



## 二季度集装箱海运企业跌入不景气区间 (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)—

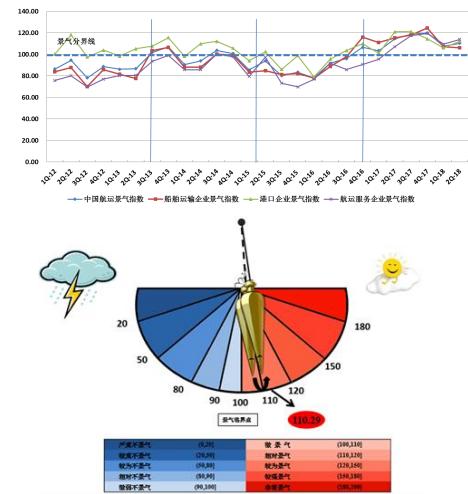
#### 内容摘要：

- 中国航运业景气度略微上升。**根据中国航运景气调查显示，2018年第二季度的中国航运景气指数为110.29点，较上一季度小幅上升2.86点，上升至相对景气区间；中国航运信心指数为122.87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。
- 集装箱海运企业跌入不景气区间。**2018年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为95.89点，较上一季度下跌15.52点，成为二季度唯一跌破景气分界线的企业。虽然集装箱企业运力投放增加，舱位利用率不断提升，单位运费收入有所上涨，但是受营运成本大幅上涨的影响，企业盈利情况迅速恶化，贷款负债大幅增加，对船舶运力投资持谨慎态度。
- 中国港口企业信心指数小幅上升。**2018年第二季度，中国港口企业的景气指数为112.29点，港口景气度小幅上升，进入相对景气区间；中国港口企业的信心指数为128.41点，较上季度下降6.2点，持续降到较为景气区间，但港口企业家们对行业总体运行状况抱有乐观态度。
- 三季度中国航运业将稳步复苏。**2018年第三季度，中国航运企业的景气状况预计比今年第二季度有所回升。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113.97点，中国航运信心指数预计为130.44点，均有小幅上升；持乐观态度的航运企业的比例预计将略微减少，而持不乐观态度的航运企业所占比例预计有所上升。
- 三季度干散货海运企业将稳步复苏。**2018年第三季度，预计干散货海运企业的景气指数为132.64点，处于较为景气区间。干散货运输企业信心指数预计为173.96点，升入较强景气区间。得益于船舶周转率和运费收入提高，营运成本降低，企业盈利情况将小幅度上涨。

**风险提示：**尽管企业家对未来航运市场判断依旧相对乐观，但是三季度中国航运景气指数的预估值与中国航运信心指数的预估值都明显低于去年同期水平，集装箱海运企业家信心指数更是较大幅度低于去年同期，未来航运市场的持续复苏仍旧充满不确定性。

——衷心感谢300多位航运景气咨询委员会专家的积极配合——

#### ➤ 景气走势



- 《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(2018年上半年报)》：**内贸集运行业集中度提升，下半年运价面临较大挑战
- 《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 衡鹤瑞 廖青梅 徐明明  
张妹雯 伍君 陈语  
电话：021-65853850 转 8039  
邮箱：dqzhou@sisi-smu.org  
传真：021-65373125

## 1 2018年第二季度中国航运景气状况

中国航运业持续向好。2018年5月中国航运景气预警指数为64.06点，较上一季度有所下降，但仍维持在偏冷区间，3月预警跌入较冷区间，本季度末有所回升；2018年5月中国航运景气动向指数为97.03点，与2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年第二季度，中国航运景气指数为110.29点，较上一季度小幅上升2.86点，上升至相对景气区间，企业经营状况仍保持乐观。中国航运信心指数为122.87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
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		
2Q-18	3月	48.68	95.86	110.29	122.87
	4月	59.50	96.25		
	5月	64.06	97.03		

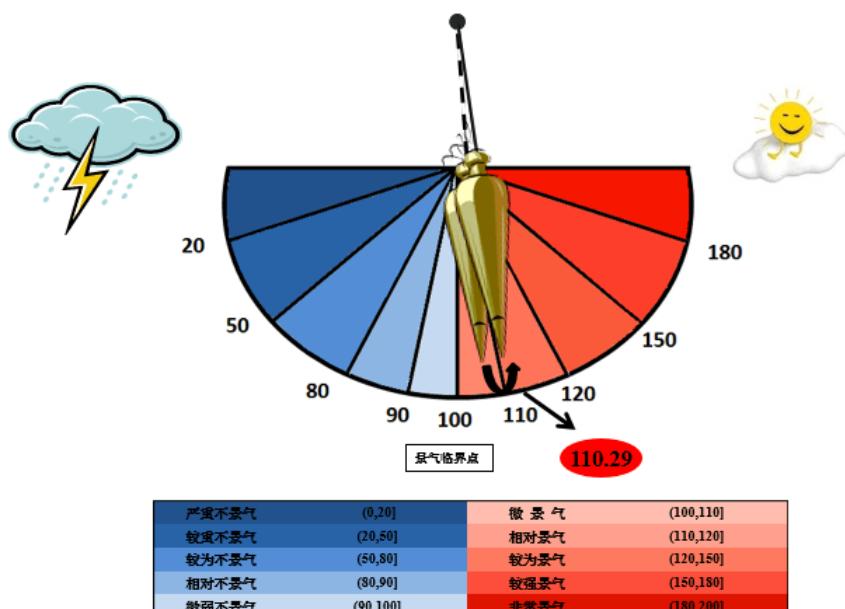


图 1-1 2018年第二季度中国航运景气指数

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5月中国航运景气预警指数为64.06点，处于偏冷区间。(见图2-1)在各项预警监测指标中，绝大部分数指标处于偏冷区间，甚至处于过冷区间，市场依然低迷。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，经历3月低谷之后，除CCFI指数外其余航运市场的各项指标都进入偏冷或正常区间，形势向好(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在经历3月低谷之后，除CCFI保持稳定外，其他指标在3月之后都有所上升。其中，BDI指数与2017年最高水平持平，BDTI指数在1月跌至过冷区间后又于5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与BDI升幅明显(见图2-2)。

**经济监测指标增速较快。**在经历3月低谷之后，除了固定资产投资和港口吞吐量增速仍然下滑外，其余指标均有涨幅。其中进出口增速涨幅较大，升入偏热区间；固定资产投资先升后降，港口吞吐量增速同样在3月出现触底反弹，但仍处于过冷区间。发电量在3月降至2018年新低，5月保持较为稳定。即使如此，消费品零售增速本季度仍然下降较为明显，跌至过冷区间(见图2-3)



图 2-1 中国航运景气预警指数

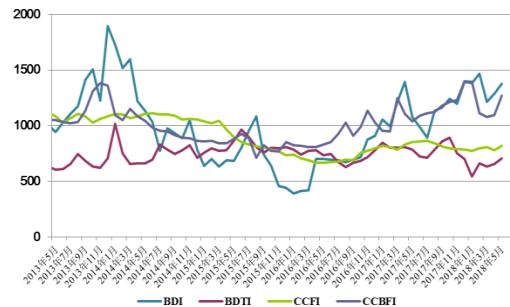


图 2-2 航运监测指标变化情况

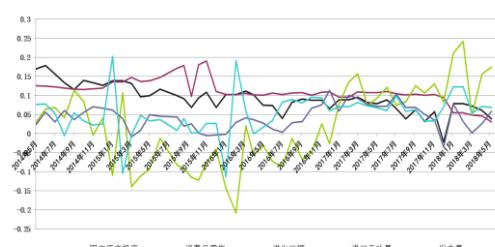


图 2-3 经济监测指标变化情况

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
2018-05	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-04	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-03	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-02	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2018-01	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2017-12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

(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 年第二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 110.29 点，较上一季度小幅上升 2.86 点，上升至相对景气区间，企业经营状况仍保持乐观。所有港航企业景气指数均有所回升，所有企业景气指数依然都处于景气线之上。

2018 年第二季度，中国航运信心指数为 122.87 点，较上季度降低 5.81 点，仍处于较为景气区间，所有港航企业信心指数在 1 季

度之后持续小幅下降，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 37.97%，较上季度比例小幅下调，另有 50.63% 的航运企业认为行业总体运行状况一般，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 5.4%，各港航企业对市场总体持一般态度。(见图 3-1、图 3-2)

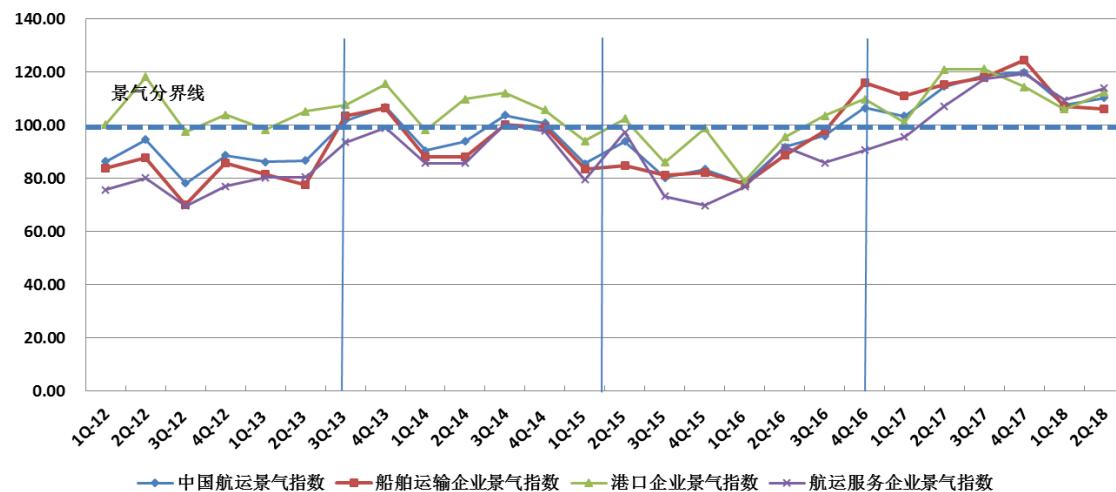


图 3-1 中国航运景气指数 (CSPI)

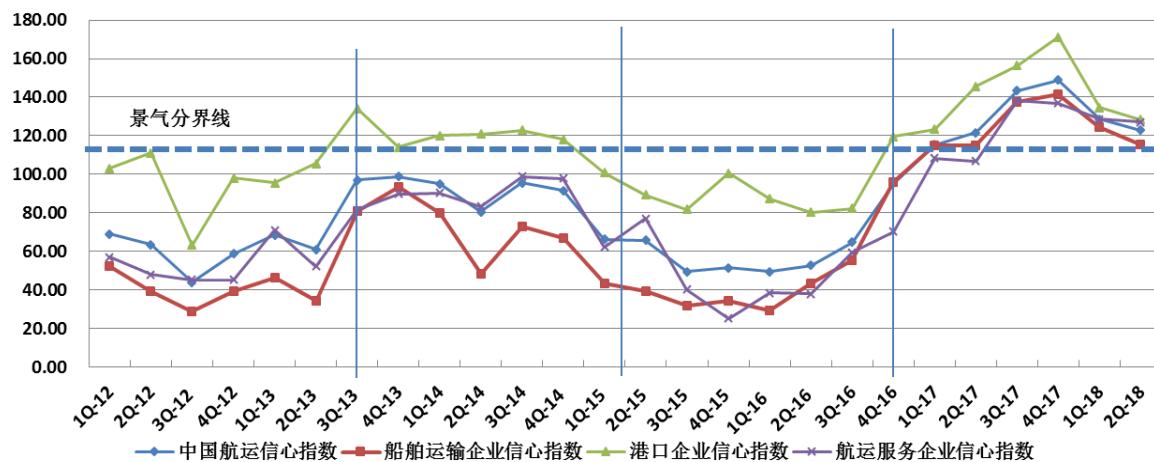


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

### 3.1 中国船舶运输企业景气分析

**船舶运输企业保持景气状态。**2018年第二季度，船舶运输企业景气指数为106.07点，较上季度下降了0.9点，在微景气区间微弱波动；2018年第二季度，船舶运输企业信心指数为115.59点，较上季度降低了8.76点，与上季度比较，跌入微景气区间。船舶运输企业总体保持良好状态，对市场持乐观态度。（见图3-3）

**小型船公司仍处微弱不景气期间。**本季度大、中型船舶运输企业发展态势良好，小型企业欠佳。其中，大型船舶运输企业景气指数为111.712点，处于相对景气区间；中

**船舶运输企业盈利情况向好。**2018年第二季度，随着节后生产的复苏，船公司运力投放继续增加，舱位利用率不断提升，运价水平也较春节时期有所好转。尽管营运成本出现了大幅的上涨，但是企业的总体盈利情



图3-3 船舶运输企业景气和信心指数

型船舶运输企业景气指数为101.075点，仍处于微景气区间；小型运输船舶企业景气指数为91.86，连续两季处于景气线以下。各类船舶运输企业经营状况略微下降。

况继续向好，流动资金仍旧较为充盈，企业融资难度持续下降，劳动力需求也不断增长。但是企业的贷款负债略有增加，企业船舶运力的投资意愿也再次跌入不景气区间。（见图3-4和图3-5）

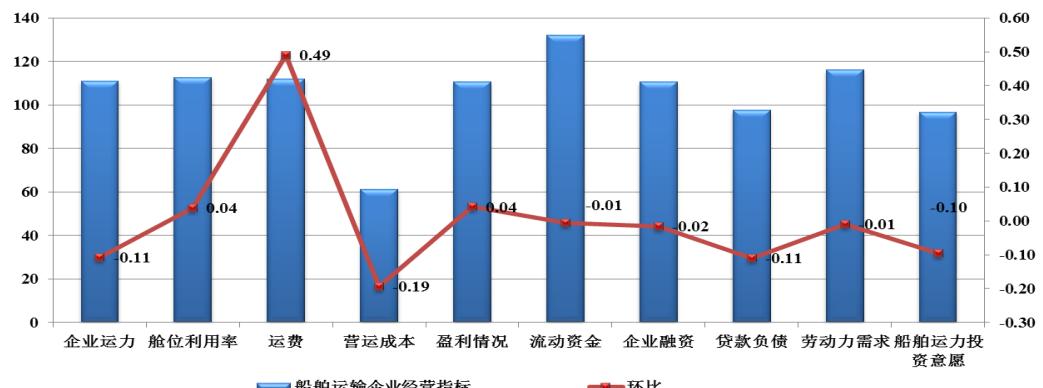


图3-4 船舶运输企业经营指标景气指数状况

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	111.09	↓ -13.41	相对景气区间
舱位利用率	112.74	↑ 4.06	相对景气区间
运费	111.98	↑ 36.79	相对景气区间
营运成本	61.22	↓ -14.71	较为不景气区间
盈利情况	110.77	↑ 4.41	相对景气区间
流动资金	132.09	↓ -0.78	较为景气区间
企业融资	110.56	↓ -1.86	相对景气区间
贷款负债	97.56	↓ -12.19	微弱不景气区间
劳动力需求	116.05	↓ -1.12	相对景气区间
船舶运力投资意愿	96.68	↓ -10.17	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 中国干散货运输企业景气分析

### 干散货运输企业对经营状况信息十足。

2018年第二季度，干散货运输企业的景气指数为125.57点，较上季度上涨9.08点，上升至较为景气区间；2018年第二季度，干散货运输企业的信心指数为140.34点，较上季度上涨10.94点，仍保持在较为景气区间。干散货运输企业总体运行状况持续向好，市场回归信心充足。(见图3-6)

**干散货运输企业稳中上升。**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分别为141点、101.89点和103.29点，大、中、小型企业景气指数均有小幅度上

### 干散货运输企业盈利状况大幅向好。

2018年第二季度，虽然营运成本有所增加，但企业投放运力持续增加，同时船舶周转率和运费收入明显提高，企业的盈利情况明显



图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

升。其中大型干散货企业上升7.67点，维持在较为景气区间；中、小型企业由不景气区间上升至微景气区间，干散货运输企业经营情况总体向好。

增加。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仍持续增加。(见图3-7和图3-8)

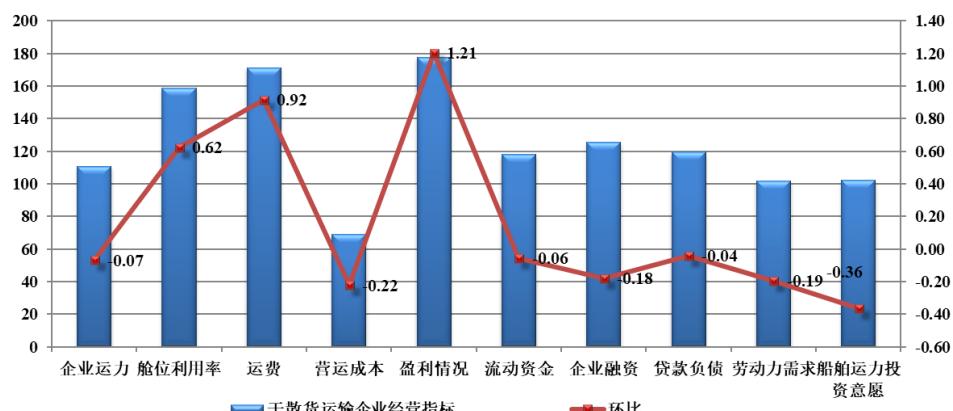


图 3-7 干散货运输企业经营指标景气指数状况

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	110.93	↓ -8.06	相对景气区间
船舶周转率	158.68	↑ 61.02	较强景气区间
运费	171.27	↑ 81.89	较强景气区间
营运成本	69.32	↓ -19.71	较为不景气区间
盈利情况	177.71	↑ 97.12	较强景气区间
流动资金	118.09	↓ -7	相对景气区间
企业融资	125.83	↓ -27.46	较为景气区间
贷款负债	119.63	↓ -4.83	相对景气区间
劳动力需求	101.85	↓ -24.24	微景气区间
船舶运力投资意愿	102.34	↓ -57.98	微景气区间

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

**集装箱海运企业跌破景气分界线。**2018年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为95.89点，较上一季度下跌15.52点，大幅下降至微弱不景气区间，成为各类航运企业中唯一跌破景气分界线的行业；2018年第二季度，集装箱运输企业的信心指数为100.00点，较上一季度下降28.57点，处于景气临界点。(见图)

**中型集装箱企业景气度最差。**本季度大、中、小型集装箱运输企业景气指数值分别为101.8点，81.7点，95.8点，均有所下跌，且

**集装箱运输企业盈利迅速恶化。**2018年第二季度，虽然集装箱企业运力投放增加，舱位利用率不断提升，单位运费收入有所上涨，但是受营运成本大幅上涨的影响，企业盈利情况迅速恶化，贷款负债大幅增加，企业普遍对

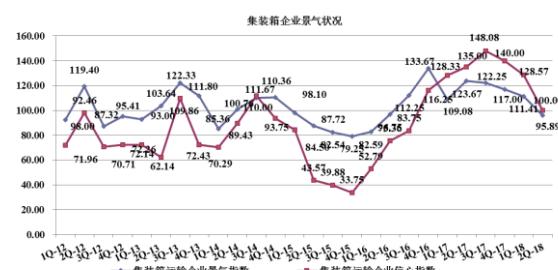


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

中、小型集装箱企业降至景气线之下，其中中型集装箱企业下跌幅度较大，下跌21.9点，从微景气区间跌落至相对不景气区间。

船舶运力投资持谨慎态度，船舶投资意愿景气指数下降至较为不景气区间。但企业总体流动资金仍然相对充裕，融资难度也继续下降，劳动力需求也持续上升。(见图3-10和图3-11)

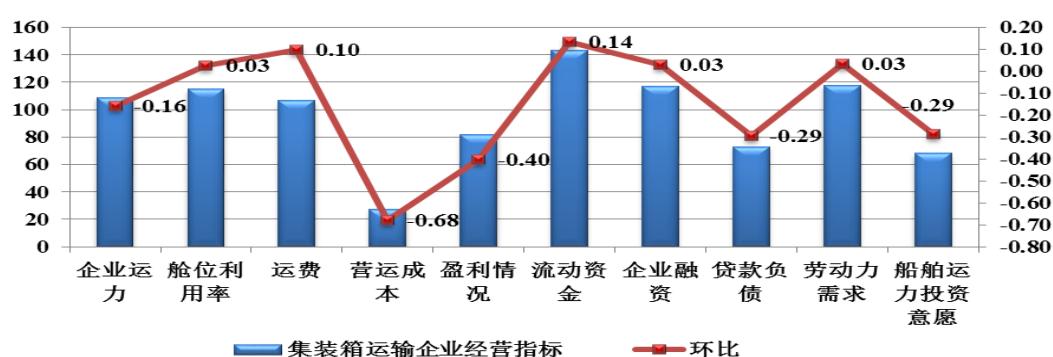


图 3-10 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

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	108.85	↓ -20.32	微景气区间
舱位利用率	115	↑ 2.86	相对景气区间
运费	106.67	↑ 9.62	微景气区间
营运成本	27.5	↓ -58.38	较重不景气区间
盈利情况	81.67	↓ -55.47	相对不景气区间
流动资金	143.08	↑ 17.06	较为景气区间
企业融资	117.16	↑ 3.49	相对景气区间
贷款负债	72.86	↓ -30.27	较为不景气区间
劳动力需求	118.01	↑ 3.74	相对景气区间
船舶运力投资意愿	68.13	↓ -27.54	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

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年第二季度，港口企业的景气指数为112.29点，较上季度小幅上涨6.34点，上升至相对景气区间，港口企业经营状况总体保持稳定；港口企业的信心指数为128.41点，较上季度下降了6.2点，仍处于较为景气区间，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)

**港口企业经营状况总体良好。**本季度大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为116.171点、104.356点和110点，其中，大型港口企业上涨10点。上升至相对景气区

**港口企业盈利保持稳定。**2018年第二季度，尽管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与泊位利用率持续增长，港口企业保持盈利状态，流

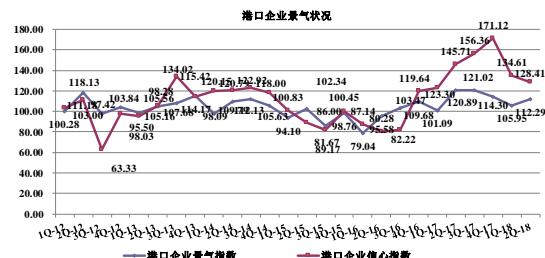


图 3-12 港口企业景气和信心指数

间，小型港口企业则下跌10点，跌落至微景气区间。综合看来，港口企业均处于景气区间，经营状况总体良好。

动资金相对充足，企业融资难度持续下降，劳动力需求、新增泊位与机械投资提升，然而企业贷款负债有所增加。(见图3-13和图3-14)

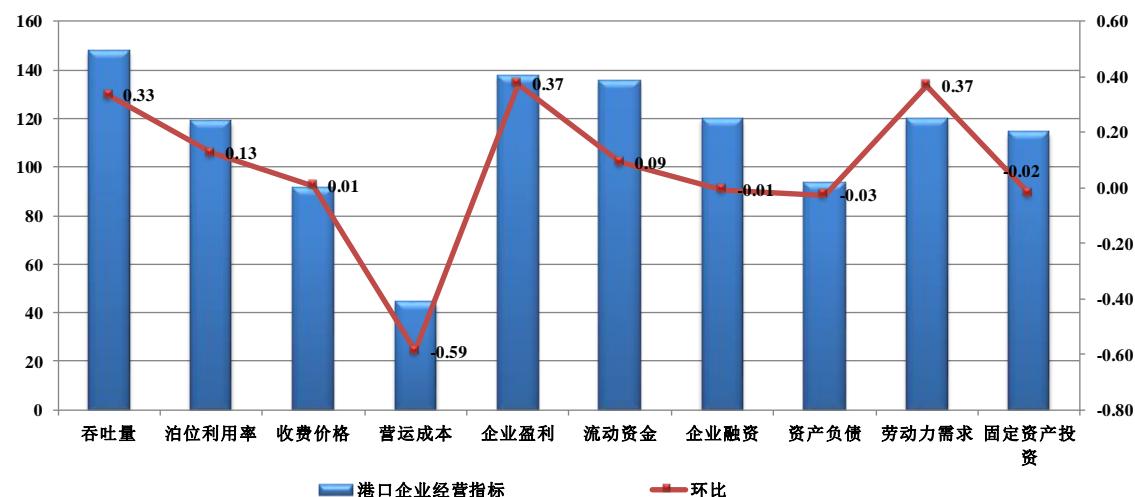


图 3-13 港口企业经营指标景气状况

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	147.92	↑ 36.99	较为景气区间
泊位利用率	118.65	↑ 13.20	相对景气区间
收费价格	91.43	↑ 0.69	微弱不景气区间
营运成本	44.23	↓ -63.08	较重不景气区间
企业盈利	137.69	↑ 37.51	较为景气区间
流动资金	135.15	↑ 11.34	较为景气区间
企业融资	119.87	↓ -0.72	相对景气区间
资产负债	93.33	↓ -2.50	微弱不景气区间
劳动力需求	120.26	↑ 32.41	较为景气区间
新增泊位与机械投资	114.38	↓ -2.43	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年第二季度，航运服务企业景气指数为113.91点，较上季度上涨了4.4点，上升至相对景气区间；航运服务企业信心指数为127.04点，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，企业对经营状况依旧信心十足。（见图3-15）

**小型航运服务企业经营状况堪忧。**2018年第二季度，大、中、小三类航运服务企业的景气指数分别为121.98点、103.00点和

**航运服务企业经营多项指标持续向好。**2018年第二季度，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，虽然企业成本有所增长，但企业总体盈利状况持续向好，流

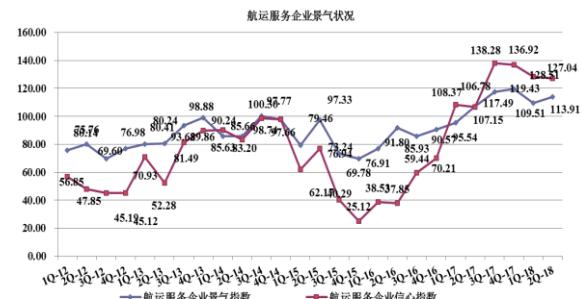


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

99.81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。

动资金依旧充足，企业继续保持良好的融资能力，劳动力需求也大幅增长。但航运服务企业仍存在部分贷款拖欠情况。（见图3-16和图3-17）

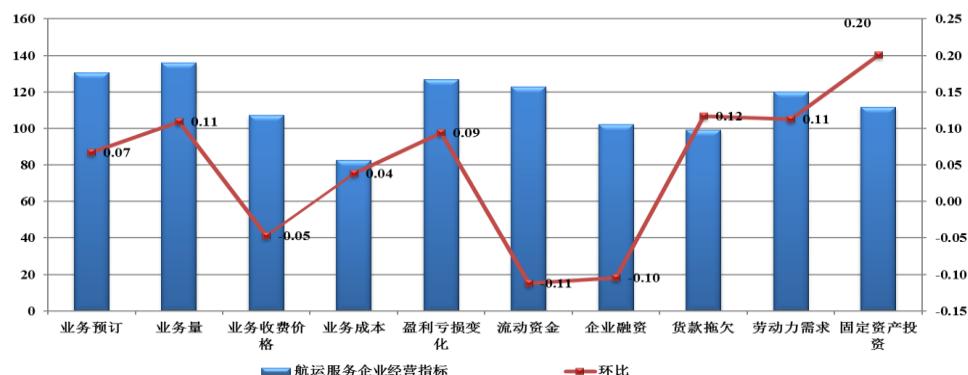


图 3-16 航运服务企业经营指标景气状况

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	130.64	↑ 8.24	较为景气区间
业务量	135.85	↑ 13.4	较为景气区间
业务收费标准	107.17	↓ -5.29	微景气区间
业务成本	82.5	↑ 3.06	相对不景气区间
盈利状况	127	↑ 10.89	较为景气区间
流动资金	122.92	↓ -15.48	较为景气区间
企业融资	102.26	↓ -11.98	微景气区间
贷款拖欠	99.04	↑ 10.37	微弱不景气区间
劳动力需求	120.06	↑ 12.15	较为景气区间
固定资产投资	111.67	↑ 18.63	相对景气区间

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5月，中国航运先行指数收于99.59点。一致指数于2018年5月开始小幅增长之后达到95.64点，并维持平稳，这是自2013年后达到的新高。

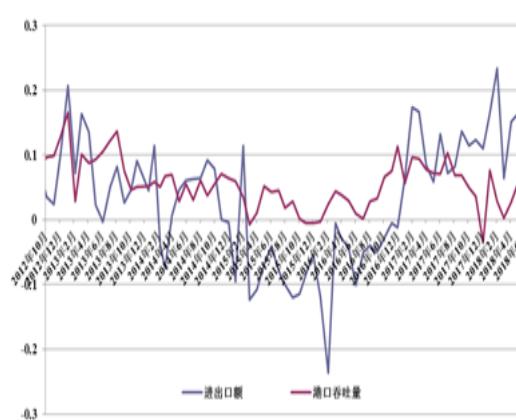
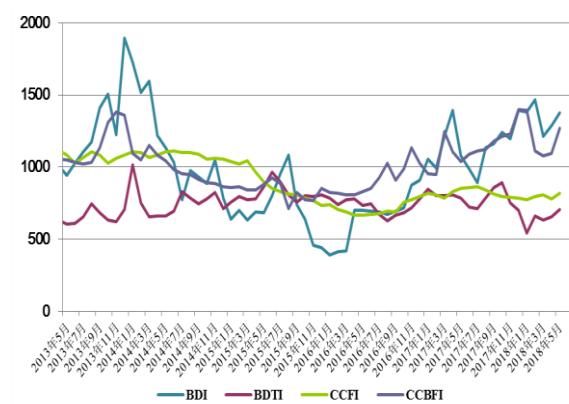
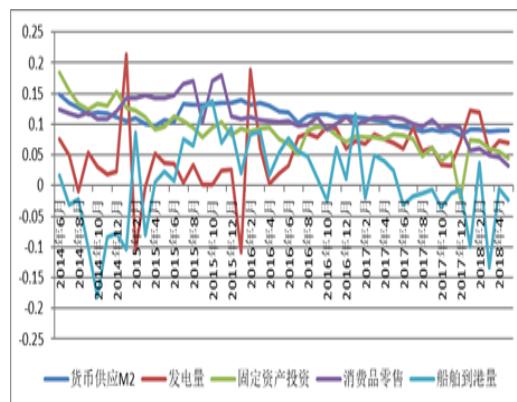
从指数走势上来看，一致指数和滞后指数处于波动上行的态势，预计未来中国航运业未来一段时间总体将持续上行。(见图4-1)



2018年5月，先行指标组的各项指标中，船舶到港量在3月降到低谷之后，4月反弹在5月又持续走低；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和消费品同比增长率，在本季度5月有走低趋势；发电量在本季度末保持稳定；消费品零售额增幅自1月份开始放缓。(见图4-2)

2018年5月，一致指数收于95.64点，较3月小幅上升。其中，在3月跌至低谷之后，5月份进出口额同比增长率出现大幅上涨；港口吞吐量在3月触底反弹后又于5月份达到本季度最高。四大航运指标中，BDI、CCBFI自3月后大幅增长；BDTI小幅增长，

CCFI基本持稳。(见图4-3)



## 5 2018年第三季度中国航运景气预测

2018年第三季度，中国航运景气值相较于第二季度预计有所回升，根据中国航运景气调查显示，2018年三季度中国航运景气指数预计为113.97点，上升3.68点，上升至相对景气区间。2018年三季度中国航运信心指数预计为130.44点，上升7.57点，处在较为景气区间。

根据中国航运景气调查，2018年第三季度，预计有41.35%的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，45.56%的航运企业持一般态度，13.08%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减少，而持不乐观态度的航运企业所占比例预计有所增加。(见图5-1、图5-2、图5-3)

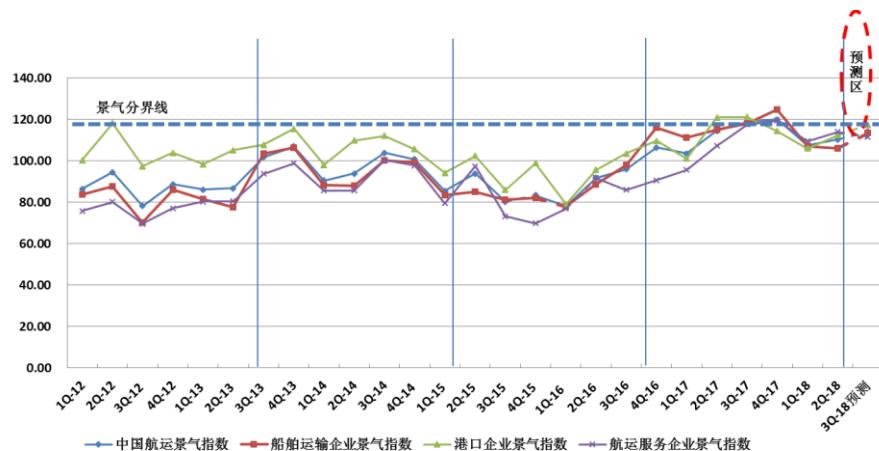


图 5-1 中国航运景气指数预测

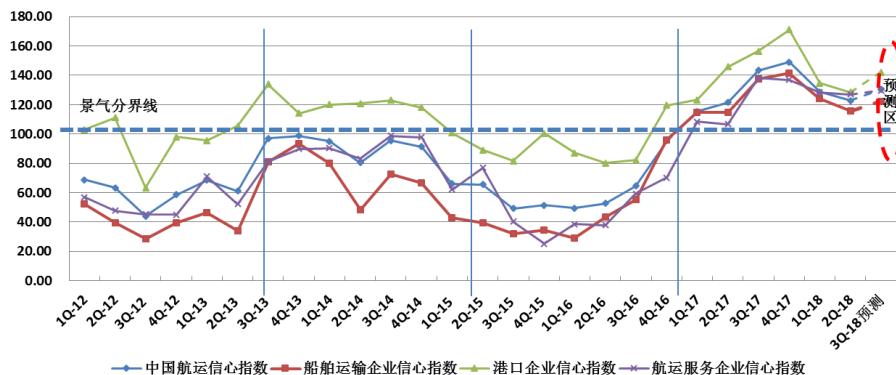


图 5-2 中国航运信心指数预测

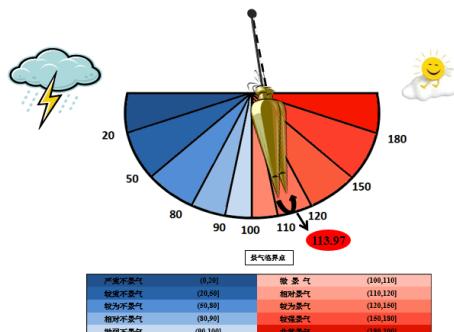


图 5-3 2018年第三季度中国航运景气指数预测

## 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小幅上升。根据中国航运景气调查，2018年第三季度，船舶运输企业的景气指数预计为113.31点，较本季度上升7.24点，处于相对景气区间；2018年第三季度，船舶运输企业信心指数预计为122.24点，较本季度上升6.65点，维持在较为景气区间。船舶运输企业持续看好2018年第三季度，船舶运输企业

**小型船公司景仍处于微弱不景气区间。**2018年第三季度根据预测，大型、中型船舶运输企业的景气指数预计分别为119.791点、106.948点，仍处于景气线以上。小型船舶企

**船舶运输企业盈利情况稳中向好。**从各项经营指标来看，2018年第三季度，预计虽然营运成本将有所增加，但是由于企业运力投放增加，舱位利用率不断提升，单位运费收入持续增长，企业盈利将大幅增加，流动

总体运行状况预计持续向好。（见图5-4）



图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

业为97.964点，处于微弱不景气区间上，但预计各类型船舶运输企业经营状况稳中向好。

资金更加充裕，贷款负债将持续减少，劳动力需求将出现一定程度的增长。但是由于近期船舶运力交付压力较大，未来运力投资意愿可能出现一定的下降。（见图5-5和图5-6）

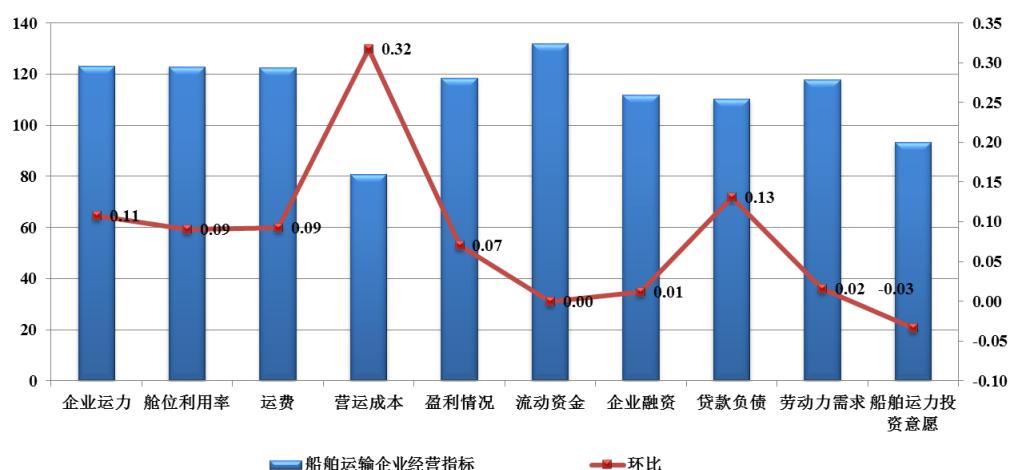


图 5-5 船舶运输企业经营指标景气状况预测

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	↑ 11.91	较为景气区间
舱位利用率	122.95	↑ 10.21	较为景气区间
运费	122.36	↑ 10.38	较为景气区间
营运成本	80.65	↑ 19.43	相对不景气区间
盈利情况	118.52	↑ 7.75	相对景气区间
流动资金	132.05	↓ -0.04	较为景气区间
企业融资	111.86	↑ 1.3	相对景气区间
贷款负债	110.36	↑ 12.8	相对景气区间
劳动力需求	117.9	↑ 1.85	相对景气区间
船舶运力投资意愿	93.4	↓ -3.28	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年第三季度，干散货运输企业景气指数预计为132.64点，较本季度上升7.07点，维持在较为景气区间；干散货运输企业信心指数预计为173.96点，较本季度上升33.62点，上升至较强景气区间。预计下季度干散货运输企业经营情况将持续走好，企业对三季度市场信心十足。（见图5-7）

**大型干散货运输企业景气度最高。**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预计分别为151.5点、100.74点和110.36点，其中大型干散货企业

**干散货运输企业主要指标持续向好。**2018年第三季度，干散货运输企业经营指标几乎全面大幅向好。企业运力投放力度加大，船舶周转率和运费收入提高，营运成本也将大幅降低，干散货运输企业盈利继续大幅增加，流动



图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

景气指数上涨10.5点，上升至较强景气区间；中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；小型干散货运输企业景气指数上升至相对景气区间。

资金将更加充足，企业融资更加趋于容易，资产负债继续减少，虽然企业船舶运力投资意愿减少，但劳动力需求持续增加。（见图5-8和图5-9）

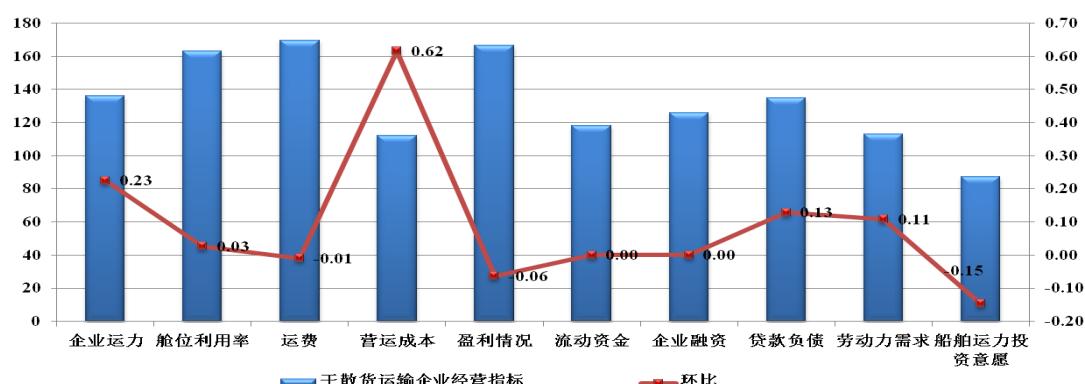


图 5-8 干散货运输企业经营指标景气状况预测

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	135.96	↑ 25.03	较为景气区间
船舶周转率	163	↑ 4.32	较强景气区间
运费	169.71	↓ -1.56	较强景气区间
营运成本	112.04	↑ 42.72	相对景气区间
盈利情况	166.5	↓ -11.21	较强景气区间
流动资金	118.09	➡ 0.00	相对景气区间
企业融资	125.83	➡ 0	较为景气区间
贷款负债	135	↑ 15.37	较为景气区间
劳动力需求	112.91	↑ 11.06	相对景气区间
船舶运力投资意愿	87.34	↓ -15	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

**集装箱运输企业再回景气区间。**根据中国航运景气调查，2018年第三季度，集装箱运输企业的景气指数值预计较本季度大幅上涨14.34点至110.23点，上涨至相对景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计会小幅上升，较本季度上涨6.74点至106.74点，上升至微景气区间。预计2018年第三季度集装箱运输企业景气状况持续好转，企业信心依旧充足。(见图5-10)

**大型集装箱企业景气状况最佳。**2018年第三季度，大、中、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为117.99点，99.43点、97.15点。其中，大型集装箱企业景气指数有

**集装箱运输企业盈利仍然不景气。**2018年第三季度，虽然企业运力投放力度加大，舱位利用率持续上涨，运费收入也不断增加，但是由于营运成本继续快速增长，企业盈利仍旧

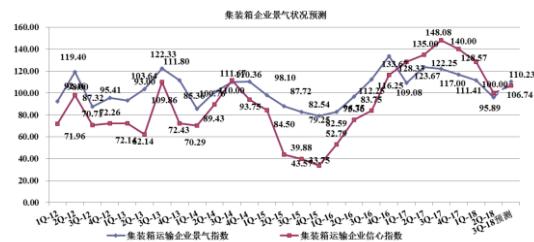


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

所上涨，经营状况良好；中、小型集装箱企业景气指数均有所下跌，小型集装箱企业下跌15.61点从相对景气区间下跌至微弱不景气区间。

经受较大考验，对未来运力的投资意愿也大幅下降。但企业流动资金依旧十分充足，企业融资也将更加容易，贷款负债将继续大幅减少。

(见图5-11和图5-12)

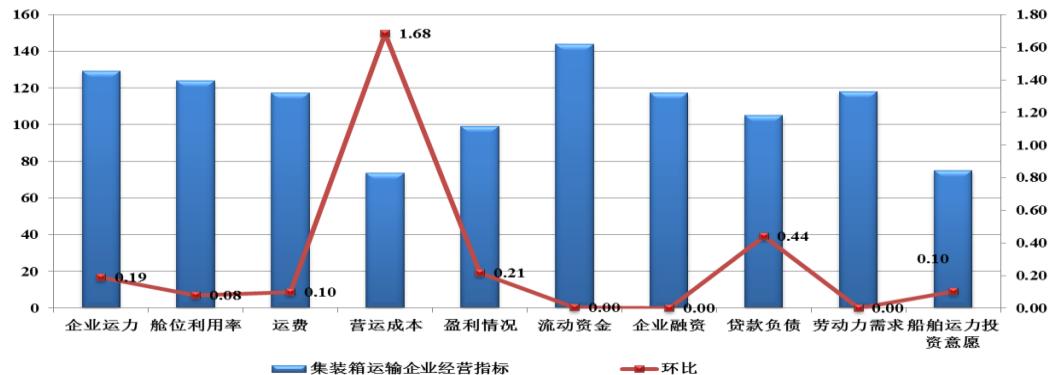


图 5-11 集装箱运输企业经营指标景气状况预测

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	129.2	↑ 20.35	较为景气区间
舱位利用率	123.89	↑ 8.89	较为景气区间
运费	117.22	↑ 10.55	相对景气区间
营运成本	73.75	↑ 46.25	较为不景气区间
盈利情况	99.22	↑ 17.55	微弱不景气区间
流动资金	143.7	↑ 0.62	较为景气区间
企业融资	117.16	➡ 0.00	相对景气区间
贷款负债	105	↑ 32.14	微景气区间
劳动力需求	118.01	➡ 0	相对景气区间
船舶运力投资意愿	75.13	↑ 7	较为不景气区间

图 5-12 集装箱运输企业经营指标景气指数预测

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

(青)

**港口企业信心保持充足。**根据中国航运景气调查显示，2018年第三季度，港口企业景气指数预计为117.41点，仍处于相对景气区间，经营状况持续回升；信心指数预计为142.08点，上涨13.67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）

**中型港口企业上升至景气区间。**2018年第三季度，大型、中型、小型三类港口企业的景气指数值预计分别为114.216点、105.505点和150点，其中，大型港口企业上

**港口企业财务状况预计持续向好。**2018年第三季度，虽然港口收费下降，经营成本上涨，但得益于吞吐量和泊位利用率的上升，港口企业将继续保持盈利状态，流动资

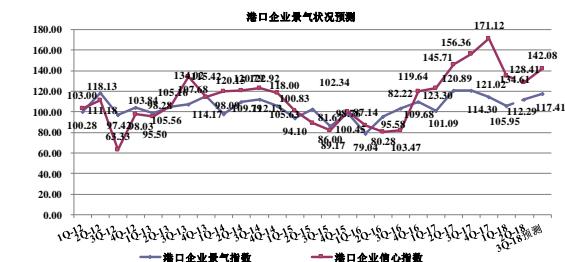


图 5-13 港口企业景气和信心指数预测

升至相对景气区间，中型企业上涨5.712点，上升至景气区间，而小型企业仍处于较为景气区间。总体来说港口企业经营状况将保持回升趋势。

金保持充足，融资难度继续下降，劳动力需求上涨、新增泊位与机械投资增加，但企业资产负债可能仍将处于较高状态。（见图5-14和图5-15）

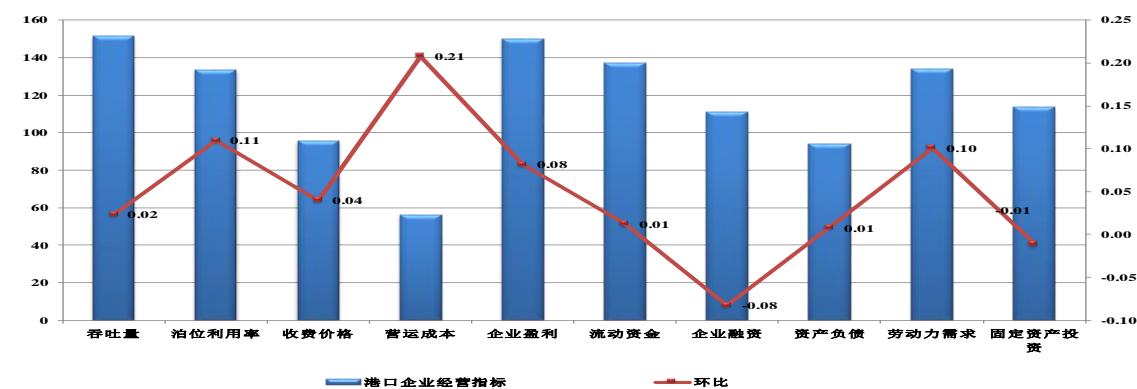


图 5-14 港口企业经营指标景气状况预测

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	151.43	↑ 3.51	较强景气区间
泊位利用率	133.25	↑ 14.60	较为景气区间
收费标准	95.21	↑ 3.78	微弱不景气区间
营运成本	55.83	↑ 11.60	较为不景气区间
企业盈利	149.91	↑ 12.22	较为景气区间
流动资金	136.82	↑ 1.67	较为景气区间
企业融资	110.7	↓ -9.17	相对景气区间
资产负债	94.06	↑ 0.73	微弱不景气区间
劳动力需求	133.75	↑ 13.49	较为景气区间
新增泊位与机械投资	113.1	↓ -1.28	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

航运服务企业预计持续向好。2018年第三季度，航运服务企业的景气指数预计111.44点，继续保持在相对景气区间；信心指数预计为129.74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预计保持稳定态势。2018年第三季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为116.47点、105.13点和101.83点，大、中、

航运服务企业经营指标全面向好。2018年第三季度，业务预订与业务量预计都将大幅增加，业务收费价格也将持续保持稳定，尽管业务成本预计略微增加，但企业盈利状



图 5-16 航运服务企业景气和信心指数预测

小型企业景气指数均保持在本季度景气值附近，大型企业继续保持在相对景气区间。航运服务企业经营情况总体向好，企业景气指数预计保持稳定态势。

况持续向好，流动资金将更加充裕，企业融资难度略微下降，劳动力需求与固定资产投资需求也将有大幅增加。(见图5-17和图5-18)

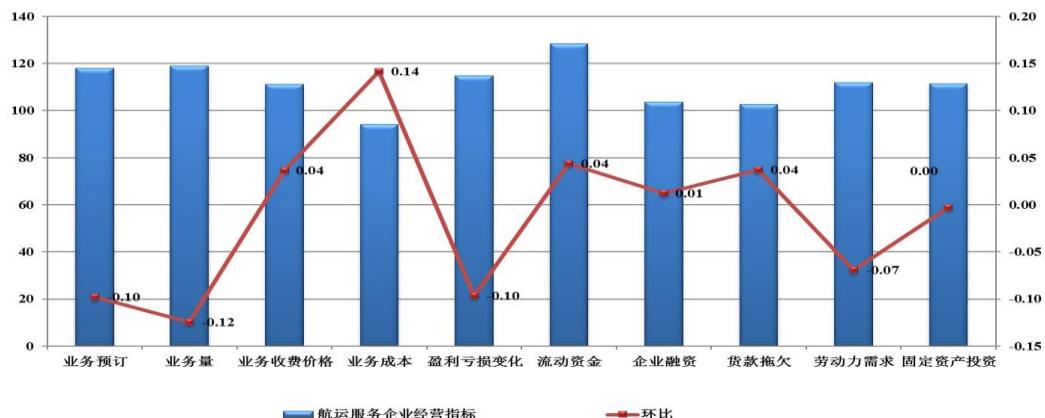


图 5-17 航运服务企业经营指标景气状况预测

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	117.86	↓ -12.78	相对景气区间
业务量	118.95	↓ -16.90	相对景气区间
业务收费价格	111.09	↑ 3.92	相对景气区间
业务成本	94.17	↑ 11.67	微弱不景气区间
盈亏状况	114.71	↓ -12.29	相对景气区间
流动资金	128.31	↑ 5.39	较为景气区间
企业融资	103.47	↑ 1.21	微景气区间
贷款拖欠	102.73	↑ 3.69	微景气区间
劳动力需求	111.76	↓ -8.30	相对景气区间
固定资产投资	111.32	↓ -0.35	相对景气区间

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 近六成航运企业将受中美贸易战冲击

尽管在5月中旬中美就贸易问题初步达成共识，然而5月29号美国再次宣布对中国征收高关税、出口管制和投资限制，中美贸易战硝烟再起。如果中美贸易战再次爆发，对企业的生产经营有何影响？

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企业进行了相关调查。

根据调查结果显示，在全国各大企业中，认为中美贸易战一旦发生，业务量将减少10%以内的比例为27%；24.47%的企业则预测贸易战会导致业务量减少10%-30%；而37.97%的企业预计中美贸易战对公司业务影响不大；只有5%的企业认为中美贸易战会导致业务量减少30%以上；剩下的5%则认为中美贸易战反而使业务量出现一定程度的增长。



图 6-1 各大企业业务量受贸易战影响程度

通过上述的调查结果可知，针对中美贸易战不断升级，大多数国内企业认为业务量会相应减少，小部分企业认为中美贸易战对公司业务量影响不大，企业业务量保持稳定。只有少数部分企业会因贸易战增加业务量。由此可见，中美贸易战对国内大多数企业的业务量影响较大。

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 调降港口收费对港口企业盈利影响较大

4月4日召开国务院常务会议，要求港口再次降低收费。此前，国家发改委先后两次督促港口降费，包括上海港、天津港等主要港口都对自身存在的问题做了全面规范，多数港口都不同程度的调降港口收费，港口降费对港口企业利润影响程度如何？

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三十多家港口企业进行了相关调查。

调查结果显示，接受调查的港口企业中，有21.88%的企业认为，调降港口收费使得港口利润小幅下降5%以内；53.12%的企业认为港口利润下降比例在5%-10%之间；9.38%的企业表示，企业利润受港口收费降调政策影响明显，企业利润下滑幅度超20%；15.62%的企业则表示影响很小，可以忽略不计。港口降费对企业利润影响程度如图6-2所示。

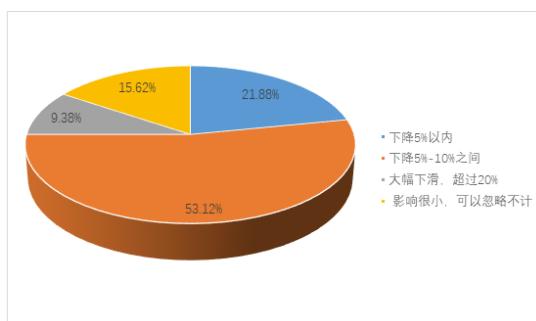


图 6-2 港口降费对企业利润影响程度

通过上述的调查结果可知，港口收费下降导致超过半数的港口企业利润下降5%到10%之间，少数港口企业的利润下降甚至超过20%。因此，调降港口收费政策对港口企业盈利情况影响较大。

### 6.3 区域链技术在航运中的应用

2018年，香港提出了引入TEU代币（航运业的比特币），作为集装箱运输的订舱保证金，以解决集装箱运输行业存在的“空壳预订”和班轮公司甩舱的问题。韩国海关总署5月提出建立区域链清算系统，帮助其提高流程数据整理和验证能力。

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问题对所有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，11.86%的企业认为区块链技术具有数据安全性高、无纸化操作便捷高效等优点，未来三年内可广泛应用；41.53%的企业认为目前区块链技术发展不成熟，实际操作存在很大难度，未来五——十年内可广泛应用；9.75%的企业认为区域链技术与当前航运业发展适应性不强，可能难以在未来广泛推广应用；另外，36.86%的企业对此不太了解。

总而言之，通过企业对区域链技术在航运中的应用的态度可以发现，多数企业认为目前区块链技术发展不成熟，实际操作存在很大难度，未来五——十年内可广泛应用。虽然区块链技术在航运业的应用还在试水阶段，但航运企业对于新技术总体持接纳的态度。

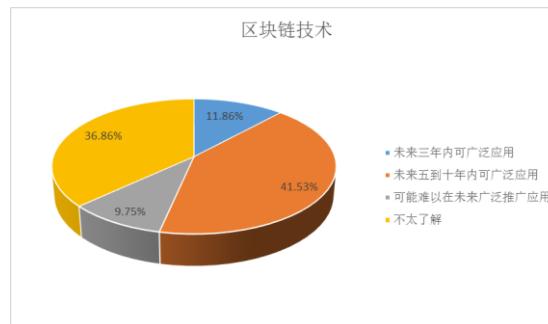


图 6-3 企业对区域链技术在航运中的应用的态度

## 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