

财务状况好转 经营状况改善 航企时隔两年再回景气区间

1月3日，上海国际航运研究中心发布了2016年第四季度中国航运景气报告，报告显示2016年第四季度中国航运企业经营状况出现普遍好转，中国航运景气指数为106.45点，系近2年以来首次回归景气区间（见表1-1和图1-1）。中国航运信心指数为95.32点，达到近两年信心指数最高点，但仍处于微弱不景气区间。中国航运企业家对行业出现的复苏持谨慎态度。其中，船舶运输企业也是时隔两年后大幅跳涨至景气区间。

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 |
|-------|------------|------------|----------|----------|
| 1Q-16 | 1月 | 48.15 | 77.96 | 49.42 |
| | 2月 | 43.91 | | |
| | 3月 | 58.98 | | |
| 2Q-16 | 4月 | 50.50 | 91.69 | 52.74 |
| | 5月 | 50.50 | | |
| | 6月 | 48.16 | | |
| 3Q-16 | 7月 | 51.55 | 96.00 | 64.69 |
| | 8月 | 56.48 | | |
| | 9月 | 52.39 | | |
| 4Q-16 | 10月 | 58.98 | 106.45 | 95.32 |
| | 11月 | 61.04 | | |

船公司财务指标全面复苏

2016年第四季度，船舶运输企业景气指数为115.94点，时隔两年后回归至景气区间；船舶运输企业信心指数达到95.91点，仍处于微弱不景气区间。其中，大型船舶运输企业经营好转力度最大，景气指数达到123.53点。而小型船舶运输企业依旧处于不景气区间。受运力调控力度加大与运价大幅较快上涨的影响，2016年第四季度船舶运输企业的财务指标大幅好转，盈利状况与流动资金景气指数都大幅跃入景气区间，贷款负债也不断下降，船公司的总体财务状况得到较好的改善。

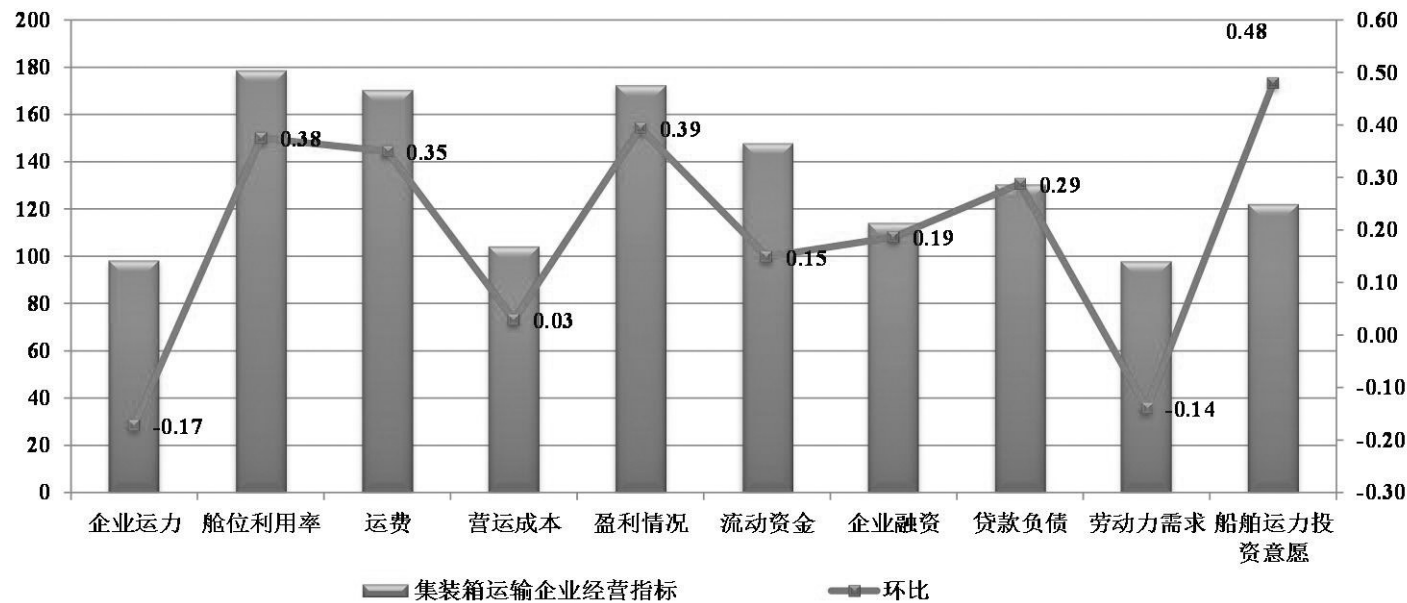
首先，干散货运输企业触底反弹，三年后重

回景气区间。2016年第四季度，干散货运输企业的景气指数为106.22点，自2013年年底以来首次回归至景气区间；干散货运输企业的信心指数为81.56点，较上季度大幅度上涨67.54点，但仍处于不景气区间。虽然企业总体经营情况有所好转，但是企业家对行业总体运行情况的看法依然比较谨慎。从企业经营指标来看，随着运费的较快增长，企业的盈利状况也有所好转，流动资金与融资的压力有所缓和，但是依旧处于相对紧张的状态。受此影响，劳动力需求与船舶的投资意愿等依旧不足。

其次，班轮企业景气指数创历史新高，大

型集装箱班轮企业最佳。2016年第四季度，集装箱运输企业的景气指数为133.67点，大幅上升至景气区间；集装箱运输企业的信心指数为116.25点，较上一季度上涨32.5点，重新回归至景气区间。其中，大型集装箱运输企业景气指数最高，达到141.66点，处于景气区间。集装箱运输企业各项经营指标全面回暖，舱位利用率、企业盈利等指标强势复苏，流动资金、贷款负债、企业融资等经营指标也大幅向好，尽管运力投放量与劳动力需求略显不足，但是船舶运力投资意愿再次大幅上升。（见图2）

图2 集装箱运输企业经营指标景气指数状况



港口企业经营稳中有进

受中国经济增速逐步企稳的影响，中国港口企业景气稳步发展。2016年第四季度，中国港口企业的景气指数为109.68点，保持在景气区间，港口企业经营状况保持稳定；中国港口企业的信心指数为119.64点，上升至相对景气区间，港口企业家对行业总体运行状况抱有乐观态度。在各项经营指标方面，港口吞吐量与泊位利用率继续保持向好态势，企业盈利状况继续改善，港口企业劳动力需求持续增加，企业融资难度继续降低，资产负债不断下降，中国港口企业总体经营状况维持良好状态。

而航运服务企业经营状况继续恶化。2016年

第四季度，中国航运服务企业景气指数为90.57点，处于微弱不景气区间；中国航运服务企业信心指数为70.21点，仍处于相对不景气区间。尽管船公司、港口企业的经营状况都出现好转，但是航运服务企业的状况依旧不容乐观，唯有流动资金保持相对充裕，其余各项指标均处于景气分界线之下。其中，企业业务量、业务预定量等仍旧继续下滑，业务收费价格也未见起色，加之货款拖欠增加，企业盈利状况、融资状况、劳动力需求等仍显不足，航运服务企业经营状况依旧不佳。

2016年是航运发展史上具有标志性的一年，

海运运价先后创历史新低，航运企业破产、重组不断，海运行业竞争格局快速变化，2017年的航运市场走势充满变数。对此，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室展开调查。调查结果显示，2.74%的企业认为运费将大幅上涨50%以上，市场逐步进入快速复苏通道；17.81%的企业认为总体上涨20%~50%，旺季过后运价将再次下跌；45.21%的企业认为上涨10%~20%，市场将进入稳步复苏通道，20.55%的企业认为将上涨0%~10%，市场复苏存在较大变数，很难判断未来市场走势；13.7%的企业认为市场运价指数将会下跌。

预计下季度航企景气度略下滑

2017年第一季度，中国航运企业的景气状况预计比去年四季度略有下降，根据中国航运景气指数调查显示，下季度中国航运景气指数预计为99.37点，中国航运信心指数预计为90.96点，均处于景气分界线以下。中国港口企业与航运服务企业预计将处于不景气区间，但是船舶运输企业依旧保持在景气区间。

船公司经营预计继续向好。根据中国航运景气指数调查显示，2017年第一季度，船舶运输企业的景气指数预计为104.11点，仍处于景气区间；船舶运输企业信心指数预计为76.03点，较本季度下跌19.88点，降至相对不景气区间。虽然企业总体经营状况依旧向好，但是企业家对一季度

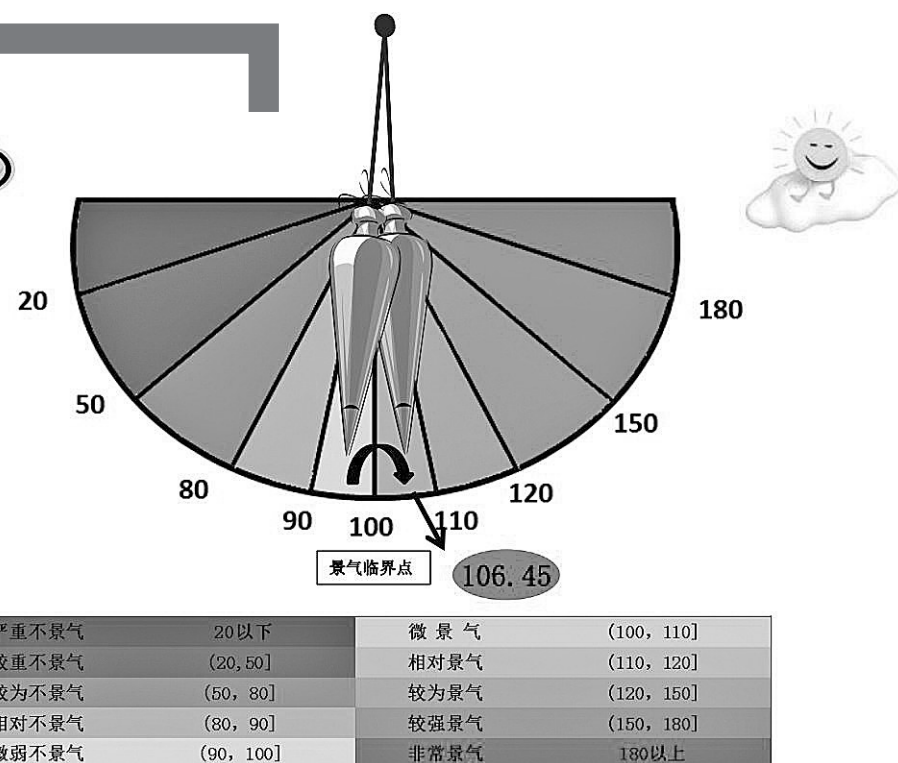
形势较为担忧。其中，干散货海运企业预计下滑较为严重，干散货运输企业景气指数预计为79.93点，较本季度下降26.29点，跌入相对不景气区间。但同时，集装箱运输企业有望仍保持在景气区间，集装箱运输企业的景气指数值预计为107.5点，仍保持在景气线以上。运费预计将有所松动，营运成本将出现上涨，但是受舱位利用率继续提升的影响，企业盈利、流动资金、贷款负债等经营指标仍处于较好的状态，企业总体经营情况仍将持续向好。

港口企业盈利预计将面临挑战。2017年第一季度，受中国春节等因素影响，中国港口企业景气指数预计为97.07点，跌至微弱不景气区间。但

中国港口信心指数预计为116.79点，仍然保持在相对景气区间。企业盈利景气指数跌至83.93点，处于相对不景气区间。但是流动资金、企业融资与资产负债等财务指标依旧保持良好的状态。

航运服务企业经营状况恶化趋势放缓。2017年第一季度，航运服务企业的景气指数预计为95.33点，较上季度上涨4.77点，依然处于微弱不景气区间；航运服务企业的信心指数预计为85.05点，仍保持在相对景气区间。虽然业务量、业务预定量都在继续下滑，但是企业的流动资金依然保持充裕，中国航运服务企业经营恶化趋势有所放缓。

（本文来源于上海国际航运研究中心）



需希冀更须耕耘

□ 张妮

对于真正的春天，他们仍然在等待。用这句话来形容航运企业并不为过。通过漫长的困境，航运企业已经慢慢习惯于各种结论和建议与行业现实的背离，习惯于恶劣的生存环境和久等不来的春天。

天上不会掉馅饼，努力奋斗才能梦想成真。航运企业除了等待，更要在逆境中奋起。

比如，瞄准短板做加法。航运业的重组大戏正在轰轰烈烈地陆续上演，尤其是航运巨头之间的兼并重组，令航运企业的规模再次扩张。诚然，航运企业要告别在市场低谷时才抱团取暖的短期行为，转为更加深入的应用共享经济模式，才能真正做到加出新希望。

又如，瞄准创新做乘法。当前，互

联网+航运尚处于起步阶段，将开启无限可能，航运企业应尽快意识到大数据带来的潜在商机，创造新的产业价值，以提升整个行业竞争力和利润率，乘出新活力。

吹尽黄沙始见金。随着一带一路的不断推进，航运业已经迎来新的发展契机。而对于航运企业来说，更应该借此机会融入世界远洋运输技术革新大潮，不断升级效率和智能化水平，不断开辟新航线，努力提高相关地区的海运连通性，最终实现企业与经济的共赢。

一孔之见



环球纵览

现代商船欲组建 HMM+K2 联盟

据现代商船官网近日消息，现代商船 HMM 将联合兴亚航运 (Heung-A Shipping) 以及长锦商船 (Sinokor Merchant Marine) 共同组成 HMM+K2 联盟。

这个新联盟将于2017年3月份三方正式签署协议后开始运营，协议将包括日本、中国、东南亚、西亚航线的船舶、堆场、舱位共享，甚至成立合资公司共同投资港口。

此次联盟将有助于三家航运企业节省

运营成本，并借助联盟成员优势航线网络来弥补自身的不足。

据了解，Sinokor 主要专注于韩国与中国之间的海上运输，而 Heung-A Shipping 主要专注于韩国与日本间的海上运输。

新成立的 HMM+K2 联盟航线服务网络覆盖于日本、韩国、中国、东南亚以及西亚。同时，新联盟不排除将开发通往其他国家的航线服务。

（来源：中国航网网）