

中国航运景气指数时隔两年再入不景气区间

(上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室)

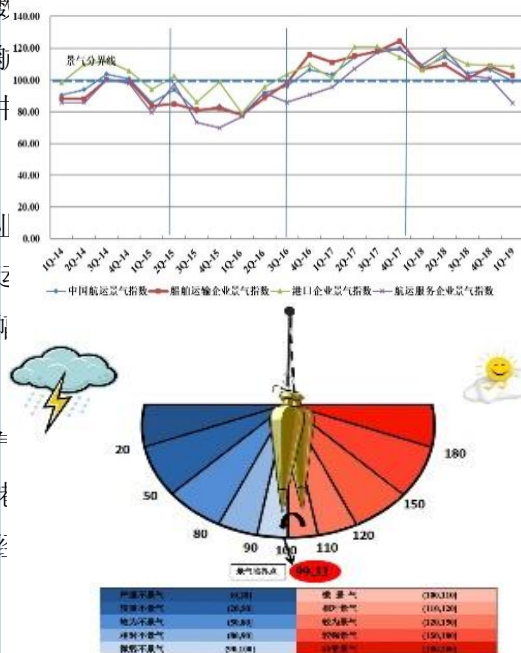
——中国航运景气报告系列（季度）——

内容摘要：

- **中国航运业出现小幅盘整。**2019 年第一季度的中国航运景气指数为 99.33 点，较上季度小幅降低 7.21 点，处于微弱不景气区间；中国航运信心指数为 108.52 点，较上季度小幅下降 1.24 点。时隔两年之后，中国航运业出现小幅盘整。
- **船舶运输企业盈利大幅下滑。**2019 年第一季度，尽管船舶运输企业景气指数为 102.87 点，仍在景气区间。但由于舱位利用率出现下滑，运营成本持续提升，企业运价水平大幅降低，企业总体盈利状况出现大幅下滑。
- **港口企业经营保持稳健态势。**2019 年第一季度，中国港口企业景气指数为 108.49 点，较上季度小幅下降 0.70 点，处于微景气区间；中国港口企业信心指数为 122.08 点，较上季度上浮 5.91 点，中国港口企业对经营现状信心较足。
- **二季度中国航运业将再入景气区间。**根据中国航运景气调查显示，2019 年第二季度，中国航运景气指数预计为 110.65 点，上升 11.32 点，将重新回升至相对景气区间；中国航运信心指数预计为 113.52 点，较本季度上升 4.99 点，中国航运企业对未来信心充足。
- **时事聚焦：**
 - 1、2018 年年底以来，BDI 指数连续下挫，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、《国际防止船舶造成污染公约》规定即将施行，超半数船舶运输企业选择使用低硫油；
 - 3、船舶受电设施覆盖率不足 1%，受电设施改造成本大、岸电标准不统一、岸电设施覆盖不足成为重要原因，船舶受电设施改造困难重重。

风险提示：一季度中国航运景气指数进入盘整期已在预料之中，而且还存在一定季节性的影响因素在里面，但二季度是中国航运业此轮盘整的关键窗口，将影响 2019 年甚至更长一段时间的航运走势。

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 年第一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2月中国航运景气预警指数为42.82点，连续两个季度持续小幅下降，维持在过冷区间；2019年2月中国航运景气动向指数为94.97点，与上季度景气动向指数相比，本季度小幅下滑，总体呈低位波动态势。从微观层面来看，2019年

第一季度，中国航运景气指数为99.33点，较上季度下降7.21个点，由微景气区间跌至景气线下，进入不景气区间。中国航运信心指数为108.52点，与上季度基本持平，中国航运企业家对市场仍抱有较强的信心，对市场回归持乐观态度。（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
2Q-18	4 月	59.50	96.25	114.58	131.46
	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		
1Q-19	12 月	55.86	95.95	99.33	108.52
	1 月	56.42	96.17		
	2 月	42.82	94.97		

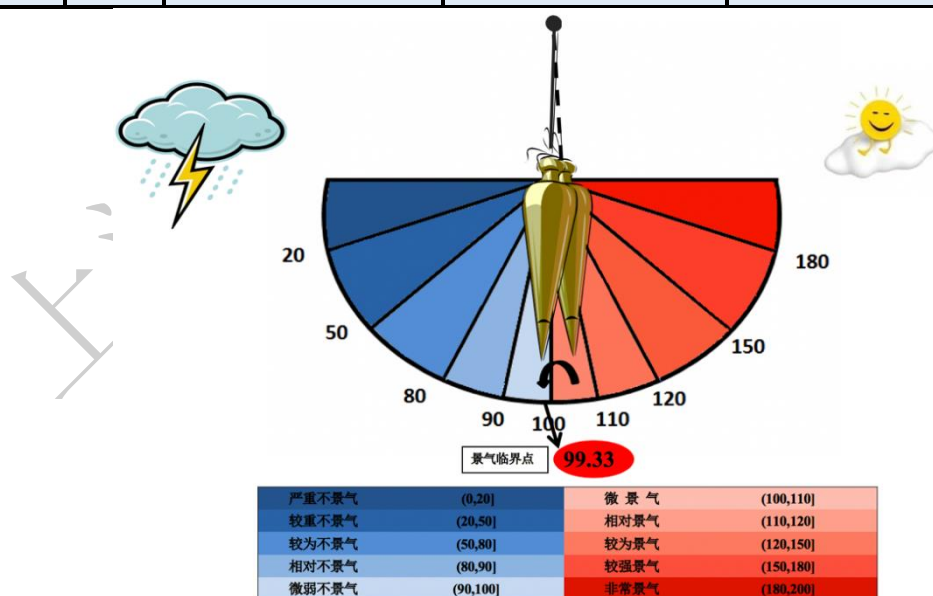


图 1-1 2019 年第一季度中国航运景气指数

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

经济和航运指标几乎全面收紧下行。2019 年 2 月中国航运景气预警指数为 42.82 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) 本季度除消费品零售保持增势之外，其他各项经济指标监测值基本呈下降势态。航运监测指标中，对比上季度，2019 年 2 月所有航运指标均呈下降趋势，收紧下行。(见图 2-4)

四大航运监测指标均呈下降态势。2019 年第一季度，四大航运监测指标对比上季度，均是先回升后下降。其中，指标 BDI 自 2017 年 8 月份以来，首次降至 1000 点以下，指标指数为 876 点；CCBFI 自 2017 年 3 月份以来，首次下滑至 1000 点以下，指标指数为 938 点；BDTI 和 CCFI 持续下降。2019 年 2 月各项指标指数值均处于 1000 点以下，处于较冷区间。

部分经济监测指标明显下降。2019 年第一季度各项经济指标中，除了消费品零售保持增势之外，其他经济指标与上季度相比均有所下降。其中进出口额自 2017 年以来，增速首次下降为负数；港口吞吐量自 2018 年以来，增势降为负数，下降较为明显；固定资产投资和发电量本季度以来，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)

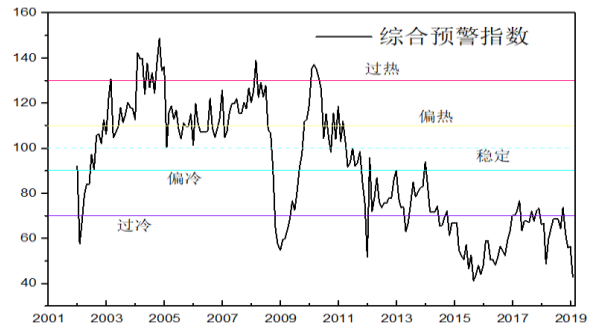


图 2-1 中国航运景气预警指数

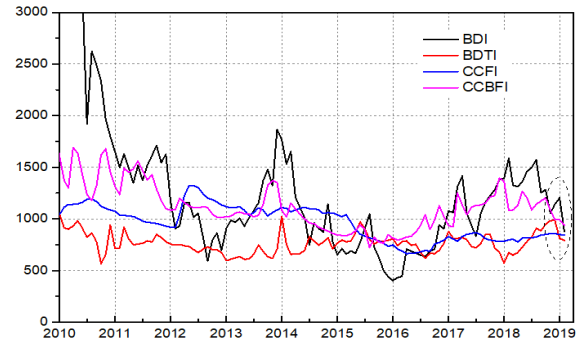


图 2-2 航运监测指标变化情况

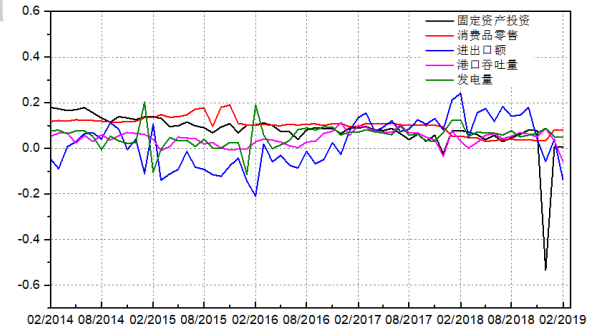


图 2-3 经济监测指标变化情况

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
2019-02	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-01	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-10	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-09	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

(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 年第一季度中国部分航运企业经营状况不佳，中国航运景气指数收于 99.33 点，较上季度小幅下滑 7.21 个点。其中，干散货运输企业和航运服务企业第一季度景气值大幅下滑，落入相对不景气区间，船舶运输企业景气值、集装箱运输企业景气值和港口企业景气值都有所下滑，分别降低 5.77、15.13、0.70 个点，但仍处于微景气区间。

2019 年第一季度，中国航运信心指数为 108.52 点，较上季度降低 1.24 点，继续保持在微景气区间，港口

企业的信心指数依旧保持充足，干散货企业信心指数大幅下滑，已经落入较为不景气区间，集装箱企业和航运服务分别降低 14.10、14.45 个点。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 18.54%，较上季度比例下降 4.9%，另有 57.56% 的航运企业认为行业总体运行状况一般，有 23.90% 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 3.23%，各港航企业对市场总体持良好态度，但是持不乐观态度的企业比例有所升高。（见图 3-1、图 3-2）

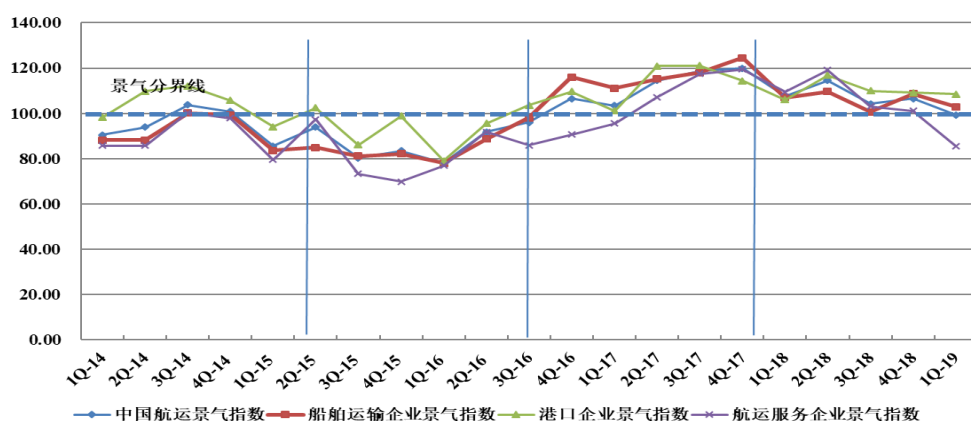


图 3-1 中国航运景气指数 (CSP1)

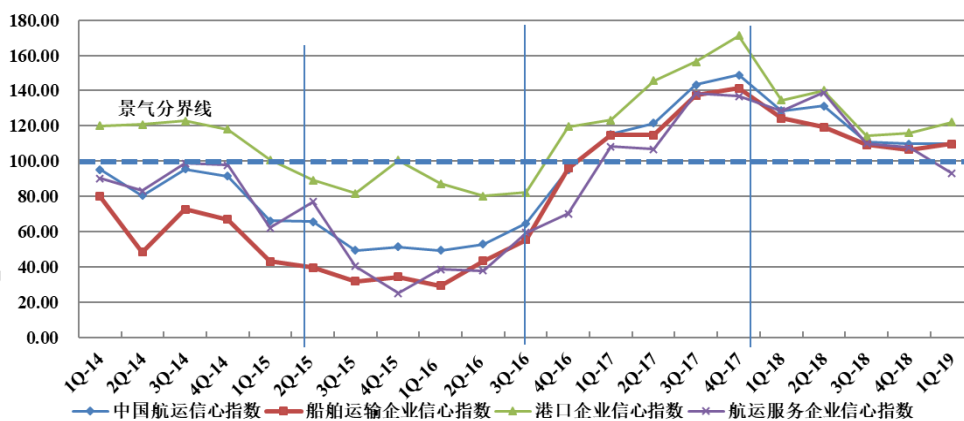


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业总体运行状况延续良好发展态势。2019 年第一季度，船舶运输企业景气指数为 102.87 点，较上季度下降 5.77 点；船舶运输企业信心指数为 109.79 点，较上季度上升了 3.31 点。船舶运输企业景气指数

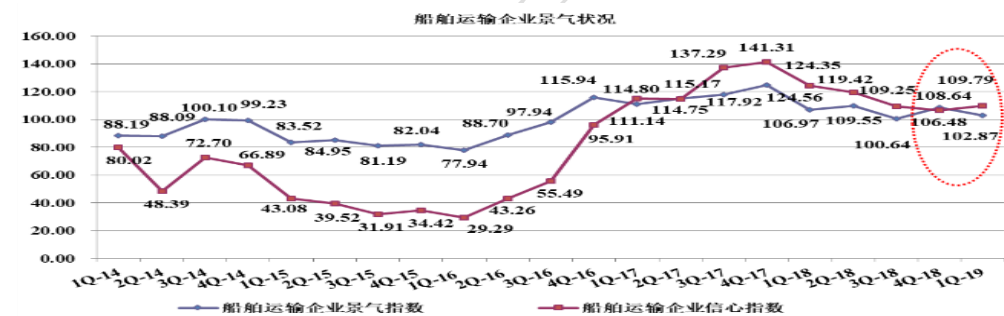
与信心指数均处于微景气区间，企业总体运行状况势头良好。(见图 3-3)

图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数



中、小型船舶运输企业经营状况堪忧。2019 年第一季度，中型船舶运输企业景气指数为 88.13 点，较上季度下降 7.42 点；小型船舶运输企业景气指数为 78.89 点，较上季度下降 15.69 点。中、小型船舶运输企业双

维维持在不景气区间，企业经营状况令人担忧；大型船舶运输企业获利于流动资金充足和融资便利，景气指数为 115 点，维持在相对景气区间。



船舶运输企业盈利大幅下降。2019年第一季度，船舶运输企业运力投入继续加大，但舱位利用率出现下滑，运营成本持续提升，企业运价水平不断下降，企业总体盈利状况大幅下降。得益于企业流动资金充足，企业融

资难度相对减小，企业贷款负债情况得以缓解，劳动力需求不断增加，企业船舶运力的投资意愿逐步加强，处于景气线上。(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	111.15	↓ -3.74	相对景气区间
舱位利用率	92.19	↓ -4.54	微弱不景气区间
运费	72.19	↓ -36.79	较为不景气区间
营运成本	72.4	↓ -3.93	较为不景气区间
盈利情况	87.71	↓ -30.63	相对不景气区间
流动资金	146.35	↑ 14.01	较为景气区间
企业融资	118.13	↑ 2.75	相对景气区间
贷款负债	112.81	↓ -1.97	相对景气区间
劳动力需求	110.73	↓ -3.98	相对景气区间
船舶运力投资意愿	105	↑ 11.11	微景气区间

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

干散货运输企业经营信心暴跌。2019 年第一季度，干散货运输企业的景气指数为 81.73 点，较上季度下降 28.82 点，跌至不景气区间；干散货运输企业的信心指数为 52.82 点，较上季度下降 76.35 点，由较为景气区间暴跌至较为不景气区间。干散货运输企业运营状况堪忧，对市场回归持谨慎态度。(见图 3-6)

大型干散货运输企业景气度最低。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分别为 78.57 点、84.74 点和 89.33 点。其中，大型干散

干散货运输企业大面积亏损。2019 年第一季度，企业运力投放不断增加，船舶周转率不断下降，海运费收入水平大跌，同时营运成本持续走高，导致企业出现大面积亏损。干散货运输企业盈利景气指数暴跌 100



图 3-6 船舶运输企业景气和企业信心指数

货运输企业下降 38.1 点；中型干散货运输企业景气指数下降 9.93 点；小型干散货运输企业下降 23.17 点，大型干散货运输企业经营状况恶化趋势最为严重。

余点。但由于企业流动资金较为充足，企业融资仍旧相对容易，劳动力需求继续增强，但企业对船舶运力投资一改之前乐观态势，船舶运力投资意愿大幅下跌至较为不景气区间。(见图 3-7 和图 3-8)

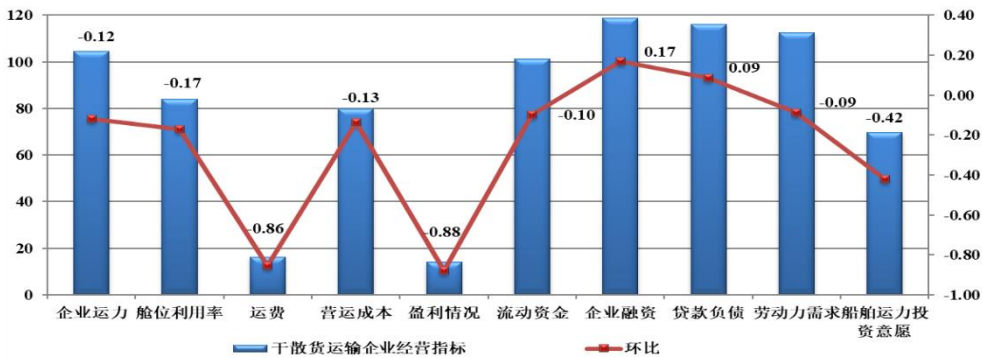


图 3-7 干散货运输企业经营指标景气指数状况

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	104.63	↓ -13.91	微景气区间
船舶周转率	84.11	↓ -17.35	相对不景气区间
运费	16.2	↓ -95.67	严重不景气区间
营运成本	79.85	↓ -12.44	较为不景气区间
盈利情况	13.95	↓ -102.92	严重不景气区间
流动资金	101.38	↓ -10.91	微景气区间
企业融资	118.77	↑ 17.1	相对景气区间
贷款负债	116.2	↑ 9.32	相对景气区间
劳动力需求	112.52	↓ -10.81	相对景气区间
船舶运力投资意愿	69.65	↓ -50.56	较为不景气区间

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。

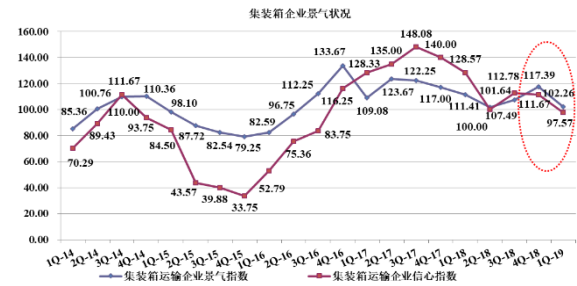
3.3 中国集装箱运输企业景气分析

集装箱运输企业经营状况继续向好。2019 年第一季度，集装箱运输企业的景气指数为 102.26 点，较上季度下滑 15.13 点，但仍处于景气区间；集装箱运输企业的信心指数为 97.57 点，较上季度下降 14.1，落入微弱不景气区间。集装箱运输企业总体营运状况稳定。（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景气度不佳。根据中国航运景气调查，2019 年第一季度，大型集装箱运输企业景气指数为 102.5 点，由较为景气区间下落至微景气区间；中型集装箱运输企业景气指数值为 111.43 点，上升至

集装箱运输企业经营指标下行压力较大。2019 年第一季度，虽然班轮公司减小运力投放力度，但舱位利用率仍持续下降，同时，由于运输成本上升，运费收入大幅下跌，企业盈利水平较上季度下降 53.97 点，但依



相对景气区间；小型集装箱运输企业景气指数为 86 点，落入相对不景气区间。总体来说，大中型集装箱企业经营状况良好，小型企业经营状况不佳。

然稳定在景气区间。此外，企业流动资金充足，融资相对容易，资产负债也在减少，但是船舶运力投资意愿不足，劳动力需求也有所下降。（见图 3-10 和图 3-11）

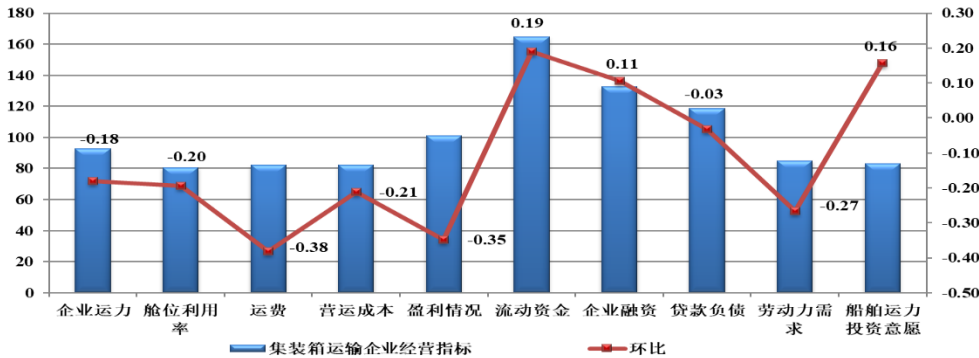


图 3-11 集装箱运输企业经营指标景气指数

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	92.5	↓ -20.5	微弱不景气区间
舱位利用率	80.5	↓ -19.5	相对不景气区间
运费	82	↓ -50.56	相对不景气区间
营运成本	82.36	↓ -22.08	相对不景气区间
盈利情况	101.14	↓ -53.97	微景气区间
流动资金	164.71	↑ 26.38	较强景气区间
企业融资	132.64	↑ 12.64	较为景气区间
贷款负债	118.79	↓ -3.99	相对景气区间
劳动力需求	85	↓ -31	相对不景气区间
船舶运力投资意愿	82.93	↑ 11.26	相对不景气区间

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

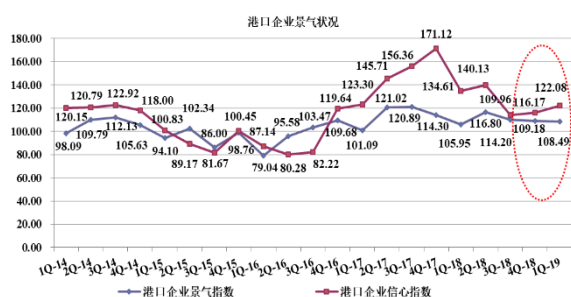
注：100 点为景气状况分界值，100 点以上为景气区间，100 点以下为不景气区间，数值越大越景气。

3.4 中国港口企业景气分析

港口企业信心依旧充足。2019 年第一季度，港口企业的景气指数为 108.49 点，较上季度小幅下降 0.7 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 122.08 点，较上季度上升了 5.91 点，进入较为景气区间，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佳。本季度大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 109.3 点、81.54 点和 150 点，其中，中型港口企业，下降 13.72 点，落入相对不景气区间，这主要是由于中型企业运营成本

企业同样的困境，但得益于吞吐量上涨和泊位利用率的提高，景气指数维持在微景气区间。小型港口企业经营良好，位于较强景气区间。

港口企业经营指标稳健向好。2019 年第一季度，尽管港口企业的营运成本大幅提高，但是由于港口吞吐量持续增加，泊位利用率继续提升，收费价格有所上调，企业盈利保持增长态势。企业的流动资金相对充足，企

业融资更加容易，新增泊位和机械投资也随之增加。但企业资产负债有所增加，劳动力需求有所减少。（见图 3-13 和图 3-14）

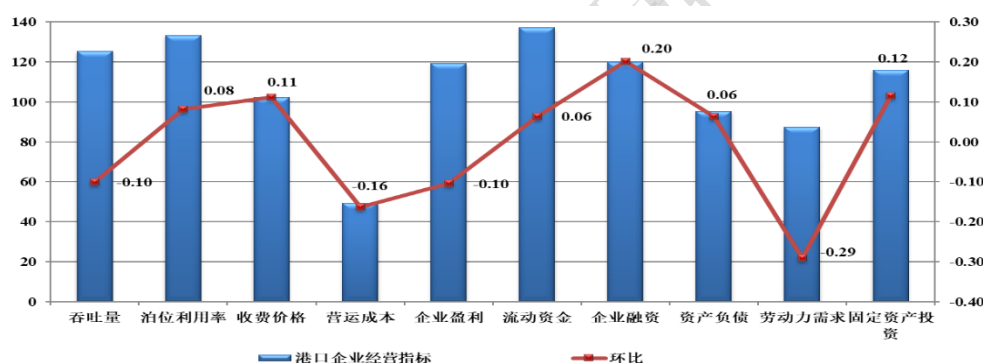


图 3-13 港口企业经营指标景气状况

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	125.23	↓ -13.94	较为景气区间
泊位利用率	133.23	↑ 10.06	较为景气区间
收费价格	102.08	↑ 10.25	微景气区间
营运成本	49.31	↓ -9.61	较重不景气区间
企业盈利	119.15	↓ -13.93	相对景气区间
流动资金	137.08	↑ 8.16	较为景气区间
企业融资	120	↑ 20.17	相对景气区间
资产负债	95.31	↑ 5.73	微弱不景气区间
劳动力需求	87.46	↓ -35.87	相对不景气区间
新增泊位与机械投资	116	↑ 12	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

航运服务再次跌入不景气区间。2019 年第一季度，航运服务企业景气指数为 85.47 点，较上季度下降 15.63 点，从微景气区间跌至相对不景气区间；航运服务企业信心指数为 93.28 点，较上季度下降 14.45 点，从微景

气区间跌至微弱不景气区间。本季度，航运服务企业总体上对未来信心不足。（见图 3-15）

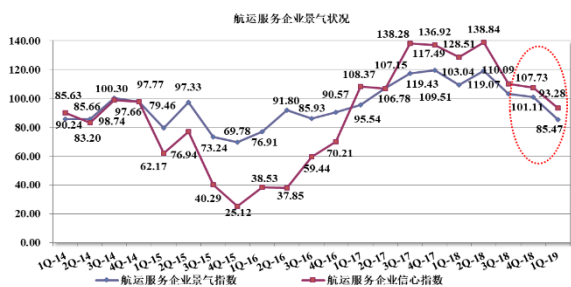


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

大型航运服务企业景气度最差。2019 年第一季度，大、中、小三类航运服务企业的景气指数分别为 80.00 点、97.50 点和 87.31 点。其中，大型航运服务企业大幅下跌 22.67 点，跌至相对不景气区间；中型航运服

务企业下降 1.02 点，维持在微弱不景气区间；小型航运服务企业下降 11.86 点，跌至相对不景气区间。总体来看，相比上个季度，航运服务企业经营状况堪忧。

航运服务企业经营指标加剧恶化。2019 年第一季度，航运服务企业业务预订与业务量大幅下降，业务收费价格与业务成本持高不下，企业盈利状况经受较大考验，降至较为不景气区间，货款拖欠略微增加，劳动力

需求有所降低，固定资产投资需求有所下降，但流动资金相较充裕，企业融资难度持续减小。(见图3-16和图3-17)

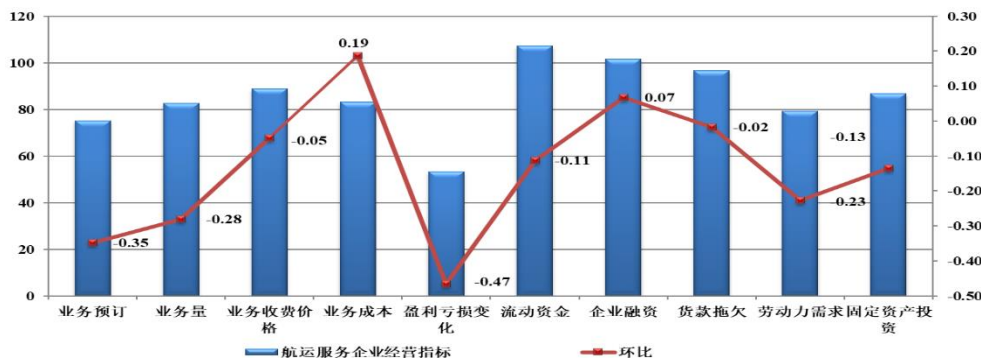


图 3-16 航运服务企业经营指标景气状况

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	75.19	↓ -40.24	较为不景气区间
业务量	82.74	↓ -32.39	相对不景气区间
业务收费价格	88.75	↓ -4.5	相对不景气区间
业务成本	83.16	↑ 13.12	相对不景气区间
盈利状况	53.37	↓ -46.63	较为不景气区间
流动资金	107.28	↓ -13.67	微景气区间
企业融资	101.48	↑ 6.43	微景气区间
货款拖欠	96.71	↓ -1.71	微弱不景气区间
劳动力需求	79.27	↓ -23.21	较为不景气区间
固定资产投资	86.77	↓ -13.53	相对不景气区间

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

航运市场前景可能下探。2019 年 2 月，中国航运先行指数收于 98.32 点，低于去年先行指数平均值 99.22 点，仅比去年最低值 12 月 96.99 点上涨 1.33 点。一致

指数为 93.29 点，低于去年一致指数平均值 95.42 点，处于 2016 年 11 月以来最低点。从指数走势上来看，先行指数处于波动下滑的态势，预计未来航运市场发展趋

势可能会进入下行区间。(见图 4-1)

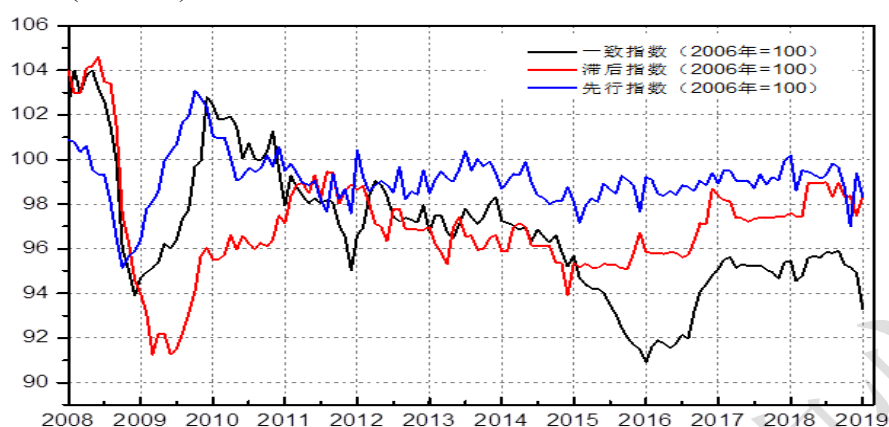


图 4-1 中国航运景气动向指数走势图

2019 年 2 月，先行指标组的各项指标中，船舶到港量 2 月明显下降；发电量本季度增速放缓；货币供应量本季度持续稳步增长；固定资产投资本季度有所上扬；消费品零售额自 1 月开始增速加快。(见图 4-2)

2019 年 2 月，一致指标组中，港口吞吐量和进出口额 2 月均有所下降，进出口额 2 月骤降明显。四大航运指标中，BDI 本季度大幅下滑；BDTI 与 CCBFI 本季度进入下行区间；CCFI 本季度基本企稳。(见图 4-3)

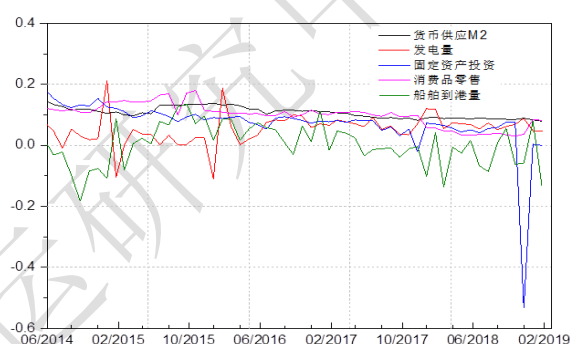


图 4-2 先行指标走势图

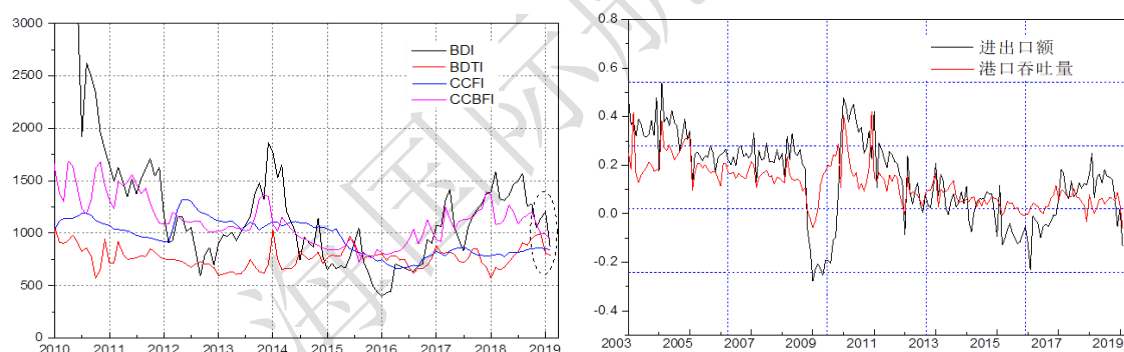


图 4-3 一致指标走势图

5 2019 年第二季度中国航运景气预测

根据中国航运景气调查，2019 年第二季度中国航运景气指数预计为 110.65 点，较上季度上涨 11.32 点，上升至相对景气区间。航运服务、干散货企业景气值均从相对不景气区间上升至微景气区间。2019 年第二季度中国航运信心指数预计为 113.52 点，较上季度上涨 4.99 点，进入相对景气区间。除集装箱企业信心略有

欠缺，港口、航运服务、干散货、船舶企业均对未来信心充足，尤其干散货企业信心值大幅上涨 56.38 点，从较为不景气区间上升至微景气区间。

根据中国航运景气调查，2019 年第二季度，预计有 26.83% 的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，较上季度增加 7.28 个百分点；48.78% 的航运企业

持一般态度，与上季度基本持平；其余 24.39%的航运企业持不乐观态度。总体上看，航运业向好趋势有所增

长。（见图 5-1、图 5-2、图 5-3）

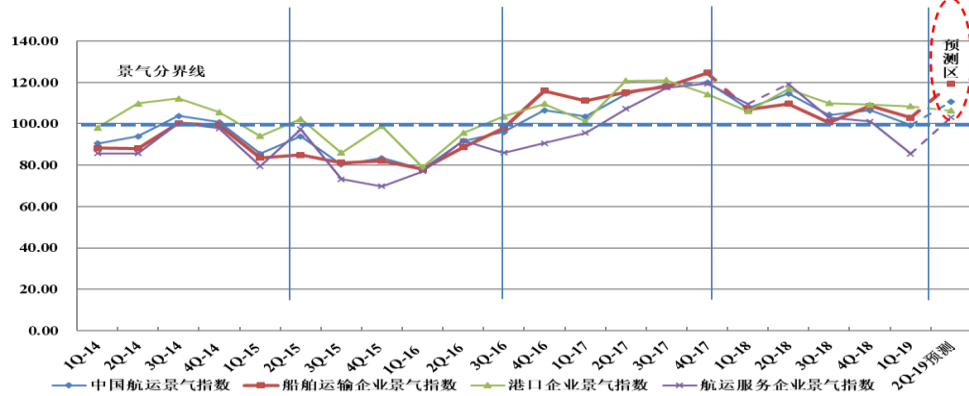


图 5-1 中国航运景气指数预测

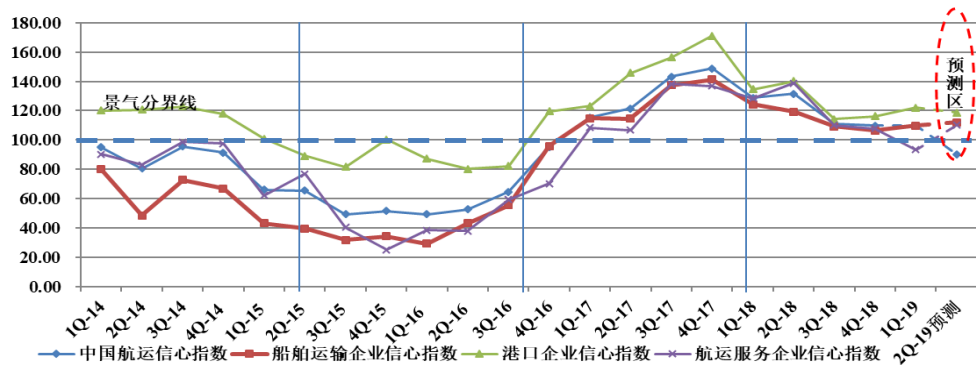


图 5-2 中国航运信心指数预测

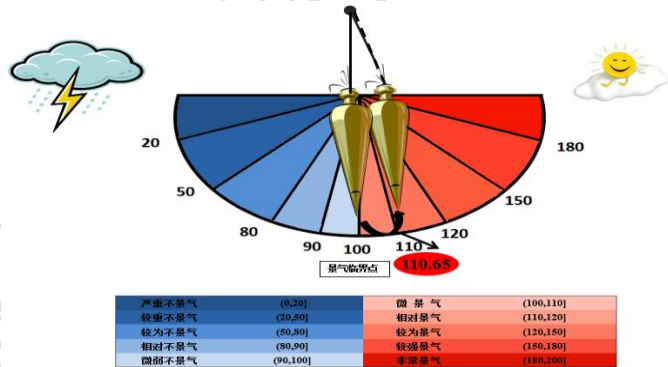


图 5-3 2019 年第二季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

船舶运输企业总体经营预期势头良好。根据中国航运景气调查，2019 年第二季度，船舶运输企业的景气指数预计为 119.41 点，较本季度上升 16.54 点；船舶运输企业信心指数预计为 112.08 点，与本季度基本持平。总体上 2019 年第二季度，景气指数与信心指数均处于相对景气区间，船舶运输企业预计经营状况稳定，

企业家信心充足。（见图 5-4）



图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

大型船舶运输企业预计继续保持良好的态势。2019

年第二季度，大型、中型和小型船舶运输企业的景气指

数预计分别为 132.5 点、105.63 点和 90 点。其中大型、中型船舶运输企业均较本季度上升 17.5 点，分别进入较为景气区间和景气区间；但是小型船舶运输企业预

船舶运输企业经营指标全面向好。2019 年第二季度，虽然运力投放力度继续加大，但舱位利用率仍将继续提升，企业运费收入也将大幅增加，虽然营运成本大幅提升，但企业盈利仍将大幅增加，流动资金愈加充

计仍将面临流动资金紧缺困境，处于景气线下，企业经营状况将持续下滑。

裕，融资难度持续减小，企业负债水平有所下降，劳动力需求和企业船舶运力投资意愿有所回升。(见图5-5和图5-6)

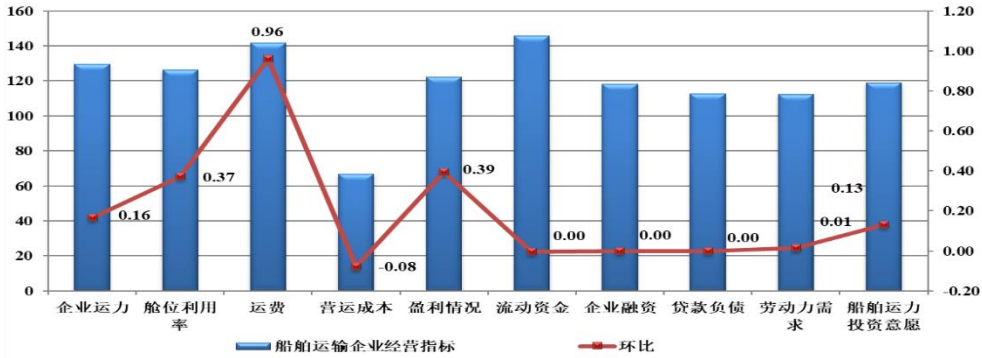


图 5-5 船舶运输企业经营指标景气状况预测

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	129.48	↑ 18.33	较为景气区间
舱位利用率	126.35	↑ 34.16	较为景气区间
运费	141.56	↑ 69.37	较为景气区间
营运成本	66.77	↓ -5.63	较为不景气区间
盈利情况	122.19	↑ 34.48	较为景气区间
流动资金	145.73	↓ -0.62	较为景气区间
企业融资	118.13	→ 0	相对景气区间
贷款负债	112.81	→ 0	相对景气区间
劳动力需求	112.29	↑ 1.56	相对景气区间
船舶运力投资意愿	118.75	↑ 13.75	相对景气区间

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

干散货运输企业将再入景气区间。2019 年第二季度，干散货运输企业景气指数预计为 101.71 点，较本季度上升 19.98 点，上升至微景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 109.2 点，较本季度上升 56.38 点，由较为不景气区间上升至微景气区间。总体来说，干散货运输企业景气度均在景气线上，预计经营状况有所好转。(见图 5-7)

大型干散货运输企业反转难度较大。2019 年第二季度，大、中、小型干散货运输企业的景气指数预计分别为 97.14 点、112.11 点和 102.67 点，其中，中型干散货运输企业景气指数较本季度上升 27.37 点；小型干散



图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

货运输企业上升 13.34 点，由相对不景气区间上升至景气区间，企业经营状况良好；大型干散货运输企业景气指数上升 18.57 点，但受流动资金紧缺和资产负债高的影响仍处于景气线下，企业经营状况堪忧。

干散货运输企业盈利状况将有所好转。2019 年第二季度，企业运力投放将有所减弱，船舶周转率将会出

现提升。同时，由于运费收入水平将会反弹，尽管运营成本将继续增加，但是企业盈利情况将有所好转，企业流动资金相对稳健，企业融资相对容易，但资产负债有所增加，劳动力需求继续增加，但对船舶运力投资持谨慎态度(见图 5-8 和图 5-9)。

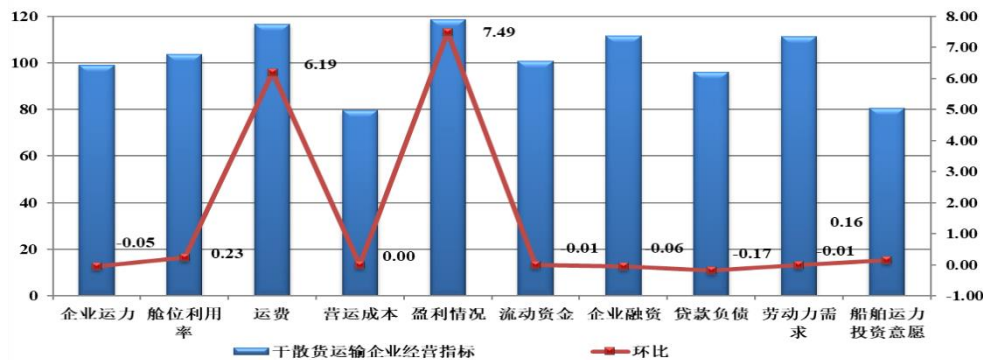


图 5-8 干散货运输企业经营指标景气状况预测

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	99.01	↓ -5.62	微弱不景气区间
船舶周转率	103.63	↑ 19.52	微景气区间
运费	116.47	↑ 100.27	相对景气区间
营运成本	79.53	↓ -0.32	较为不景气区间
盈利情况	118.47	↑ 104.52	相对景气区间
流动资金	100.69	↓ -0.69	微景气区间
企业融资	111.52	↓ -7.25	相对景气区间
贷款负债	96.06	↓ -20.14	微弱不景气区间
劳动力需求	111.2	↓ -1.32	相对景气区间
船舶运力投资意愿	80.54	↑ 10.89	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

集装箱运输企业景气度大幅好转。根据中国航运景气调查，2019 年第二季度，集装箱运输企业的景气指数数值预计为 124.31 点，较本季度上升 22.05 点，进入较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数计为 90.43 点，较本季度下降 7.14 点，跌入不景气区间。虽然集装箱运输企业景气指数大幅进入景气区间，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 5-10)

大型集装箱企业景气指数大幅上涨。2019 年第二季度，大、中、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为 136.25 点、111.43 点、98.00 点，其中，大、小型集装箱企业景气分别上涨 33.75 点、12 点，中型企业景气状况与本季度持平。大型集装箱运输企业由微景气

集装箱运输企业经营全面向好。2019 年第二季度，尽管企业运力投放持续增长，但舱位利用率预计仍大幅



图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

气区间涨至较为景气区间，小型集装箱运输企业仍旧保持景气线之下。总体来看，下季度大中型集装箱运输企业经营状况可能持续向好，小型航运企业恶化趋势正在减弱。

提高，营运成本将有所降低，企业盈利状况也大幅好转，流动资金将更加充足，企业融资也将更加容易，资产负

债预计持续减少。劳动力需求平稳，企业对船舶运力投资持谨慎态度。（见图 5-11 和图 5-12）

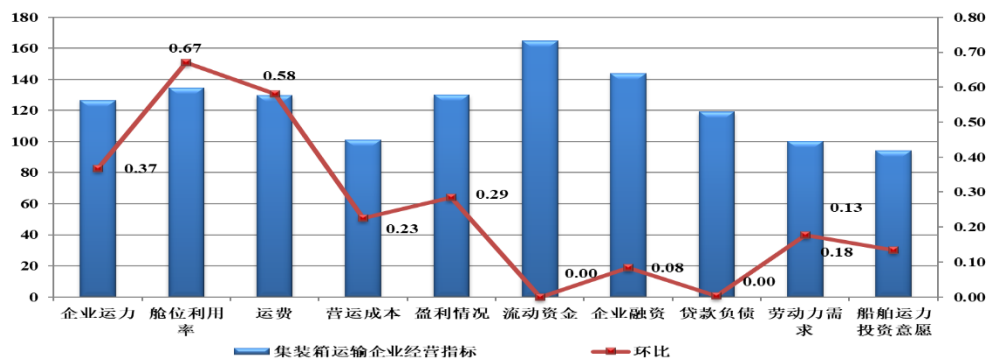


图 5-11 集装箱运输企业经营指标景气状况预测

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	126.43	↑ 33.93	较为景气区间
舱位利用率	134.5	↑ 54	较为景气区间
运费	129.64	↑ 47.64	较为景气区间
营运成本	100.93	↑ 18.57	微景气区间
盈利情况	130	↑ 28.86	较为景气区间
流动资金	164.71	→ 0	较强景气区间
企业融资	143.71	↑ 11.07	较为景气区间
贷款负债	119.14	↑ 0.35	相对景气区间
劳动力需求	100	↑ 15	景气分界点
船舶运力投资意愿	94	↑ 11.07	微弱不景气区间

图 5-12 集装箱运输企业经营指标景气指数预测

5.4 中国港口企业景气预测

港口企业信心仍将稳步向好。根据中国航运景气调查显示，2019 年第二季度，港口企业景气指数预计为 106.39 点，处于微景气区间，经营景气状况继续稳健；中国港口企业信心指数预计为 118.77 点，下降 3.31 点，落入相对景气区间，但总体来看，港口企业家们仍对市场保持乐观态度。（见图 5-13）

小型港口企业经营状况依旧十分艰难。2019 年第二季度，大型、中型、小型三类港口企业的景气指数数值预计分别为 118.67 点、110.77 点和 50 点，其中，大型港口企业继续保持在相对景气区间，中型企业上涨

港口企业贷款负债大幅增加。2019 年第二季度，港口收费价格下跌，经营成本上涨，但得益于吞吐量上升，泊位利用率增加，企业盈利情况依旧增长。企业的



图 5-13 港口企业景气指数和信心指数预测

26.15 点，上涨至相对景气区间，而小型企业处于较为不景气区间。总体来说大中型港口企业经营状况呈上升趋势，小型企业经营状况不佳。

流动资金相对充足，企业的融资情况将更加容易，新增泊位与机械投资将继续增长，但企业负债预计大幅增加，劳动力需求将有所下滑。（见图 5-14 和图 5-15）

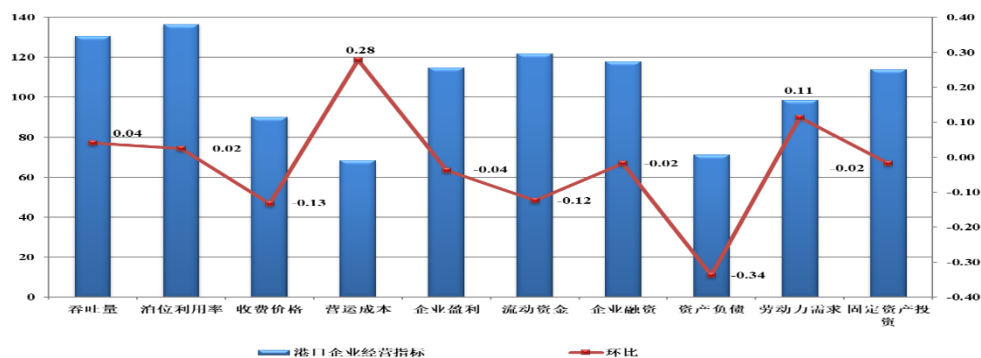


图 5-14 港口企业经营指标景气状况预测

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	130.62	↑ 5.39	较为景气区间
泊位利用率	136.54	↑ 3.31	较为景气区间
收费价格	90.08	↓ -12.00	微弱不景气区间
营运成本	68.31	↑ 19.00	较为不景气区间
企业盈利	114.77	↓ -4.38	相对景气区间
流动资金	121.92	↓ -15.16	较为景气区间
企业融资	117.92	↓ -2.08	相对景气区间
资产负债	71.23	↓ -24.08	较为不景气区间
劳动力需求	98.62	↑ 11.16	微弱不景气区间
新增泊位与机械投资	113.92	↓ -2.08	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

航运服务企业将再入景气区间。2019 年第二季度，航运服务企业的景气指数预计为 103.23 点，较本季度上涨 17.76 点，上升至微景气区间；信心指数预计为 110.18 点，较本季度上涨 16.90 点，上升至相对景气区间。总体来看，航运服务企业家们对行业总体运行状况持有乐观态度。(见图 5-16)

大型航运服务企业复苏最快。2019 年第二季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为 101.25 点、110.63 点和 98.85 点，大型航运服务企

航运服务企业盈利将进入景气区间。2019 年第二季度，尽管航运服务企业业务成本将持续走高，但由于业务预订与业务量预计大幅增加，业务收费价格将有所提升，企业盈利将转而小幅增长，从较为不景气区间上



图 5-16 航运服务企业景气指数和信心指数预测

业上涨 21.25 点，从相对不景气区间上升至微景气区间；中型航运服务企业上涨 13.13 点，上升至相对景气区间；小型航运服务企业上涨 11.54 点，处于微弱不景气区间。

升至微景气区间，流动资金将更加充裕，企业融资仍相对容易，但货款拖欠将持续增加，劳动力需求将持续下降，固定资产投资需求将持续走低。(见图 5-17 和图 5-18)

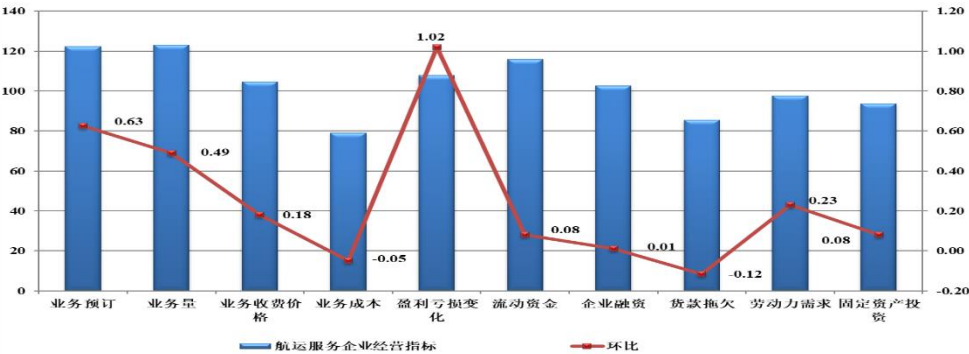


图 5-17 航运服务企业经营指标景气状况预测

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	122.32	↑ 47.13	较为景气区间
业务量	123.1	↑ 40.36	较为景气区间
业务收费价格	104.69	↑ 15.94	微景气区间
业务成本	79.04	↓ -4.12	较为不景气区间
盈利状况	107.82	↑ 54.45	微景气区间
流动资金	115.94	↑ 8.66	相对景气区间
企业融资	102.63	↑ 1.15	微景气区间
货款拖欠	85.5	↓ -11.21	相对不景气区间
劳动力需求	97.6	↑ 18.33	微弱不景气区间
固定资产投资	93.69	↑ 6.92	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 超半数干散货海运企业认为市场将低迷两年或以上

自 2019 年 1 月 18 日至 2 月 12 日期间, BDI 指数从 1112 点一路下跌至 595 点, 连续 18 天下挫, 期间累计跌幅接近 50%, BDI 指数跌回两年之前, 市场再次进入调整期, 航运企业认为本轮市场调整会持续多长时间? 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、干散货运输企业进行了相关调查。

过半船舶运输企业认为市场调整将持续半年到一年。据中国航运景气调查显示, 在接受调查的船舶运输企业中, 24.39%的企业认为本轮市场调整最多持续半年, 三季度就将再创 2018 年以来新高; 39.02%的企业认为本轮市场调整最多持续一年, 年底就将有所回升; 12.20%的企业认为本轮市场调整将持续约两年时间, 2020 年底将有望好转; 其余 24.39%的企业认为市场进入下行通道, 未来将再入长时间低迷。

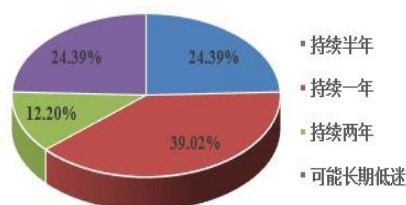


图 6-1 船舶运输企业对市场调整持续时间的看法

过半干散货运输企业认为市场调整将持续两年甚至可能长期低迷。据中国航运景气调查显示, 在接受调查的干散货运输企业中, 24.39%的企业认为本轮市场调整将持续约两年, 2020 年底将再创 2018 年以来新高; 34.15%的企业认为市场进入下行通道, 未来将再入长时间低迷。过半干散货企业家对市场调整期信心相对不足。

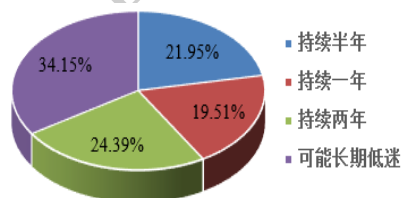


图 6-2 干散货企业对市场调整持续时间的看法

由于船舶运输以及干散货运输行业受全球贸易影响较大, 中美贸易战之后, 企业家信心受挫存在客观原因, 此外 BDI 指数下降周期距今近十年之久。上述的调查显示, BDI 指数存在继续探底的可能, 因此在

接受调查的航运企业中, 大多数企业家对航运市场信心不足。

但是, 鉴于中美贸易战和解, 全球贸易形势缓解, BDI 指数继续下探的可能性不大。

6.2 企业更倾向于选择低硫油应对限硫令

根据《国际防止船舶造成污染公约》规定, 自 2020 年 1 月 1 日起, 全球船舶必须使用硫含量不高于 0.5% 的船用燃料油。近期, 中国石化要求 2019 年开始尝试置换供应低硫重质船用燃料油; 马士基出资 1.83 亿美元购买了一大批脱硫设备; 也有公司致力于研发清洁燃料。作为企业要么选择加装脱硫设备, 要么选择低硫油或清洁能源, 在当前整个航运市场形势依旧严峻的背景下, 航运企业采取了哪些应对措施? 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, 在当前的航运市场形势下:

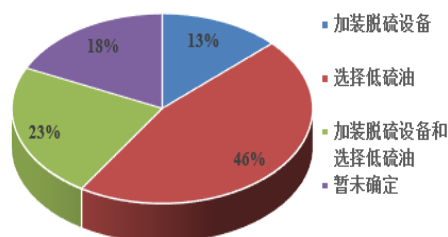


图 6-3 航运企业应对限硫令的措施

接受调查的航运企业中, 有 46% 的航运企业选择直接采用低硫油, 企业普遍认为加装脱硫设备成本较高, 脱硫技术尚不成熟, 并且还受制于设备供应不足的现实, 因此为满足限硫令的要求, 企业选择直接使用低硫油; 13% 的企业选择加装脱硫设备, 企业认为长期来看低硫油成本不低, 且价格波动较大, 而且部分主力船型耗油量较大, 选择脱硫设备更是一项长远且经济的措施; 23% 的企业采取双套措施, 针对不同船舶情况, 综合评估成本变化, 推进部分船舶安装脱硫设备、部分船舶使用低硫油, 以对冲履约带来低硫油成本高企的风险; 同时, 也有 18% 的企业目前正在探讨方案, 尚未制定出措施, 主要原因是鉴于市场环境的变化太快, 还在观望, 综合对比各项应对措施的利与弊, 选择最优方式进行。

通过上述调查可知, 接受调查的航运企业中, 绝大多数企业积极响应限硫令的号召, 采取一系列的应对措施, 达到使用硫含量不高于 0.5% 的船用燃料油的要求。

然而低硫油价格高昂、加装脱硫设备投入过大，必定导致营运成本的大幅上升，即使优化操作提高设备运营效率，也难以维持运输成本的相对稳定。

6.3 企业或将下调出口附加费和码头操作费

近期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），航运企业将在哪些方面对海运费价格进行调整？针对上述问题，上海国际航运研究中心对集装箱运输企业进行了调查。

调查结果显示，接受调查的集装箱运输企业中，有 10.71% 的企业将下调单证费；有 28.57% 的企业将下调出口附加费或码头操作费；有 7.14% 的企业将下调电放费；其余 25% 的企业将在其他方面进行调整。

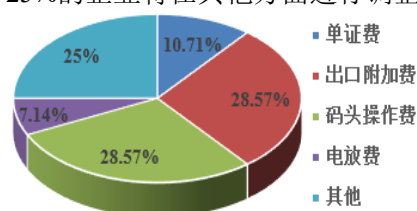


图 6-4 集装箱运输企业对海运费价格的调整

通过上述调查可知，接受调查的集装箱运输企业中，大多数企业或将下调出口附加费和码头操作费，海运费价格将相应有所下降。而继马士基之后，MSC（地中海航运）、YML（阳明海运）、HMM（现代商船）、SNL（中外运集运）、ESL（阿联酋航运）、SJJ（锦江航运）、RCL（宏海箱运）、Matson（美森轮船）等船公司已相继通知客户调整码头操作费 THC。

6.4 船舶受电设施改造成本过高成岸电推广的重要障碍

目前我国主要港口岸电设施覆盖率已达 40%，船舶

受电设施覆盖率却不足 1%，港口实行船舶接岸电是为了减少燃油使用，从而减少环境污染。可是船舶进港靠泊使用岸电的措施实施已久，但船舶受电覆盖率依旧很低。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，接受调查的航运企业中，其中 34% 的企业认为船舶受电设施改造成本过大，因为加装船舶受电设施需要投入资金改造，船舶营运成本会额外增加，企业盈利也会减少。24% 的企业认为低压岸电接口成本缺乏统一标准，因为船舶一个航次会靠泊不同码头，如果每个码头都有自己的岸电标准，船舶就无法安装统一的受电设备。还有 21% 的企业认为岸电设施覆盖率相对不足，可能是因为部分港口由于财务状况不佳无法安装港口岸电设备。

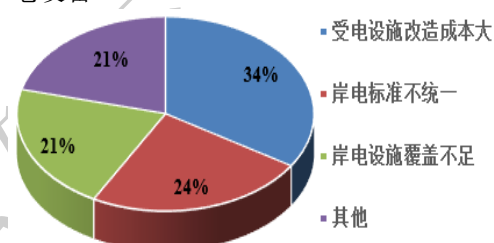


图 6-5 船舶受电覆盖率低的原因

通过上述调查可知，接受调查的航运企业中，绝大多数企业表示船舶受电改造成本太大，大面积的让船舶和港口安装岸电的相关设备，不仅需要统一的岸电标准，而且还需要出台一些政策贴补港口和船舶运输企业，减轻营运成本。这些措施得以实施，船舶受电设施覆盖率或将有所改善。

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