

## 中国航运稳步向好，企业家信心再恢复

(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：

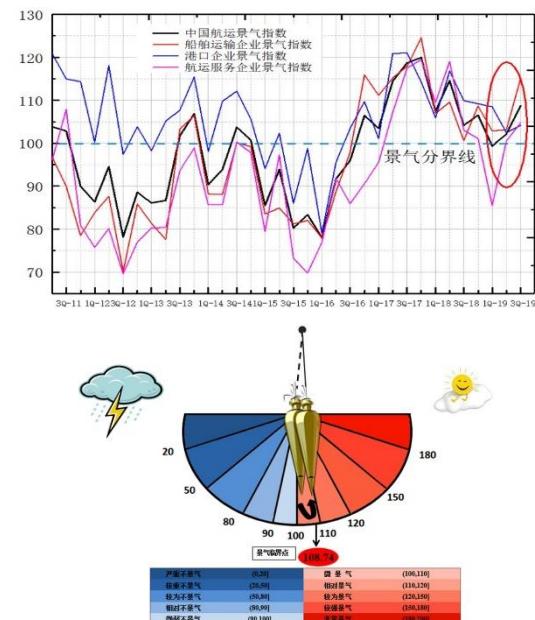
- 中国航运企业再入景气区间。2019年第三季度的中国航运景气指数为108.74点，小幅上涨且依然保持在微景气区间，中国航运业发展趋于平稳；中国航运信心指数为108.34点，大幅跃入微景气区间，中国航运企业家经营信心较为充足。
- 港航企业盈利状况大幅好转。2019年第三季度，航运企业盈利较上季度大幅增长。其中，集装箱运输企业较上季度上涨42.52点，港口企业较上季度上涨17.07点，双双进入相对景气区间。船舶运输企业、干散货运输企业、航运服务企业盈利状况更是位于较为景气分界线之上。
- 中国港口企业信心再复苏。2019年第三季度，中国港口企业景气指数为104.17点，较上季度小幅上涨1.69点，处于微景气区间；但是中国港口企业信心指数为113.33点，较上季度大幅上涨23.15点，回升至相对景气区间。
- 下季度预计经营相对稳定。根据中国航运景气调查显示，2019年第四季度，中国航运景气指数预计为104.80点，下跌3.95点，继续保持在景气区间；中国航运信心指数预计为99.41点，较本季度下降8.94点，跌至景气线下。总体上，中国航运企业经营状况保持相对稳定。
- 时事聚焦：

- 1、2019年9月8日BWM（压载水公约）进入第二实施阶段，超半成船舶运输企业的船舶未达标，安装符合D-2标准的压载水处理系统在技术、管理等方面仍存在难题；
- 2、“限硫令”实施迫在眉睫，近八成企业选择启用低硫燃油附加费或提高运价以平衡成本；
- 3、BDI指数于8月29日报收于2267点，创下2013年12月以来新高，超半成企业认为此番热度将持续至年底；
- 4、上海港荣登2019年全球港口互联互通排行榜榜首，数字化和集疏运建设成港口增强联通性主要手段。

**风险提示：**尽管中国航运景气指数总体保持复苏态势，但是景气度增长的后劲严重不足，复苏的力度与后劲相对不足，中国航运业未来发展面临较大的不确定性。

——衷心感谢300多位航运景气咨询委员会专家的积极配合——

## &gt; 景气走势



## &gt; 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）》
- 《2019年中国国内集装箱运输市场半年报》
- 《2019年国际集装箱运输市场半年报》
- 《国际干散货市场分析报告（2018年回顾与2019年展望）》

## &gt; 中国航运景气指数编制室：

周德全 廖青梅 伍君 陈语 任思颖  
王敏婕 孙吉磊  
电话：021-65853850 转 8039  
邮箱：dqzhou@sisi-smu.org  
传真：021-65373125

## 1 2019年第三季度中国航运景气状况

中国航运业持续向好。2019年8月中国航运景气预警指数为55.95点，与上一季度景气预警指数相比小幅下滑，仍维持在过冷区间；2019年8月中国航运景气动向指数为96.25点，与上一季度景气动向指数相比，有小幅的回升，总体呈低位波动态势。从微观层面来看，2019

年第三季度，中国航运景气指数为108.74点，较上季度上升6.59点，维持在微景气区间。中国航运信心指数为108.34点，较上季度上升17.28点，回升至景气线之上。中国航运企业家对市场抱有一定的信心，相信航运市场会回暖。（见表1-1，图1-1）

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-18	10月	73.67	97.11	106.54	109.76
	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		
3Q-19	6月	54.17	96.1	108.74	108.34
	7月	55.95	96		
	8月	55.95	96.25		

表 1-1 中国航运景气状况

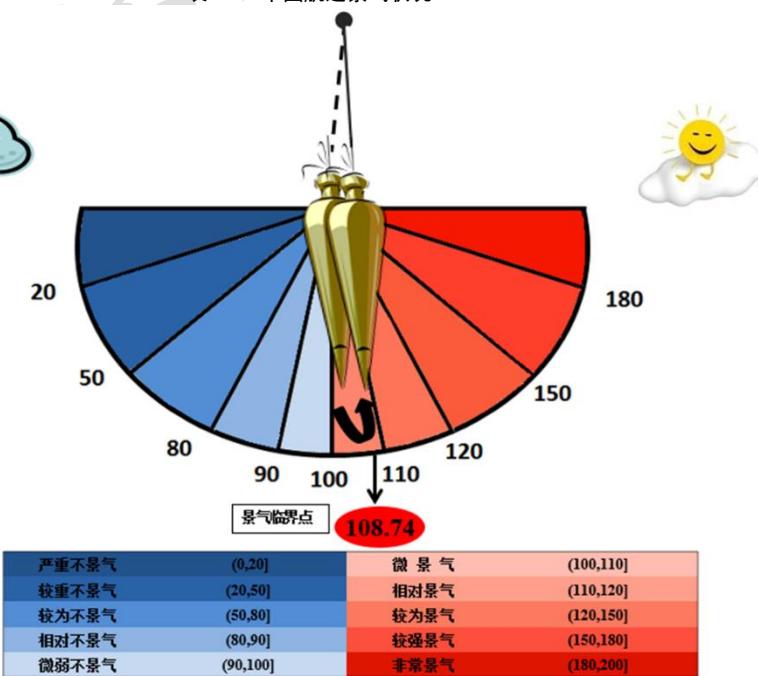


图 1-1 2019 年第三季度中国航运景气指数

来源：上海国际航运研究中心

## 2 中国航运业宏观景气监测分析

**经济和航运指标持续偏低。**2019年8月中国航运景气预警指数为55.95点，仍处于过冷区间。（见图2-1）在各项预警监测指标中，除BDI指数外其余航运市场的各项指标都进入偏冷或过冷区间，但航运市场运价总体略微上扬。市场总体情况仍较为低迷，社会总需求增速呈下行趋势。（见图2-4）

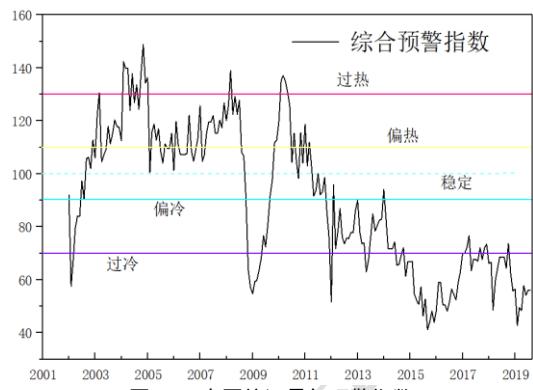


图 2-1 中国航运景气预警指数

**部分航运监测指标较为稳定。**2019年第三季度，干散货海运市场持续复苏，四大航运监测指标中BDI一路上扬，由上季度过冷区间回升至正常区间。BDTI和CCFI指标本季度基本保持稳定态势，指数值分别位于650点和800点左右波动，维持在过冷区间。CCBFI自7月触底后8月有所回升，呈低位波动趋势，处于过冷区间。（见图2-2）

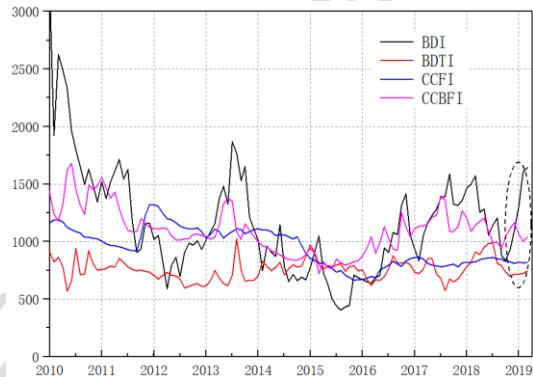


图 2-2 航运监测指标变化情况

**经济监测指标全面呈下滑趋势。**2019年第三季度，经济指标均有下滑。其中，固定资产投资增速持续下降，在7月触底之后，8月有所回升，仍然维持在过冷区间。消费品零售增速和港口吞吐量持续呈收紧下行趋势；进出口额增速本季度小幅波动，最终呈上行趋势，但维持在偏冷区间；发电量增速本季度下降较为明显，由上季度正常区间跌至偏冷区间。（见图2-3）

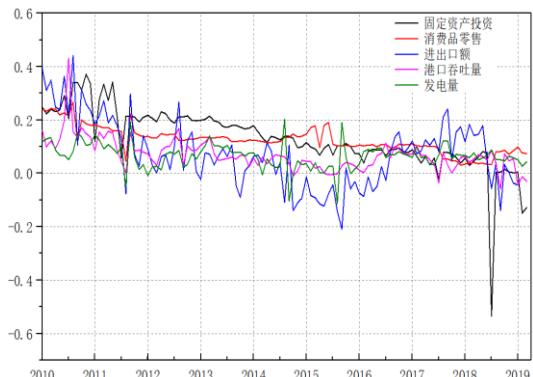


图 2-3 经济监测指标变化情况

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
2019-08	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-07	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-06	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-05	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-04	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-03	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

（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

2019 年第三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 108.74 点，较上季度小幅增长 6.59 个点。船舶运输企业景气值都有所回升，增长至相对景

1)

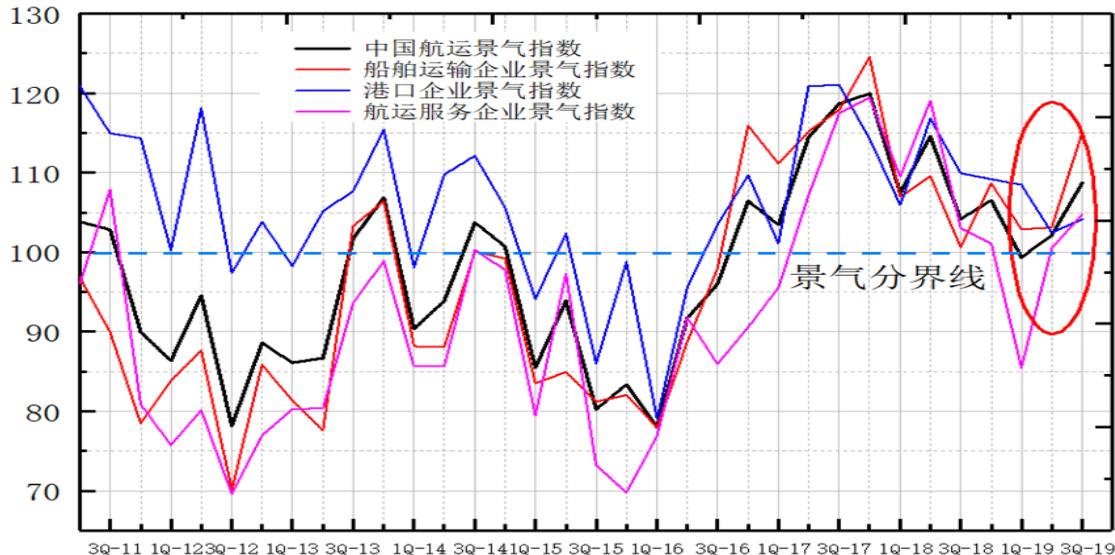


图 3-1 中国航运景气指数(CSPI)

2019 年第三季度，中国航运信心指数为 108.34 点，较上季度大幅上涨 17.28 点，跃入微景气区间，其中船舶运输和航运服务企业信心指数增长至微景气区间，港口企业信心指数增长至相对景气区间。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 20.51%，

较上季度上涨 7.04%，有 57.26% 的航运企业认为行业总体运行状态一般，有 21.36% 的航运企业对行业总体运行情况持不乐观的态度，该比例较上季度下滑了 8.03%，中国航运企业家信心小幅回升。（见图 3-2）

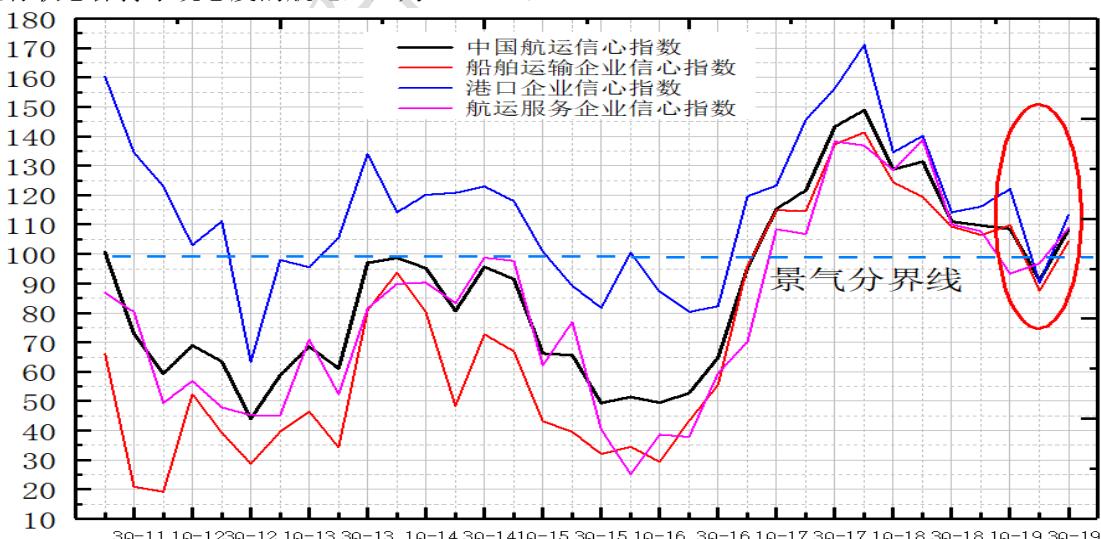


图 3-2 中国航运信心指数(CSFI)

### 3.1 中国船舶运输企业景气分析

**船舶运输企业经营信心回升。**2019年第三季度，船舶运输企业景气指数为115.13点，较上季度上升12点；船舶运输企业信心指数为104.20点，较上季度大幅上升了16.8点，由相对不景气区间上升至微景气区间。其中，干散货运输企业景气指数为124.83点，升至较为景气区间；干散货运输企业信心指数为162.38点，

进入较强景气区间。集装箱运输企业景气指数为111.81点，回升至相对景气区间；集装箱运输企业信心指数为76.00点，继续处在不景气区间。船舶运输企业总体营运状况稳定，企业家们对未来信心有所回升，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

**大、中型船舶运输企业经营状况持续良好发展势头。**2019年第三季度，大型、中型、小型三类船舶运输企业景气指数分别为121.91点、108.16点和99.66点。与上季度相比较，本季度的大、中型船舶运输企业经营状况持续良好的发展势头，景气指数均在景气线上以上。而小型船舶运输企业景气指数虽较上季度有小幅上升，但仍处于微弱不景气区间，其中总体运行情况依旧十分低迷。（见图3-4）

**船舶运输企业盈利大幅增加。**2019年第三季度，企业运力投放继续增加，舱位利用率持续向好，运费收入不断增加，尽管营运成本出现一定上升，但是企业盈利大幅向好，流动资金也更加宽裕，企业融资难度继续降

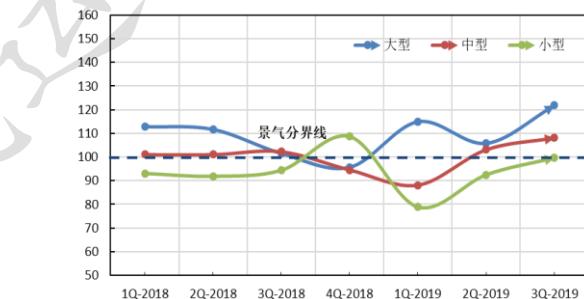


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

低，贷款负债有所减少，劳动力需求开始好转。同时，船舶运力投资意愿不足，船东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	108.21	↓ -1.48	微景气区间
舱位利用率	115.99	↑ 26.29	相对景气区间
运费	136.06	↑ 34.20	较为景气区间
营运成本	93.16	↑ 24.12	微弱不景气区间
盈利情况	129.68	↑ 30.22	较为景气区间
流动资金	140.5	↑ 8.66	较为景气区间
企业融资	113.02	↓ -6.20	相对景气区间
贷款负债	110.03	↑ 6.00	相对景气区间
劳动力需求	104.97	↓ -6.05	微景气区间
船舶运力投资意愿	99.69	↑ 4.26	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

**干散货运输企业景气度大好。**2019年第三季度，干散货运输企业景气指数为124.83点，较上季度上升24.64点，由微景气区间上升至较为景气区间；干散货运输企业信心指数为162.38点，较上季度大幅上涨

55.53点，进入较强景气区间。干散货运输企业总体运行状况持续向好，企业家们对市场经营信心充足。（见图3-6）

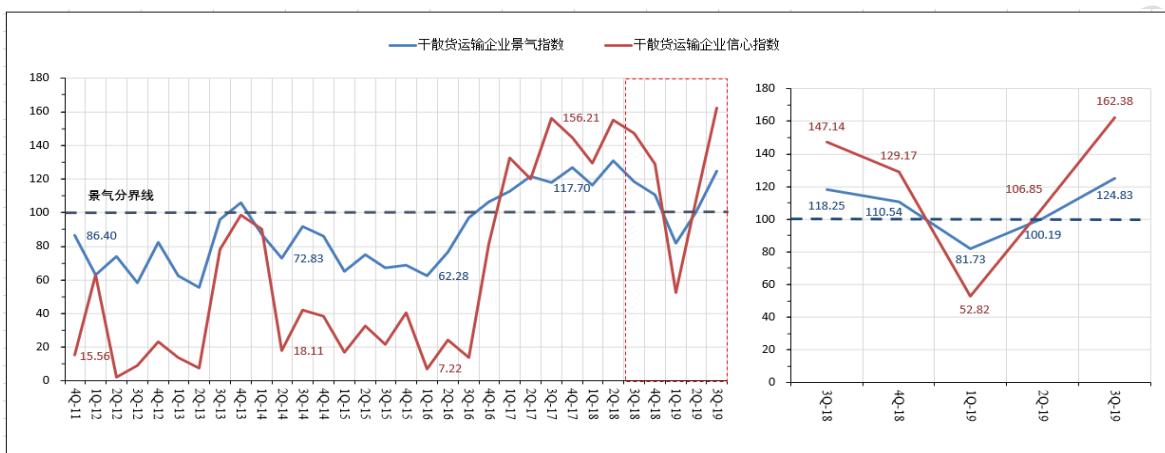


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

**大型干散货运输企业景气状况最佳。**2019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136.67点、106.25点和108.46点。与上季度相比较，本季度的中、小型干散货运输企业景气指数与上季度基本持平，均维持在微景气区间。而大型干散货运输企业景气指数较上季度大幅增长41.67点，由景气线下上升至较为景气区间，企业景气状况最佳。（见图3-7）

**企业经营指标几乎全面向好。**2019年第三季度，企业运力投放继续增加，船舶周转率仍大幅提高，海运运费收入水平也不断上涨，虽然营运成本持续走高，但企

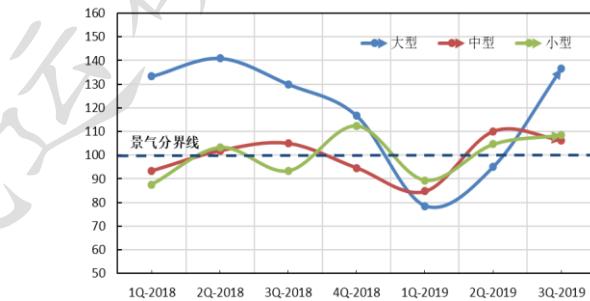


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

业的盈利情况明显增加。流动资金更加充裕，企业融资相对容易，贷款负债持续减少，劳动力需求相对稳健，船舶运力投资意愿回升，处于微景气区间。（见图3-8）

干散货运输企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	118.44	↑	相对景气区间
船舶周转率	121.90	↑	较为景气区间
运费	157.45	↑	较强景气区间
营运成本	68.73	↓	较为不景气区间
盈利情况	159.42	↑	较强景气区间
流动资金	151.68	↑	较强景气区间
企业融资	134.57	↑	较为景气区间
贷款负债	128.56	↑	较为景气区间
劳动力需求	100.00	↓	景气分界点
船舶运力投资意愿	107.57	↓	微景气区间

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

**集装箱运输企业重回景气区间。**2019年第三季度，集装箱运输企业的景气指数为111.81点，较上季度上涨17.54点，回升至相对景气区间；集装箱运输企业的

信心指数为76.00点，较上季度小幅增长0.05点，继续处在不景气区间。集装箱运输企业总体营运状况好转，但企业家们对行业总体发展信心不足。(见图3-9)

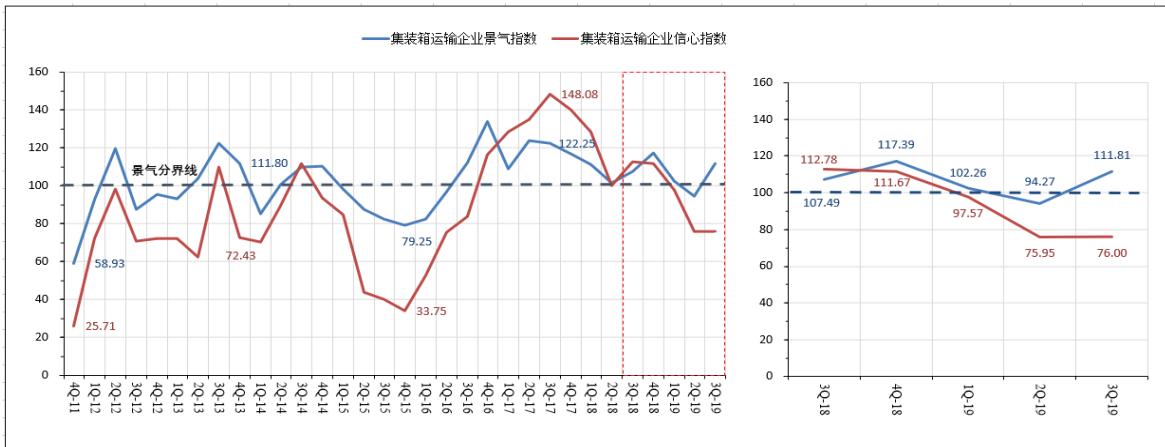


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

**小型集装箱运输企业经营情况堪忧。**2019年第三季度，大型、中型、小型三类集装箱运输企业的景气指数分别为114.00点、124.44点、82.00点。与上季度相比较，本季度的大中型集装箱运输企业景气指数都有大幅增长，其中大型集装箱运输企业景气指数由相对不景气区间涨至相对景气区间。而中型集装箱运输企业景气指数值为124.44点，跃入较为景气区间，企业景气状况最佳。(见图3-10)

**集装箱运力控制成效显著。**2019年第三季度，受企业运力投放大幅减少的影响，企业舱位利用率略微提升，运价水平也出现上涨，同时，由于营运成本大幅降低，

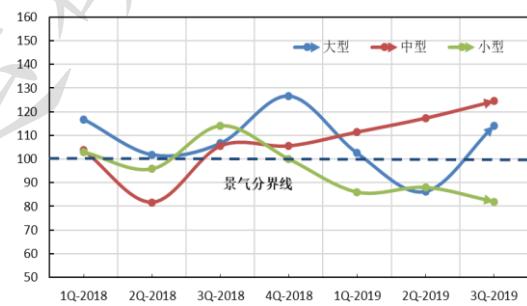


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

企业盈利不断增长。企业流动资金仍然相对宽裕，企业融资更加容易，贷款负债大幅减少，但是劳动力需求出现下滑，企业运力投资意愿也有所下降。(见图3-11)

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	78.56	↓	-36.49 较为不景气区间
舱位利用率	105.11	↑	29.11 微景气区间
运费	135.11	↑	49.34 较为景气区间
营运成本	127.22	↑	60.22 较为景气区间
盈利情况	117.11	↑	42.52 相对景气区间
流动资金	155.89	↑	8.48 较强景气区间
企业融资	126.11	↓	-3.98 较为景气区间
贷款负债	106.00	↑	19.41 微景气区间
劳动力需求	90.56	↓	-7.17 微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	76.44	↑	13.99 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

**中国港口企业信心比较充足。**2019 年第三季度，港口企业景气指数为 104.17 点，与上季度基本持平，继续保持在微景气区间，港口企业经营状况总体保持稳

定；港口企业信心指数为 113.33 点，较上季度大幅上涨 23.15 点，再次进入相对景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况较为乐观。（见图 3-12）



图 3-12 港口企业景气和信心指数

**大型港口企业经营相对稳定。**2019 年第三季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 111.11 点、90.01 点和 100 点。与上季度相比较，本季度的大型港口企业经营状况持续良好的发展势头，景气指数在景气线上以上。而中型港口企业景气指数虽较上季度有微弱上升，但仍处于微弱不景气间；小型港口企业景气指数上升较高，刚好处于景气分界线，总体运行情况相对稳定。（见图 3-13）

**港口企业盈利开始上升。**2019 年第三季度，港口的吞吐量继续保持增长，泊位利用率转而上升，港口收费价格下降，尽管营运成本出现一定上升，但是企业盈利



图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

转而向好，流动资金依旧宽裕，企业融资难度继续降低，资产负债有所增加，劳动力需求继续减少。同时，新增泊位与机械投资意愿增加。（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	117.92	↑ 8.28	相对景气区间
泊位利用率	102.50	↑ 16.86	微景气区间
收费价格	97.92	↑ 4.19	微弱不景气区间
营运成本	76.25	↑ 2.43	较为不景气区间
企业盈利	111.25	↑ 17.07	相对景气区间
流动资金	113.33	↓ -20.94	相对景气区间
企业融资	117.50	↓ -0.77	相对景气区间
资产负债	80.42	↓ -35.03	相对不景气区间
劳动力需求	97.92	↑ 6.65	微弱不景气区间
新增泊位与机械投资	126.67	↑ 18.12	较为景气区间

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

航运服务企业总体运行平稳。2019年第三季度，航运服务企业景气指数为104.80点，较上季度上升4.29点，继续保持在微景气区间；航运服务企业信心指数为108.88点，较上季度上涨12.05点，从微弱不景气区间

回升至微景气区间。航运服务企业景气指数与信心指数均处于景气线上，企业总体运行状况总体保持稳定。（见图3-15）



图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

大型航运服务企业景气度最好。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分别为111.33点、97.50点和90.83点。与上季度相比较，本季度的大型航运服务企业景气度最好，上升9.19点，进入相对景气区间。而中、小型航运服务企业经营状况继续下滑，景气指数均在景气线之下，其总体运行情况依旧十分低迷。（见图3-16）

航运服务企业盈利开始好转。2019年第三季度，航运服务企业业务预订量与业务量都在不断增加，业务收费价格上涨，尽管业务成本持高不下，但企业盈利大幅

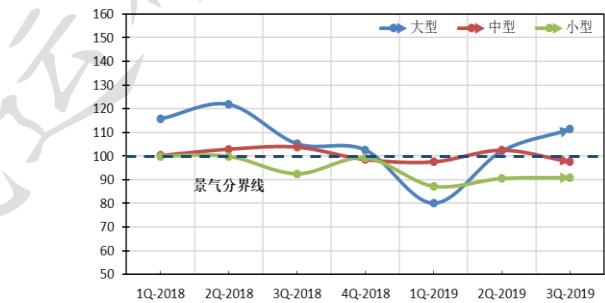


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

增加，流动资金更加充裕，劳动力需求势头良好，但企业融资开始困难，货款拖欠持续增加，企业固定资产投资意愿持续走低。（见图3-17）

航运服务企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
业务预订	109.41	↑ 0.00	微景气区间
业务量	126.19	↑ 4.73	较为景气区间
业务收费价格	106.91	↑ 12.81	微景气区间
业务成本	74.56	↓ -18.22	较为不景气区间
盈利状况	127.44	↑ 37.88	较为景气区间
流动资金	116.47	↑ 11.61	相对景气区间
企业融资	95.00	↓ -6.95	微弱不景气区间
货款拖欠	81.91	↓ -8.98	相对不景气区间
劳动力需求	110.97	↑ 4.23	相对景气区间
固定资产投资	99.16	↑ 5.81	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

航运市场前景可能好转。2019年8月，中国航运先行指数收于99.08点，自7月起呈现先抑后扬的趋势。一致指数为95.10点，低于去年一致指数平均值95.42点，比上季度平均值94.49点上升0.61点。滞后指数为

97.67点，低于去年一致指数平均值98.35点，比上季度平均值98.01点小幅下滑0.34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)

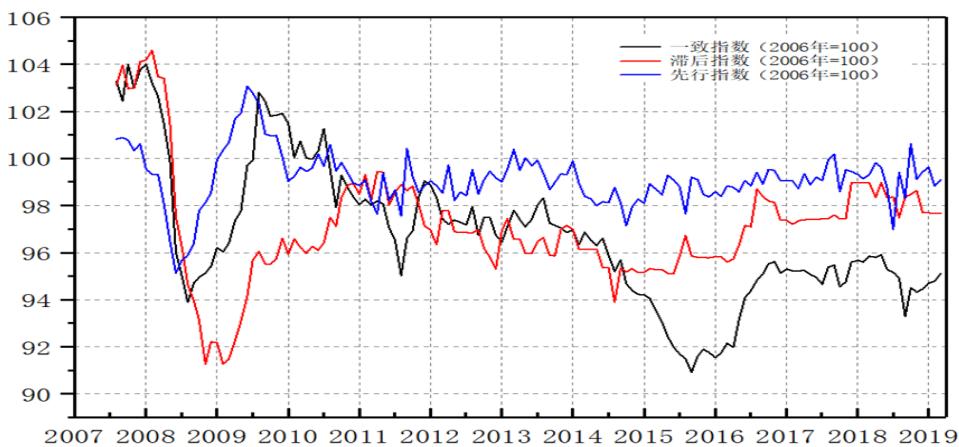


图 4-1 中国航运景气动向分指数走势图

2019年第三季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自7月起小幅上升；发电量本季度持续增加；货币供应量本季度有所增加；固定资产投资自7月起小幅下滑；消费品零售额本季度持续稳步增长。(见图4-2)

2019年8月，一致指标组中，港口吞吐量8月增速稍抬，进出口额本季度持续下滑。四大航运指标中，BDTI本季度持续稳步上涨；CCFI本季度基本企稳；BDI本季度大幅上扬，8月达到今年以来的最高值为1643点；CCBFI本季度先抑后扬。(见图4-3)

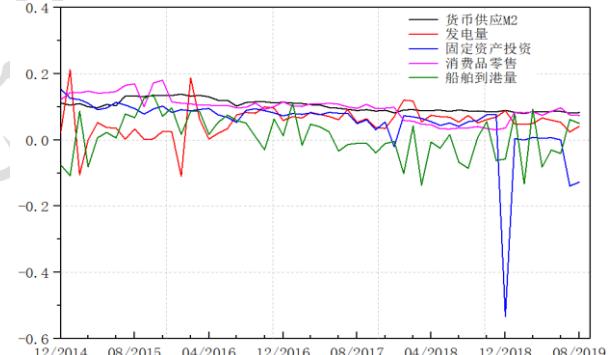


图 4-2 先行指标走势图

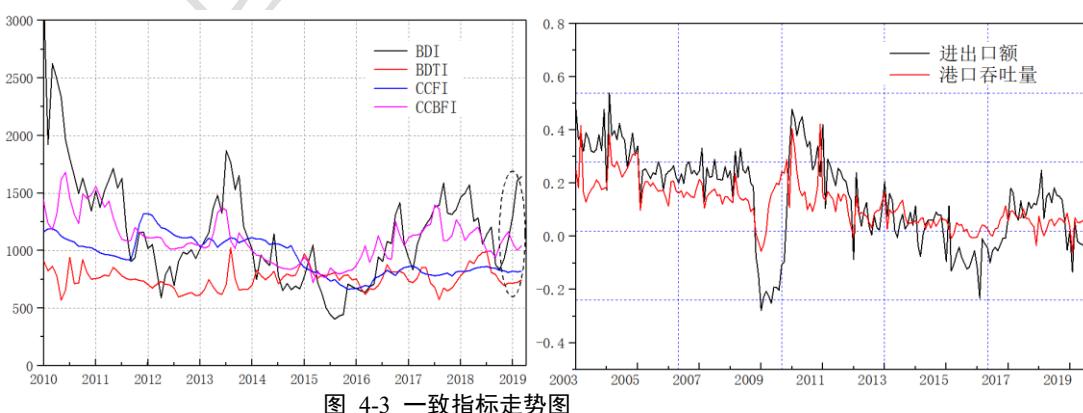


图 4-3 一致指标走势图

## 5 2019年第四季度中国航运景气预测

根据中国航运景气调查显示，2019年第四季度中国航运景气指数预计为104.80点，较本季度下降3.95点，维持在微景气区间。中国港口企业景气度继续提升，中国航运服务企业将再入不景气区间，中国船舶企业景气值出现下滑。2019年第四季度中国航运信心指数预计为99.41点，较本季度下降8.94点，跌入微弱不景气区间。中国航运服务企业对未来信心不足，中国港口、船舶企业信心值刚好踩上景气线。（见图5-1、

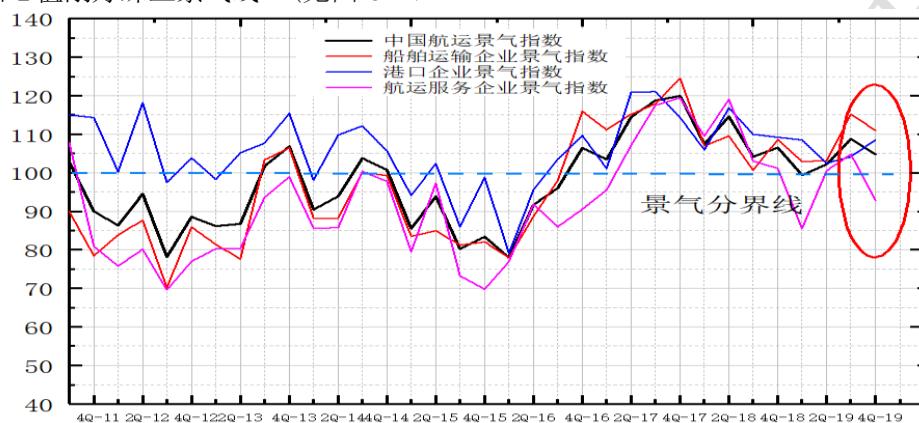


图 5-1 中国航运景气指数预测

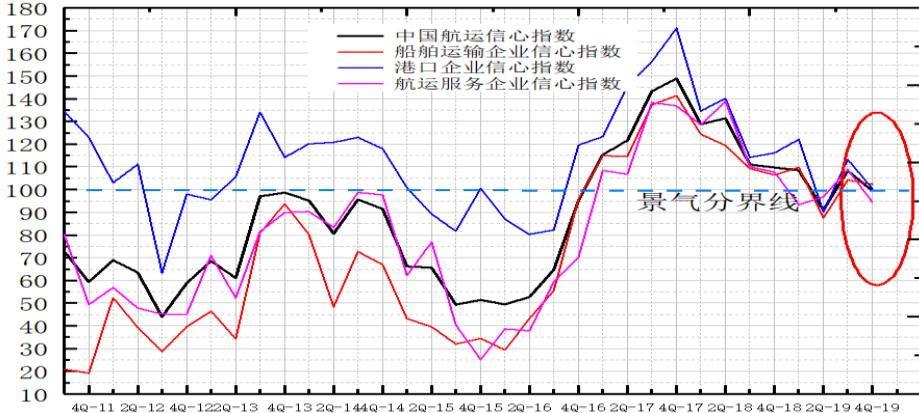


图 5-2 中国航运信心指数预测

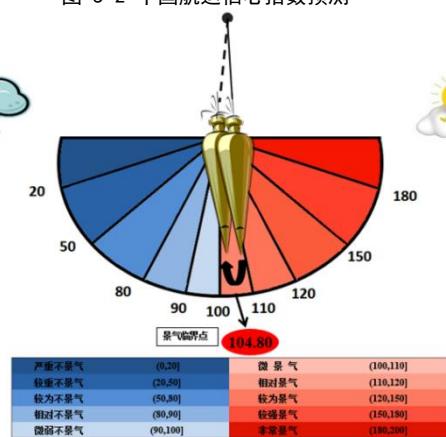


图 5-3 2019年第四季度中国航运景气指数预测

### 图 5-2 和图 5-3)

根据中国航运景气调查，2019年第四季度，预计有26.14%的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，较本季度上升13.51个百分点；42.05%的航运企业持一般态度，较本季度下滑5.32个百分点；其余31.82%的航运企业持不乐观态度，较本季度下降8.18个百分点。总体上看，中国航运业继续保持平稳。

## 5.1 中国船舶运输企业景气预测

**船舶运输企业仍将保持向好态势。**根据中国航运景气调查，2019年第四季度，船舶运输企业景气指数预计为110.99点，较本季度下降4.14点，仍处于相对景气区间；船舶运输企业信心指数预计为102.37点，

与本季度基本持平，仍处于微景气区间。总体上来说，船舶运输企业经营相对比较稳定，企业家们对未来前景持谨慎态度。（见图5-4）

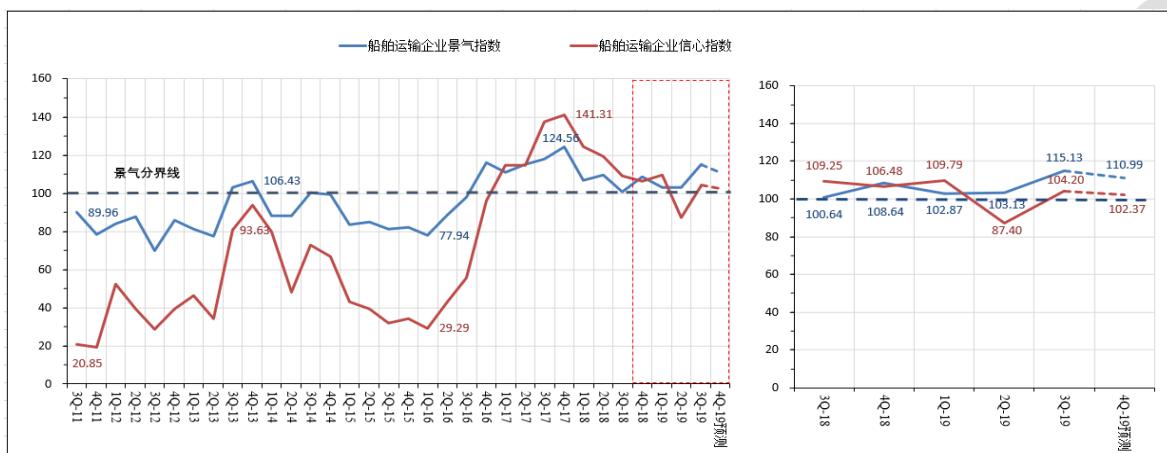


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

**小型船舶运输企业经营状况继续下滑。**2019年第四季度，大型、中型和小型三类船舶运输企业景气指数预计分别为117.62点、105.00点和94.48点。与本季度相比较，下一季度的大、中型船舶运输企业经营状况持续良好的发展势头，景气指数均在景气线以上。而小型船舶运输企业景气指数较本季度有微弱下降，仍处于微弱不景气区间，其总体运行情况依旧十分低迷。（见图5-5）

**船舶运输企业盈利继续向好。**2019年第四季度，企业将继续加大运力投放，但预计舱位利用率保持稳定，运费收入将不断增加，虽然营运成本将大幅提升，但企业盈利仍将持续增加，流动资金也将愈加宽裕，企业融

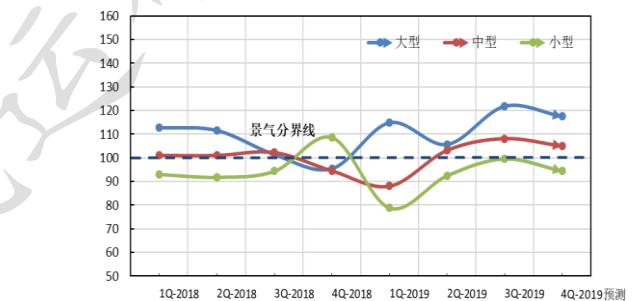


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

资难度将继续降低，贷款负债将有所增加，劳动力需求将持续好转。同时，船舶运力投资意愿将继续降低，船东对船舶运力的投资持谨慎态度。（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	114.53	↑ 6.32	相对景气区间
舱位利用率	104.17	↓ -11.82	微景气区间
运费	117.58	↓ -18.48	相对景气区间
营运成本	83.57	↓ -9.59	相对不景气区间
盈利情况	135.81	↑ 6.13	较为景气区间
流动资金	141.16	↑ 0.66	较为景气区间
企业融资	118.21	↑ 5.19	相对景气区间
贷款负债	97.28	↓ -12.75	微弱不景气区间
劳动力需求	102.11	↓ -2.86	微景气区间
船舶运力投资意愿	95.51	↓ -4.18	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

**中国干散货运输企业预计继续保持良好态势。**

2019年第四季度，干散货运输企业景气指数预计为119.14点，较本季度下降5.69点，回落至相对景气区间；干散货运输企业信心指数预计为160.41点，与本

季度基本持平，维持在较强景气区间。总体来说，预计四季度干散货海运企业经营状况将持续走好，企业家们对未来市场经营信心依旧十足。（见图5-7）

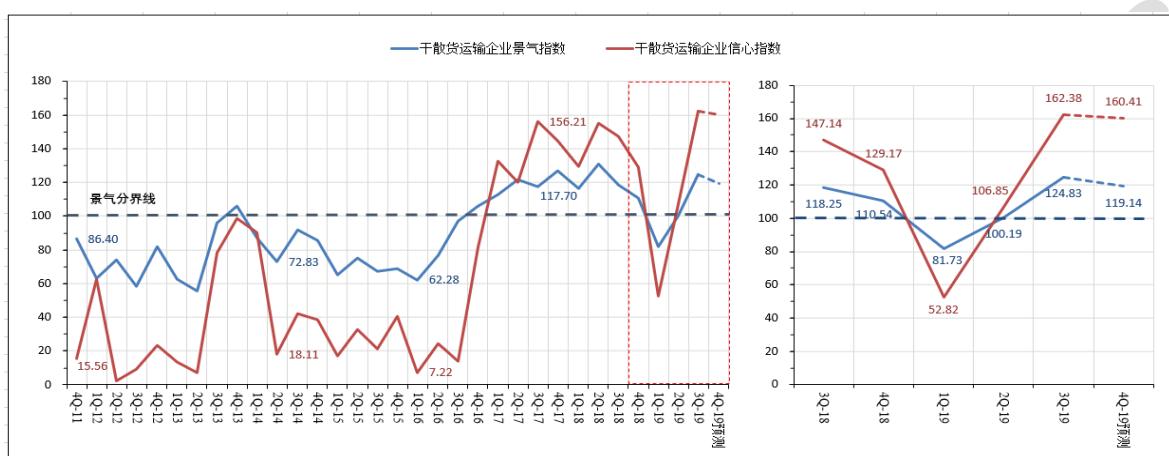


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

**大型干散货运输企业景气度最高。**2019年第四季度，大型、中型、小型干散货运输企业的景气指数预计分别为130点、106.88点和96.15点。与本季度相比，下季度的大、中型干散货运输企业经营状况持续良好的发展势头，景气指数均在景气线上，其中大型干散货运输企业景气度最高。而小型干散货运输企业景气指数较本季度有所下滑，降至微弱不景气区间，企业经营状况堪忧。（见图5-8）

**干散货运输盈利将继续大幅增加。**2019年第四季度，企业将继续加大运力投放力度，导致船舶周转率大幅下跌，营运成本继续大幅增加，但得益于运费收入水平持续走高，企业盈利情况仍将大幅增加，企业流动资

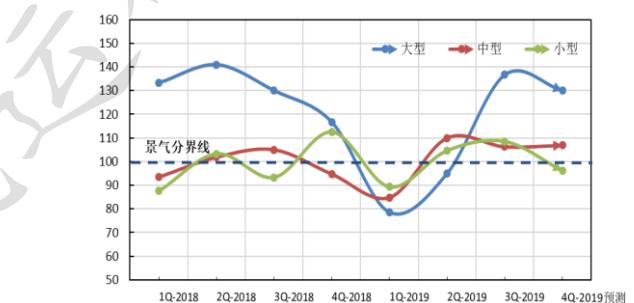


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

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5-9）

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	142.31	↑ 23.87	较为景气区间
船舶周转率	76.54	↓ -45.36	较为不景气区间
运费	145.84	↓ -11.61	较为景气区间
营运成本	71.85	↑ 3.12	较为不景气区间
盈利情况	153.25	↓ -6.17	较强景气区间
流动资金	153.25	↑ 1.57	较强景气区间
企业融资	133.41	↓ -1.16	较为景气区间
贷款负债	125.43	↓ -3.13	较为景气区间
劳动力需求	101.97	↑ 1.97	微景气区间
船舶运力投资意愿	87.57	↓ -20.00	相对不景气区间

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

**集装箱运输企业信心严重不足。**根据中国航运景气调查显示，2019年第四季度，集装箱运输企业的景气指数值预计为103.96点，较本季度下跌7.85点；集装箱运输企业的信心指数计为69.56点，较本季度下滑

6.44点，信心指数仍维持在不景气区间。2019年第四季度集装箱运输企业家预计行业总体情况较为悲观，集装箱运输企业家信心严重不足。（见图5-10）

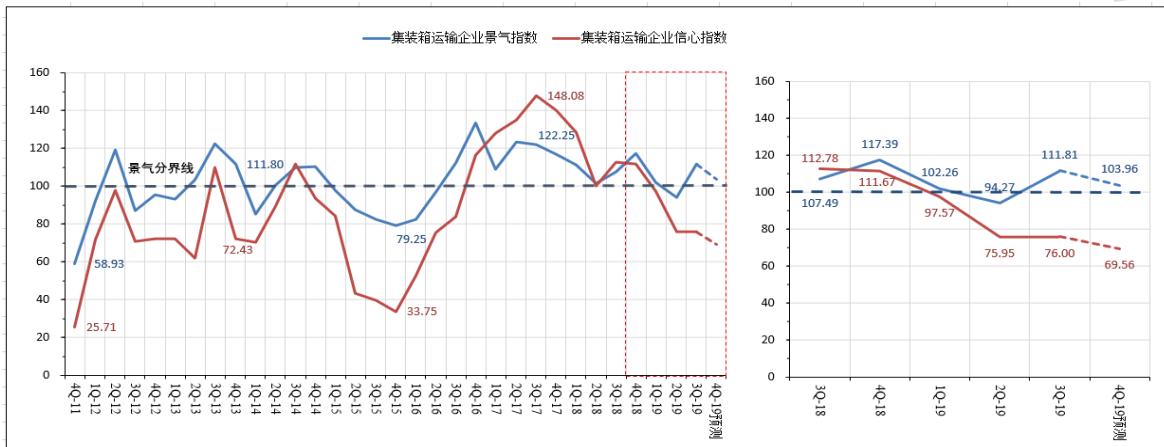


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

**小型集装箱企业景气度最低。**2019年第四季度，大型、中型、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为104.00点、112.22点、90.00点，与本季度相比较，下季度的大、中型集装箱企业经营状况保持良好的发展势头，而小型集装箱运输企业景气指数较本季度有所下滑，落入微弱不景气区间，经营状况堪忧。（见图5-11）

**集装箱运输企业大部指标下滑。**2019年第四季度，企业运力控制力度不减，舱位利用率却将下滑，海运运价水平也将下降，然而企业营运成本持续走高，但企业

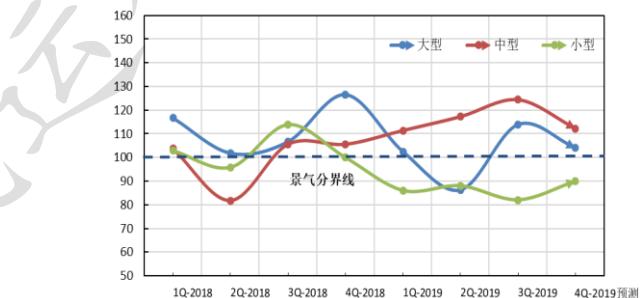


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

仍然将保证盈利，企业流动资金也较为充足，企业融资更加容易，但是贷款负债有所增加，劳动力需求依旧不足，船舶运力投资意愿也相对较低。（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	96.56	↑ 18	微弱不景气区间
舱位利用率	96.56	↓ -8.55	微弱不景气区间
运费	99.78	↓ -35.33	微弱不景气区间
营运成本	70.67	↓ -56.55	较为不景气区间
盈利情况	120.78	↑ 3.67	较为景气区间
流动资金	155.89	→ 0.00	较强景气区间
企业融资	138.11	↑ 12.00	较为景气区间
贷款负债	84.78	↓ -21.22	相对不景气区间
劳动力需求	90.78	↑ 0.22	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	85.67	↑ 9.23	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

港口企业经营信心有所回升。根据中国航运景气调查显示，2019年第四季度，港口企业景气指数预计为108.50点，处于微景气区间，经营状况有所好转；港口企业信心指数预计为100.42点，较本季度下降

12.91点，处于微景气区间，总体来看，中国港口企业经营相对比较稳定，并且港口企业家们对未来行业发展持谨慎态度。（见图5-13）

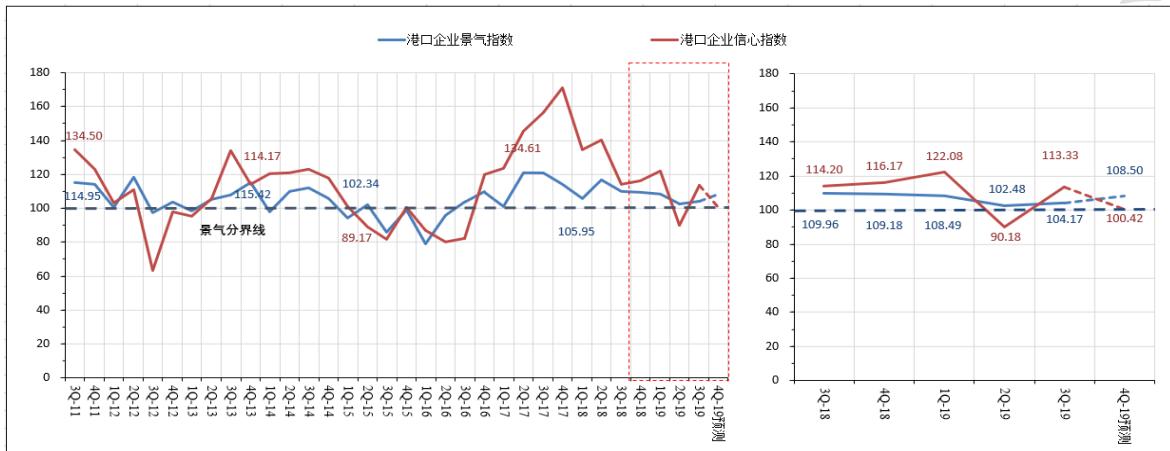


图 5-13 港口运输企业景气和信心指数预测

中型港口企业运营情况相对严峻。2019年第四季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数值预计分别为112.22点、86.67点和130点。与本季度相比较，下季度的大型港口企业经营状况持续良好的发展势头，景气指数在景气线以上；小型港口企业景气指数处于较为景气区间。而中型港口企业景气指数较本季度有微弱下降，处于相对不景气区间，其总体运营情况相对严峻。（见图5-14）

港口企业继续保持盈利状况。2019年第四季度，预计港口的吞吐量继续保持增长，泊位利用率持续上升，收费价格微弱上升，营运成本持续上升，但是企业盈利大幅向好，流动资金依旧宽裕，企业融资难度较低，贷

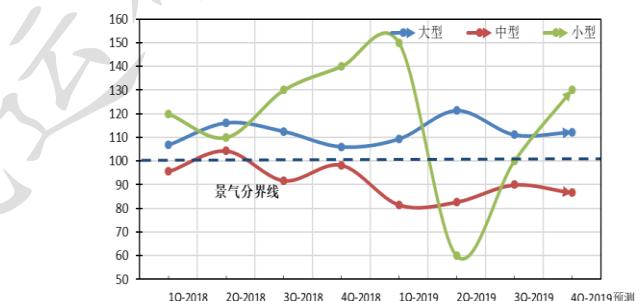


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

款负债继续增加，劳动力需求转而上升。同时，新增泊位与机械投资意愿增加，处于相对景气区间。（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	122.08	↑ 4.16	较为景气区间
泊位利用率	124.17	↑ 21.67	较为景气区间
收费价格	104.58	↑ 6.66	微景气区间
营运成本	70.00	↓ -6.25	较为不景气区间
企业盈利	130.83	↑ 19.58	较为景气区间
流动资金	113.33	→ 0.00	相对景气区间
企业融资	117.50	→ 0.00	相对景气区间
资产负债	82.50	↑ 2.08	相对不景气区间
劳动力需求	102.08	↑ 4.16	微景气区间
新增泊位与机械投资	117.92	↓ -8.75	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年第四季度，航运服务企业景气指数预计为92.84点，较本季度下降11.96点，跌入微弱不景气区间；航运服务企业信心指数预计为94.44点，较本季度下滑14.44点，跌入

微弱不景气区间。总体来看，航运服务企业景气指数与信心指数预计均落入景气线之下，航运服务企业家们对未来信心不足。（见图5-16）

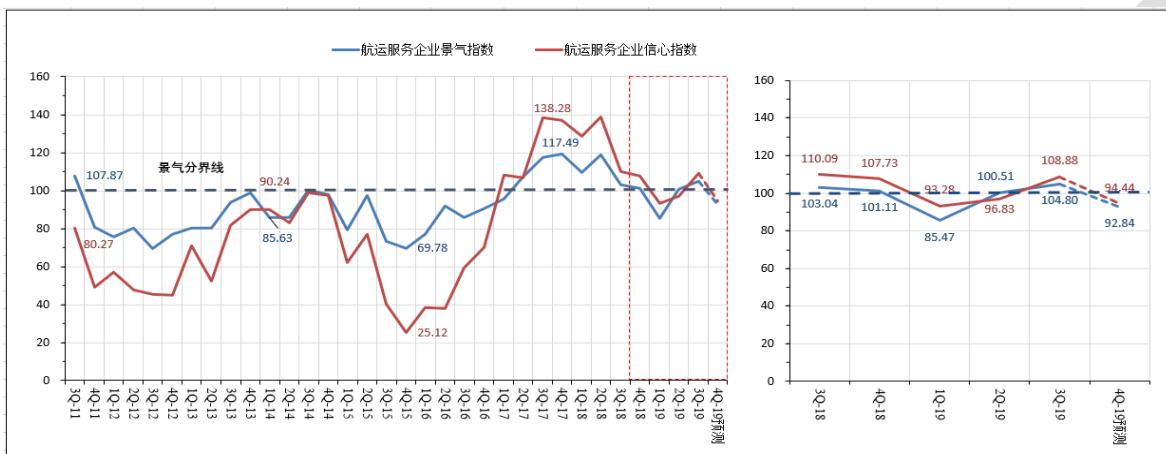


图 5-16 航运服务企业景气和信心指数预测

大型航运服务企业景气度最低。2019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90.67点、96.25点和95.83点。与本季度相比较，下季度的大型航运服务企业景气度最低，大幅下降20.67点，跌入微弱不景气区间。而中、小型航运服务企业经营状况继续下滑，景气指数均在景气线之下，其总体经营状况不佳。（见图5-17）

航运服务企业指标几乎全面恶化。2019年第四季度，尽管航运服务企业业务量持续增加，但业务预订有所下降，业务收费价格下降，业务成本持高不下，导致企业盈利状况将进一步恶化，进入相对不景气区间。企

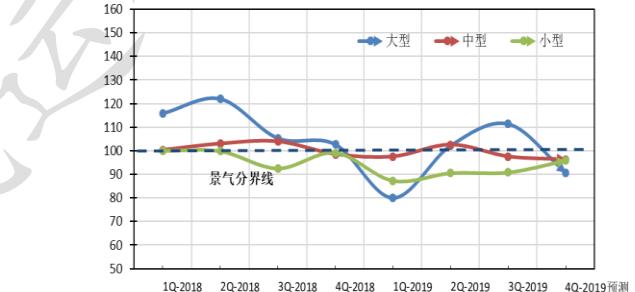


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

业流动资金相对充裕，而企业融资难度增大，货款拖欠持续增加，劳动力需求持续下降，企业固定资产投资意愿持续走低。（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	99.44	↓ -9.97	微弱不景气区间
业务量	105.56	↓ -20.63	微景气区间
业务收费价格	88.25	↓ -18.66	相对不景气区间
业务成本	75.41	↑ 0.85	较为不景气区间
盈利状况	88.72	↓ -38.72	相对不景气区间
流动资金	113.25	↓ -3.22	相对景气区间
企业融资	87.63	↓ -7.37	相对不景气区间
货款拖欠	80.72	↓ -1.19	相对不景气区间
劳动力需求	99.59	↓ -11.38	微弱不景气区间
固定资产投资	89.81	↓ -9.35	相对不景气区间

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 超半数船舶运输企业的船舶未符合 BWM 公约要求

2019 年 9 月 8 日至 2024 年 9 月, BWM (压载水公约) 将进入第二实施阶段,所有船舶必须在 2024 年 9 月 8 日之前的下一次 IOPP 更新检验中安装符合 D-2 标准的压载水处理系统。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对全国船舶运输企业进行了相关调查。

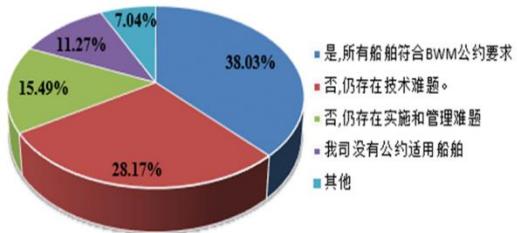


图 6-1 船舶运输企业对 BWM 公约要求应对情况

在被调查的船舶运输企业中,有 38.03% 的企业的所有船舶均已符合 BWM 公约要求,28.17% 的企业对于在船舶上安装符合 D-2 标准的压载水处理系统仍存在技术难题,15.49% 的企业对于在船舶上安装符合 D-2 标准的压载水处理系统存在实施和管理难题,11.27% 的企业没有公约适用船舶,其余 7.04% 的企业存在着其他的问题。

通过上述调查可知,接受调查的船舶运输企业中,超六成的船舶运输企业的船舶未符合 BWM 公约要求,其中,仅有少数是大型船舶运输企业,大部分是中、小型船舶运输企业。对此,船舶运输企业,特别是中小型的船舶运输企业,应该尽力寻求解决的办法,解决在船舶上安装符合 D-2 标准的压载水处理系统存在技术、实施和管理难题。

### 6.2 超六成企业会尽力转嫁低硫油成本

为遵守 2020 年 1 月 1 日生效的“限硫令”,荷兰澳亚航运(AAL)启用低硫燃油附加费来平衡使用低硫

燃油带来的成本上涨。此外,马士基(Maersk)、达飞(CMA CGM)、东方海外(OOCL)、现代商船(HMM)等公司均已引入新措施,以减轻使用低硫燃油带来的成本上升的压力。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情况对全国船舶运输企业进行了相关调查。

调查结果显示:

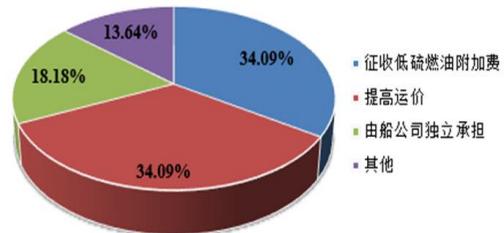


图 6-2 船公司应对使用低硫油增加的成本的措施情况

接受调查的船舶运输企业中,有 34.09% 的企业会通过征收低硫燃油附加费来转移使用低硫油带来的成本上升的压力;34.09% 的企业会通过提高运价的方式来转移使用低硫油带来的成本上升的压力;18.18% 的企业会独立承担使用低硫油带来的成本,不会向客户收取额外的费用;13.64% 的企业会采取其他的措施来应对使用低硫油增加的成本。

通过上述调查可知,接受调查的船舶运输企业中,近八成企业会通过征收低硫燃油附加费和提高运价等方式来平衡使用低硫燃油增加的成本。对于使用低硫燃油带来的成本上升的压力,船公司应寻求更好的成本分摊方式,以此来合理平衡成本的上涨。

### 6.3 半成企业认为本轮干散货海运市场热度将持续至年底

波罗的海干散货运价指数(BDI)自 2019 年 7 月以来一路震荡上扬,并于 8 月 29 日报收于 2267 点,创下 2013 年 12 月以来新高,较今年 2 月的低点已累计上涨 281%。干散货运输市场的热度将会持续多久?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，对全国干散货运输企业进行了相关调查。

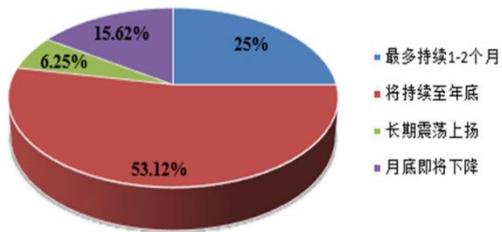


图 6-3 干散货运输企业对市场热度持续时间的看法

接受调查的干散货运输企业中，有 25.00% 的企业认为干散货市场热度最多持续 1-2 个月；53.12% 的企业认为市场热度将持续至年底；6.25% 的企业认为干散货市场已经重新迈入复苏通道，将在较长的一段时期保持震荡上扬态势；其余 15.62% 的企业对全球宏观经济持消极预期，认为本月干散货运输市场的热度将下降。

通过上述调查可知，接受调查的干散货运输企业中，半成企业认为干散货运输市场热度将持续至年底。BDI 指数持续上涨，一方面得益于全球经济仍呈现弱势复苏，尽管今年上半年主要经济体增速放缓，但经济复苏仍是主旋律；另一方面铁矿石等商品价格大涨促进航运需求增加。

#### 6.4 发展港口数字化和扩大码头腹地提升港口连通性

8月7日，联合国贸发会议(UNCTAD)发布了2019年全球港口互联互通排行榜，上海港以134分荣登榜首，新加坡港、韩国釜山港和中国宁波港分别以124.63分、114.45分和114.35分紧随其后。港口的连通性越好，通常运输成本越低、竞争力也越强，针对企业为提升港口连通性采取过哪些措施，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室对全国港口企业进行了相关调查。

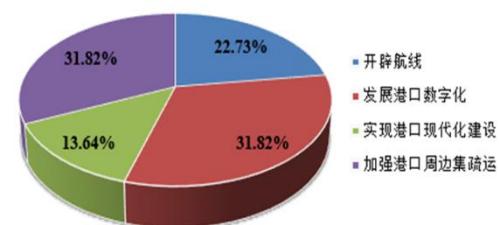


图 6-4 港口企业为提升港口连通性采取的措施

接受调查的港口企业中，有 22.73% 的企业采取开

辟航线，与更多港口形成联通；31.82% 的企业采取发展港口数字化，提升港口发展效率；13.64% 的企业采取在技术、机构和人员能力等方面加大投资，实现港口现代化建设；其余 31.82% 的企业采取加强港口周边集疏运和运输便利化建设，扩大港口腹地。

通过上述的调查结果可知，发展港航数字化提升港口发展效率以及加强港口周边集疏运条件扩大港口腹地是多数企业采取的措施。因此，为了增强港口的连通性，港口企业可以考虑完善港区陆路的基础设施建设和港口信息化建设，提升口岸营商环境，吸引临国和国内企业及货物。

#### 6.5 整治港口等不合理收费行为前应先明确不合理收费的定义

国务院办公厅印发全国深化“放管服”改革优化营商环境电视电话会议重点任务分工方案(国办发〔2019〕39号)，2020年底前将全国单个集装箱进出口环节常规收费压减至400美元以内，整治港口、船公司、物流堆场、货代、船代等乱收费、不合理收费行为。针对企业对此方案的看法，上海国际航运研究中心对全国港口企业和集装箱运输企业展开了调查。

调查结果显示，接受调查的港口企业中，部分港口企业支持对不合理部分予以整治，做好优化营商环境的各项重点工作。但多数企业表示目前港口码头的费收项目清晰，费收标准下滑，不存在不合理收费行为。港口盈利空间已被压缩到极限，收费价格水平已处近年来最低，港口本属于公用服务型微利行业，价格下压，收费下调，企业效益深受影响。当前港口经营环境不容乐观，企业盈利能力不强，进一步降低港口收费，一定程度上倒逼企业转型升级。

调查结果显示，接受调查的集装箱运输企业中，多数企业表示整治乱收费理所应当，有利于稳定中国进出口贸易，尤其是外贸。但是首先要明确不合理收费的定义，现在整个航运产业是艰难经营，亏损是常态，盈利空间很短，而且很多隐性成本并没有通过合理的附加费形式收取到，所以理性的看待收费栏目和收费费用是很重要的，不然整体费用是下降了，但是船东的成本是上升了，不利于行业的稳定健康发展。

通过上述调查可知，接受调查的港口企业和集装箱

运输企业中，绝大多数企业表示政府应进一步明确进出口环节常规收费的收费对象、收费项目、收费标准和收费构成比例等，以便有针对性地进行降费指导；遵循市场规律，放开对市场调节价收费项目的限制，由各港口码头根据市场竞争状况自主定价；建议加强信息化和无纸化的建设，推行航商和港口的数字化平台的融合，降

低或取消船方的换单费、文件费等。单纯压缩物流环节费用不是目前最关键的事，如何提高物流效率，特别是多式联运各环节的衔接，规范物流操作，提升物流服务水平是亟需解决的。

## 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 王敏婕 孙吉磊