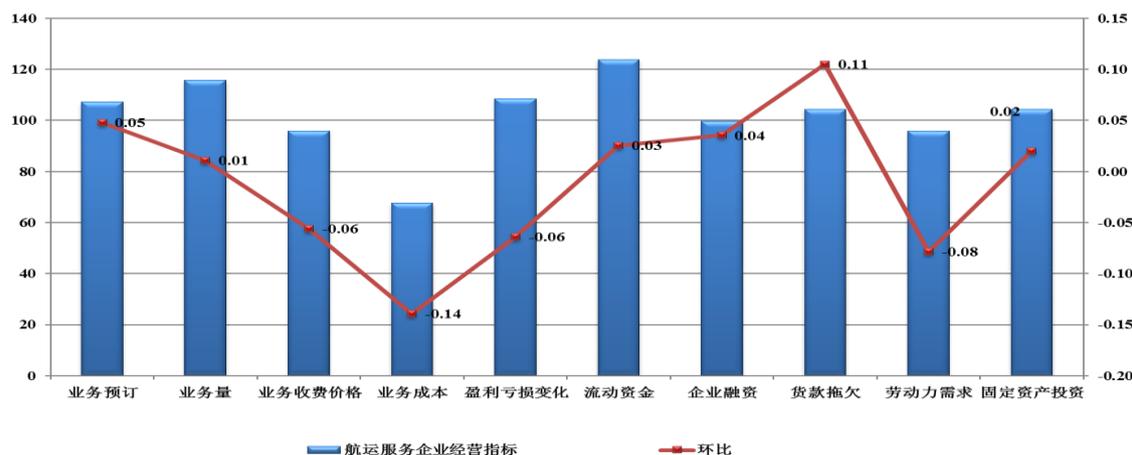


图 5-17 航运服务企业经营指标景气状况预测

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	107.18	↑ 4.91	微景气区间
业务量	115.63	↑ 1.25	相对景气区间
业务收费价格	95.71	↓ -5.67	微弱不景气区间
业务成本	67.51	↓ -10.95	较为不景气区间
盈利状况	108.45	↓ -7.45	微景气区间
流动资金	123.85	↑ 3.05	较为景气区间
企业融资	99.79	↑ 3.40	微弱不景气区间
贷款拖欠	104.38	↑ 9.92	微景气区间
劳动力需求	95.74	↓ -8.17	微弱不景气区间
固定资产投资	104.42	↑ 2.01	微景气区间

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,进行总结分析并提出若

6.1 航运企业呼吁进一步开放拖轮经营市场

为进一步规范港口收费,促进港口行业高质量发展,交通运输部、国家发展改革委近日印发通知,决定自6月20日起放开港口部分收费,实行市场调节,同时规范船舶护航和监护使用拖轮收费。这一轮的港口部分收费放开措施将对航运企业经营产生怎样的影响?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各大航运企业进行了相关调查。

根据调查结果显示,在航运企业中,

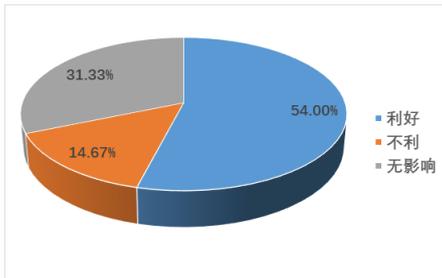


图 6-1 开放港口部分收费对航运企业的影响

通过上述的调查结果可知,54%的航运企业家们认为放开部分港口收费虽然短期内会降低港口企业收入,但长期看来可以增强企业参与市场议价的能力,增强企业市场竞争力。此外,规范收费,放开拖轮收费可以对行业规范管理起补充作用,提升港口服务质量和行业服务标准。31.33%的企业认为开放港口规费对企业效益没有影响,原因主要包括中国港口都为国有控股,收费较固定以及船东与码头之间没有议价空间。31.33%的企业认为开放拖轮收费却没有开放拖轮经营市场,最终将抬高港口收费,不利于企业盈利。

总体而言,开放拖轮收费与规范港口收费是符合市场竞争需求的,将有利于航运市

场的发展。但政府在规范港口收费的同时应考虑港口企业运营成本不断上涨、竞争格局下价格偏低、港口服务垄断等航运市场中存在的多重因素,并且做好监管工作,充分发挥市场主体作用。

6.2 新全球贸易体系下航运企业将如何布局

中美贸易摩擦不断升级以来,美国先后与欧盟、墨西哥等国签订了新的贸易协定,并申请重新返回 TPP,拟建立将中国排除在外的新的全球贸易体系,也将对航运业产生长远的影响。新的全球贸易体系将对航运企业产生怎样的影响?针对以上问题,上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室对两百多家船公司和航运服务企业进行了相关调查。

调查结果显示,有 35.8%的企业认为,航运企业应该加紧布局东南亚国家,寻求新的增长点;32.10%的企业认为应该继续深耕中国市场,提升企业内部管控制;12.35%的企业表示,航运企业应减少或放弃美国业务,积极开拓替代市场;18.52%的企业则表示中美贸易战对公司业务影响不大。新的全球贸易体系将对航运企业产生影响如图 6-2 所示。

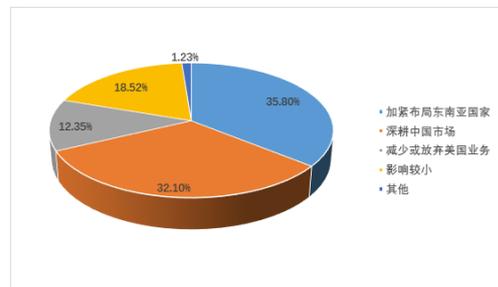


图 6-2 全球贸易体系转变对航运企业的影响

通过上述的调查结果可知,面对美国欲将建立的全新的全球贸易体系,多数航运企

业家们认为航运企业应该积极布局东南亚国家与深耕国内市场，但不支持放弃或减少美国的业务。

6.3 班轮公司普遍看好冷藏集装箱市场

三季度以来，赫伯罗特日本海洋网联船务（ONE）等国际班轮巨头都在大量订造冷藏集装箱，并尝试配备最新的 Controlled Atmosphere 技术，将大幅减缓果蔬的呼吸和成熟过程，延长上架周期。如何看待各大船公司积极布局冷藏集装箱市场的做法？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 34 家集装箱运输企业进行了相关调查。

根据调查结果显示，接受调查的航运企业中，60%的企业认为冷藏箱海运市场增长前景较好，冷藏箱市场保有量需要增加；20%的企业认为现有冷藏箱数据可以满足需求，无需购进新箱子；10%的企业认为冷藏箱新技术成本太高，目前没有订购计划；另外，10%的企业则表示没有关注到这项新技术。集装箱运输企业对冷藏集装箱的订购需求情况如图 6-3 所示。

整体上看，集装箱运输企业对集装箱冷藏箱市场情况普遍看好，多数企业表示将增加冷藏集装箱的保有量，但仍有少部分的企业由于冷藏集装箱成本问题，短期内不会订购。

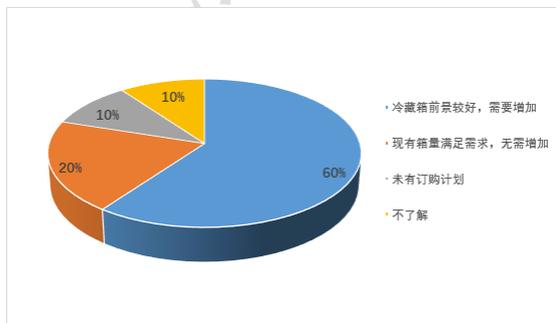


图 6-3 冷藏集装箱订购需求情况

6.4 大部分航运企业看好未来船舶市场

自 2017 年最低点以来，新造船舶价格都

出现了 10%左右的上涨，二手船价格更是水涨船高。随着近期航运市场的持续复苏，各大船舶运输企业对未来的船舶市场走势持何种观点？针对这一情况，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室进行了相关调查。

调查结果显示，接受调查的船舶运输企业中，有 34.41%的企业认为新造船与二手船价格还将小幅增长；17.24%的企业认为新造船与二手船价格还将大幅增长；8.60%的企业认为新造船价格已近短期顶部，二手船价格还会继续增长；18.28%的企业认为新造船价格还会继续增长，二手船价格已近短期顶部；还有 21.47%的企业认为新造船与二手船价格已近短期顶部，将会逐步企稳并转而下行。船舶运输企业对未来的船舶市场走势的看法比例如图 6-4 所示。

通过对近 50 家船公司的调查显示，逾半数以上企业家认为，未来新船造价和二手船价格均有上涨趋势，近三成企业家认为新造船和二手船价格其中之一已近短期顶部，少数企业家认为新造船和二手船价格会转而下降。



图 6-4 船舶运输企业对未来的船舶市场走势的看法

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：衡鹤瑞 廖青梅 徐明明 张姝雯 伍君 陈语 任思颖

上海国际航运研究中心