



本轮景气周期落幕, 航运再入不景气区间

(上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室)

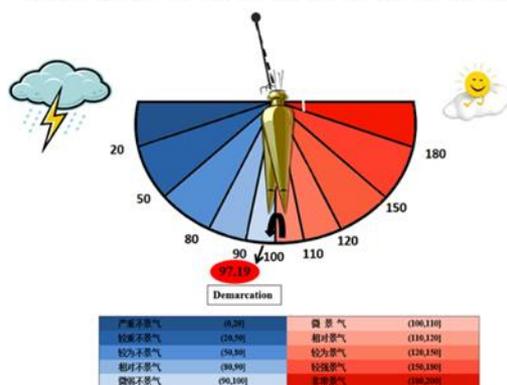
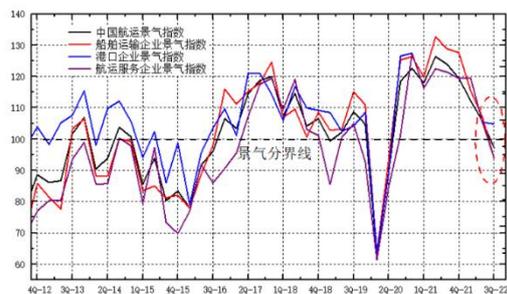
——中国航运景气报告系列(季度)——

内容摘要:

- **中国航运景气指数再入不景气区间。**2022年第三季度,中国航运景气指数为97.19点,较上季度下降8.55点,降至微弱不景气区间;中国航运信心指数为92.34点,降至微弱不景气区间,景气指数及信心指数再次双双跌入不景气区间。
- **集装箱运输企业经营指标大幅下滑。**2022年第三季度,装箱运输企业的景气指数为88.31点,较上季度下降32.5点,跌入相对不景气区间;集装箱运输企业的信心指数为83.13点,较上季度大幅下降63.54点,由较为景气区间跌入相对不景气区间。其中舱位利用率、运费水平及盈利情况均跌入较重不景气区间。
- **航运服务企业触及景气分界线。**2022年第三季度,航运服务企业景气指数为94.04点,较上季度下降10.32点,下降至微弱不景气区间;企业信心指数为102.84点,较上季度下降32.74点,降至微景气区间。
- **港口企业经营情况则基本稳定。**2022年第三季度,港口企业景气指数为104.79点,维持微景气区间;港口企业信心指数为101.02点,下降至微景气区间;其中除经营成本外,各项经营指标均基本保持稳定。
- **预计下季度航运业持续走弱。**2022年第四季度,预计中国航运景气指数与信心指数分别为95.91点和80.86点,较本季度分别下滑1.28点和11.47点,航运市场将持续走弱。
- **时事聚焦:**
 - 1、下半年以来,随着全球海运需求的减弱,海运费出现全面下降,BDI指数甚至跌破1000点,超六成港航企业认为四季度海运费将持续下滑。
 - 2、随着现货运价的大幅下滑,超五成的集装箱运输企业表示其长期合同运价高于即期运价20%以上,船公司将面临着合同运价重新谈判的压力,甚至出现违约风险。
 - 3、近期英国、美国等港口均卷起罢工潮,对全球供应链稳定再次造成影响,有近五成船舶运输企业表示受此影响,导致船舶周转率下滑以及经营成本有所上涨。

风险提示: 本轮航运市场的高峰的关键影响因素之一是新冠病毒疫情,随着疫情对需求与供应链等影响的减弱,以及市场高位刺激下的船舶订单的快速增长,未来全球航运市场存在较大不确定性。

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(2022年上半年回顾与下半年展望)》
- 《中国国内集装箱运输市场分析报告(2022年上半年回顾与下半年展望)》
- 《全球航运景气报告(2022年第三季度)》

中国航运景气指数编制室:

周德全 陈悠超 唐旭峰 董明锦
安帅 林倩瑜 许彤文

电话: 021-65853850 转 8039/8016

邮箱: dqzhou@sisi-smu.org

传真: 021-65373125

网址: www.sisi-gspi.com

1 2022年第三季度中国航运景气状况

中国航运业形势不容乐观。2022年8月中国航运景气预警指数为81.39点，与上一季度5月份相比有所上升，但仍处于偏冷区间；2022年8月中国航运景气动向指数为103.32点，总体呈持续小幅下降态势。从微观层面来看，2022年第三季度，中国航运景气指数为97.19点，较

上季度下降8.55点，下跌至微弱不景气区间。中国航运信心指数为92.34点，较上季度下降36.09点，下跌至微弱不景气区间。中国航运业经营形势不容乐观，企业家对市场经营信心一般。（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-21	10月	84.79	106.59	119.43	159.16
	11月	97.95	108.07		
1Q-22	12月	93.42	107.84	112.24	135.76
	1月	92.06	107.56		
	2月	85.48	107.72		
2Q-22	3月	79.06	105.48	105.74	128.43
	4月	72.38	104.02		
	5月	78.96	103.67		
3Q-22	6月	85.67	103.53	97.19	92.34
	7月	85.38	104.26		
	8月	81.39	103.32		

表 1-1 中国航运景气状况

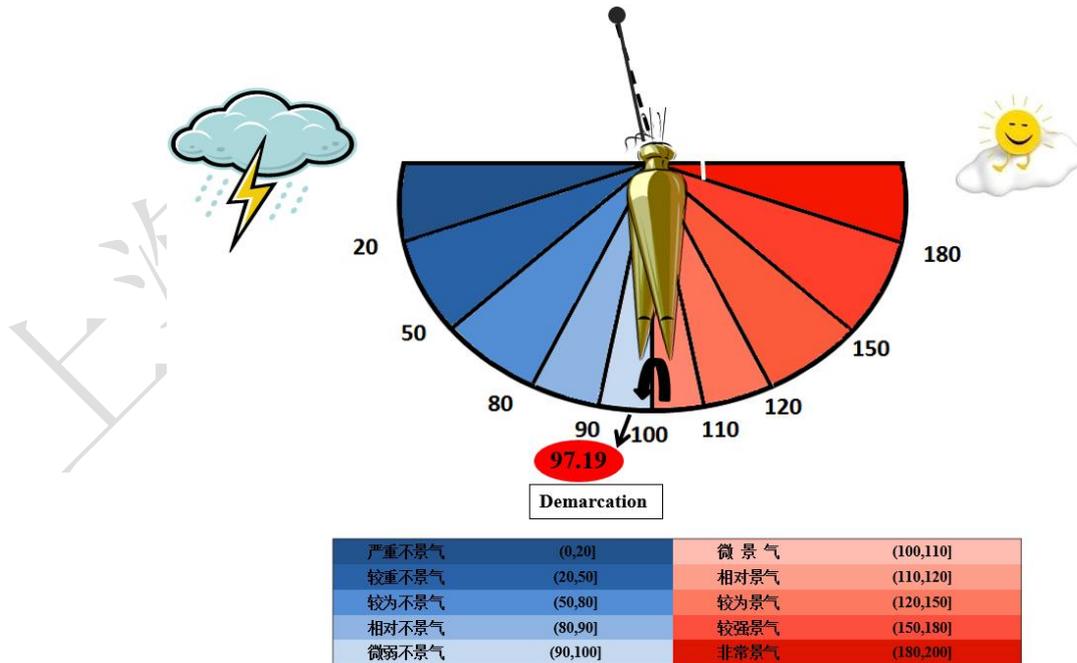


图 1-1 2022年第三季度中国航运景气指数

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

综合预警指数维持偏冷区间。2022 年第三季度，中国航运景气预警指数均值为 84.2 点，较上季度上升 7.4 点，三季度预警指数较上季度小幅回升，但依旧维持在偏冷区间，市场总体情况依然不太乐观。（见图 2-1）

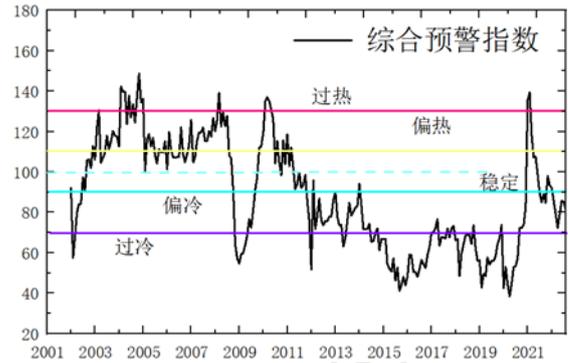


图 2-1 中国航运景气预警指数

部分航运监测指标持续向好。2022 年第三季度，干散货海运市场保持稳定，四大航运监测指标中 BDI 指数先升后降，整体处于正常区间。BDTI 指标大幅回升，从偏冷区间回至正常区间。CCFI 指标较上季度大幅上升，6、7、8 月均处于过热区间；CCBFI 指标较上季度有所下降，最后跌入过冷区间。（见图 2-2）

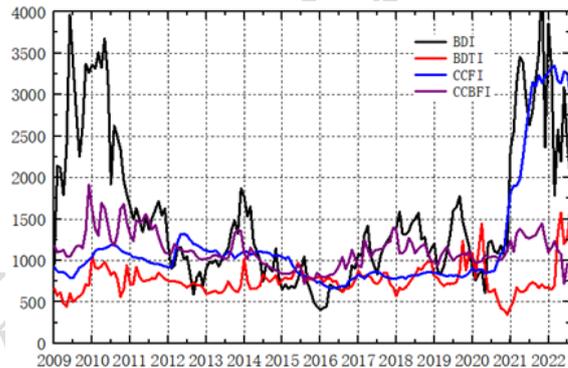


图 2-2 航运监测指标变化情况

大部分经济监测指标状况不佳。2022 年第三季度，固定资产投资增速略有回升，从过冷区间上升至偏冷区间；港口吞吐量增速略有所下滑，依旧维持在过冷区间；消费品零售总额仍然维持在过冷区间；进出口额增速放缓，8 月跌至偏冷区间；发电量增速基本稳定，整体维持在正常区间。（见图 2-3）

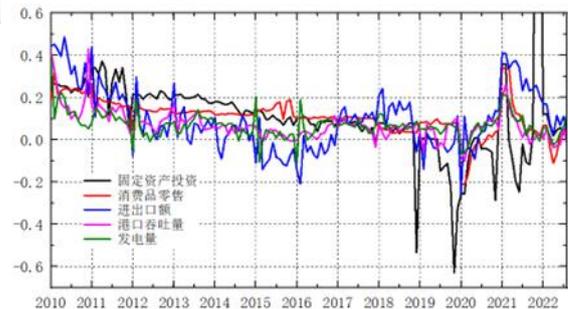


图 2-3 经济监测指标变化情况

时间	BDI	BDTI	CCFI	CCBFI	固定资产投资	消费品销售	进出口额	港口吞吐量	发电量	综合指数
2022-08	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2022-07	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2022-06	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2022-05	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2022-04	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2022-03	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

（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

2022 年第三季度中国航运企业经营状况不佳，中国航运景气指数为 97.19 点，较上季度下降 8.55 点，后疫情时代以来（2020 年 3 季度）首次跌落到景气线以下，进入微弱不景气区间。除港口企业保持稳定且仍处

于景气线以上外，所有企业景气值均跌入不景气区间，其中，船舶运输企业景气度下降幅度最大，较上季度下降 13.19 点，由微景气区间下降至微弱不景气区间。（见图 3-1）

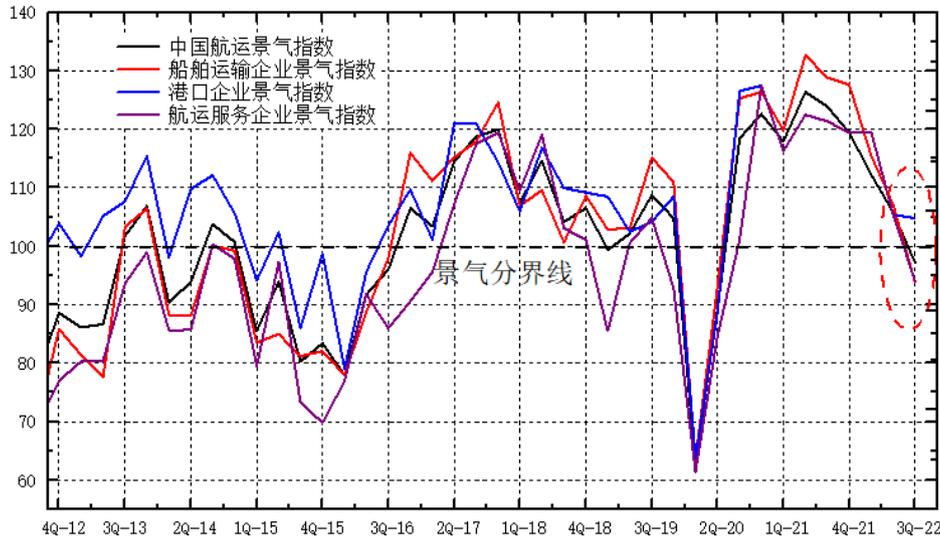


图 3-1 中国航运景气指数 (GSP)

2022 年第三季度，中国航运信心指数为 92.34 点，较上季度大幅下降 36.09 点，由较为景气区间下降至微弱不景气区间，所有企业信心指数均有不同程度下滑。其中，干散货企业信心指数下降最多，较上季度下降 68.33 点，由较为景气区间跌入较为不景气区间。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 20.2%，较上季度下降 29.55%；对当前行业总体运行状态持一般态度的企业占 49.7%；对当前行业总体运行情况持不乐观态度的航运企业占 38.7%。总体来看，本季度航运企业家们经营信心相对不足。（见图 3-2）

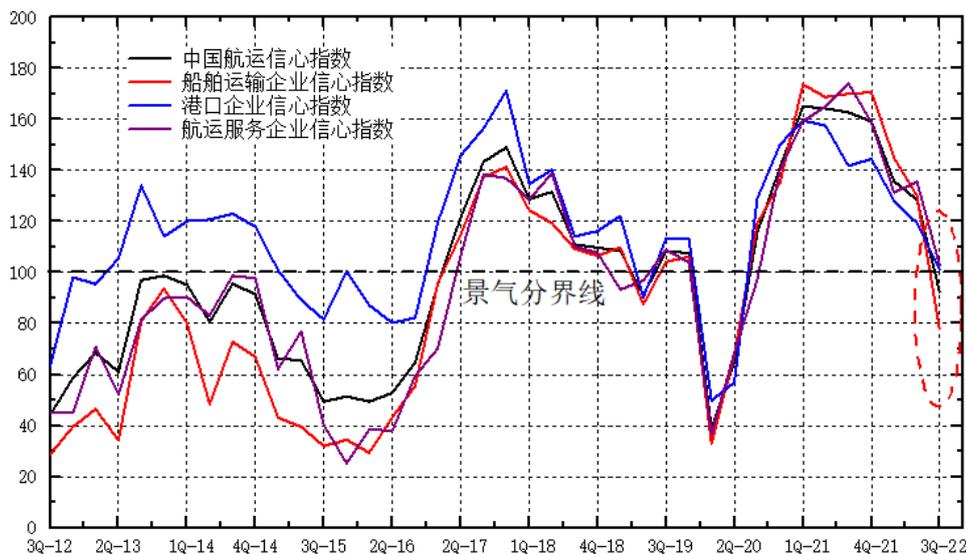


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业下降至微弱不景气区间。2022 年第三季度，船舶运输企业景气指数为 93.85 点，较上季度下降 13.19 点，由相对景气区间下降至微弱不景气区间；船舶运输企业信心指数为 77.95 点，较上季度下降了

51.91 点，由较为景气区间下降至较为不景气区间。船舶运输企业总体营运状况不佳，企业家们对未来经营信心不足。（见图 3-3）

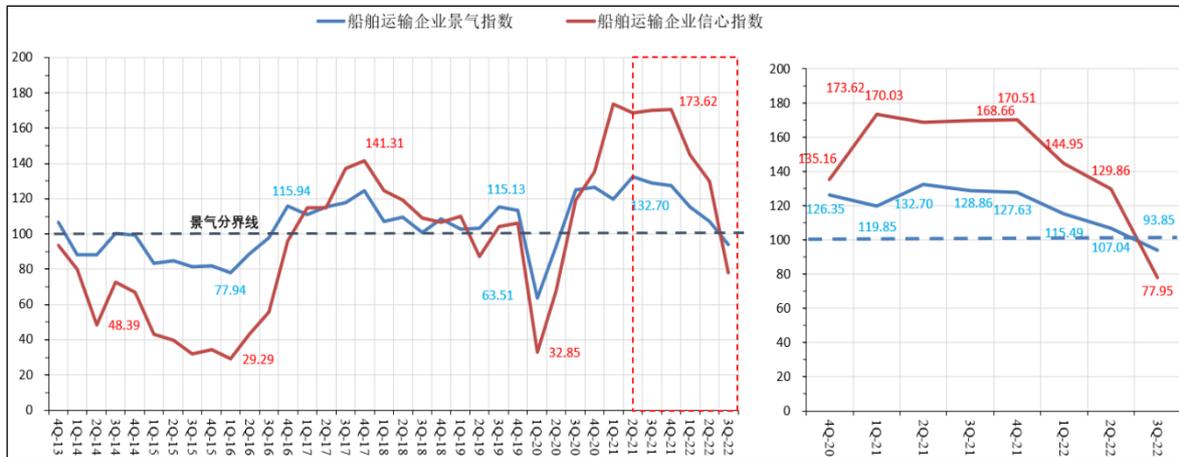


图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数

中型船舶运输企业景气度降幅最大。2022 年第三季度，大、中、小型企业经营状况相对欠佳，景气指数均有所下滑，其中中型船舶运输企业景气指数为 91.82 点，较上季度下降 15.74 点，降幅最大并跌入微弱不景气区间；而大型、小型船舶运输企业景气指数分别为 96.67 点和 86 点，分别较上季度下降 13.33 点和 8.33 点，均在景气线之下。（见图 3-4）

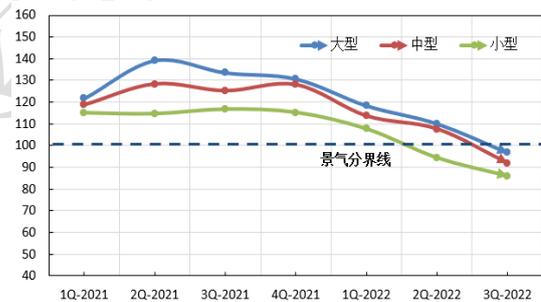


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

船舶运输企业经营指标大幅下滑。2022 年第三季度，船舶运输企业运力投放规模缩小，且舱位利用率有所下降，运费收入下降，企业营运成本持续增加，企业

利润由盈转亏；虽然企业贷款负债减少，流动资金较为宽裕，企业融资相对容易，劳动力需求增加，但船东们的运力投资意愿不强烈。（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	98.71	↓ -3.36	微弱不景气区间
舱位利用率	78.45	↓ -17.40	较为不景气区间
运费	59.39	↓ -51.33	较为不景气区间
营运成本	63.18	↑ 39.66	较为不景气区间
盈利情况	52.92	↓ -48.16	较为不景气区间
流动资金	144.86	↓ -2.77	较为景气区间
企业融资	139.33	↑ 3.95	较为景气区间
贷款负债	128.54	↓ -0.30	较为景气区间
劳动力需求	100.51	↓ -22.59	微景气区间
船舶运力投资意愿	72.64	↓ -29.55	较为不景气区间

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 点为景气状况分界线，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

干散货运输企业维持不景气区间。2022 年第三季度，干散货运输企业景气指数为 92.25 点，较上季度下降 7.72 点，维持在微弱不景气区间；干散货运输企业信心指数为 60 点，较上季度下降 68.33 点，由较为景

气区间下降至较为不景气区间。干散货运输企业总体运行状况欠佳，企业家们对市场前景信心严重不足。（见图 3-6）

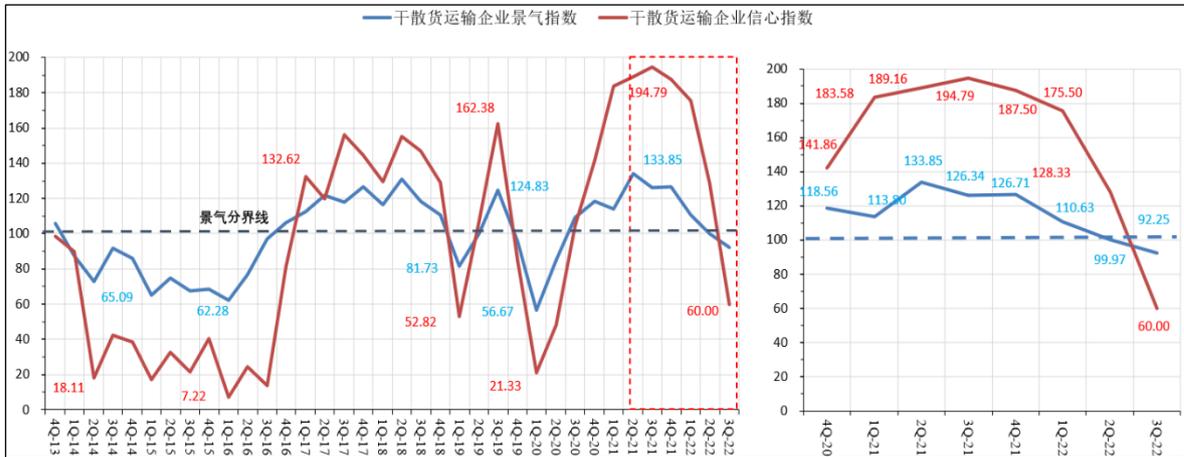


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

小型干散货运输企业景气度有所上升。2022 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 91.11 点、91.33 点和 98.33 点，与上季度相比，仅小型企业上升 12.78 点，但仍处在微弱不景气区间；大、中型企业则分别下降 11.89 点和 10 点，均从微弱景气区间下降到微弱不景气区间。（见图 3-7）

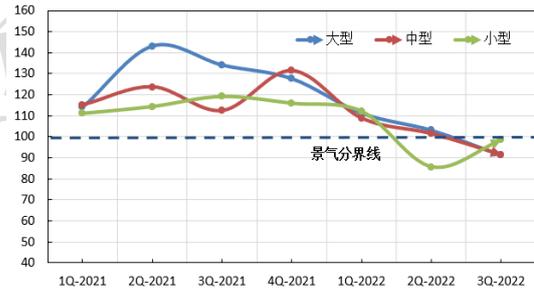


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

干散货运输企业持续亏损。2022年第三季度，干散货运输企业运力投放持续减少，船舶周转率略有下降，营运成本依然高企并且运费收入大幅下降，导致企业盈

利持续下滑；虽然企业贷款负债有所减少，流动资金充裕，企业融资相对容易，劳动力需求持续增加，但企业运力投资意愿持续降低。（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	98.33	↑ 6	微弱不景气区间
船舶周转率	98.33	↑ 21.33	微弱不景气区间
运费	58.33	↓ -44.34	较为不景气区间
营运成本	55.83	↑ 28.83	较为不景气区间
盈利情况	54.17	↓ -38.16	较为不景气区间
流动资金	136.67	↓ -4.33	较为景气区间
企业融资	144.17	↑ 19.5	较为景气区间
贷款负债	110.83	↓ -31.84	相对景气区间
劳动力需求	102.50	↓ -9.5	微景气区间
船舶运力投资意愿	63.33	↓ -24.67	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

集装箱运输企业信心指数大幅下降。2022 年第三季度，集装箱运输企业的景气指数为 88.31 点，较上季度下降 32.5 点，跌入相对不景气区间；集装箱运输企业的信心指数为 83.13 点，较上季度大幅下降 63.54 点，

由较为景气区间跌入相对不景气区间。集装箱运输企业总体营运状况欠佳，企业家们对行业总体发展信心不足。（见图 3-9）

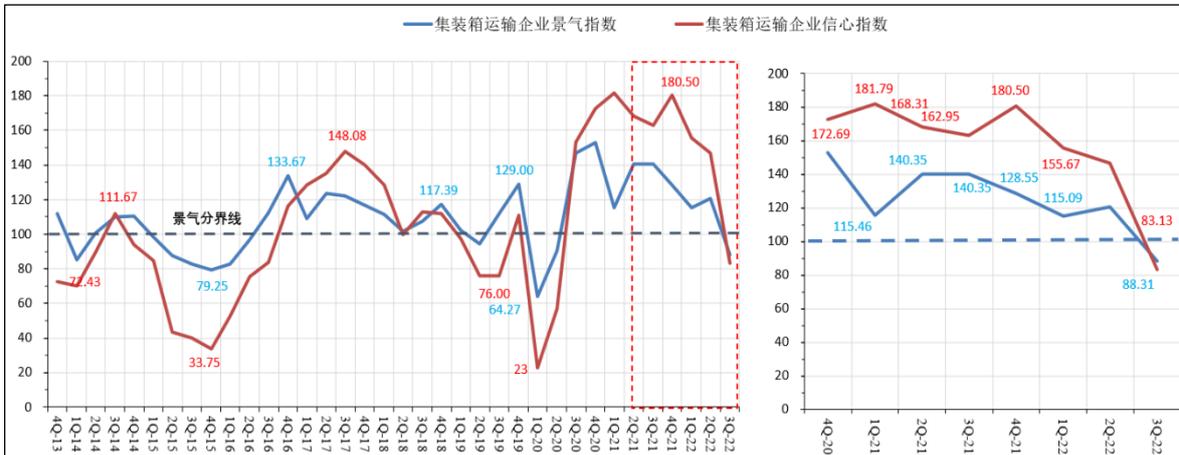


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

中型集装箱运输企业景气度降幅最大。2022 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 90 点、78.75 点、97.5 点，与上季度相比，本季度集装箱运输企业景气指数都有下降。其中中型集装箱运输企业下降 43.47 点，从较为景气区间下降至较为不景气区间，大、小型企业分别下降 26.25 点、39.17 点，分别下降至相对不景气区间和微弱不景气区间。（见图 3-10）

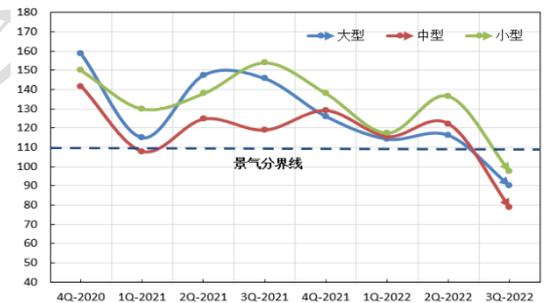


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

集装箱运输企业运费及盈利指标均跌入较重不景气区间。2022 年第三季度，集装箱运输企业运力投放持续减少，舱位利用率大幅下降，营运成本依然较高，运费收入及企业盈利指标均跌入较重不景气区间。虽然企

业流动资金十分宽裕，企业融资难度较低，贷款负债继续减少，但企业运力投资意愿大幅下降，劳动力需求也明显减少。（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	91.25	↑ 3.19	微弱不景气区间
舱位利用率	32.32	↓ -98.51	较重不景气区间
运费	26.07	↓ -97.54	较重不景气区间
营运成本	63.66	↑ 45.6	较为不景气区间
盈利情况	30.27	↓ -100.29	较重不景气区间
流动资金	172.05	↑ 0.11	较强景气区间
企业融资	168.3	↑ 4.69	较强景气区间
贷款负债	145.98	↑ 13.2	较为景气区间
劳动力需求	79.73	↓ -41.38	较为不景气区间
船舶运力投资意愿	73.48	↓ -54.02	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

中国港口企业依然维持在景气区间。2022年第三季度，中国港口企业景气指数为104.79点，较上季度略下滑0.59点，景气指数仍维持在微景气区间；港口企业信心指数为101.02点，较上季度下降18.36点，由

相对景气区间下降至微景气区间。港口企业景气指数和信心指数较二季度虽均有所下降，但仍保持于景气线之上，港口企业家们对行业发展依然乐观。（见图3-12）

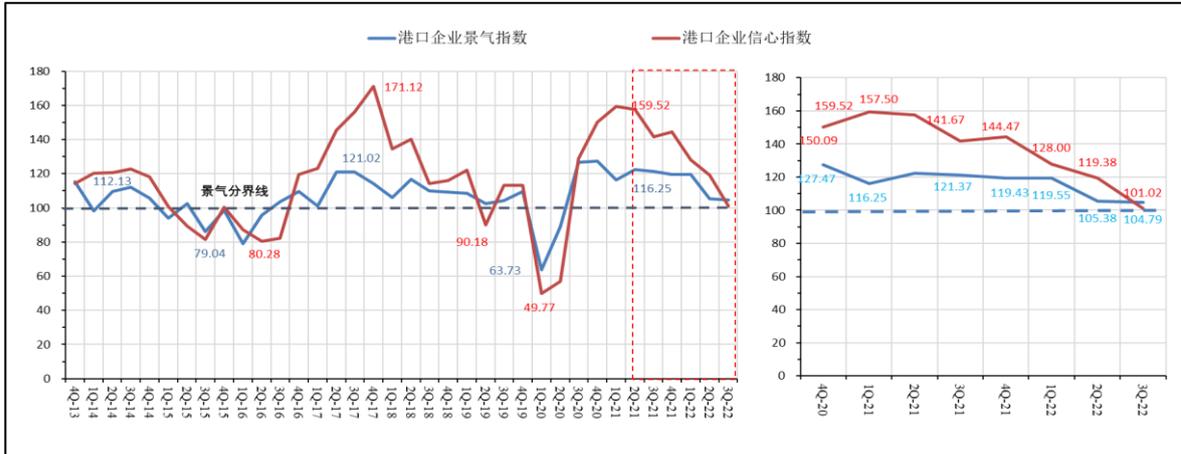


图 3-12 港口企业景气 and 信心指数

中型港口企业景气度大幅回升。2022年第三季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为99.41点、118.18点和104点。与上季度相比较，本季度的中型港口企业景气指数大幅回升35.68点，由相对不景气区间回暖至相对景气区间；小型港口企业景气度则略有上涨，上升至微景气区间；而大型港口企业景气指数下降16.84点，由相对景气区间跌至微弱不景气区间。（见图3-13）

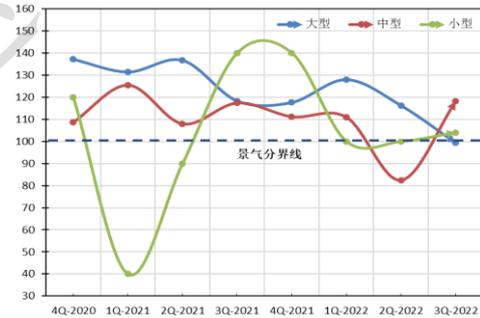


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

港口企业经营指标依然较好。2022年第三季度，虽然港口的吞吐量持续下滑，泊位利用率有所下降，营运成本继续上升，但港口收费价格小幅上升，企业盈利情况依旧较好。虽然企业资产负债有所增加，但港口企业

流动资金仍然相对宽裕，企业融资难度继续降低，同时港口企业的劳动力需求增加，新增泊位与机械投资较上季度也持续增加。（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	96.96	↓ -1.17	微弱不景气区间
泊位利用率	96.96	↓ -13.67	微弱不景气区间
收费价格	103.53	↑ 5.40	微景气区间
营运成本	69.49	↑ 11.99	较为不景气区间
企业盈利	106.82	↓ -8.18	微景气区间
流动资金	127.56	↑ 5.06	较为景气区间
企业融资	130.03	↑ 10.65	较为景气区间
资产负债	96.47	↓ -4.78	微弱不景气区间
劳动力需求	100.20	↓ -19.18	微景气区间
新增泊位与机械投资	119.92	↑ 8.04	相对景气区间

图 3-14 港口企业经营指标景气指数状况

3.5 中国航运服务企业景气分析

航运服务企业景气指数跌入不景气区间。2022年第三季度，航运服务企业景气指数为94.04点，较上季度下降10.32点，下降至微弱不景气区间；航运服务企业

业信心指数为102.84点，较上季度下降32.74点，进入微景气区间。航运服务企业总体经营情况欠佳，但企业家们对行业发展维持乐观态度。（见图3-15）

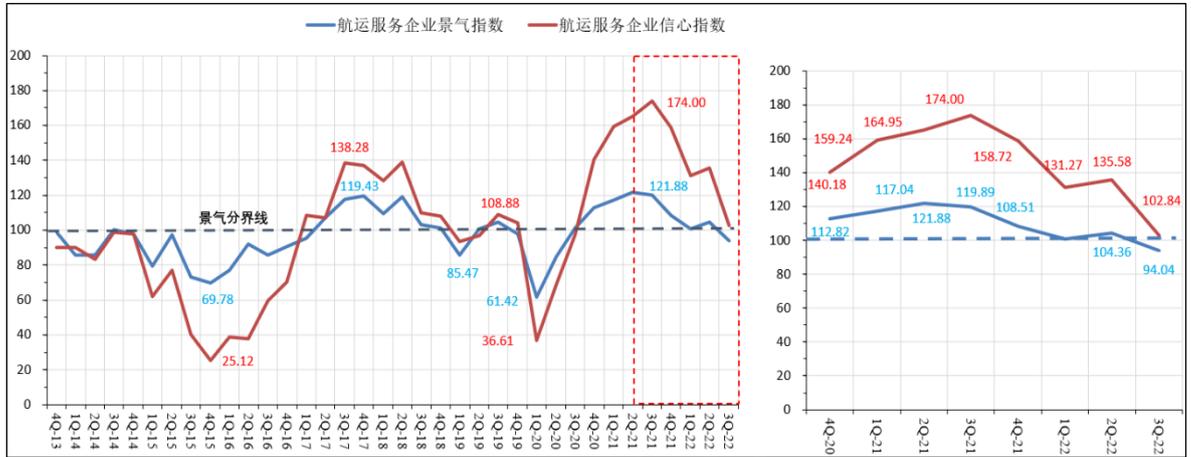


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

中型航运服务企业跌入较为不景气区间。2022年第三季度，大型、中型、小型航运服务企业的景气指数分别为104.21点、74.07点和86.67点。其中大型航运服务企业景气指数较上季度下降7.61点，仍保持在景气线之上；中型企业景气指数下降21.44点，跌入较为不景气区间；小型企业景气指数下降2.62点，跌入相对不景气区间。（见图3-16）

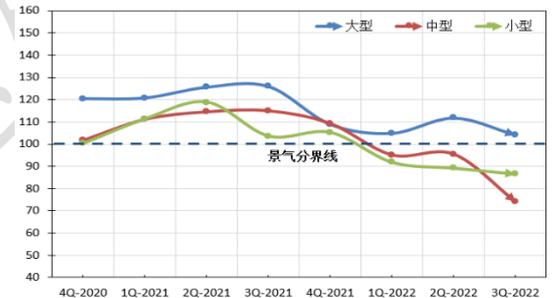


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

航运服务企业经营情况不佳。2022年第三季度，航运服务企业经营成本依然较高，并且业务量和业务预定量均有所降低，业务收费价格下滑，企业经营情况由盈

转亏；虽然企业流动资金增加，融资难度增有所缓解，劳动力需求增加，但企业固定资产投资意愿有所降低，并且贷款拖欠也有所增加。（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	76.90	↓ -22.43	较为不景气区间
业务量	85.26	↓ -33.21	相对不景气区间
业务收费价格	71.43	↓ -33.94	较为不景气区间
业务成本	80.67	↑ 32.11	相对不景气区间
盈利状况	75.75	↓ -26.89	较为不景气区间
流动资金	133.14	↑ 5.24	较为景气区间
企业融资	117.75	↓ -3.04	相对景气区间
贷款拖欠	86.62	↓ -14.2	相对不景气区间
劳动力需求	114.19	↑ 4.17	相对景气区间
固定资产投资	98.70	↓ -11	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

航运市场动向指数有所回升。2022年8月，中国航运先行指数收于99.85点，较上季度略有上升。一致指数为103.67点，相比上季度略有下降，基本保持稳定。滞后指数为107.35点，比上季度有小幅上升，平

均值上升1.12点。从指数走势上来看，先行指数、滞后指数均处于波动上升的态势，一致指数基本保持稳定，预计未来航运市场发展趋势保持稳定。（见图4-1）

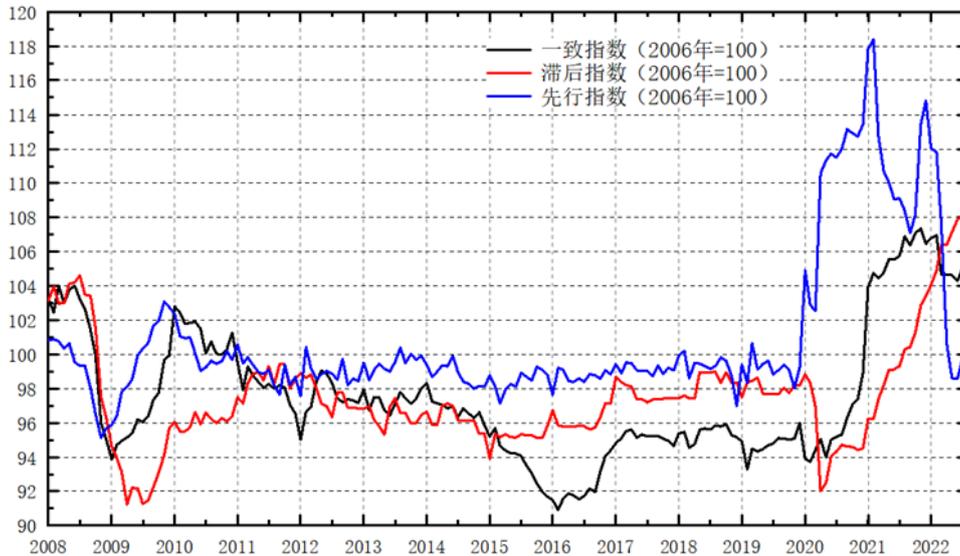


图 4-1 中国航运景气动向指数走势图

2022年第三季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量持续下降，但降速放缓；发电量持续上升；货币供应量小幅上升且增速持续放大；固定资产投资本季度持续上升；消费品零售额本季度较上季度有所回升。（见图4-2）

2022年8月，一致指标组中，港口吞吐量本季度先上升后下降；进出口额有所增长，且增速在七月时呈扩大趋势。四大航运指标中，BDI本季度整体呈下降趋势；BDTI呈上升态势，CCFI本季度小幅下降；CCBFI较上季度有所下滑。（见图4-3）

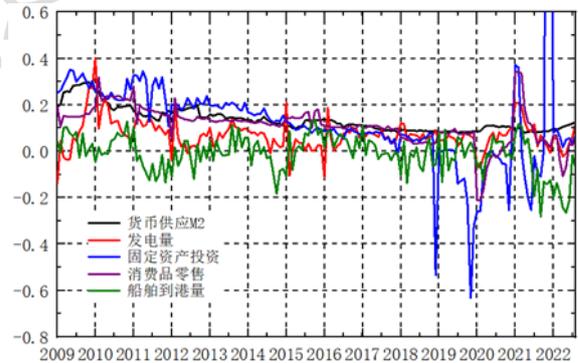


图 4-2 先行指标走势图

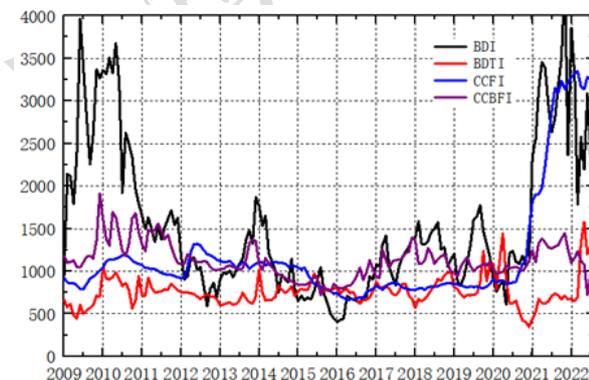
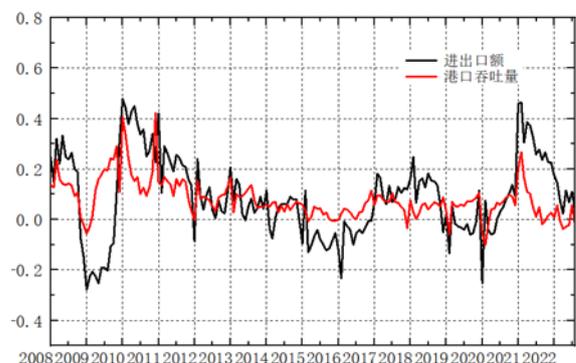


图 4-3 一致指标走势图



5 2022 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，2022 年第四季度中国航运景气指数预计为 95.91 点，较本季度下降 1.28 点，维持在微弱不景气区间。除集装箱运输企业景气指数有望小幅回升外，其余所有类型的航运企业景气指数均将持续下降。2022 年第四季度中国航运信心指数预计为 80.86 点，较本季度下降 11.47 点，跌入相对不景气区间。所有类型的航运企业信心指数均出现不同程度下降，其中集装箱运输企业信心指数下降幅度最

大，预计较本季度下降 32.77 点，跌至较为不景气区间。（见图 5-1、图 5-2 和图 5-3）

根据中国航运景气调查，2022 年第四季度，预计有 20.8% 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 0.58 个百分点；35.3% 的航运企业持一般态度，较本季度下降 14.45 个百分点；其余 52.6% 的航运企业持不乐观态度，较本季度上升 13.87 个百分点。总体上看，下季度中国航运业热度将持续回落。

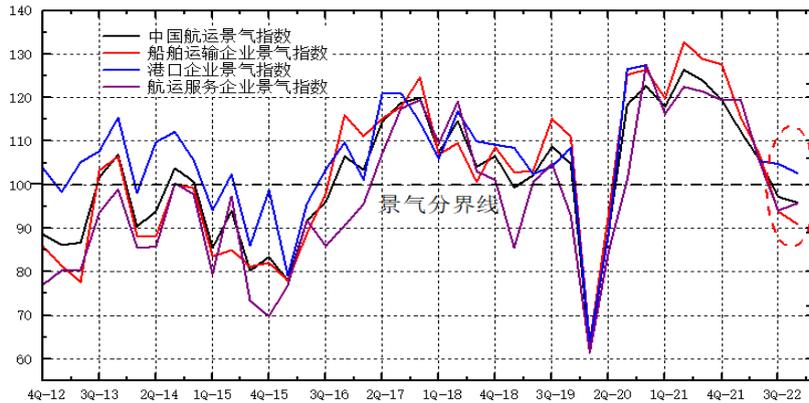


图 5-1 中国航运景气指数预测

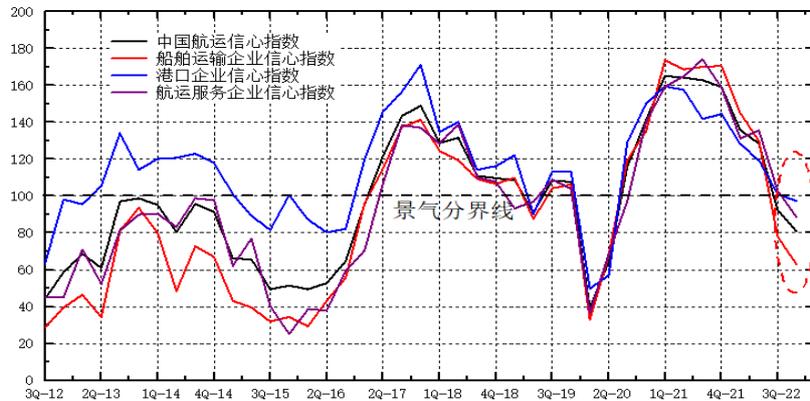


图 5-2 中国航运信心指数预测

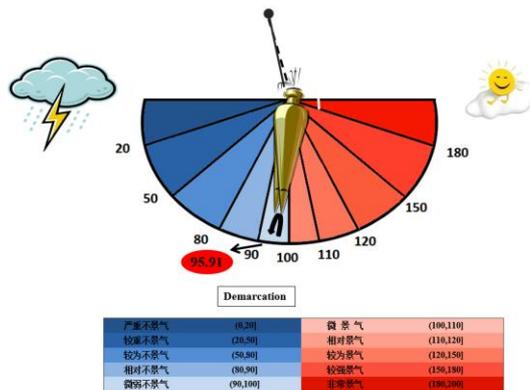


图 5-3 2022 年第四季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

预计船舶运输企业信心指数将跌入较为不景气区间。根据中国航运景气调查，2022 年第四季度，船舶运输企业景气指数预计为 91.01 点，较本季度下降 2.84 点，继续保持在微弱不景气区间；船舶运输企业信心指数预

计为 62.87 点，较本季度下降 15.08 点，将进入较为不景气区间。总体来看，预计 2022 第四季度船舶运输企业景气指数及信心指数将持续走低，行业整体营运状况不佳，企业家们对市场依然保持悲观。（见图 5-4）

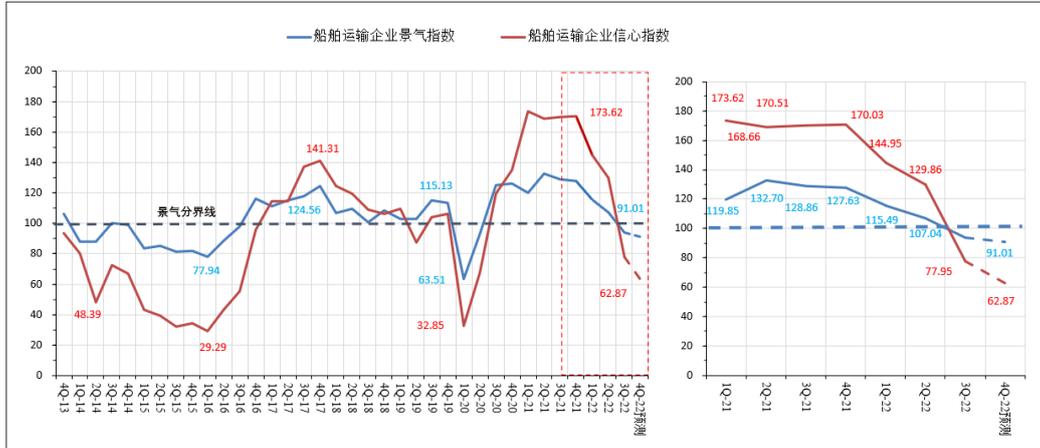


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

预计小型船舶运输企业景气指数将大幅下滑。2022 年第四季度，大型、中型和小型船舶运输企业景气指数预计分别为 92.67 点、93.94 点和 79.5 点，依旧维持在景气分界线以下。与本季度相比，小型企业景气指数下滑幅度最大，较本季度下降 6.5 点，进入较为不景气区间；中型企业景气度较本季度上升 2.1 点，但依旧位于微弱不景气区间；大型企业较本季度下降 4 点，维持在微弱不景气区间。（见图 5-5）

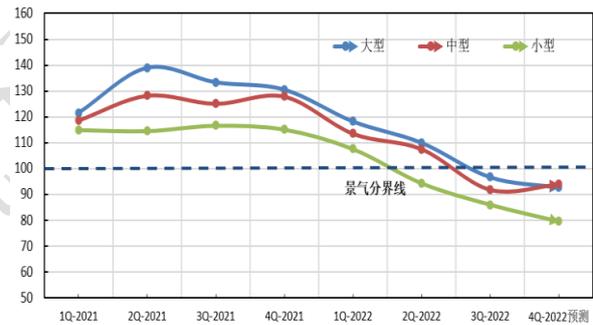


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

预计船舶运输企业经营指标持续不佳。2022 年第四季度，预计船舶运输企业运力投放持续下滑，舱位利用率持续降低，营运成本持续高位，运费收入持续低位，

导致企业盈利将持续下滑；虽然企业流动资金、企业融资及贷款负债等指标预计持续向好，但企业劳动力需求及船东投资意愿将持续下滑。（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	89.48	↓ -9.23	相对不景气区间
舱位利用率	78.96	↑ 0.51	较为不景气区间
运费	49.41	↓ -9.98	较重不景气区间
营运成本	72.98	↑ 9.8	较为不景气区间
盈利情况	56.39	↑ 3.47	较为不景气区间
流动资金	146.11	↑ 1.25	较为景气区间
企业融资	133.07	↓ -6.26	较为景气区间
贷款负债	104.99	↓ -23.55	微弱景气区间
劳动力需求	98	↓ -2.51	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	80.7	↑ 8.06	相对不景气区间

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

干散货运输企业信心指数预计跌入较重不景气区间。2022 年第四季度，干散货运输企业景气指数预计为 79.75 点，较本季度下降 12.5 点，进入较为不景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 33.33 点，较本季

度下降 26.67 点，跌入较重不景气区间。总体来说，预计 2022 年第四季度干散货海运企业经营状况持续不佳，企业家们对市场维持悲观态度。（见图 5-7）

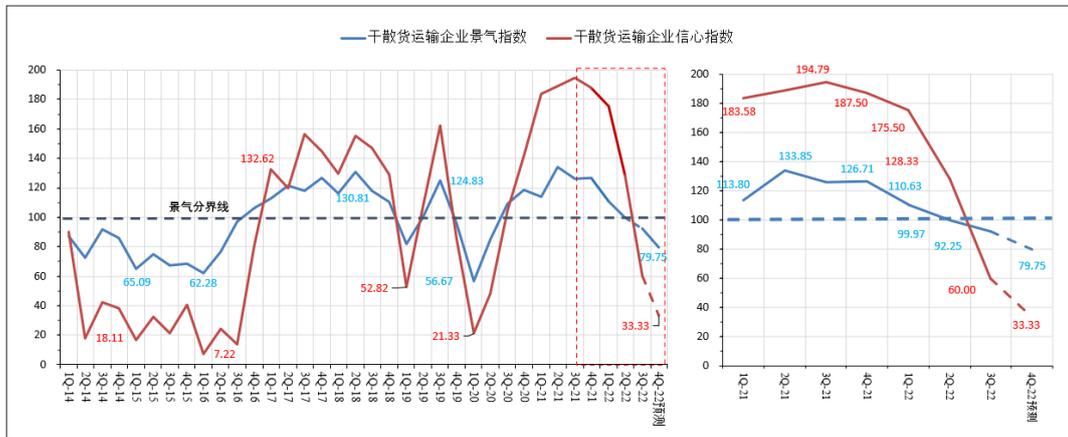


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

预计所有类型的干散货运输企业将进入景气线以下。2022 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 75.56 点、82.67 点和 91.67 点，与本季度相比，下季度所有干散货运输企业景气程度均有所下滑。其中大型干散货运输企业景气指数下滑幅度最大，较本季度下降 15.6 点，进入较为不景气区间。（见图 5-8）

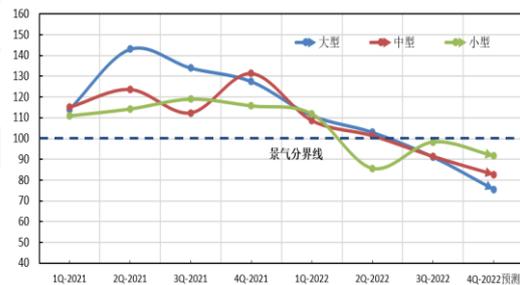


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

预计干散货运输企业经营指标全面下滑。2022 年第四季度，预计船舶运输企业除流动资金及企业融资情况有所好转外，其余指标全面下滑。企业运力下降，船

舶周转情况不佳，运费收入持续下滑，企业盈利进入较重不景气区间；同时企业贷款负债、企业劳动力需求及船东投资意愿情况均处于不景气区间。（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	83.33	↓ -15	相对不景气区间
船舶周转率	82.5	↓ -15.83	相对不景气区间
运费	41.67	↓ -16.66	较重不景气区间
营运成本	70	↑ 14.17	较为不景气区间
盈利情况	36.67	↓ -17.5	较重不景气区间
流动资金	125.83	↓ -10.84	较为景气区间
企业融资	129.17	↓ -15	较为景气区间
贷款负债	74.17	↓ -36.66	较为不景气区间
劳动力需求	95	↓ -7.5	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	59.17	↓ -4.16	较为不景气区间

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 点为景气状况分界线，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

集装箱运输企业维持不景气区间。根据中国航运景气调查显示，2022 年第四季度，集装箱运输企业的景气指数预计为 95.53 点，较本季度上升 7.22 点，进入微弱不景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计为

50.36 点，较本季度下降 32.77 点，进入较为不景气区间。总体来看，下季度集装箱运输企业经营情况持续不佳，企业家们对行业信心依旧不足。（见图 5-10）

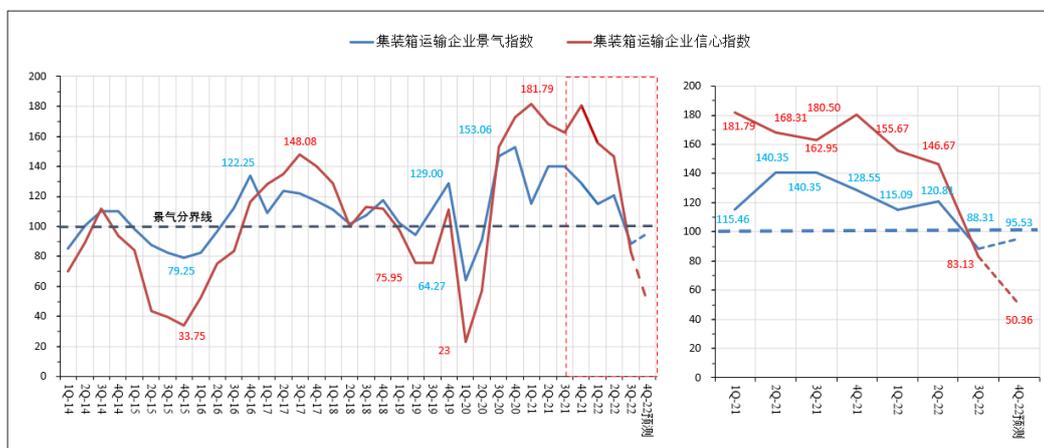


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

预计中型集装箱运输企业景气度回升至景气线以上。2022 年第四季度，大型、中型、小型集装箱运输企业景气指数预计分别为 92.86 点、103.75 点、92.5 点，与本季度相比较，所有企业景气指数都将有所回升，但除中型集装箱运输企业外，其余都维持在景气线以下。其中中型集装箱运输企业景气指数较本季度上升 25 点，进入微景气区间。（见图 5-11）



图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

预计集装箱运输企业运费及盈利维持较重不景气区间。2022 年第四季度，预计集装箱运输企业运力投放及舱位利用率持续下降，营运成本持续增加，运费收入及企业盈利维持较重不景气区间；虽然企业流动资金上

升至非常景气区间，企业融资能力持续扩大，贷款负债有所减少，但企业劳动力需求及船舶运力投资意愿持续下滑。（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	91.43	↑ 0.18	微弱不景气区间
舱位利用率	63.66	↑ 31.34	较为不景气区间
运费	31.07	↑ 5	较重不景气区间
营运成本	79.91	↑ 16.25	较为不景气区间
盈利情况	45.09	↑ 14.82	较重不景气区间
流动资金	183.75	↑ 11.70	非常景气区间
企业融资	171.43	↑ 3.13	较强景气区间
贷款负债	117.14	↓ -28.84	相对景气区间
劳动力需求	95.18	↑ 15.45	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	76.61	↑ 3.13	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

预计港口企业信心指数跌入不景气区间。根据中国航运景气调查显示，2022 年第四季度，港口企业景气指数预计为 102.66 点，较本季度下降 2.13 点，依然维持在微景气区间；港口企业信心指数预计为 97.20 点，

较本季度下降 3.82 点，跌至微弱不景气区间。总体来看，中国港口企业经营状况基本稳定，但港口企业家们对市场信心有所不足。（见图 5-13）

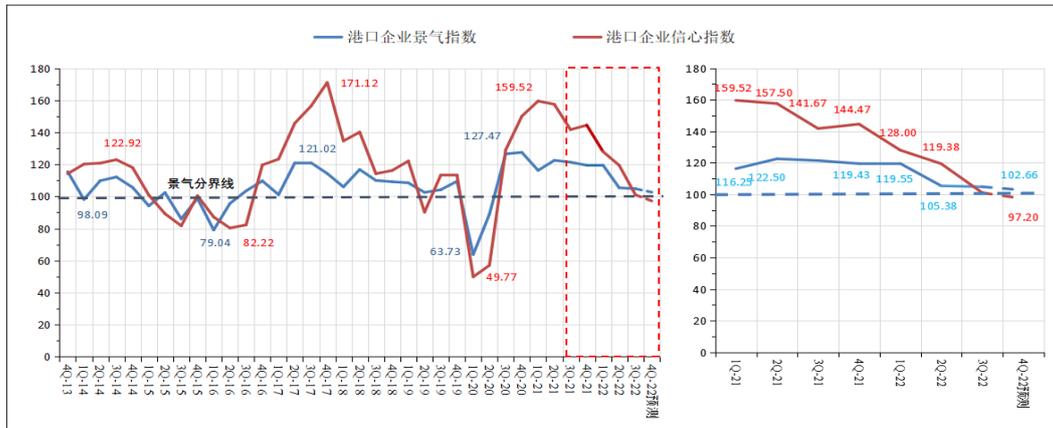


图 5-13 港口运输企业景气 and 信心指数预测

预计小型港口企业将跌至不景气区间。2022 年第四季度，大型、中型、小型港口企业景气指数值预计分别为 103.53 点、108.18 点和 90 点。与本季度相比，除大型港口企业外，中、小型港口企业均呈现出不同程度的下降趋势，其中小型港口企业景气指数较本季度下降幅度最大，降幅达到 14 点并跌至微弱不景气区间。（见图 5-14）

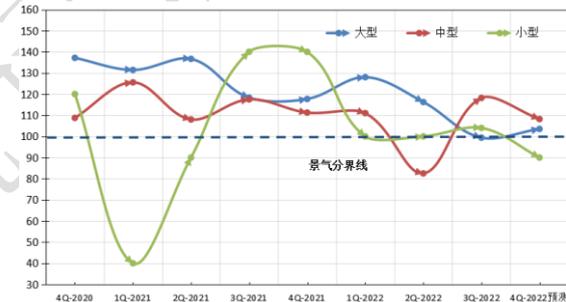


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

预计港口企业利润将由盈转亏。2022 年第四季度，预计港口企业吞吐量持续降低，泊位利用率持续下降，营运成本居高不下，收费价格有所下降，导致港口企业

利润将由盈转亏。但预计企业流动资金依然十分充裕，企业融资规模增加，新增泊位与机械投资进一步扩大，资产负债持续减少，劳动力需求有所增加。（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	88.93	↓ -8.03	相对不景气区间
泊位利用率	95.45	↓ -1.51	微弱不景气区间
收费价格	97.00	↓ -6.53	微弱不景气区间
营运成本	73.02	↑ 3.53	较为不景气区间
企业盈利	94.00	↓ -12.82	微弱不景气区间
流动资金	124.75	↓ -2.81	较为景气区间
企业融资	132.30	↑ 2.27	较为景气区间
资产负债	101.02	↑ 4.55	微景气区间
劳动力需求	102.51	↑ 2.31	微景气区间
新增泊位与机械投资	117.65	↓ -2.27	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

预计航运服务企业整体保持稳定。2022 年第四季度，航运服务企业景气指数预计为 95.71 点，较本季度上升 1.67 点，依旧处在微弱不景气区间；航运服务企业信心指数预计为 88.52 点，较本季度下降 14.32 点，

进入相对不景气区间。总体来看，航运服务企业经营状况基本稳定，但企业家们对未来市场信心有所不足。(见图 5-16)

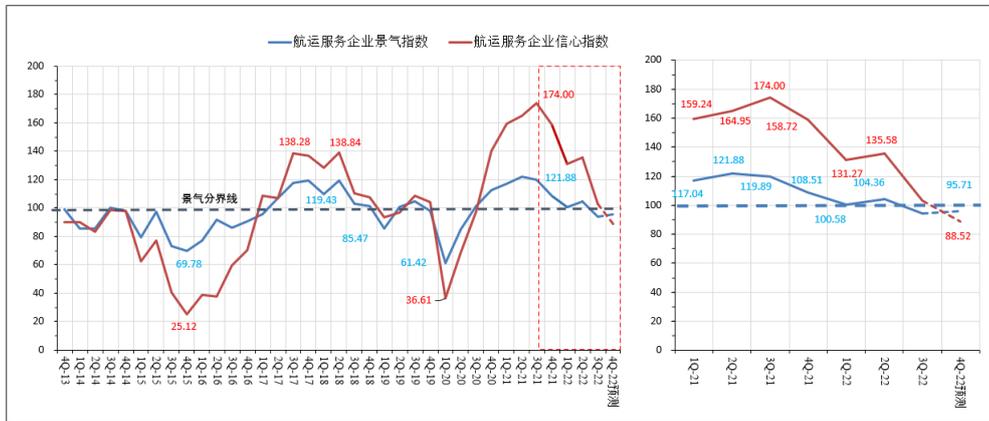


图 5-16 航运服务企业景气和信心指数预测

预计大型航运服务企业依旧保持在景气线以上。2022 年第四季度，大型、中型、小型航运服务企业的景气指数预计分别为 106.32 点、72.81 点和 91.43 点，分别下降 2.11 点、上升 1.25 点和下降 4.76 点。其中除大型航运服务企业依旧保持在微景气区间外，中型和小型企业依然维持在不景气区间。(见图 5-17)

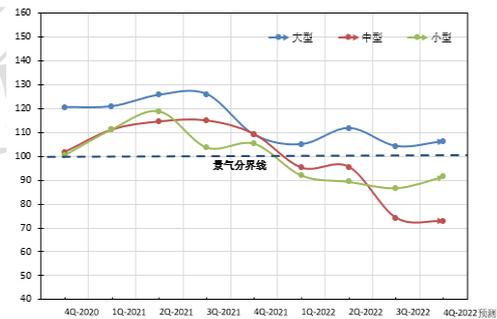


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

预计航运服务企业经营情况持续不佳。2022 年第四季度，预计航运服务企业业务预定量及业务量将持续下降，业务收费价格下降，经营成本持续上升，企业盈

利情况持续不佳；企业流动资金相对充裕，企业融资能力较强，固定资产投资上升，劳动力需求有所上升，但贷款拖欠持续增加。(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	82.91	↑ 6.01	相对不景气区间
业务量	92.39	↑ 7.13	微弱不景气区间
业务收费价格	86.69	↑ 15.26	相对不景气区间
业务成本	74.52	↓ -6.15	较为不景气区间
盈利状况	80.64	↑ 4.89	相对不景气区间
流动资金	124.45	↓ -8.69	较为景气区间
企业融资	114.66	↓ -3.09	相对景气区间
贷款拖欠	95.01	↑ 8.39	微弱不景气区间
劳动力需求	105.6	↓ -8.59	微景气区间
固定资产投资	100.2	↑ 1.5	微景气区间

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 超六成港航企业认为下季度海运费将持续下滑

进入下半年以来,随着全球海运需求的减弱,海运费出现全面下降,BDI 指数甚至跌破 1000 点,下季度的海运费走势成为行业热点关注问题。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就下季度海运费走势对所有航运相关企业进行了调查。

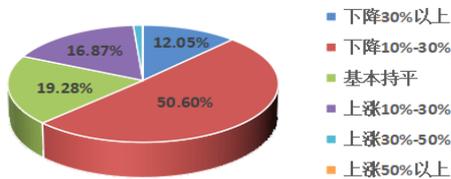


图 6-1 船舶运输企业对下季度海运费走势看法

在接受调查的船舶运输企业中,有 62.65%的企业认为下季度海运费将持续下滑,其中有 50.6%的企业认为将下滑 10%-30%,12.05%的企业认为降幅达到 30%以上;另有 16.87%的企业认为海运费将小幅度上涨 10%-30%,而认为下季度涨幅达到 30%-50%的企业仅有 1.2%。

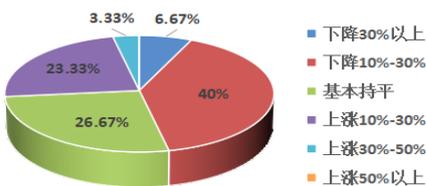


图 6-2 干散货运输企业对下季度海运费走势看法

在接受调查的干散货运输企业中,有 40%的企业则认为下季度海运费将下降 30%以内,6.67%的企业认为降幅将超过 30%;仅有 26.66%的企业认为下季度海运费将有所上涨。

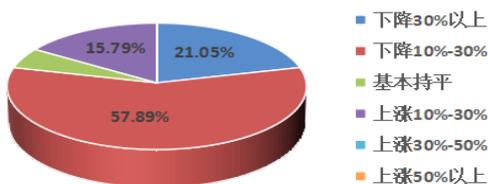


图 6-3 集装箱运输企业对下季度海运费走势看法

在接受调查的集装箱运输企业中,有 78.94%的企业认为下季度海运费将持续下降,其中 57.89%的企业认为将下降 10%-30%,21.05%的企业认为降幅将达到 30%以上;除 5.26%的企业认为下季度海运费将基本持平外,仅有 15.79%的企业认为下季度海运费将小幅上涨 10%-30%。

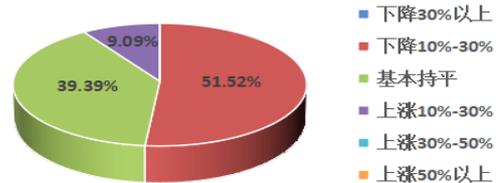


图 6-4 港口企业对下季度海运费走势看法

在接受调查的港口企业中,有 51.52%的企业认为下季度海运费呈持续下降态势,另有 39.39%的企业认为将与本季度基本持平,而仅有 9.09%的企业认为下季度海运费将上涨 10%-30%。

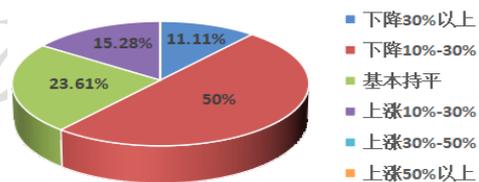


图 6-5 航运服务企业对下季度海运费走势看法

在接受调查的航运服务企业中,有 61.11%的企业认为下季度海运费将持续下滑,其中 50%的企业认为将下降 10%-30%,11.11%的企业认为跌幅将超过 30%以上;另有 23.61%的航运服务企业认为下季度海运费将较本季度基本持平;仅有 15.28%的企业认为下季度海运费将小幅度上涨。

通过上述调查的可知,接受调查的港航企业中有超过 6 成企业认为下季度海运费将持续下滑,企业家们对下季度经营情况较为悲观,企业应积极采取相应措施以防范运价下跌带来的风险。

6.2 超五成的集装箱运输企业表示其长期合同运价高于即期运价 20%以上

随着现货运价的大幅下滑,甚至跌破长协运价,将使集装箱长期合同运价面临重新谈判或违约的风险。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就日前集装箱运输市场长期合同运价高于即期运价的比例进行跟踪调查。

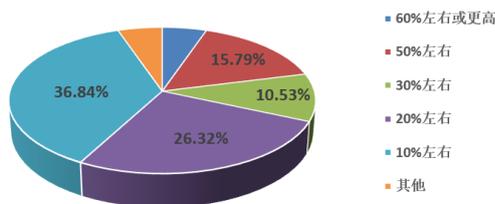


图 6-6 集装箱运输企业长期合同运价高于即期运价比例情况

在接受调查的集装箱运输企业中，有 36.84% 的企业表示当前长协运价高于即期运价 10% 左右；26.32% 的企业表示当前长协运价高于即期运价 20% 左右；10.53% 的企业表示当前长协运价高于即期运价 30% 左右；另有 21.05% 的企业表示当前长协运价高于即期运价 50% 以上。

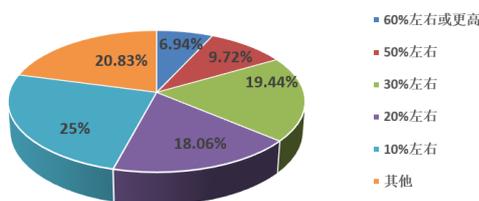


图 6-7 航运服务企业长期合同运价高于即期运价比例情况

在接受调查的航运服务企业中，有 25% 的企业表示当前长协运价高于即期运价 10% 左右；18.06% 的企业表示长协运价高于即期运价 20% 左右；19.44% 的企业表示长协运价高于即期运价 30% 左右；另有 16.66% 的企业认为长协运价高于即期运价 50% 以上。

通过上述调查可知，有超 5 成集装箱运输企业和航运服务企业表示当前长协运价高于即期运价超过 20%，甚至部分企业长协运价高出 50% 以上，若市场状况继续发生变化，船公司将面临着合同运价重新谈判的压力，甚至出现违约风险。

6.3 规划开展 LNG 加注业务的港口不足五成

近期，LNG 加注业务备受市场关注，我国沿海及内河港口也在逐渐布局 LNG 加注业务。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就港口企业是否将规划 LNG 加注业务的情况进行了相关调查。

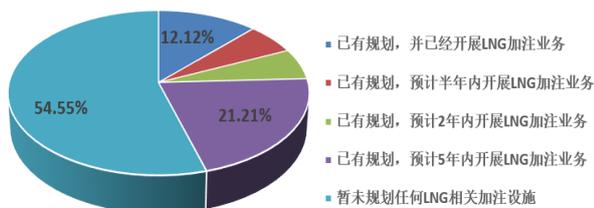


图 6-8 港口企业目前 LNG 加注业务的规划情况

在接受调查的港口企业中，高达 54.55% 的企业表

示暂未规划任何 LNG 相关的加注业务；另有 33.33% 的港口企业表示港口已有相关方面的规划并将于半年至 5 年内开展 LNG 加注业务；而当前已经开展 LNG 加注及相关业务的港口仅占 12.12%。

通过上述调查的可知，接受调查的港口企业中，目前有规划开展或已经开展 LNG 加注业务的港口不足五成。当前我国港口对 LNG 加注业务的开展相对缓慢，未来还有较大发展空间。

6.4 近一半的船舶运输企业安装脱硫塔的船舶比例仅在 10% 左右

过去一年，随着低硫燃料油（VLSFO）与高硫燃料油（HFO）间的价差不断扩大，使用低硫燃油的成本越来越高，是否选用脱硫塔又成为船东们的重要选择。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就船舶运输、集装箱运输和干散货运输企业目前安装脱硫塔船舶比例进行了调查。

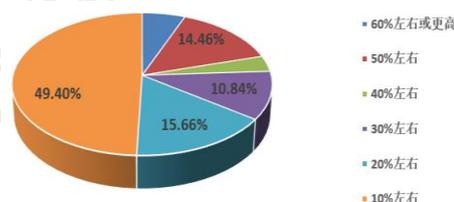


图 6-9 船舶运输企业目前安装脱硫塔的船舶比例

在接受调查的船舶运输企业中，有高达 49.4% 的企业表示其安装脱硫塔的船舶比例仅在 10% 左右，15.66% 的企业安装脱硫塔船舶比例在 20% 左右，10.84% 的企业安装脱硫塔船舶比例在 30% 左右，3.61% 的企业安装脱硫塔船舶比例在 40% 左右，14.46% 的企业安装脱硫塔船舶比例在 50% 左右，安装脱硫塔船舶比例在 60% 左右或更高的企业仅占 6.02%。

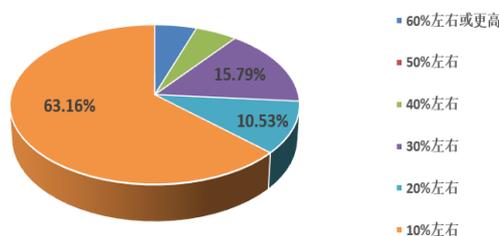


图 6-10 集装箱运输企业目前安装脱硫塔的船舶比例

在接受调查的集装箱运输企业中，有高达 63.16% 的企业安装脱硫塔的船舶比例仅在 10% 左右，10.53% 的企业安装脱硫塔的船舶比例在 20% 左右，15.79% 的企业

安装脱硫塔的船舶比例在 30%左右,安装脱硫塔的船舶比例超过 40%的企业仅占 10.52%。

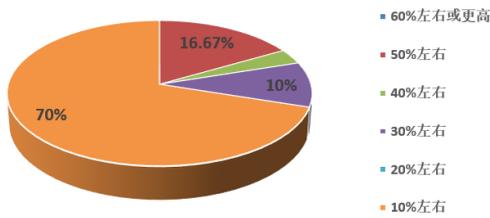


图 6-11 干散货运输企业目前安装脱硫塔的船舶比例

在接受调查的干散货运输企业中,有高达 70%的企业安装脱硫塔的船舶比例仅在 10%左右,10%的企业安装脱硫塔的船舶比例在 30%左右,16.67%的企业安装脱硫塔船舶比例在 50%左右。

通过上述调查的可知,整体上有近一半的船舶运输企业安装脱硫塔船舶的比例仅在 10%左右,其中干散货运输企业这一比例达到 70%。由于安装脱硫塔将损失船期,在较高运费收入下,损失船期意味着损失利润,因此即使高低硫油价差持续扩大,船东们依然未选择安装脱硫塔。

6.5 罢工潮导致了船舶周转率的下降及经营成本的上涨

近期英国、美国等港口均卷起罢工潮,对全球供应链稳定再次造成影响。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就近期的罢工潮对航运业的影响进行了相关调查。

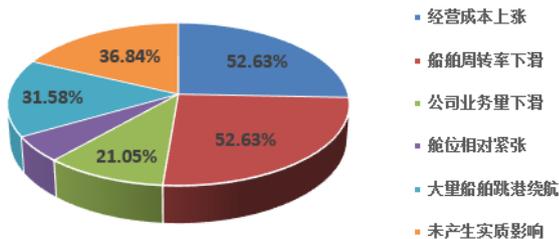


图 6-12 船舶运输企业受罢工潮影响情况

在接受调查的船舶运输企业中,有 52.63%的企业表示受罢工潮影响,导致船舶周转率下滑以及经营成本的上涨;21.05%的企业表示罢工潮导致公司业务量大下滑;另分别有 31.58%和 10.53%的企业表示受罢工潮影响,导致大量船舶跳港绕航和舱位相对紧张。

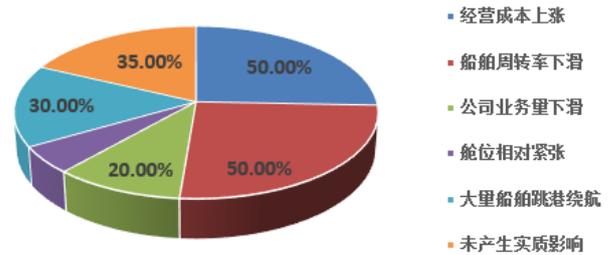


图 6-13 集装箱运输企业受罢工潮影响的情况

在接受调查的集装箱运输企业中,50%的企业表示受罢工潮影响,导致船舶周转率下滑以及经营成本的上涨;30%的企业表示罢工潮导致大量船舶跳港绕航;20%的企业表示罢工潮导致公司业务量下滑;另有 10%的企业表示受罢工影响导致舱位相对紧张。

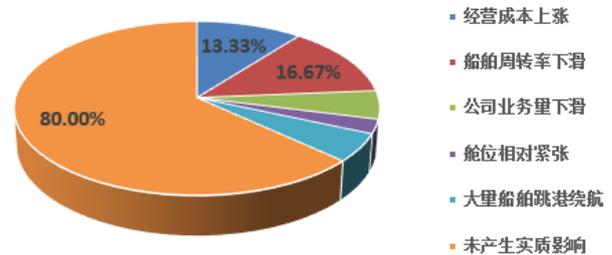


图 6-14 干散货运输企业受罢工潮影响情况

在接受调查的干散货运输企业中,16.67%的企业表示罢工潮导致船舶周转率下滑;13.33%的企业表示罢工潮导致公司经营成本上涨;6.67%的企业表示罢工潮导致公司业务量下滑;6.67%的企业表示罢工潮导致大量船舶跳港绕航;另有 2.63%的企业表示受罢工潮影响,导致舱位相对紧张。

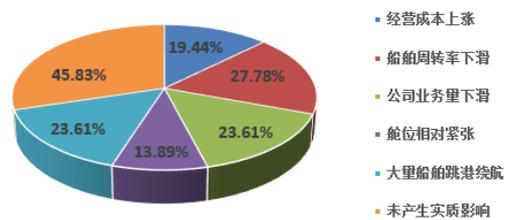


图 6-15 航运服务企业受罢工潮影响情况

在接受调查的航运服务企业中,27.78%的企业表示罢工潮导致船舶周转率下滑;23.61%的企业罢工潮导致大量船舶跳港绕航;23.61%的企业表示罢工潮导致公司业务量下滑;19.44%的企业表示罢工潮导致经营成本上涨;另有 13.89%的企业表示受罢工潮影响,导致舱位相对紧张。

通过上述调查的可知，除干散货物运输企业以外，其余企业中大部分均受到罢工潮的影响。对于船舶运输企业及集装箱运输企业而言，船舶周转率的下降及经营成本的

上涨是罢工带来的最主要后果，罢工潮对全球供应链的稳定性带来一定挑战。

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 -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 上海国际航运研究中心航运发展研究所

所长:

周德全（上海国际航运研究中心首席经济师，航运发展研究所所长，博士、高工）

所长助理:

李倩雯（航运发展研究所所长助理，上海海事大学讲师，博士）

研究骨干:

陈悠超（航运发展研究所市场分析师，博士）

王 毅（航运发展研究所市场分析师）

唐旭峰 王晓楠 董明锦 安帅 王屹 林倩瑜 许彤文（航运发展研究所助理分析师）

中国航运景气指数编制工作组

主 任：周德全

副主任：陈悠超

成 员：唐旭峰 董明锦 安帅 林倩瑜 许彤文



周德全



陈悠超



唐旭峰



董明锦



安帅



林倩瑜



许彤文