



2018 年中国航运业复苏态势略微放缓

(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）——

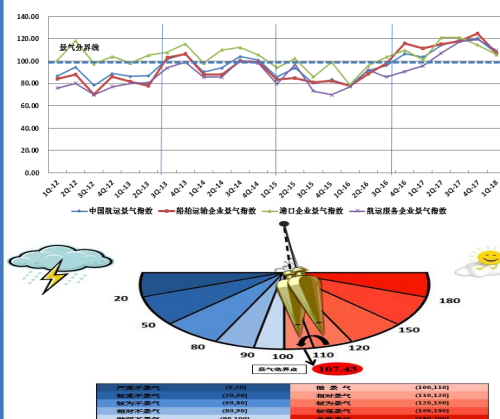
内容摘要:

- **中国航运业景气度略微下降。**根据中国航运景气调查显示,2018 年第一季度的中国航运景气指数为 107.43 点,由上个季度的相对景气区间回落至微景气区间;中国航运信心指数为 128.68 点,维持在较为景气区间,中国航运企业家对市场总体持相对乐观态度。
- **船公司复苏态势放缓明显。**2018 年第一季度,船舶运输企业十项经营指标中,营运成本和运费均处于景气线以下,船舶运输企业景气指数为 106.94 点,大幅跌入微景气区间;船舶运输企业信心指数为 124.35 点,船舶运输企业复苏态势明显放缓,但总体运行状况持稳。
- **港口企业信心指数大幅回落。**2018 年第一季度,中国港口企业的景气指数为 105.95 点,港口景气度略有下滑,跌入微景气区间;中国港口企业的信心指数为 134.61 点,较上季度下降 36.51 点,跌入较为景气区间,但港口企业家们对行业总体运行状况抱有乐观态度。
- **二季度中国航运业将稳步复苏。**2018 年第二季度,中国航运企业的景气状况预计比今年第一季度有所回升。根据中国航运景气调查结果显示,下季度中国航运景气指数预计为 115.34 点,中国航运信心指数预计为 130.93 点,均有小幅上升;持乐观态度的航运企业的比例预计将增加,而持不乐观态度的航运企业所占比例预计有所下降。
- **二季度干散货海运企业将现反弹式复苏。**2018 年第二季度,预计干散货海运企业的景气指数为 150.97 点,处于较强景气区间,创历史新高,预计市场趋势大幅向好。干散货运输企业信心指数预计为 135.4 点,仍保持在较为景气区间。得益于船舶周转率和运费收入提高,营运成本降低,企业盈利情况将大幅度上涨。

风险提示: 尽管企业家对未来航运市场相对乐观,但是市场复苏的支撑因素多为偶发性因素,未来航运市场的走势还将面临一定的下行风险,特别是在当前船舶造价较低的情况下,船舶运力投资意愿大幅抬头,对未来航运市场的复苏也埋下了较大隐患。

——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(2017年回顾与2018年展望)》:国内散货市场行情火爆,2018 年料将温和上涨
- 《中国国内集装箱运输市场分析报告(2017年回顾与2018年展望)》:内贸集运价格再创新高,2018 年或将面临较大挑战
- 《国际集装箱市场分析报告(2017 年回顾与2018年展望)》:2017 年海运量增长强劲,2018 年市场运价水平承压
- 《国际干散货市场分析报告(2017 年回顾与2018年展望)》:2017 年市场大幅回升,2018 年运价或将前高后低

中国航运景气指数编制室:

周德全 廖青梅

徐明明 张姝雯

伍君

电话: 021-65853850 转 8039

邮箱: dqzhou@sisi-smu.org

传真: 021-65373125

1 2018 年第一季度中国航运景气状况

中国航运业持续向好。2018年2月中国航运景气预警指数为66.66点，较上一季度有所下降，但仍维持在偏冷区间；2018年2月中国航运景气动向指数为96.85点，与12月相比出现小幅上升，近一年以来一直围绕在96点左右波动，总体呈低位波动态势。从微观层面来看，2018年第一季度，中国航运景气指数为107.43点，较上一季度下降了12.51点，回落至微景气区间，企业经营状况仍保持乐观。中国航运信心指数为128.68点，依旧处于较为景气区间，中国航运企业家仍对市场抱有一定的信心，相信航运市场会持续回暖。（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-17	4 月	76.67	96.95	114.48	121.65
	5 月	63.5	96.55		
	6 月	67.62	96.71		
3Q-17	7 月	67.62	96.6	118.72	143.31
	8 月	67.09	96.58		
	9 月	72.05	96.81		
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		

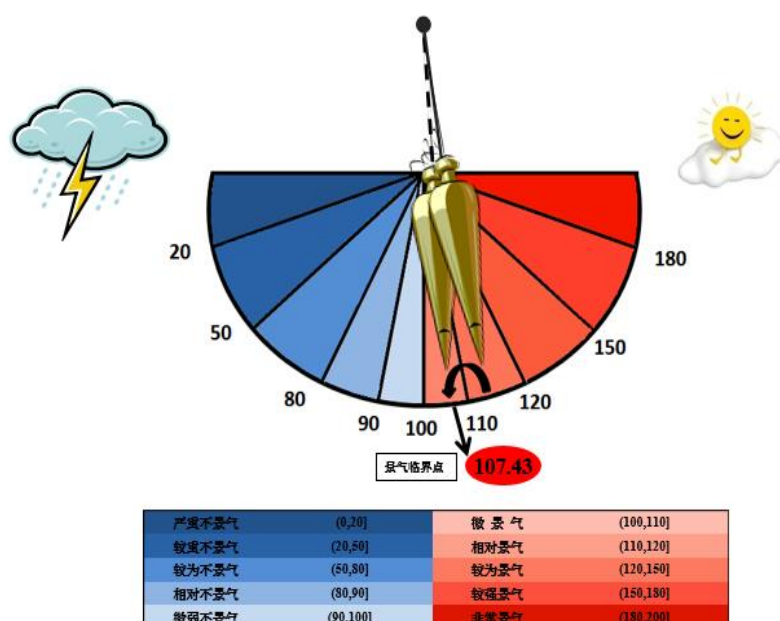


图 1-1 2018 年第一季度中国航运景气指数

来源：上海国际航运研究中心

2 中国航运业宏观景气趋势分析

经济和航运指标持续偏低。2018 年 2 月中国航运景气预警指数为 66.66 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。本季度经济增长相对稳定，对外贸易与发电量等指标都处于稳定区间，但是受春节季节性因素影响，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(见图 2-4)。

部分航运监测指标下跌趋势明显。较上季度相比，本季度四大航运监测指标中除 BDI 指数小幅上升外，其他指标均下跌。其中，BDI 指数自 2017 年 12 月起维持在正常区间，BDTI 指数在 1 月跌至过冷区间后又于 2 月回升至偏冷区间；CCFI 连续三年在 800 点左右浮动，处于过冷区间；CCBFI 跌落至偏冷区间(见图 2-2)。

经济监测指标增速较快。经济指标中除消费品零售增速较放缓外，其它指标增速均上涨。其中进出口额表现最为稳定，连续多个季度维持在正常区间；固定资产投资额在 2017 年 12 月出现负增长，但随后大幅反弹，从过冷区间升至偏冷区间，港口吞吐量同样在 2017 年 12 月出现触底反弹，仍处于过冷区间。即使如此，消费品零售增速本季度下降较为明显，跌至过冷区间(见图 2-3)

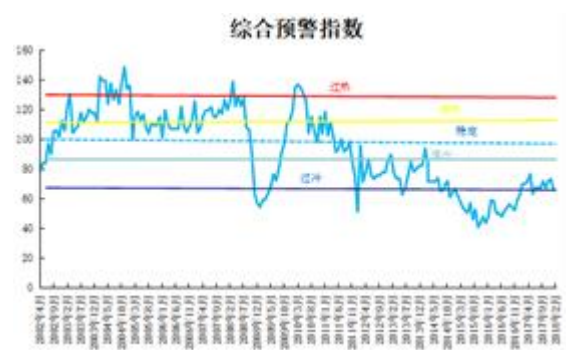


图 2-1 中国航运景气预警指数

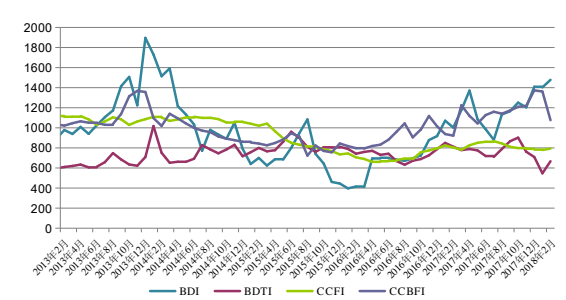


图 2-2 航运监测指标变化情况

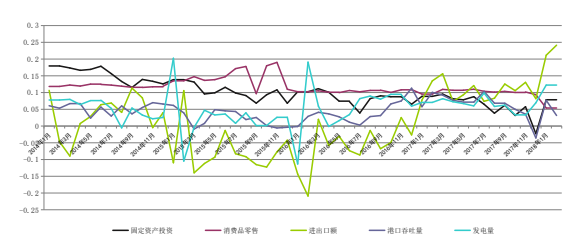


图 2-3 经济监测指标变化情况

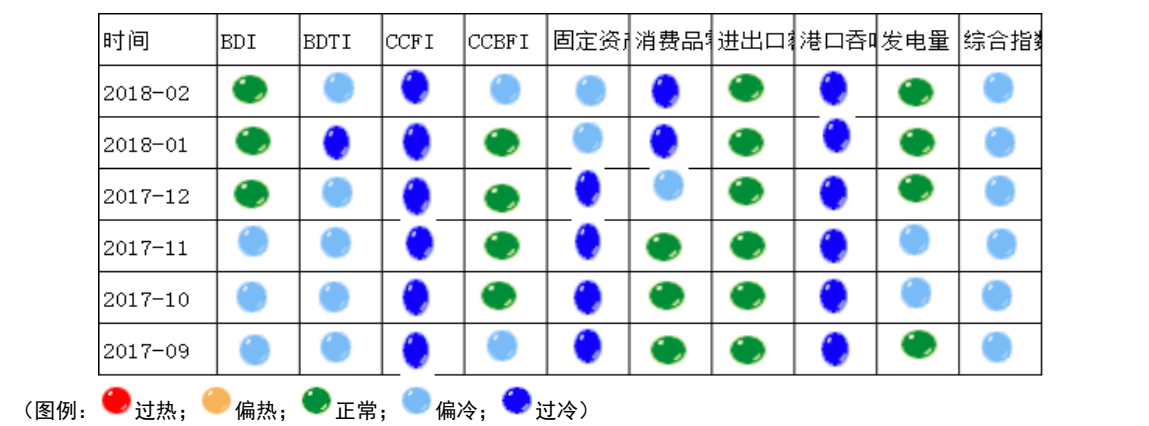


图 2-4 综合预警指数灯图

3 中国航运企业景气分析

2018 年第一季度中国航运企业经营状况趋于平缓,中国航运景气指数为107.43 点,较上一季度降低 12.51 点,下降至微景气区间,所有港航企业景气指数均有所下降,但所有企业景气指数都处于景气线之上。

2018 年第一季度,中国航运信心指数为128.68 点,较上季度降低 20.26 点,处于较为景气区间,所有港航企业信心指数有所下

降,但下降幅度较小,仍处于景气线之上。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 43.37%,较上季度比例小幅下调,另有 50.68%的航运企业认为行业总体运行状况一般,仅有 5.95%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 1.61%,各港航企业对市场总体持一般态度。(见图 3-1、图 3-2)

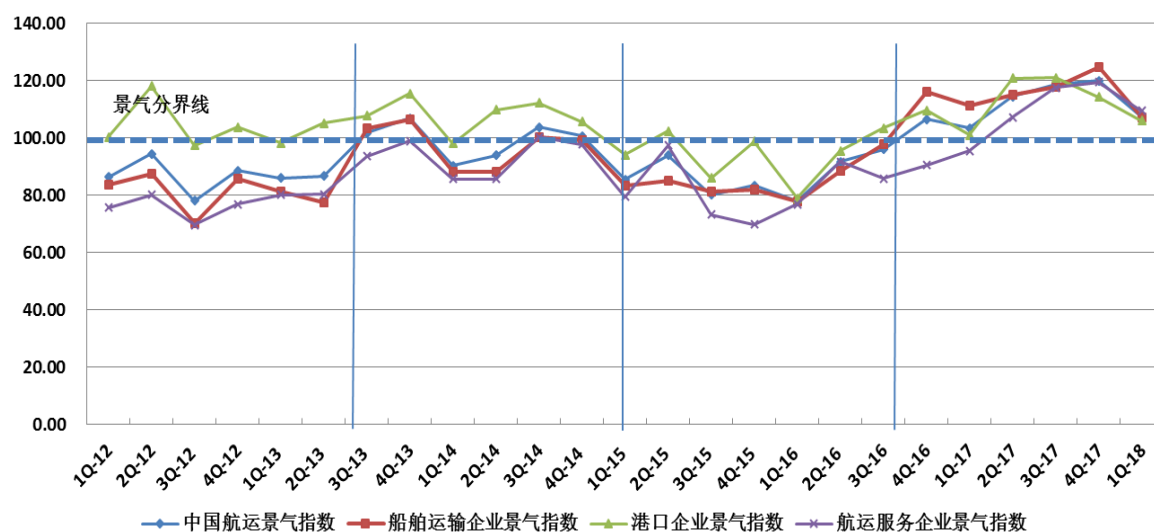


图 3-1 中国航运景气指数 (CSP I)

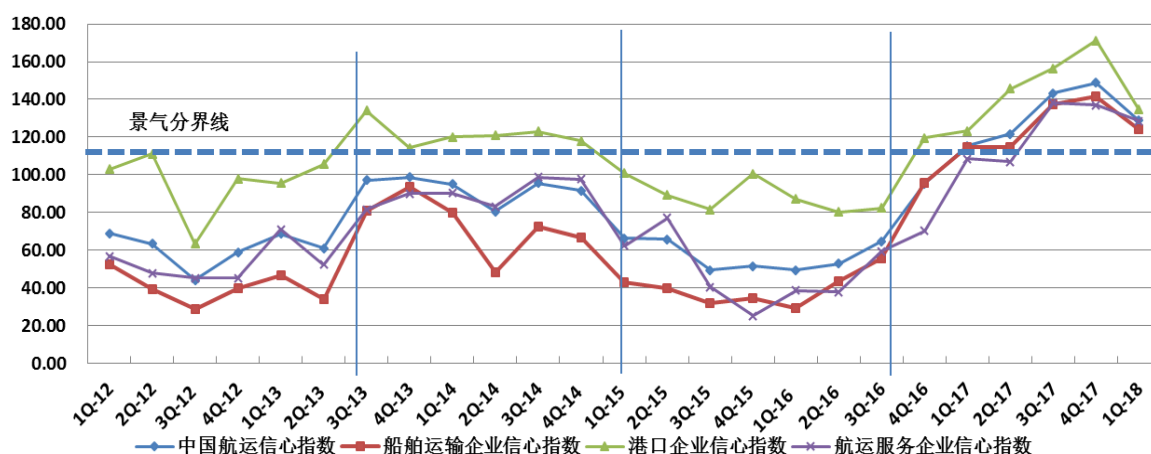


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业仍处景气区间。2018 年第一季度,船舶运输企业景气指数为 106.97 点,较上季度下降了 17.59 点,处于微景气线区间;2018 年第一季度,船舶运输企业信心指数为 124.35 点,较上季度降低了 16.96 点,仍保持在较为景气区间。船舶运输企业总体运行状况持续向好,对市场持乐观态度。(见图 3-3)

小型船公司跌入微弱不景气期间。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为 112.909 点,降至相对景气区间;中型船舶运

船舶运输企业多项经营指标增幅放缓。2018 年第一季度,随着船公司运力投放力度加大,船舶周转率提升势头放缓。虽然单位运费收入出现下降,企业营运成本出现上涨,



图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数

输企业景气指数为 101.059 点,跌至微景气区间;小型运输船舶企业景气指数为 93.076 点,处于景气线以下。各类船舶运输企业经营状况有所下降。

但是企业总体盈利水平相对稳定,企业流动资金相对仍旧充裕,企业贷款负债持续减少,融资难度不断降低,企业劳动力需求与投资意愿略有上涨。(见图 3-4 和图 3-5)、

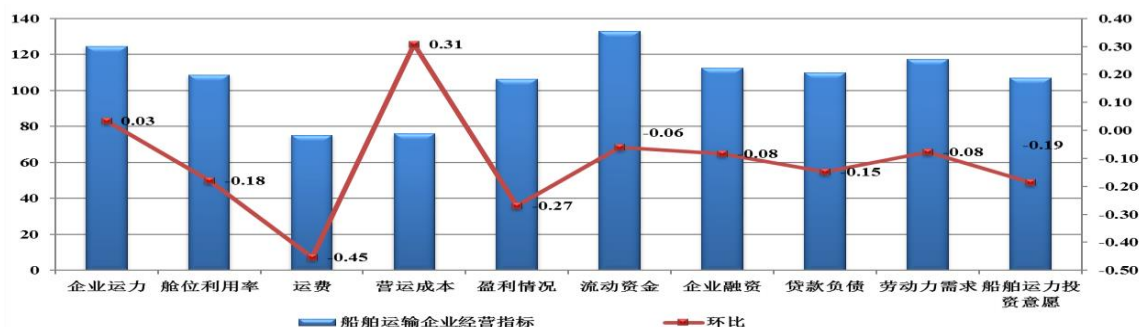


图 3-4 船舶运输企业经营指标景气指数状况

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	124.5	↑ 3.95	较为景气区间
舱位利用率	108.68	↓ -23.74	微景气区间
运费	75.19	↓ -62.46	较为不景气区间
营运成本	75.93	↑ 17.87	较为不景气区间
盈利情况	106.36	↓ -39.14	微景气区间
流动资金	132.87	↓ -8.57	较为景气区间
企业融资	112.42	↓ -10.25	相对景气区间
贷款负债	109.75	↓ -19.21	微景气区间
劳动力需求	117.17	↓ -9.89	相对景气区间
船舶运力投资意愿	106.85	↓ -24.48	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

干散货运输企业延续良好发展态势。2018 年第一季度，干散货运输企业的景气指数为 116.49 点，较上季度下降 10.36 点，回落至相对景气区间；2018 年第一季度，干散货运输企业的信心指数为 129.4 点，较上季度下降 15.31 点，仍保持在较为景气区间。干散货运输企业总体复苏势头有所减缓，市场回归仍需谨慎。(见图 3-6)



图 3-6 干散货运输企业景气指数和信心指数

大干散货运输企业经营最佳。2018 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 133.33 点、93.41 点和 87.56 点，其中中型干散货企业下降 26 点，跌

落至微弱不景气区间，小型干散货企业下跌 39.11 点，从较为景气区间跌至相对不景气区间。

干散货运输企业盈利状况大幅下滑。2018 年第一季度，企业投放运力增加，但由于船舶周转率和运费收入降低，以及营运成本增加的影响，企业的盈利情况明显下滑。

企业的流动资金充足，企业融资能力良好，贷款负债持续减少，劳动力需求与船舶运力投资意愿持续明显增加。(见图 3-7 和图 3-8)

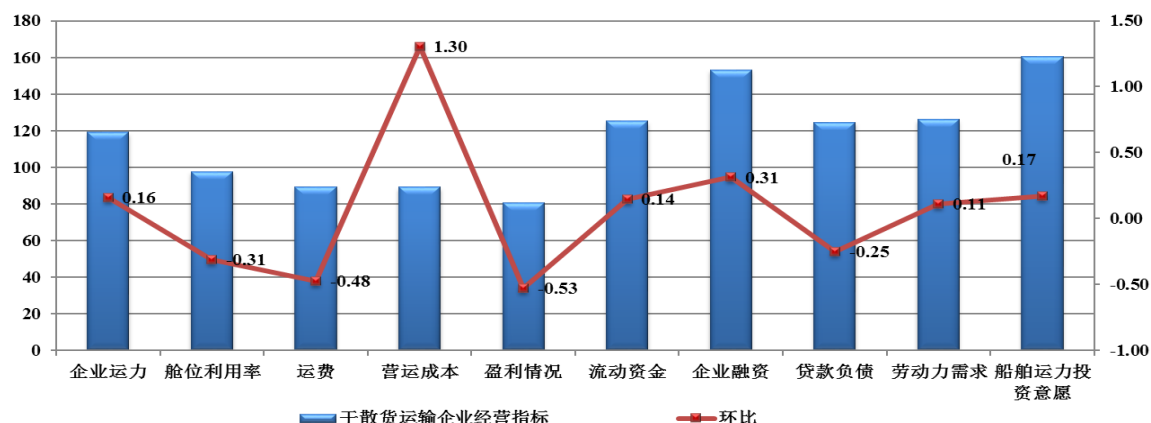


图 3-7 干散货运输企业经营指标景气指数状况

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	118.99	↑ 16.05	相对景气区间
船舶周转率	97.66	↓ -44.01	微弱不景气区间
运费	89.38	↓ -81.4	相对不景气区间
营运成本	89.03	↑ 50.4	相对不景气区间
盈利情况	80.59	↓ -90.59	相对不景气区间
流动资金	125.09	↑ 15.68	较为景气区间
企业融资	153.29	↑ 36.43	较强景气区间
贷款负债	124.46	↓ -41.81	较为景气区间
劳动力需求	126.09	↑ 12.46	较为景气区间
船舶运力投资意愿	160.32	↑ 23.16	较强景气区间

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

集装箱运输企业信心依旧充足。2018 年第一季度，集装箱运输企业的景气指数为 111.41 点，较上一季度小幅下跌 5.59 点，仍处于相对景气区间；2018 年第一季度，集装箱运输企业的信心指数为 128.57 点，较上一季度下降 11.43 点，仍处于至较为景气区间。（见图 3-9）

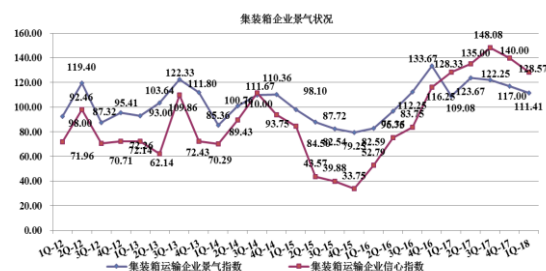


图 3-9 集装箱运输企业景气指数和信心指数

大型班轮景气度最佳。本季度大、中、小型集装箱运输企业景气指数值分别为 116.8 点，103.7 点，102.9 点，均有所下跌，但仍均

处于景气区间，其中中型集装箱企业下跌幅度较大，下跌 18.3 点，从相对景气区间跌落至微景气区间。

集装箱运输企业财务状况尚可。2018 年第一季度，虽然集装箱企业单位运费收入出现下降，企业营运成本不断上升，但是由于企业运力投放力度加大，船舶舱位利用率的持续提升，企业总体盈利情况持续改善，流动资金相

对充裕，融资难度不断降低，贷款负债持续减少，劳动力需求不断增长。但受 2018 年大型船舶运力集中交付的影响，企业普遍对船舶运力投资持相对谨慎态度，船舶投资意愿景气指数处于微弱不景气区间。（见图 3-10 和图 3-11）

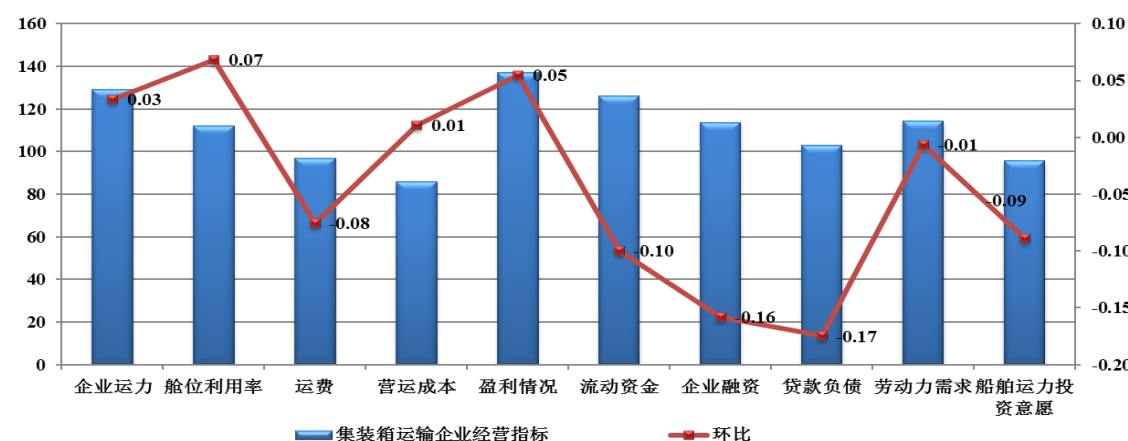


图 3-10 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

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	129.17	↑ 4.17	较为景气区间
舱位利用率	112.14	↑ 7.14	相对景气区间
运费	97.05	↓ -7.95	微弱不景气区间
营运成本	85.88	↑ 0.88	相对不景气区间
盈利情况	137.14	↑ 7.14	较为景气区间
流动资金	126.02	↓ -13.98	较为景气区间
企业融资	113.67	↓ -21.33	相对景气区间
贷款负债	103.13	↓ -21.87	微景气区间
劳动力需求	114.27	↓ -0.73	相对景气区间
船舶运力投资意愿	95.67	↓ -9.33	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

港口企业对经营状况信心十足。2018 年第一季度,港口企业的景气指数为105.95 点,较上季度下降了8.35 点,回落至微景气区间,港口企业经营状况总体保持稳定;港口企业的信心指数为 134.61 点,较上季度降低了36.51 点,处于较为景气区间,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)

小型港口企业景气度最高。本季度大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 106.758 点、95.584 点和 120 点,中型港

口企业盈利保持稳定。2018 年第一季度,尽管中国港口企业的收费价格略有下降,但受港口吞吐量与泊位利用率持续增长,营运成本出现较大幅度下降的影响,企业依旧

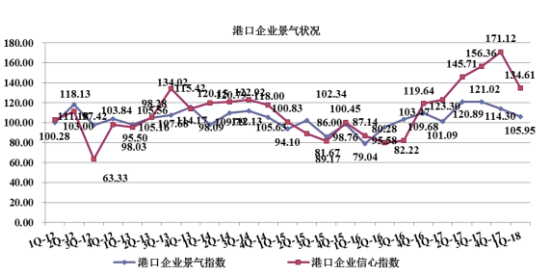


图 3-12 港口企业景气信心指数

口企业下降至微弱不景气区间,大、中型港口企业均处于景气线之上。综合看来,港口企业经营状况有所下滑。

处于平稳的盈利状态,流动资金相对充足,企业融资难度持续下降,但企业贷款负债有所增加,劳动力需求略有减少。(见图 3-13 和图 3-14)

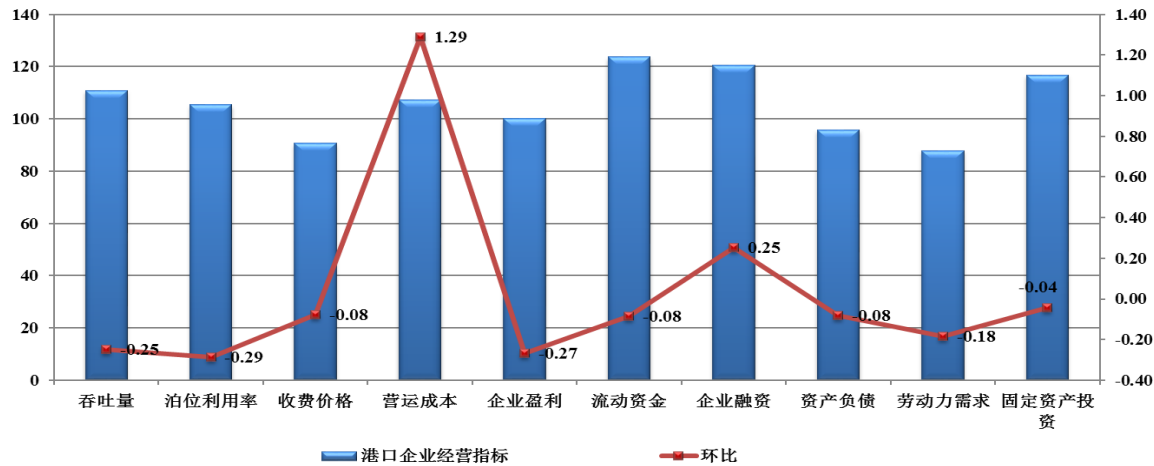


图 3-13 港口企业经营指标景气状况

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	110.93	↓ -36.76	相对景气区间
泊位利用率	105.45	↓ -42.59	微景气区间
收费价格	90.74	↓ -7.53	微弱不景气区间
营运成本	107.31	↑ 60.42	微景气区间
企业盈利	100.18	↓ -36.65	微景气区间
流动资金	123.81	↓ -11.29	较为景气区间
企业融资	120.59	↑ 24.40	较为景气区间
资产负债	95.83	↓ -8.43	微弱不景气区间
劳动力需求	87.85	↓ -19.65	相对不景气区间
新增泊位与机械投资	116.81	↓ -5.37	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

航运服务企业对经营状况信心十足。2018 年第一季度，航运服务企业景气指数为 109.51 点，较上季度下降了 9.92 点，回落至微景气区间；航运服务企业信心指数 128.51 点，较上季度小幅度下降，继续处在较为景气区间。本季度，航运服务企业景气指数继续处于景气区间，经营状况持续向利好方向发展，企业对经营状况信心十足。（见图 3-15）

小型航运服务企业经营状况堪忧。2018 年第一季度，大、中、小三类航运服务企业的景气指数分别为 115.76 点、100.26 点和

航运服务企业经营多项指标持续向好。2018 年第一季度，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的大幅增长，收费价格也有所上扬，虽然企业成本有所增长，但是企业总体盈利仍然处于较好水

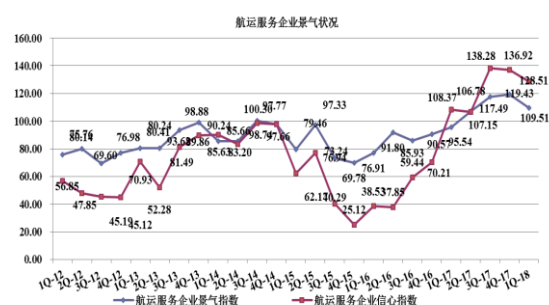


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

99.93 点。其中，小型及中型航运服务企业均回落至景气临界点附近。总体来看，中小型航运服务企业经营状况堪忧。

平，流动资金更加充足，融资能力大幅提升，劳动力需求也有所增长。但是航运服务企业的贷款拖欠情况大幅增加。（见图 3-16 和图 3-17）

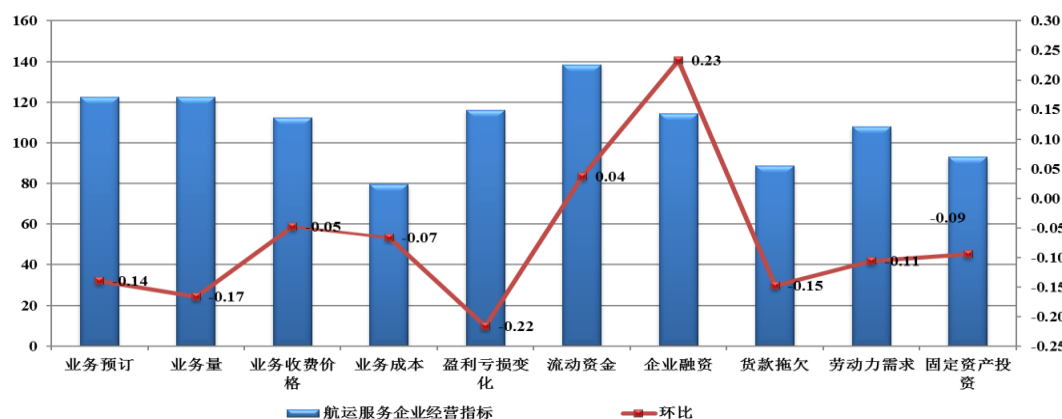


图 3-16 航运服务企业经营指标景气状况

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	122.4	↓ -19.87	较为景气区间
业务量	122.45	↓ -24.46	较为景气区间
业务收费价格	112.46	↓ -5.63	相对景气区间
业务成本	79.44	↓ -5.7	较为不景气区间
盈利状况	116.11	↓ -32.1	相对景气区间
流动资金	138.4	↑ 4.87	较为景气区间
企业融资	114.24	↑ 21.61	相对景气区间
贷款拖欠	88.67	↓ -15.36	相对不景气区间
劳动力需求	107.91	↓ -12.87	微景气区间
固定资产投资	93.04	↓ -9.68	微弱不景气区间

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

航运市场总体趋于稳定。2018 年 2 月，中国航运先行指数收于 100.56 点。一致指数于 2018 年 1 月开始出现较大幅度上涨并突破 100 点，并维持平稳，这是自 2013 年后首次

突破 100 点。从指数走势上来看，先行指数仍处于波动上行的态势，预计未来中国航运业未来一段时间总体将持续上行。（见图 4-1）

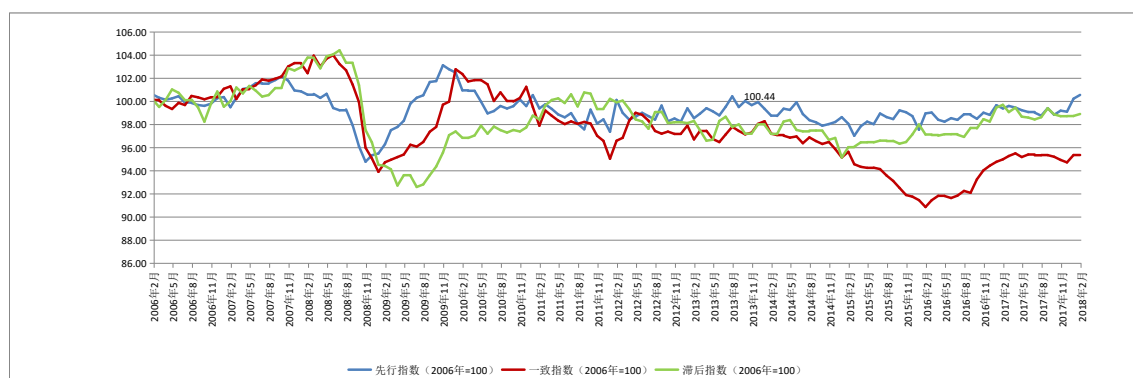


图 4-1 中国航运景气动向指数走势图

2018 年 2 月，先行指标组的各项指标中，船舶到港量、发电量增速明显加快；货币供应量同比增长率继续保持稳定；固定资产投资额同比增长率在 12 月出现大幅下跌后 1 月大幅上涨；船舶到港量触底反弹同样在 1 月份触底反弹；消费品零售额增幅自 1 月份开始放缓。（见图 4-2）

2018 年 2 月，一致指数收于 95.30 点，较 1 月小幅下滑。其中，受春节季节性影响，2 月份进出口额同比增长率出现大幅上涨；但港口吞吐量在 12 月触底反弹后又于 2 月份

继续下探。四大航运指标中，BDI、BDTI 小幅上涨；CCBFI 从 1 月份开始下探；CCFI 基本持稳。（见图 4-3）

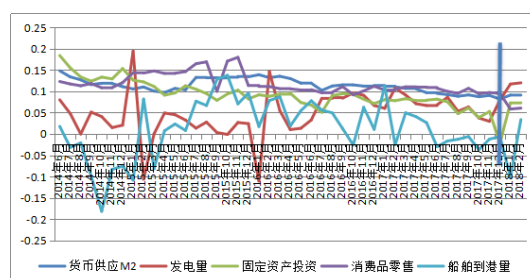


图 4-2 先行指标走势图

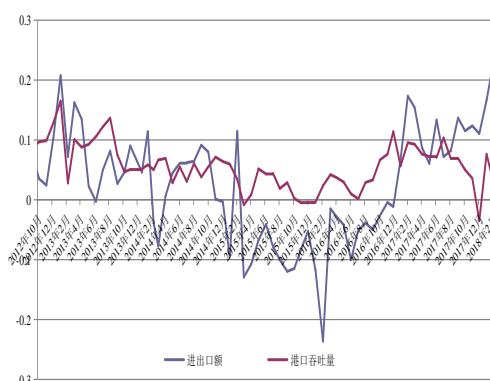
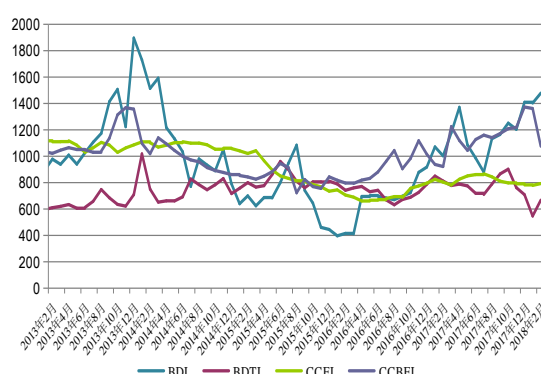


图 4-3 一致指标走势图

5 2018 年第二季度中国航运景气预测

2018 年第二季度，中国航运景气值相较于第一季度预计有所回升，根据中国航运景气调查显示，2018 年二季度中国航运景气指数预计为 115.34 点，上升 7.91 点，上升至相对景气区间。2018 年二季度中国航运信心指数预计为 130.93 点，上升 2.25 点，处在较为景气区间。

根据中国航运景气调查，2018 年第一季度，预计有 48.89% 的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，42.92% 的航运企业持一般态度，8.19% 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将增加，而持不乐观态度的航运企业所占比例预计有所下降。（见图 5-1、图 5-2、图 5-3）

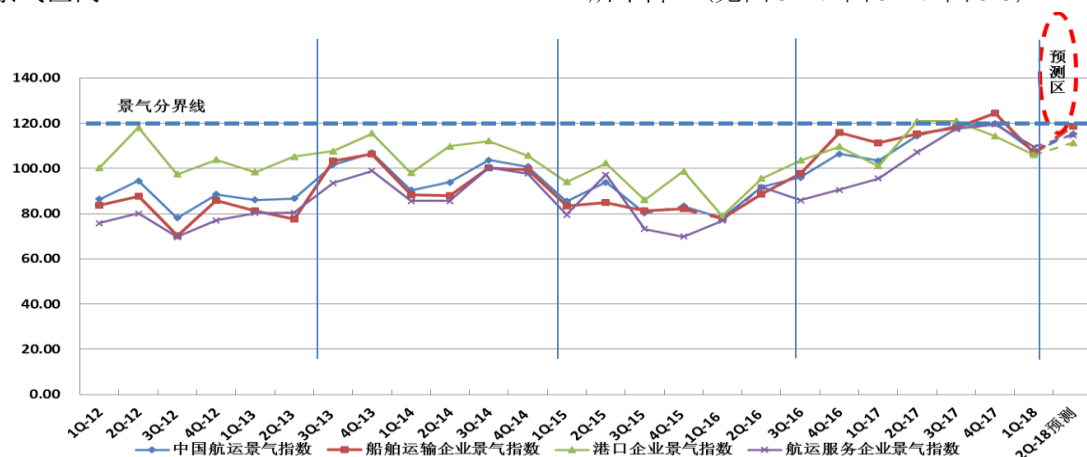


图 5-1 中国航运景气指数预测

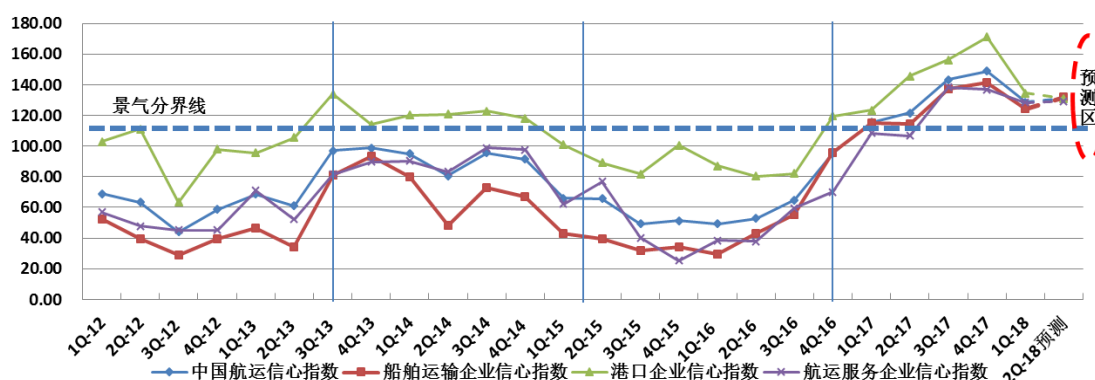


图 5-2 中国航运信心指数预测

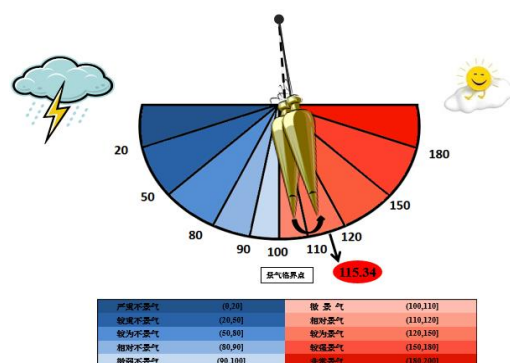


图 5-3 2018 年第一季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

船舶运输企业总体运行状况预计持续向好。根据中国航运景气调查，2018 年第二季度，船舶运输企业的景气指数预计为 118.77 点，较本季度上升 11.8 点，处于相对景气区间；2018 年第二季度，船舶运输企业信心指数预计为 131.90 点，较本季度上升 7.55 点，维持在较为景气区间。船舶运输企业持续看好 2018 年第二季度，船舶运输企业

大型船公司景气度最高。2018 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 124.734 点、111.813 点和

船舶运输企业盈利情况预计大幅向好。2018 年第二季度，船舶运输企业十大经营指标总体情况预计较好，虽然预计营运成本的增加对企业盈利情况有所影响，但是预计运费收入持续增加，贷款负债进一步减少，融资趋于容易，船舶运输企业盈利情况预计持

总体运行状况预计持续向好。（见图 5-4）



图 5-4 船舶运输企业景气指数和信心指数预测

106.498 点，均仍处于景气线以上，预计各类型船舶运输企业经营状况稳中向好。

续向好，企业流动资金将保持相对充足，预计下季度企业船舶投资意愿增强，劳动力需求进一步增加，船舶运输企业总体经营状况将延续本季度良好发展势头。（见图5-5和图 5-6）

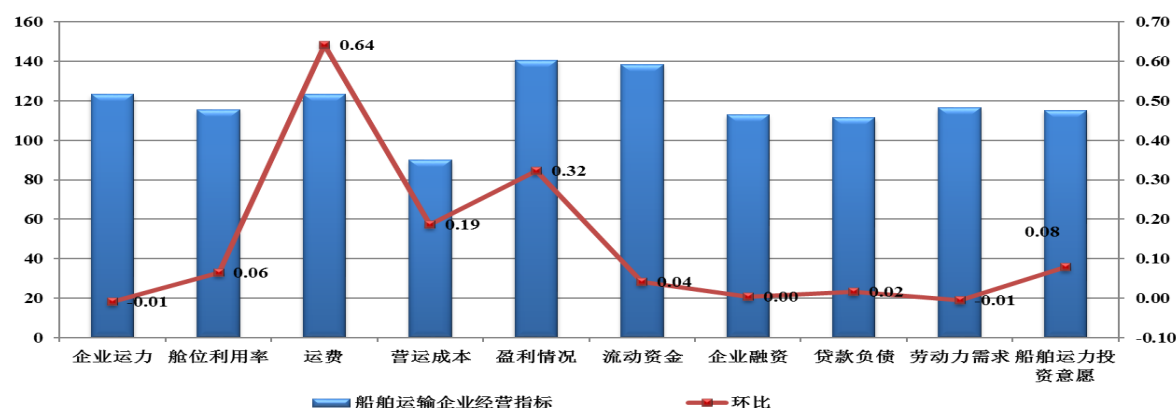


图 5-5 船舶运输企业经营指标景气状况预测

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	123.27	↓ -1.23	较为景气区间
舱位利用率	115.65	↑ 6.97	相对景气区间
运费	123.5	↑ 48.31	较为景气区间
营运成本	90.04	↑ 14.11	微弱不景气区间
盈利情况	140.67	↑ 34.31	较为景气区间
流动资金	138.43	↑ 5.56	较为景气区间
企业融资	112.87	↑ 0.45	相对景气区间
贷款负债	111.41	↑ 1.66	相对景气区间
劳动力需求	116.54	↓ -0.63	相对景气区间
船舶运力投资意愿	115.31	↑ 8.46	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

中国干散货运输企业预计大幅向好。2018 年第二季度，干散货运输企业景气指数预计为 150.97 点，较本季度大上升 34.48 点，上升至较强景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 135.4 点，较本季度上升 6 点，仍保持在较为景气区间。预计下季度干散货运输企业经营情况将持续走好，企业对二季度市场信心十足。（见图 5-7）

大型干散货运输企业经营状况预计大幅增涨。2018 年第二季度，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 179.99 点、105.32 点和 110.96 点，其中大型

干散货运输企业财务指标全面向好。2018 年第二季度，预计干散货运输企业十项经营指标中，均明显处于景气线之上。由于船舶周转率和运费收入提高，营运成本降低，干散货运输企业盈利将大幅度上涨。预计下季度企业拥

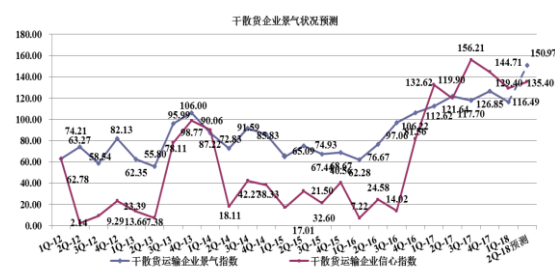


图 5-7 干散货运输企业景气指数和信心指数预测

干散货企业景气值预计上升至较强景气区间，中型、小型干散货运输企业景气指数与本季度几乎持平，经营状况良好。

有充裕的流动资金以及良好的企业融资能力，资产负债继续减少，企业船舶运力投资意愿上涨，劳动力需求也将持续增加。（见图 5-8 和图 5-9）

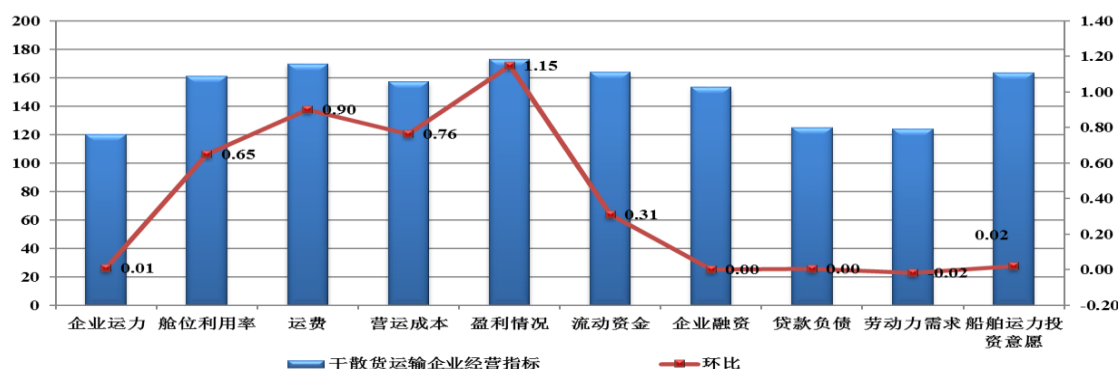


图 5-8 干散货运输企业经营指标景气状况预测

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	120	↑ 1.01	相对景气区间
船舶周转率	160.83	↑ 63.17	较强景气区间
运费	169.7	↑ 80.32	较强景气区间
营运成本	157.06	↑ 68.03	较强景气区间
盈利情况	172.95	↑ 92.36	较强景气区间
流动资金	163.85	↑ 38.76	较强景气区间
企业融资	153.26	↓ -0.03	较强景气区间
贷款负债	124.89	↑ 0.43	较为景气区间
劳动力需求	124	↓ -2.09	较为景气区间
船舶运力投资意愿	163.2	↑ 2.88	较强景气区间

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

集装箱运输企业预期谨慎向好。根据中国航运景气调查,2018 年第二季度,集装箱运输企业的景气指数值预计较本季度小幅上涨 0.98 点至 112.39 点,仍处于至相对景气区间;集装箱运输企业的信心指数预计会小幅下滑,较本季度下降 1.07 点落于 127.50 点,维持在较为景气区间。预计 2018 年第二季度集装箱运输企业景气状况好转趋势基本与本

集装箱企业经营状况预计良好。2018 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 114.41 点,107.32 点、112.76 点。其中,大型集装箱企业景气指数小

集装箱运输企业营运情况预计持续向好。2018 年第二季度,集装箱企业运营指标中只有营运成本处于不景气区间,预计班轮市场将持续好转。虽然营运成本持续升高,但受益于运费上涨、企业加大运力投放力度、舱位利用

季度持平,企业信心依旧充足。(见图 5-10)

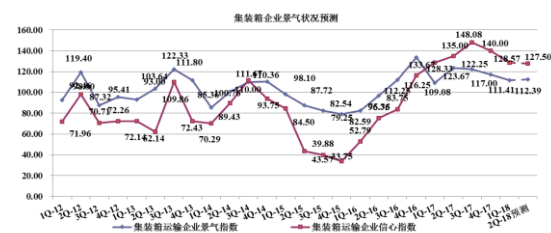


图 5-10 集装箱运输企业景气指数和信心指数预测

幅下跌,经营状况良好;中、小型集装箱企业景气指数均有所上涨,特别是小型集装箱企业上涨 19.46 点从不景气区间上涨至相对景气区间,小型企业经营状况预计将好转。

率的持续提升,集装箱运输企业盈利情况将继续好转,企业流动资金充足、企业融资趋于容易,贷款负债小幅减少,企业劳动力需求较为旺盛,企业船舶运力投资意愿有所上升。图 5-11 和图 5-12)

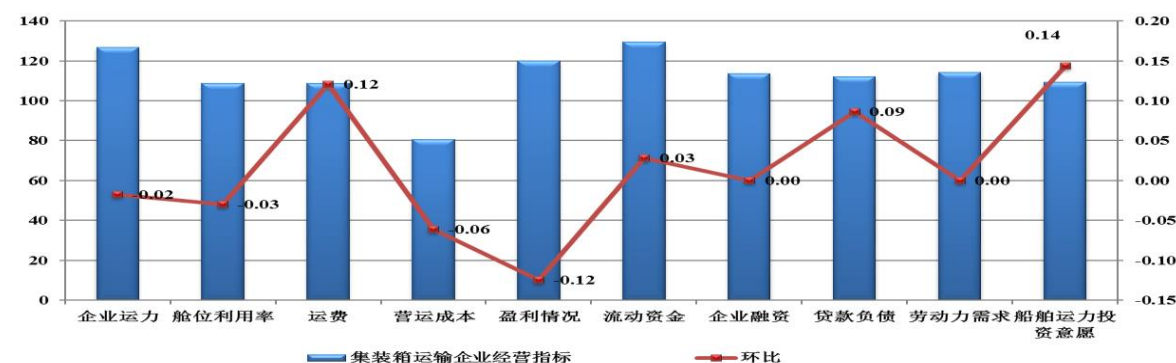


图 5-11 集装箱运输企业经营指标景气状况预测

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	126.87	↓ -2.3	较为景气区间
舱位利用率	108.75	↓ -3.39	微景气区间
运费	108.75	↑ 11.7	微景气区间
营运成本	80.63	↓ -5.25	相对不景气区间
盈利情况	120	↓ -17.14	相对景气区间
流动资金	129.55	↑ 3.53	较为景气区间
企业融资	113.67	→ 0.00	相对景气区间
贷款负债	112	↑ 8.87	相对景气区间
劳动力需求	114.27	→ 0	相对景气区间
船舶运力投资意愿	109.39	↑ 13.72	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

港口企业经营态度保持乐观。根据中国航运景气调查显示，2018 年第二季度，港口企业景气指数预计为 111.38 点，上升至相对景气区间，经营状况有所回升；信心指数预计为 131.18 点，继续保持在较为景气区间，总体来看，港口企业家们对市场保留乐观态度。（见图 5-13）

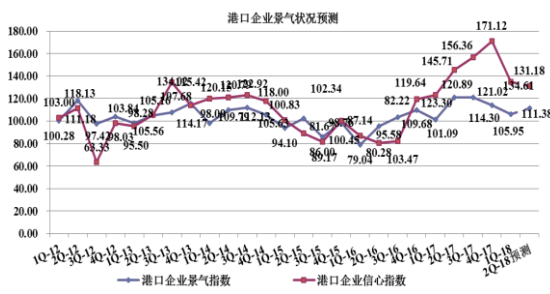


图 5-13 港口企业景气和信心指数预测

小型企业特别景气。2018 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 106.554 点、99.793 点和 150 点，其大型港口企业维持在微景气区间，中

型企业处于景气临界点，而小型企业上升至较为景气区间。总体来说港口企业经营状况有回升趋势。

港口企业多项指标持续向好。2018 年第二季度，港口企业经营指标中预计多数持续增长。二季度港口吞吐量与泊位利用率呈上升走势，虽然收费价格预计难以上调，营

运成本也将持续上升，但港口企业盈利状况将继续增加，而流动资金仍旧十分充足，劳动力需求和投资需求也仍旧处于较高状态。（见图 5-14 和图 5-15）

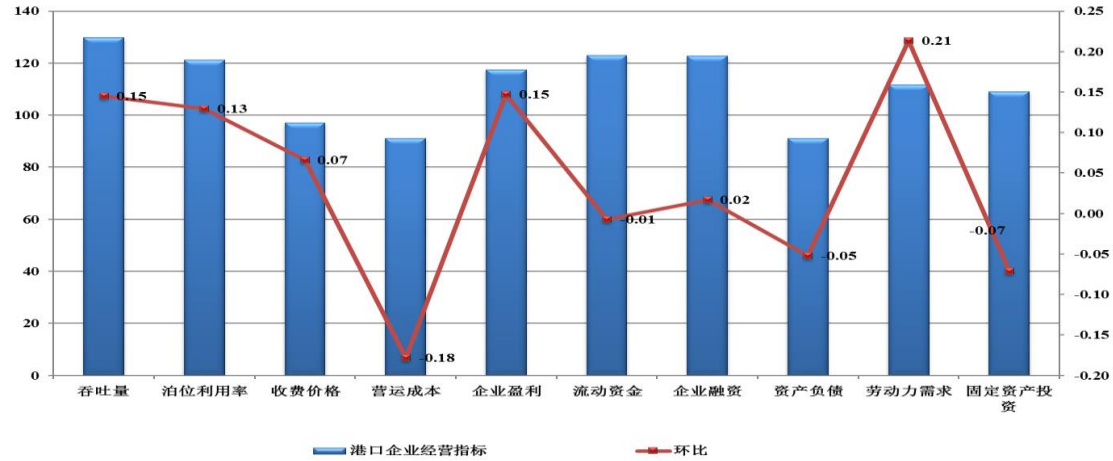


图 5-14 港口企业经营指标景气状况预测

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	129.75	↑ 18.82	较为景气区间
泊位利用率	121.09	↑ 15.64	较为景气区间
收费价格	97.14	↑ 6.40	微弱不景气区间
营运成本	91.07	↓ -16.24	微弱不景气区间
企业盈利	117.43	↑ 17.25	相对景气区间
流动资金	122.92	↓ -0.89	较为景气区间
企业融资	122.63	↑ 2.04	较为景气区间
资产负债	91.07	↓ -4.76	微弱不景气区间
劳动力需求	111.65	↑ 23.80	相对景气区间
新增泊位与机械投资	109.04	↓ -7.77	微景气区间

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

航运服务企业景气度延续向好态势。2018 年第二季度，航运服务企业的景气指数预计 114.71 点，上升至相对景气区间，经营状况有所回升；信心指数预计为 129.38 点，继续保持在较为景气区间，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)

航运服务企业景气值稳中上升。2018 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 118.05 点、107.89 点和 112.72 点，大、中、小型企业景

气指数均有小幅度上升，大、小型企业至相对景气区间。航运服务企业经营情况总体向好，企业景气指数将稳步上升。



图 5-16 航运服务企业景气指数和信心指数预测

幅增加，流动资金将更加充裕，企业融资难度也略微下降，劳动力需求与固定资产投资需求也将出现一定上升。(见图 5-17 和图 5-18)

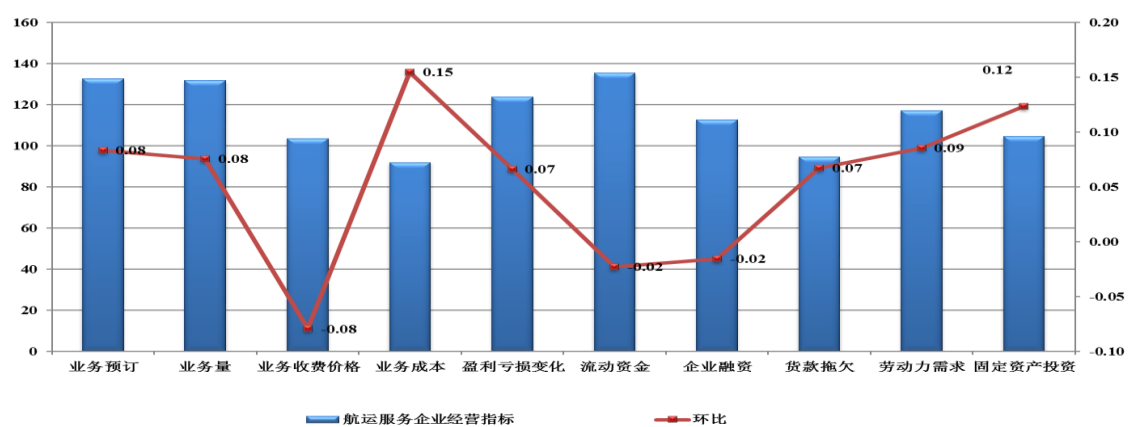


图 5-17 航运服务企业经营指标景气状况预测

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	132.58	↑ 10.18	较为景气区间
业务量	131.66	↑ 9.21	较为景气区间
业务收费价格	103.52	↓ -8.94	微景气区间
业务成本	91.73	↑ 12.29	微弱不景气区间
盈利状况	123.77	↑ 7.66	较为景气区间
流动资金	135.21	↓ -3.19	较为景气区间
企业融资	112.42	↓ -1.82	相对景气区间
贷款拖欠	94.61	↑ 5.94	微弱不景气区间
劳动力需求	117.12	↑ 9.21	相对景气区间
固定资产投资	104.51	↑ 11.47	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 企业呼吁降低物流领域收费

2月11日,国家发改委召开新闻发布会,发布宏观经济运行情况并回应热点问题。据国家发改委政策研究室副主任兼新闻发言人孟玮介绍,未来发改委将从五方面降低涉企收费,并将持续推进降成本工作,在降低交通、物流领域收费方面,将规范港口经营服务性收费行为,推动港口企业调减港口作业包干费收费标准。

根据不同企业对于本次五大方面调减的措施有着不同的关注度。对此,上海国际航运研究中心进行了调查。

根据调查结果显示,在航运企业中,16.70%的企业侧重于降低企业用电成本,9.60%的企业更看重降低电信资费,37.15%的企业偏向于降低交通、物流领域收费,5.5%的企业倾向于加强地方天然气输配价格监管,28.96%关注于强化收费监管,还有2.09%的企业对于五项举措之外有自己的想法。

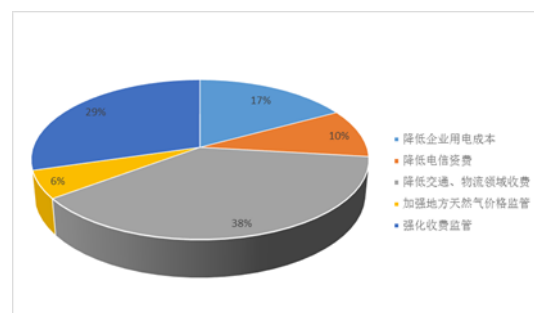


图 6-1 航运企业对调减港口作业包干费收费标准的建议

通过上述的调查结果可知道,大多数企业对于降低企业用电成本和降低交通、物流领域收费以及强化收费监管这三个方面的关注度较高。

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。

6.2 班轮行业的集中度还将进一步提升

自 2015 年长荣和阳明等船公司宣布订购 20 个批次的集装箱船只,开始打破集装箱行业订单沉寂的局面后,地中海航运、达飞、现代商船(HMM)先后宣布其大型订单的详细信息,预计这股订购风潮可能会持续下去。对于这波订购风潮将对航运企业产生怎么的影响,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,接受调查的航运企业中,有 16.54%的企业认为,集装箱市场增长稳定,很快就会有有一个相对平衡的局面出现;有 15.04%的企业认为大船大量交付将引发新一轮的梯级置换效应,加快船舶大型化趋势;39.1%的企业认为航运资源加速集中,行业集中度进一步提升;16.54%的企业认为集装箱市场在去年的复苏是脆弱的,新船投入将加大市场复苏压力;剩余 12.78%的航运企业则认为还可能带来其他影响。对大批量船舶订单可能带来的影响比例如图 6-2 所示。

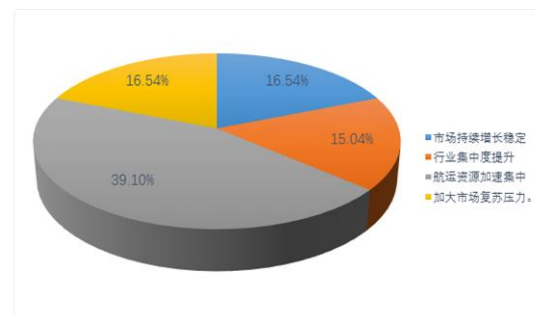


图 6-2 航运企业对大批量船舶订单可能带来的影响

通过上述的调查结果可知道,大多数企业认为大批量船舶订单将进一步集聚航运资源要素,加快行业集中。而不少数企业对集装箱运输市场在大批量新船投入后是否会持

续保持平稳发展则持观望态度。

6.3 影响企业业绩的两大主要因素——市场运价和燃油价格

2018 年初，各大航运公司年报陆续发布，根据各航运公司年报显示，2017 年多数航运企业业绩相较 2016 年均有所改善。为进一步提升企业业绩，今年贵公司将重点关注哪些因素，这是一个值得思考的问题。

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集装箱航运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，35%的企业将关注点更多地放在市场运价上，认为市场运价是影响公司业绩的最重要因素；30%的企业将关注点放在燃油价格上，认为在影响企业业绩方面，燃油价格是比较重要的因素；15%的企业认为他们的业绩与船舶使

费息息相关；12.5%的企业将人力成本列为影响业绩的重要因素；另外，少数企业将重心放在了造船成本上，认为对造船成本的控制会对企业的业绩产生较大的影响。

总而言之，通过企业对影响公司业绩的关注点可以发现，市场运价和燃油价格方面是企业家的关注的两大重点，其次就是船舶使费和人力成本，不难从结果看出，各大因素在影响公司业绩的权重占比会影响决策者做决定，且这个趋势预计会持续一段时间。

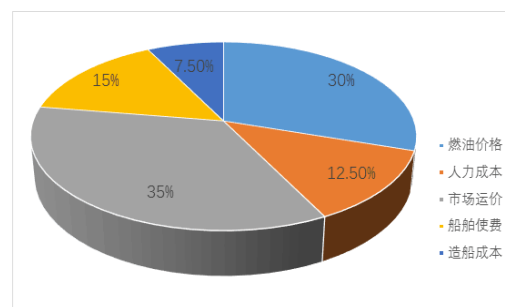


图 6-3 企业对影响公司业绩关注情况

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 徐明明 张姝雯 伍君