

中国航运景气状况与未来的服务模式

周德全

上海国际航运研究中心

国内航运研究室

中国航运景气指数编制室



(一) 体系介绍



中国航运景气指数(CSPI)

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

港口企业经营指标	景气指数值	景气状况
吞吐量	114.56	相对景气区间
泊位利用率	111.03	相对景气区间
收费价格	62.67	较为不景气区间
营运成本	69.29	较为不景气区间
企业盈利	101.7	微景气区间
流动资金	107.06	微景气区间
企业融资	125.72	较为景气区间
资产负债	89.65	相对不景气区间
劳动力需求	105.23	微景气区间
新增泊位与机械投资	105.8	微景气区间

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

中国航运
景气动向
指数

船舶运输景气指数

中国港口景气指数

航运服务景气指数

船舶运输信心指数

中国港口信心指数

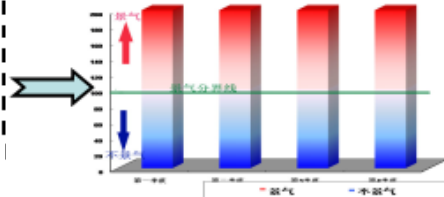
航运服务信心指数

方法：数据挖掘
月度发布



监测预警作用

预测作用



编制步骤

一、企业调查
二、统计分析

调查表

扩散指数

正向百分比-逆向百分比

方法：季度景气调查 (260余家航运企业)

类比
PMI指数

1

由国家统计局与物流采购联合会共同发布

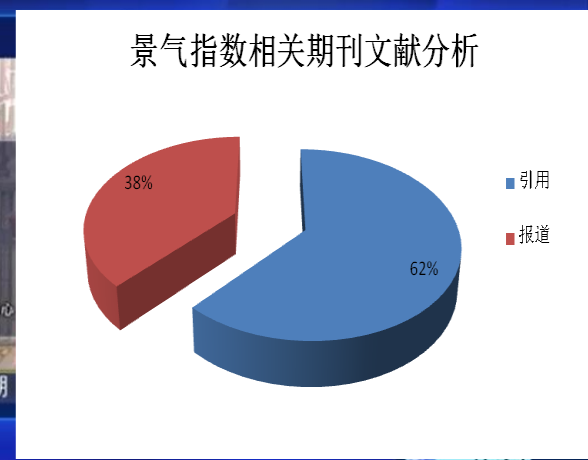
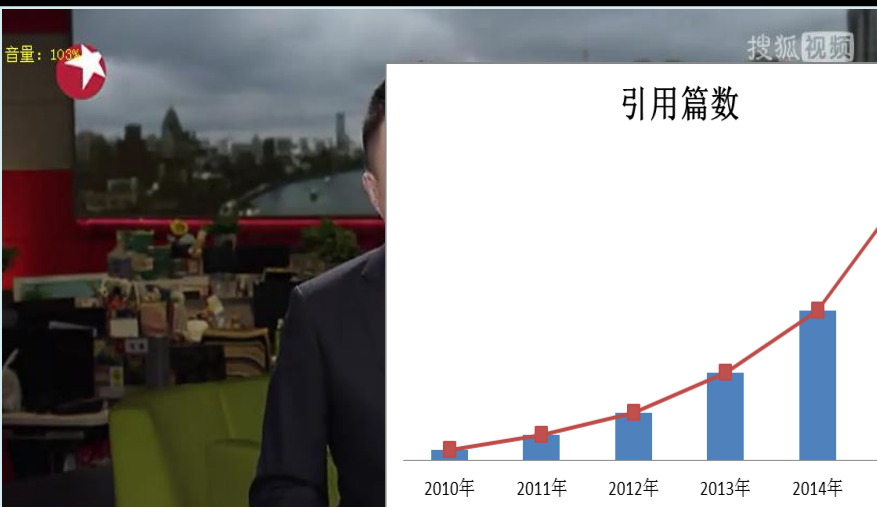
2

各项指标主要反映企业供应与采购活动的各个侧面

3

以月度为频率，对企业的供应采购活动进行普查

(二) 已取得影响力

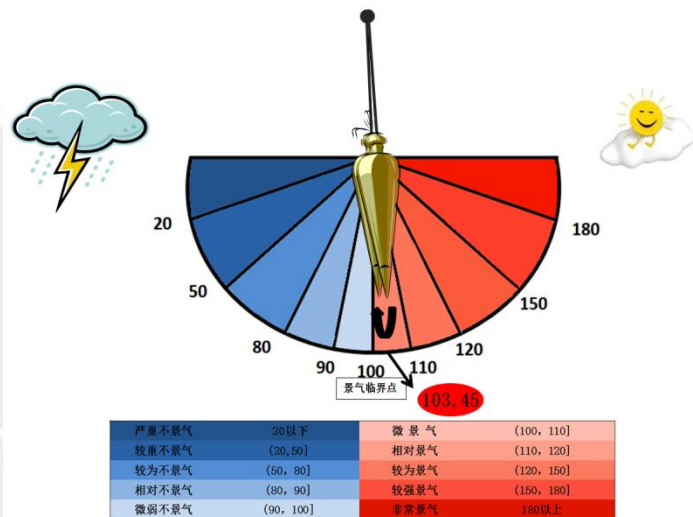
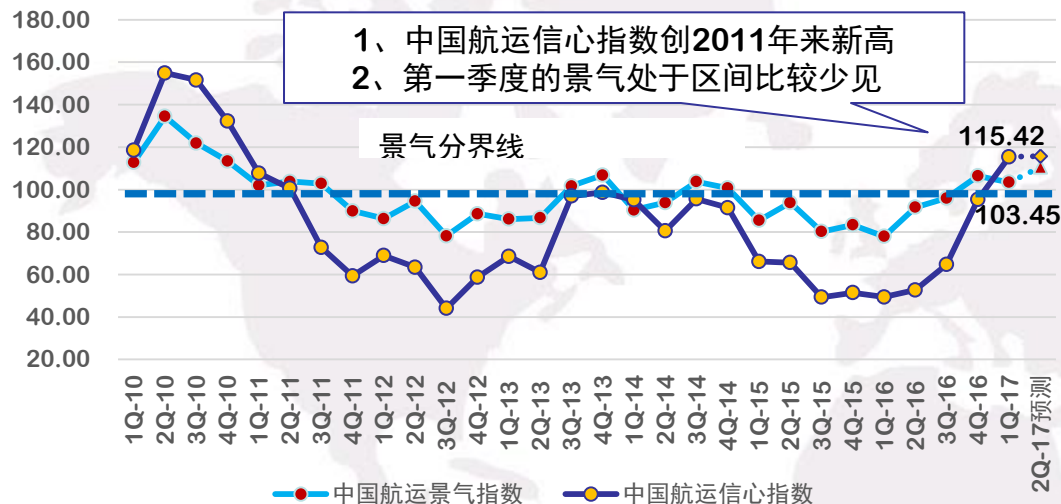


国际新闻 空袭摧毁伊拉克组织一批车辆装备。 法国将向伊拉克交付第一批装备。 在首相官邸称，朝鲜的核试验是对日本安全的重大威胁，绝对不能容忍。

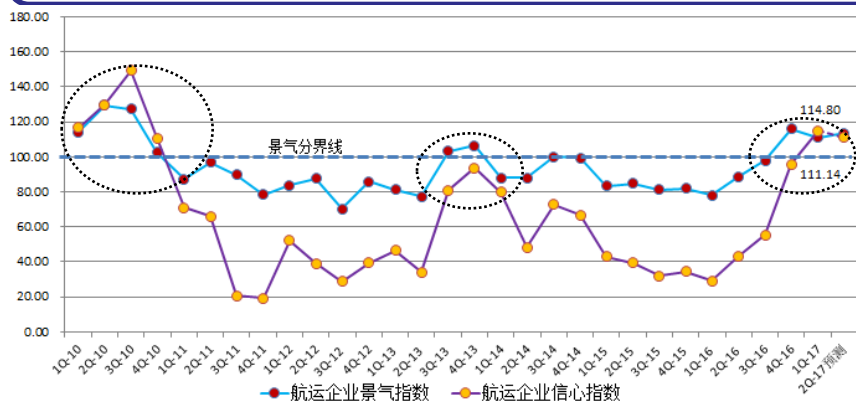
(三) 本期的主要观点



1、2017年航运市场的关键转折年份



2、航运企业经营状况大幅好转



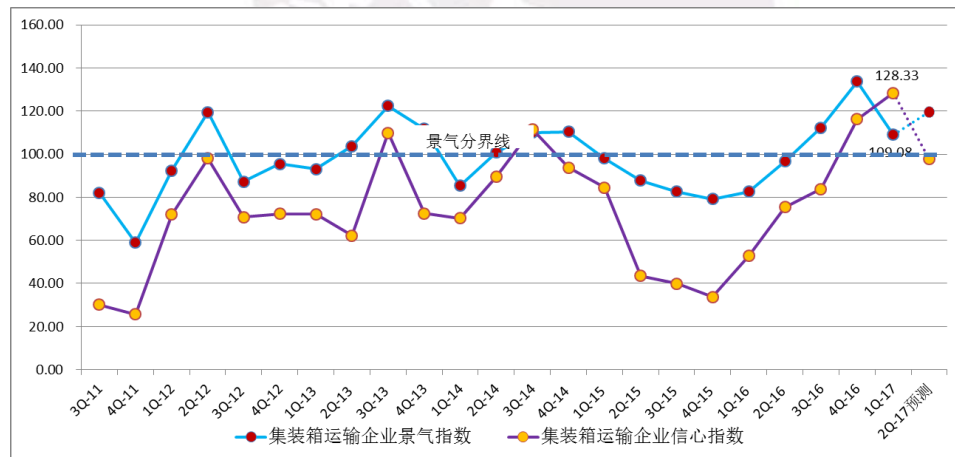
自2016年下半年以来，企业运力投放控制相对适宜，市场运价与舱位利用率都不断提升，企业盈利情况大幅好转，贷款负债进一步减少。受此影响，船公司的船舶投资意愿与劳动力需求的拐点开始出现。

航运企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	97.65	↓ -0.3	微弱不景气区间
舱位利用率	117.92	↓ -17.03	相对景气区间
运费	124.37	↓ -20.56	较为景气区间
营运成本	84.1	↓ -1.66	相对不景气区间
盈利情况	132.41	↓ -11.01	较为景气区间
流动资金	129.69	↑ 1.4	较为景气区间
企业融资	99.06	↑ 1.92	微弱不景气区间
贷款负债	108.5	↑ 4.24	微景气区间
劳动力需求	107.92	↑ 0.13	微景气区间
船舶运力投资意愿	109.81	↓ -5.1	微景气区间

(三) 本期的主要观点



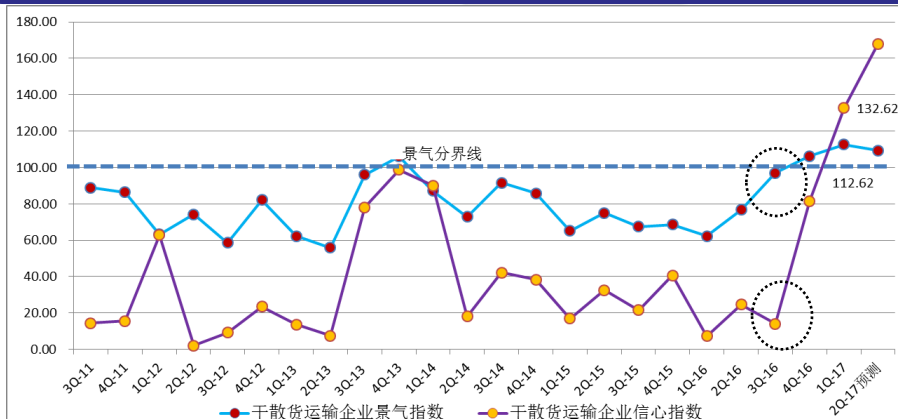
3、集装箱班轮企业经营情况稳步好转



在经历了2016年的亏损之后，大部分班轮公司都加大了企业运力的控制力度，加之市场需求的回暖，班轮的舱位利用率、企业运费收入等都出现了一定程度的上涨，企业的总体盈利情况也大幅好转。但随着企业总体境况的好转，以及企业对未来的乐观态度，班轮公司的船舶投资意愿又再次抬头。

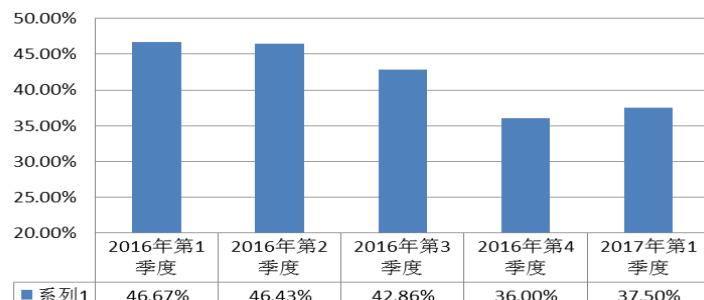
集装箱运输企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	85.83	↓ -12.5	相对不景气区间
舱位利用率	124.17	↓ -54.58	较为景气区间
运费	110.42	↓ -60	相对景气区间
营运成本	92.08	↓ -12.09	微弱不景气区间
盈利情况	133.75	↓ -38.75	较为景气区间
流动资金	140	↓ -7.92	较为景气区间
企业融资	120	↑ 5.83	相对景气区间
贷款负债	96.25	↓ -34.17	微弱不景气区间
劳动力需求	82.08	↓ -15.84	相对不景气区间
船舶运力投资意愿	106.25	↓ -15.83	微景气区间

4、干散货海运企业幸福来的太突然



干散货海运企业流动资金压力已经有所缓解。2016年一季度76.67%的企业都出现了较大亏损。流动资金紧张的企业数量已经占到总量的46.88%。但是17年一季度，流动资金紧张的企业已经下降到了37.5%。

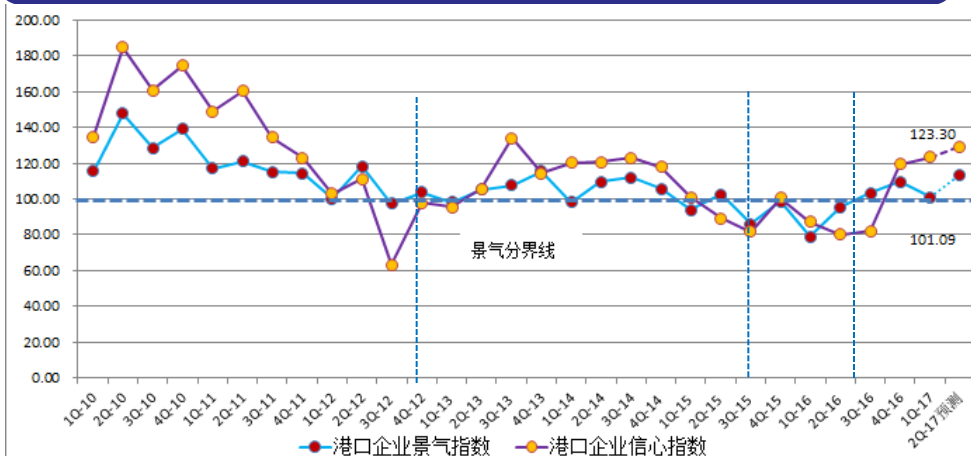
流动资金紧张的干散货海运企业的比例



(三) 本期的主要观点



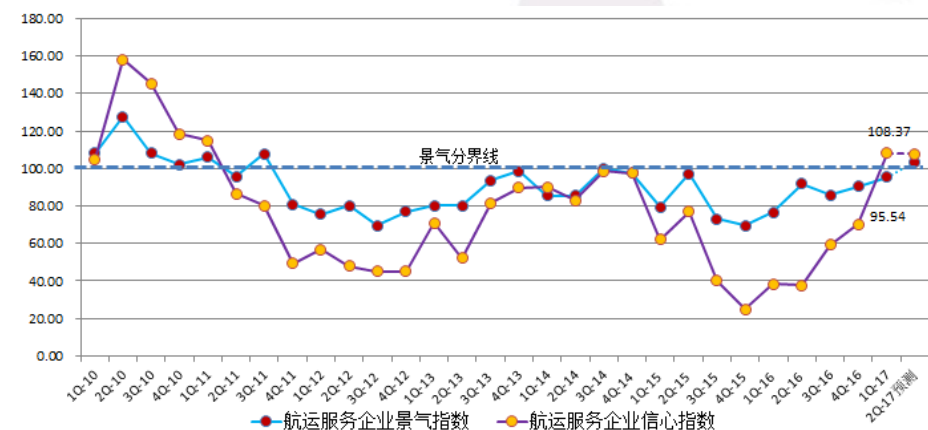
5、中国港口企业经营依旧稳健



金融危机以来，海运市场一片惨淡，造船企业、航运企业不断传出破产倒闭消息，而中国港口企业一直保持着稳定发展态势。一季度虽然由于春节等季节性因素的影响，泊位利用率有所下滑，港口企业盈利普遍较上季度减少。但是随着经济的企稳与生产的恢复，二季度中国港口企业经营状况仍将继续向好。

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	106.82	↓ -32.11	微景气区间
泊位利用率	91.82	↓ -26.04	微弱不景气区间
收费价格	101.48	↑ 12.55	微景气区间
营运成本	85.68	↑ 22.82	相对不景气区间
企业盈利	79.77	↓ -40.59	较为不景气区间
流动资金	120.34	↑ 6.77	较为景气区间
企业融资	124.09	↓ -0.55	较为景气区间
资产负债	107.5	↓ -5.36	微景气区间
劳动力需求	91.82	↓ -29.25	微弱不景气区间
新增泊位与机械投资	101.59	↑ 5.88	微景气区间

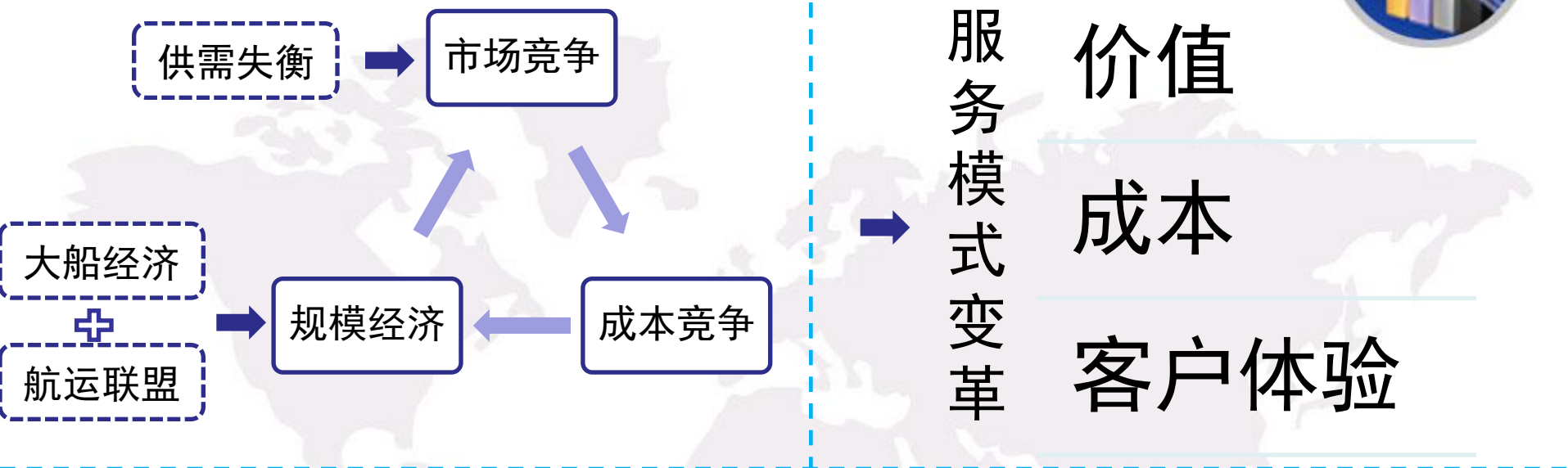
6、中国航运服务企业重回景气区间



相对于航运企业与港口企业，航运服务企业景气状况一直不佳，企业的业务量每况愈下，但是企业一直非常注意保持公司充裕的现金流。自今年一季度开始，航运服务企业的业务收费价格开始上涨，货款拖欠有所减少，企业总体经营开始出现好转。

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	94.79	↑ 20.85	微弱不景气区间
业务量	93.31	↑ 8.26	微弱不景气区间
业务收费价格	108.27	↑ 10.75	微景气区间
业务成本	75.82	↑ 6.61	较为不景气区间
盈利状况	93.27	↓ -4.73	微弱不景气区间
流动资金	117.42	↓ -5.53	相对景气区间
企业融资	88.16	↓ -7.91	相对不景气区间
贷款拖欠	105.21	↑ 23.16	微景气区间
劳动力需求	91.04	↓ -4.8	微弱不景气区间
固定资产投资	88.07	↑ 3.02	相对不景气区间

（四）未来航运服务模式的思考



模式一：大规模定制（Mass Customization）



第一阶段：手工制作段



第二阶段：标准规模化生产



第三阶段：大规模定制

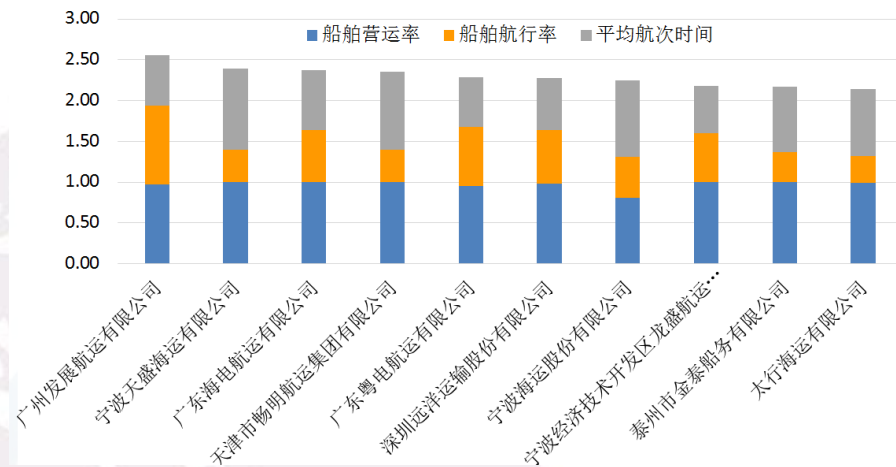
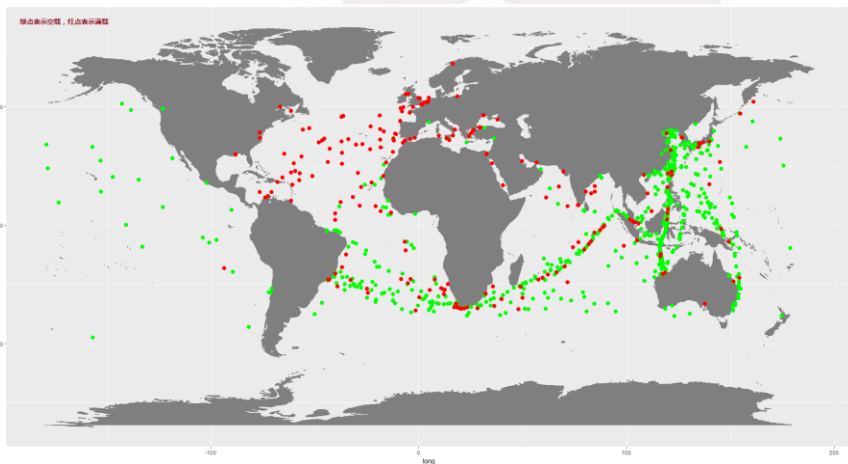


第四阶段：智能制造

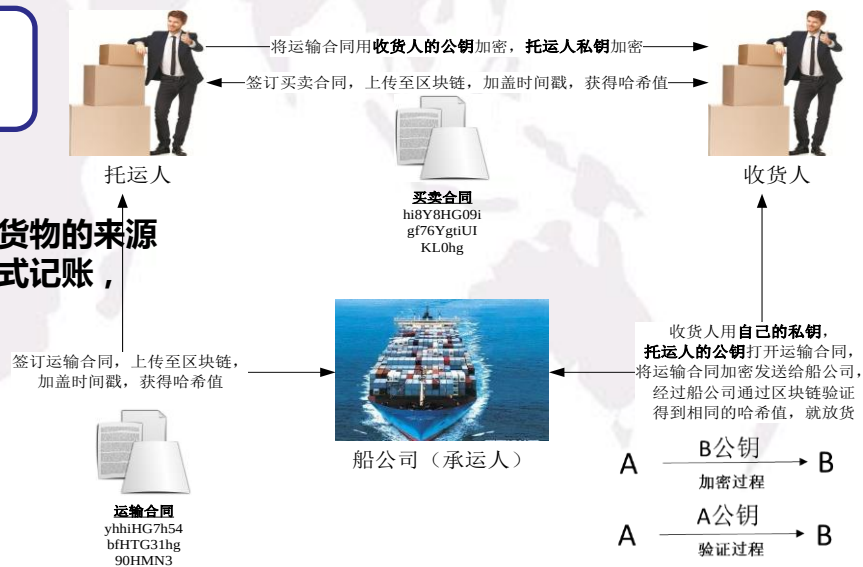
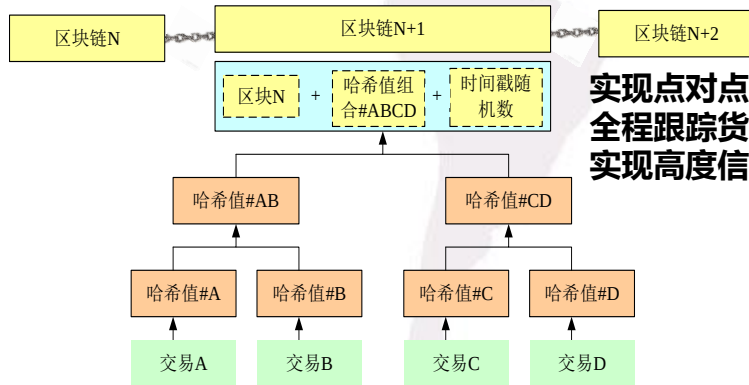
（四）未来航运服务模式的思考



模式二：大数据支撑的船舶营运模式



模式三：区块链技术应用去单证化



A stylized world map in a lighter blue shade is centered on a dark blue background with a fine grid pattern. The map shows the continents of North America, South America, Europe, Africa, and Asia.

敬 请 指 正

周德全

电话：13774261894

传真：021-65373125

邮箱：dqzhou@sis-smu.org

