

长江航运景气调查报告

2024 年三季度

长江航运发展研究中心

2024 年 10 月 21 日

[内容提要]

总体景气状况：2024 年三季度，长江航运景气指数为 98.93 点，环比下降 1.89 点，处于不景气区；长江航运信心指数为 97.79 点，环比上升 0.25 点，仍处于不景气区。整体来看，长江航运客货运输业务较上季度均有所下滑，内外贸指数略有下降，市场下行压力加大。分项观察指标看，业务量、资产收入率、贷款拖欠、船产量、固定资产投资资产负债率等六项指标不同程度下降；业务收费价格、劳动力需求、资产利润率、泊位利用率等四项指标略有上升。业务量、船产量指数分别为 97.74 点、98.24 点，环比分别下降 6.12 点和 4.13 点。三季度长江大宗散货货运需求疲弱，外贸进出口形势未见明显好转，业务量锐减。受多次台风影响，下游港口运力积压，船舶周转率下降明显。资产收入率、资产负债率指数分别为 99.22 点、104.95 点，环比分别下降 3.11 点、1.94 点；资产利润率、贷款拖欠指数分别为 93.96 点、98.83 点，环比分别上升 1.71 点、下降 3.94 点。虽业务量较少，但企业通过出租、售卖运力、积极催收贷款等方式减少成本，企业经营效益略有好转。劳动力需求、固定资产投资指数分别为 96.85 点、97.80 点，环比分别上升 0.43 点、下降 0.95 点。企业对劳动力的需求略微增加，但投资信心仍显不足，对市场未来预期偏弱。长江航运景气指数、信心指数走势如图 1 所示。累计景气指数和累计信心指数走势如图 2 所示。

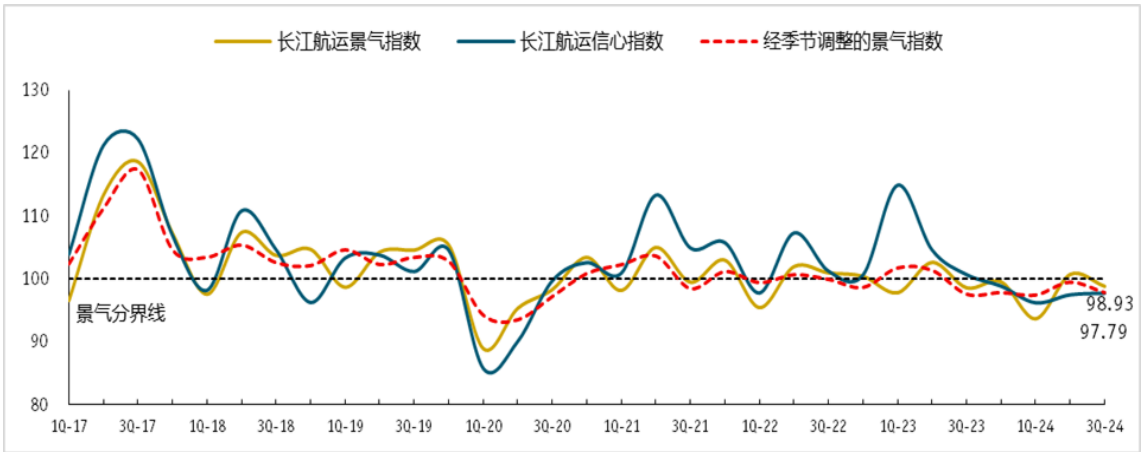


图 1 长江航运景气指数和信心指数走势图

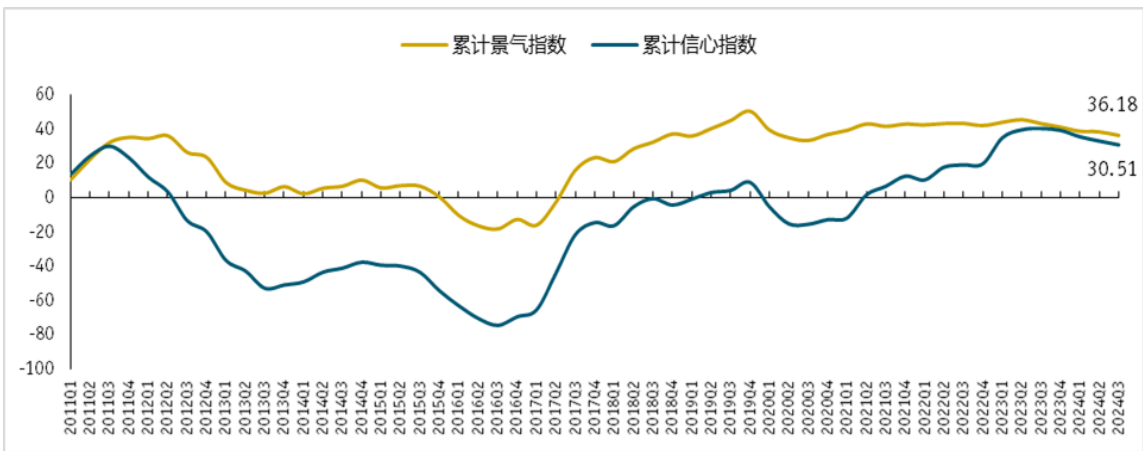


图 2 长江航运累计景气指数和累计信心指数走势图

分类景气状况：三季度，港口企业景气指数为 101.43 点，环比下降 1.10 点，仍处于景气区；航运企业景气指数为 96.18 点，环比下降 3.71 点，处于不景气区。

港口企业、航运企业景气指数走势如图 3、图 4 所示。

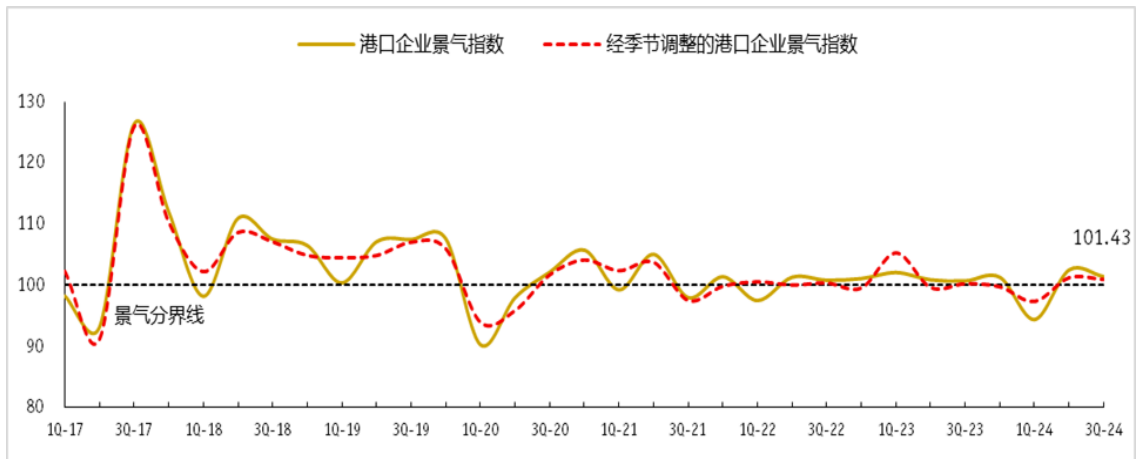


图 3 港口企业景气指数走势图

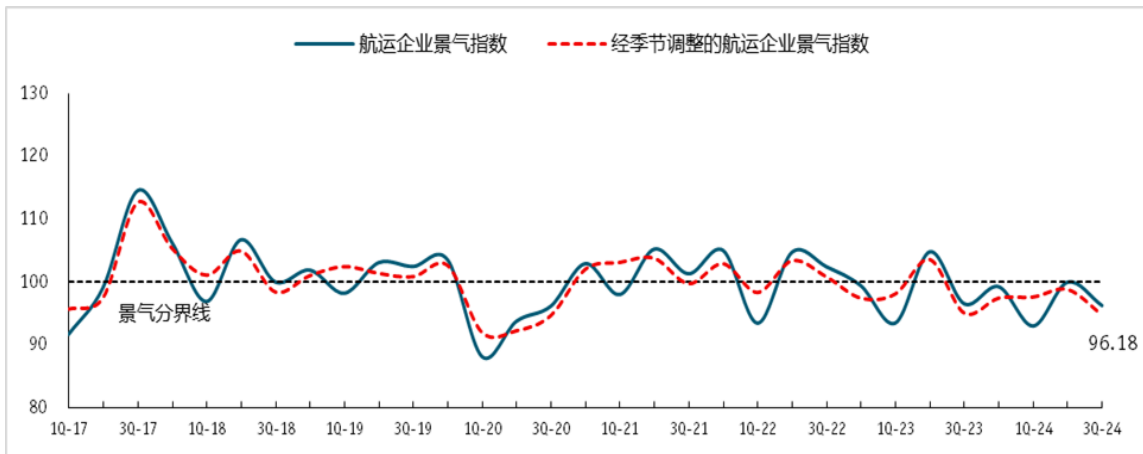


图4 航运企业景气指数走势图

区域景气状况：三季度，上、中、下游企业景气指数分别为98.68点、95.76点、100.19点，环比分别下降2.22点、下降4.81点、上升1.55点，分别处于不景气区、不景气区、临界区。

上、中、下游景气指数走势分别如图5、图6、图7所示。

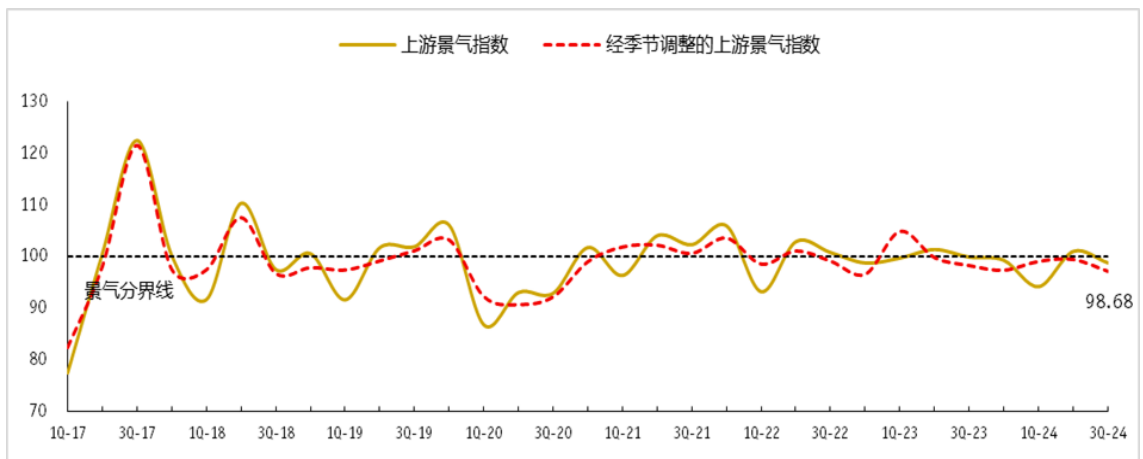


图5 上游景气指数走势图

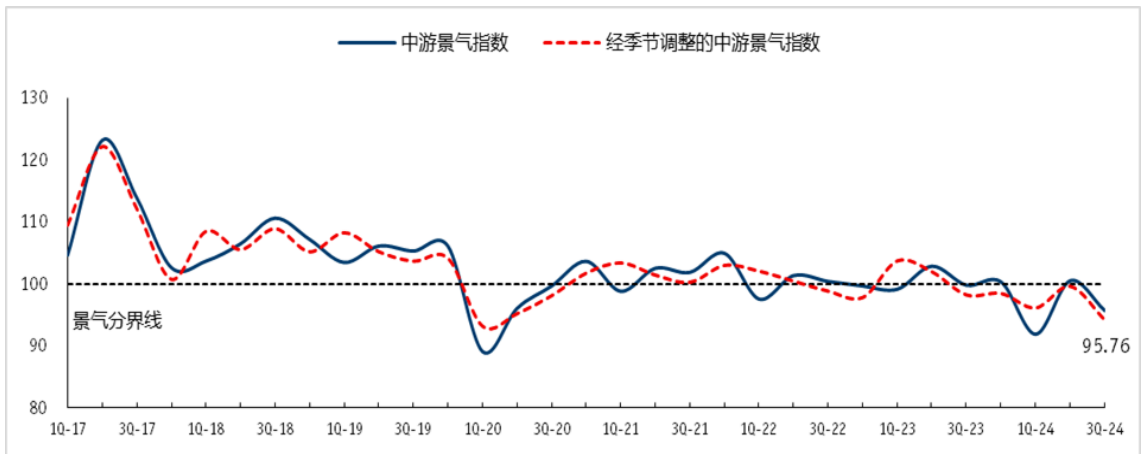


图6 中游景气指数走势图

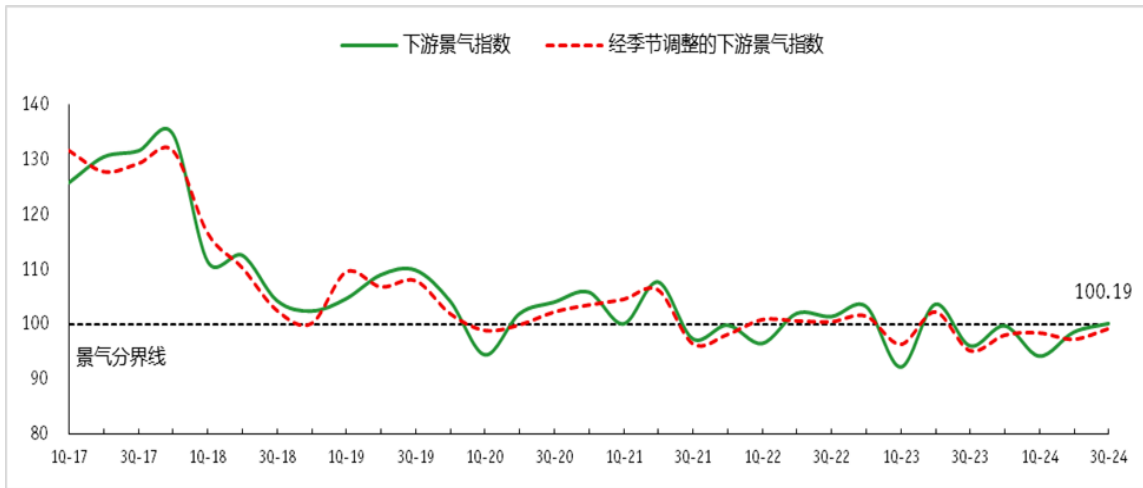


图 7 下游景气指数走势图

客货运景气状况：三季度，客运景气指数为 99.32 点，环比下降 1.94 点，处于临界区；货运景气指数为 98.90 点，环比下降 0.93 点，处于不景气区。按货类分，干散货、液体散货、集装箱、载货汽车滚装运输景气指数分别为 98.30 点、100.71 点、99.38 点、95.77 点，环比分别下降 1.57 点、上升 0.44 点、下降 4.06 点、下降 5.17 点，分别处于不景气区、临界区、临界区、不景气区。

客运、货运景气指数走势如图 8 所示。

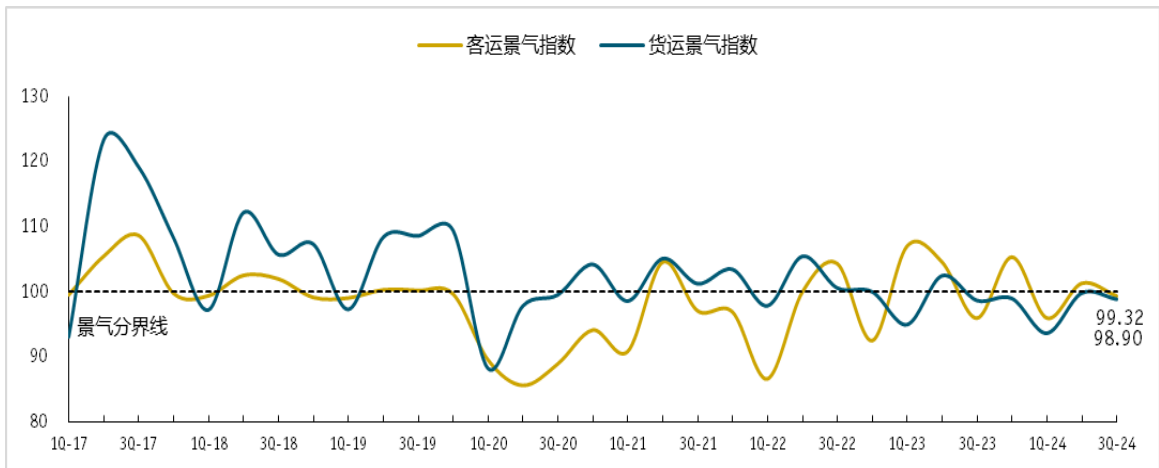


图 8 客运与货运景气指数走势图

干散货、液体散货、集装箱、滚装运输景气指数走势如图 9 所示。

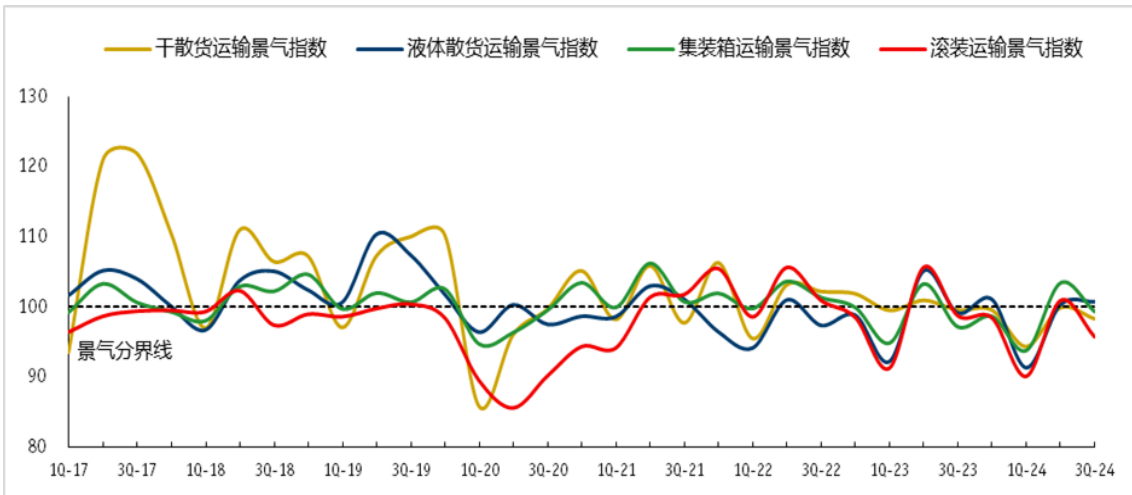


图 9 干散货、液体散货、集装箱及滚装运输景气指数走势图

内外贸运输景气状况：三季度，内贸运输景气指数 100.46 点，环比下降 0.86 点，处于临界区；外贸运输景气指数 97.39 点，环比下降 1.63 点，处于不景气区。

内贸、外贸运输景气指数走势如图 10 所示。

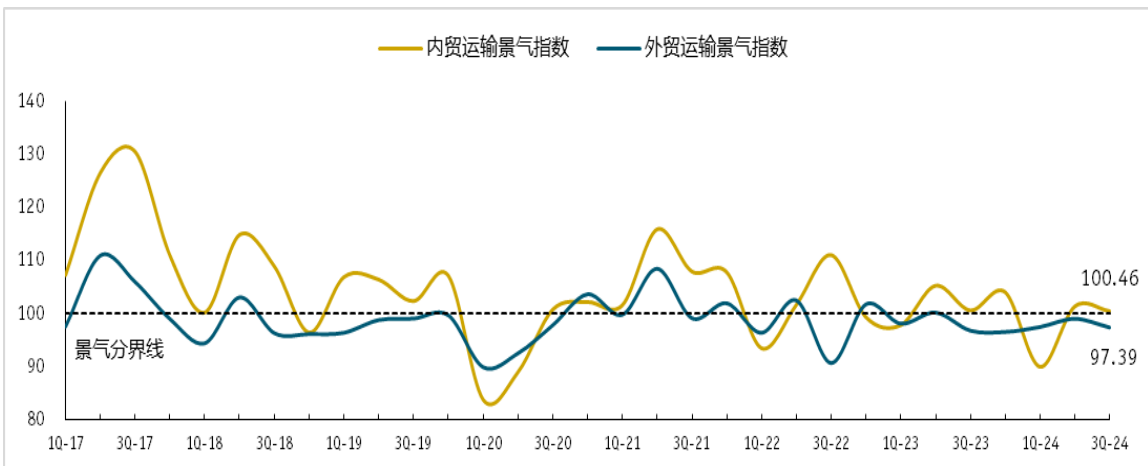


图 10 内贸、外贸运输景气指数走势图

港航企业主要景气观察指标：三季度，主要观测指标大多数处于不景气区，详见“2024 年三季度长江航运景气指标汇总表”（附后）。

下季度景气状况预测：在全球经济逐渐降温、国内有效需求不足的影响下，长江航运业下行压力偏大，长江航运景气指数呈下降走势。近期党中央、国务院围绕加大逆周期调节，从扩大国内有效需求、加大助企帮扶力度、推动房地产市场止跌回稳等五个方面加力推出一揽

子增量政策，基建、制造业等重点领域投资或将稳步扩张，有望进一步巩固国内经济恢复基础，给长江航运行业带来积极影响，或将出现新增需求。但需求改善幅度更多取决于政策力度与效果，外贸进出口或将继续承压，内贸市场竞争依然激烈，运输服务价格指数回升乏力，运输企业经营效益仍不容乐观，但企业信心呈上升态势。预计2024年四季度长江航运景气指数、信心指数分别为98.69点、100.87点，较本季度分别下降0.23点、上升3.08点，分别处于不景气区、临界区。

2024年四季度港口企业景气指数预计为98.85点，处于不景气区；航运企业景气指数预计为98.52点，处于不景气区。上、中、下游航运景气指数分别为99.64点、96.74点、99.69点，分别处于临界区、不景气区、临界区。

2024年四季度客运、货运景气指数预计分别为98.37点、98.58点，均处于不景气区。干散货、液体散货、集装箱、载货汽车滚装运输景气指数分别为99.03点、98.72点、97.73点、100.58点，分别处于临界区、不景气区、不景气区、临界区。预计2024年四季度港航企业主要观测指标半数下降。

2024年三季度长江航运景气指数汇总表

项目	上季度	本季度	下季度预测
一、长江航运景气指数	100.82	98.93↓	98.69↓
二、长江航运信心指数	97.54	97.79↑	100.87↑
三、按时序分			
先行指标景气指数	102.98	101.10↓	98.78↓
一致指标景气指数	100.75	97.22↓	98.24↑
滞后指标景气指数	100.40	99.04↓	99.15↑
四、按类型分			
港口企业景气指数	102.53	101.43↓	98.85↓
航运企业景气指数	99.89	96.18↓	98.52↑
五、按区域分			
上游企业景气指数	100.90	98.68↓	99.64↑
中游企业景气指数	100.57	95.76↓	96.74↑
下游企业景气指数	98.64	100.19↑	99.69↓
六、按运输分			
客运景气指数	101.27	99.32↓	98.37↓
货运景气指数	99.83	98.90↓	98.58↓
七、按内外贸分			
内贸景气指数	101.32	100.46↓	101.16↑
外贸景气指数	99.02	97.39↓	96.22↓
八、按货类分			
干散货运输景气指数	99.87	98.30↓	99.03↑
液体散货运输景气指数	100.27	100.71↑	98.72↓
集装箱运输景气指数	103.45	99.38↓	97.73↓
载货汽车滚装运输景气指数	100.94	95.77↓	100.58↑
九、企业主要景气观察指标			
业务量景气指数	103.86	97.74↓	99.74↑
资产收入率景气指数	102.33	99.22↓	99.47↑
业务收费价格景气指数	99.59	99.79↑	99.00↓
资产利润率景气指数	92.25	93.96↑	94.44↑
货款拖欠景气指数	102.77	98.83↓	91.83↓
劳动力需求景气指数	96.42	96.85↑	98.48↑
船产量景气指数	102.37	98.24↓	96.94↓
泊位利用率景气指数	99.89	100.64↑	93.17↓
固定资产投资景气指数	98.74	97.80↓	102.03↑
资产负债率景气指数	106.89	104.95↓	101.04↓

注：99—101为临界区，125点以上为良好景气区，75点以下为深度不景气区。
“↑”表示指数值较上季度上升，“↓”表示指数值较上季度下降。

编制说明

长江航运景气指数是根据企业家对本企业当前生产经营的定性指标或定量指标的判断信息，通过扩散指数方法加工汇总，综合反映长江航运行业经济发展状态与趋势的综合指标。

景气指数以 100 点为临界点，在 50-150 点的范围内上下波动，划定 99-101 点为临界区，101 点以上为景气区，99 点以下为不景气区。当指数大于 100 点时，表明上升的指标占据上风，表示长江航运经济处于扩张状态，经济形势趋于上升或改善，指数值越高，景气程度越好，125 点以上为良好景气区。当指数低于 100 点时，表明下降的指标占据上风，表示长江航运经济处于收缩状态，经济形势趋于下降或恶化，指数值越低，景气程度越差，75 点以下为深度不景气区。

长江航运信心指数是根据企业家对当前长江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，它反映企业家对长江航运宏观经济形势的感受与信心。

长江航运景气指数于 2004 年开始运行，季度结束后 20 天内发布。2019 年完成了景气指数技术升级，主要优化了景气观察指标，统一了定性判断标准，考虑了季节调整因子。2021 年 2 季度开始试运行新技术方案，将适时推出经季节调整后的指数。调查观测点现有 62 家港航企业，其中港口企业 25 家，航运企业 37 家。设有 10 个观察指标，指标名称及注释如下：

(1) 业务量：报告期内经水路装卸作业的货物总量，或报告期内企业实际承运的货物重量。

(2) 资产收入率：报告期内企业主营业务收入与上一年度总资产

产比值。其中，主营业务收入指报告期内港口企业从事企业装卸、仓储生产等主要经营活动所取得的营业收入，或报告期内运输企业从事货运承运、船舶代理、货物代理等所取得的营业收入。

(3) 业务收费价格：报告期内港口企业向货主或承运的船公司收取的装卸作业费用，或航运企业向货主收取的运输费用。

(4) 资产利润率：报告期内企业净利润（扣非税后）与上一年度总资产比值。其中，净利润（扣非税后）指报告期内企业当期扣除非经常损益后的利润总额减去所得税后的金额，即企业的扣非税后利润。

(5) 货款拖欠：航运企业主要指运费拖欠，截止报告期，航运企业应收运费或其他费用的累计之和。港口企业主要指装卸费拖欠，截止报告期，港口企业应收装卸费或其他费用的累计之和。

(6) 劳动力需求：企业对劳动力需求程度的指标，为定性判断。

(7) 船产量：报告期内企业单位船舶运力产生的货运量或周转量，等于每季度货运量或周转量总量除以投入船舶运力。

(8) 泊位利用率：报告期内码头泊位的作业时间占码头泊位日历时间的比重。

(9) 固定资产投资：报告期内财务实际出资额，而非项目投资总额。

(10) 资产负债率：报告期内企业的负债总额与资产总额的比值。