

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 10 月 23 日 (第 1711 期)

◇ 十八大以来我国财税体制改革的成就分析	1
◇ BDI 指数创近三年新高 航运界展现复苏迹象	4
◇ 三季度中国集装箱运输企业持续复苏	5
◇ 三季度中国港口企业信心指数创五年新高	8

十八大以来我国财税体制改革的成就分析

如果要为我们党自十八大以来走过的五年找到一个关键词，那非“改革”莫属。在这些改革中，财税改革一直发挥着基础和引领的作用，通过全面深化财税体制改革，在预算管理制度、税收征管体制、中央与地方财政事权与支出责任划分等方面，取得了重大进展，既奠定了现代财政制度建设的基石，又有力地促进了我国政府职能转变和供给侧结构性改革。

党的十八届三中全会在提出全面深化改革总目标的同时，赋予了财政“国家治理的基础和重要支柱”的特殊定位。这对于财税领域来说，既是压力，也是动力。随着《深化财税体制改革总体方案》率先出台，将财税体制改革任务细分为改进预算管理制度、深化税收制度改革、调整中央和地方政府间财政关系三个方面，在对每项改革的方向、目标、基本框架和内容勾勒清晰之后，压力被化解，动力被激发，不但自身改革加速推进，也为其他领域的改革注入了动力。

1 完成预算法的修订与实施

2014 年 8 月，全国人大修订了预算法，为深化财税体制改革全局奠定了法律基础。新修订的预算法体现了四大亮点：建立全口径预算体系，健全闭环式地方政府债务管理制度，系统规范财政转移支付，将预算管理公开透明正式纳入法制化轨道。

首先，新预算法明确要求政府的全部收入和支出都应当纳入预算，预算外资金的历史在法律层面被彻底终结。同时，新预算法建立了由四本预算构成的全口径预算体系，并构筑了在四本预算之间实现了各类预算资金的有效衔接和统筹协调机制，发挥出全口径预算的整体性功能。

其次，新预算法从法律层面对地方政府举债进行了规范，明确规定地方举债主体只能是省一级政府，并且只能采取发行地方政府债券的方式，筹措的资金只能用于公益性资本支出而不得用于经常性支出。举债规模需由全国人大或全国人大常委会批准。在新预算法保障下，地方政府债务限额管理、预算管理、一般债务和专项债务管理、存量债务置换、建立风险预警和应急处置机制、常态化监督机制和问责机制等局部改革有序进行，最终形成了闭环式管理制度，既有利于防范和化解地方政府债务风险，也积极有效地探索了地方融资新模式，有利于促进地方经济社会可持续发展。

再其次，新预算法首次在法律层面对财政转移支付提出了系统性、规范性要求，包括对财政转移支付的种类、原则和目标以及一般性转移支付、专项转移支付和管理制度等，均作了明确细致的规定。新预算法将均衡地区间基本财力的一般性转移支付确定为财政转移支付的主体，并要求按照国务院规定的基本标准和计算方法编制预算。同时，规定市场竞争机制能够有效调节的事项不得设立专项转移支付，除上下级政府共同承担

的事项外，不得要求下级政府承担配套资金。这有利于提高转移支付资金分配的效率与公平，规范政府转移支付行为，尤其有利于倒逼中央与地方事权和支出责任划分改革迈出实质性步伐。

最后，随着新预算法的正式实施，预算信息公开被正式纳入法制化轨道，制度化建设也进一步加快。目前，新预算法对预算信息的公开内容、公开时间、公开主体均做了明确具体的规定。我国充分依托互联网政务平台建设，多渠道推进预决算信息公开制度建设，包括利用门户网站、微信公众号、手机 APP，电视、报刊年鉴等多种媒体渠道发布财政预决算信息。部门预决算和地方政府预决算账单都在规定时间被晒出来，预算信息公开逐步成为常态。

在新预算法颁布之后、正式实施之前，国务院即依照新预算法出台了《关于深化预算管理制度改革的决定》，对预算管理和控制方式、跨年度预算平衡机制、权责发生制的政府综合财务报告制度、地方政府债务纳入预算管理、财政结转结余资金管理、预算资金绩效管理等方面的改革事项都做出了明确规定，意在保障经济新常态下财政健康可持续发展，为建立现代财政制度夯实基础。

2 税收制度改革成为深化财税体制改革的起点

十八大以来，税制改革从具体税种的改革和税收征管体制改革两个方向共同发力。一方面，自身改革成效显著；另一方面，也有力支持了供给侧结构性改革。

始于 2012 年的营改增不仅引领着我国间接税制改革乃至整个税制改革，而且成为此轮深化财税体制改革的起点，具有深刻的历史性意义。营改增改革消除了困扰我国多年的行业税制不公，实现了增值税由生产型向消费型的转型，而改革让营业税这一曾发挥重要作用的税种退出历史舞台。既体现了全面深化税制改革的魄力，也开启了地方税体系建设的新征程。

如果说营改增是间接税改革的核心成果，那么，直接税改革的核心成果则应由个人所得税担当。十八届三中全会明确提出，逐步建立综合与分类相结合的个人所得税制的改革方向，为重新进行个人所得税制设计，充分发挥其调节收入分配差距的功能提供了依据。虽然个税改革方案还未正式发布，但已经确定这次税制设计将结合经济、社会发展统筹规划，并充分考虑各项手段、措施的可操作性，对课税模式的转变、费用扣除的确定、税率的优化调整、征管流程的重构等做出通盘考虑，以期强化个人所得税在调节收入分配差距方面的功能，兼顾培养纳税意识和培育中等收入阶层。可以预期，此轮个人所得税改革将推动我国税制结构实现质变，流转税独大的局面将会根本改变，双主体税制将在中国大地上正式“开花结果”。

从其他税种改革来看，随着消费税改革的逐步推进，课税对象和税率的调整使得消费税调节收入差距和纠正消费行为的功能日益显现。资源税从调整计征方式、扩大征收范围、划分税收收入归属等三个方向全面推进，有效发挥出其作为税收杠杆的调节作用，推动经济结构调整和发展方式的转变。《中华人民共和国环境保护税法》经由全国人大常委会审议通过，这标志着落实税收法定原则迈出坚实的一步。

随着税制改革向纵深迈进，税收征管体制改革的支撑能力需要逐渐加强。《深化国税、地税征管体制改革方案》出台，旨在从征管的角度，支撑起整个税制改革的成果。此轮改革是一项系统化的综合改革。改革方案提出 6 大类 31 项具体举措，以期实现到 2020 年建成与国家治理体系和治理能力现代化相匹配的现代税收征管体制。降低征税成本，提高征管效率，增强税法遵从度和纳税人满意度。事实上，分设国税、地税两套税务机构进行税收征管，源于分税制改革在中央、地方收入划分，此轮以问题为导向的税收征管体制改革，对于在新的历史条件下深化分税制改革具有重要意义。

3 中央与地方财政事权和支出责任划分改革让央地财政关系调整迈出重要一步

习近平总书记曾经对我国的改革做出过判断：“中国改革已经进入攻坚期和深水区，我们将以壮士断腕的勇气、凤凰涅槃的决心，敢于向积存多年的顽瘴痼疾开刀，敢于触

及深层次利益关系和矛盾，把改革进行到底。”随着我国财税体制改革进入攻坚期和深水区，其顽瘴痼疾也逐渐暴露出来，深层次的利益关系和矛盾集中体现在中央与地方财政关系上。

《关于推进中央与地方财政事权和支出责任划分改革的指导意见》（以下简称《意见》）的出台直指财税体制改革的顽瘴痼疾，标志着一直偏重收入侧的财政体制改革终于在支出侧取得实质性进展。《意见》体现着权责对等的宗旨，明确了财政事权和支出责任划分改革的主要内容，提出了分领域逐步推进改革的时间表，这项财政体制支出侧的改革将在未来三年收尾。

同时，嵌入在支出侧改革中的财政转移支付制度改革得以逐步完善。具体表现在三个方面：一是转移支付结构得到进一步优化。2016年一般性转移支付占比为60.5%，一般性转移支付资金管理办法不断完善。二是从严格控制新设专项和清理整合已有的专项两个方向进行改革。2016年，专项转移支付项目由2013年的220个压缩到94个，并对新设专项转移支付进行严格管控。三是加强了中央与地方预算管理的衔接，中央提前下达转移支付预算，并督促地方及时列入年度预算。同时主动向社会公开转移支付的具体项目和管理办法，开展绩效评价，探索将绩效评价结果同预算安排有机结合。

4 财政支出领域改革赢得全面深化财税体制改革空间

财政支出的规范高效是财税改革的归宿。十八大以来，财政支出领域进行了多项卓有成效的改革，包括：重点支出同财政收支增幅或者生产总值的脱钩，打破财政支出结构的固化局面；改革支出经济分类科目，与当前预算管理改革与发展的实际紧密结合；全速推进公务支出管理改革，加速提升基本公共服务保障水平；规范支出标准体系以及支出绩效管理制度，打下“支出有依据，花钱必问效，无效必问责”的制度基础。除此之外，还有两项改革异彩纷呈：

一是有效降低地方政府债务支出压力的地方债置换改革。2015年新预算法实行之后，开始以债务置换的方式处理2014年底的14.34万亿元包括地方融资平台等在内的地方政府负有偿还责任的存量债务，化解地方债务潜在风险。其中，2015年地方置换债务3.2万亿元，2016年地方政府置换债务5万亿元，2017年预计地方政府置换债务约为3万亿元。经过近三年时间的改革，地方存量债务成本已经从10%左右降至3.5%左右，为地方政府每年节省利息2000亿元，有效缓解了地方政府债务集中还款的压力。同时，地方政府融资模式也开始向市场化、规范化和透明化模式转变。

二是有效缓解地方财政融资压力的政府与社会资本合作（PPP）改革。十八大以来，我国PPP模式的制度化改革提上议事日程，正逐渐形成由法律法规、管理机构、操作指引、标准化工具和专业培训构成的PPP政策框架，地方财政长期健康可持续的融资渠道正逐渐拓宽。截止到2017年6月底，PPP入库项目累计13554个，2017年上半年投资额16.3万亿元。其中，已签约落地2021个，投资额3.3万亿元，落地率34.2%。全国PPP入库项目和落地项目均呈逐月持续稳步上升态势。

5 提升深化财税体制改革外部效应

2015年11月，中央经济工作会议正式提出供给侧结构性改革，明确提出“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”五大改革任务。在实施一年多的过程中，财税政策工具充分发挥着作用，全力服务发展大局，有力地促进了供给侧结构性改革。

第一，运用财税政策，积极化解过剩产能。2016年，中央财政设立工业企业结构调整专项奖补资金，资金规模为两年1000亿元，资金拨付依据为重点产能过剩的钢铁煤炭行业化解产能目标任务和人员安置情况，当年拨付奖补资金307.1亿元。

第二，2016年2月20日，开始执行房地产契税新政，普遍降低房屋买卖契税税率，这是推动房地产市场去库存的重要举措。从2016年5月1日起全面推开营改增试点后，个人二手房交易税率由5%降低到4.76%，并将新增不动产纳入增值税抵扣范围，进一步推动了房地产市场去库存。

第三，在降成本方面通过全方位的减税降费为企业降低成本。一是推进简政放权，降低企业制度性交易成本。2015 年底，国家税务总局公布的 87 项税务行政审批事项中，除 7 项行政许可予以保留外，其余 80 项非行政许可审批事项已全部清理。二是继续推进减税政策，降低企业税收成本。从 2016 年 5 月全面推行营改增以来，实现所有行业税收负担只减不增。从 2017 年 7 月 1 日起，增值税率由 4 档变 3 档。截至 2017 年 8 月，营改增累计实现减税 1.61 万亿元。三是降费与清理不合理收费同步进行。从 2015 年 1 月 1 日起，对小微企业免征组织机构代码证书费等 42 项行政事业性收费。2016 年，取消违规设立的政府性基金，停征和归并一批政府性基金，扩大水利建设基金等免征范围。同时，将 18 项行政事业性收费的免征范围，从小微企业扩大到所有企业和个人，全年为企业和个人减轻税负 5000 多亿元。

第四，在补短板方面，充分运用财税政策工具，通过打好脱贫攻坚战、支持培育发展新兴产业、城乡基础设施建设等方面扩大有效供给，补齐发展短板。2016 年，中央财政扶贫资金补助地方部分 660.95 亿元，比 2015 年增长 43.4%，同时，增加绩效评价和扶贫成效奖励资金规模。2016 年 1 月，国家发改委正式批复“国家新兴产业创业投资基金”，该基金财政投入规模达 400 亿元，重点支持处于蹒跚起步阶段的创新型企业。在经济面临下行趋势、财政收入增速放缓的情况下，中央财政没有降低对农村短板问题的投入力度。例如，2015 年和 2016 年一般公共预算支出中用于农林水的财政支出分别为 17242 亿元和 18442 亿元，占一般公共预算支出保持在 9.8% 的水平。

第五，2016 年 12 月，财政部和国家税务总局发布《关于落实降低企业杠杆率税收支持政策的通知》，为企业降杠杆创造良好的外部环境，对企业在债务重组、兼并收购以及信贷资产证券化方面，都给出了明确的税收优惠政策。[返回](#)

BDI 指数创近三年新高 航运界展现复苏迹象

近期航运市场回暖趋势明显。10 月 19 日最新一期 BDI 指数报 1582 点，已经连续 12 个交易日上涨，并创下近三年新高。航运市场的持续景气带来航运企业盈利状况的大幅改善。截至 10 月 20 日，A 股共有 5 家航运上市公司发布三季度业绩预告，预告净利润最大增幅均超过 50%。

1 干散货航运进入旺季

上海国际航运研究中心认为，此轮 BDI 上涨主要受市场经济形势及铁矿石等大宗商品运量大幅增长影响。从国内来说，三季度经济数据向好给市场提供信心，同时，今年受环保限产影响，铁矿石冬储行情提前。从国际来看，新兴经济体需求蓬勃发展，东南亚基建投资增速增长非常强劲。

10 月 19 日，淡水河谷发布了第三季度产量报告。2017 年第三季度，淡水河谷铁矿石产量达到 9510 万吨，创下单季产量新纪录。

9 月份，中国进口的大宗商品，大豆、铁矿砂、煤、原油、成品油、橡胶、钢材、铜材等，进口量同比涨幅均超过 10%。其中，成品油同比增速达 19.17%，未锻轧铜及铜材同比增速达 26.47%。

兰格钢铁网研究中心主任王国清表示，9 月份国内铁矿石进口量超过了 1 亿吨，创下历史新高。铁矿石价格下跌、运量却持续上升的情况，已经持续了一段时间。不过，由于供暖季环保限产等因素影响，后续铁矿石价格难有较大的上行空间，后续铁矿石进口量也将回落。

国联证券近期发布的研报指出，BDI 指数年内首次站上 1500 点整数关口，并创出近三年新高，干散货航运已进入传统旺季。从供给端看，干散货运力规模受到订单数量持续低迷的影响，运力规模已经持续好几个月维持在 8.15 亿载重吨。目前订单占现有运力规模的比例仅为 7.5%。

华泰证券分析师沈晓峰介绍，1 至 9 月，BDI 指数均值为 1030 点，同比上涨 80%。

受益新增运力的减少，干散货航运业已摆脱过去六年的持续低谷，迎来新一轮向上周期。

不过，**上海国际航运研究中心**认为，四季度 BDI 将面临比较大的下行压力。每年三四季度是航运市场的传统旺季，但进入年末年初则是 BDI 低位期。而且，近期航运市场的火热，导致二手船市场比较活跃，运力供给压力增大。

对于 2018 年的航运市场走势，**上海国际航运研究中心**表示，“我们对市场回暖持谨慎乐观的态度。目前是航运市场恢复调整阶段，2018 年的航运市场会在今年基础上进一步改善，但不太可能出现 2008 年爆发式增长的情形。”

2 上市公司业绩大幅改善

数据显示，截至 10 月 20 日，A 股共有 5 家航运上市公司发布三季度业绩预告。其中，3 家发布预增，2 家扭亏为盈，预告净利润最大增幅均超过 50%。

10 月 19 日晚，海峡股份公布航运业首份三季报。公司前三季度营业收入为 7.44 亿元，同比增加 28.34%，实现净利润 2.12 亿元，同比增加 74.87%。公司预计今年全年净利润增长 30%-80%，原因是今年进出岛车客流量增长，公司的运量也随着市场总量的增加而增长。

长航凤凰三季报业绩预告显示，预计 1-9 月实现利润 3300 万元-3600 万元，上年同期则亏损 319.42 万元。公司称，报告期内，沿海干散货市场同比好转，尽管燃油价格与船舶租赁价格上涨，但沿海煤炭运价指数平均值达 837 点，较上年同期 533 点增长 57%，公司海运业务效益有所增长。

中远海控预计，2017 年前三季度经营业绩同比将扭亏为盈，实现利润约 27 亿元。主要受益于集装箱航运市场回暖，公司集装箱航运业务平均单箱收入及货运量均同比上升。

10 月 9 日，上海国际航运研究中心发布的 2017 年第三季度中国航运景气报告显示，中国航运企业景气状况再创近五年新高，航运企业盈利状况大幅改善。2017 年第三季度，中国航运景气指数为 118.72 点，处在相对景气区间。中国航运信心指数为 143.31 点，较上季度大幅上升 21.66 点，处于较为景气区间，中国航运企业家对市场预期信心大涨。其中，船舶运输企业、港口企业和航运服务企业经营状况继续好转，各类港航企业景气指数都处于景气线之上。[返回](#)

三季度中国集装箱运输企业持续复苏

日前，上海国际航运研究中心发布了《2017 年第三季度中国航运景气报告》，指出中国航运企业景气状况再创近五年新高，航运企业盈利状况大幅改善。本期将对 2017 年第三季度中国集装箱运输企业发展情况进行探讨。

1 三季度中国集装箱运输企业稳中向好

集装箱运输企业经营状况持续向好。2017 年第三季度，集装箱运输企业的景气指数为 122.25 点，较上一季度小幅下跌 1.42 点，仍处于较为景气区间；2017 年第三季度，集装箱运输企业的信心指数为 148.08 点，较上一季度上升 13.08 点，仍处于至较为景气区间。（见图 1-1）

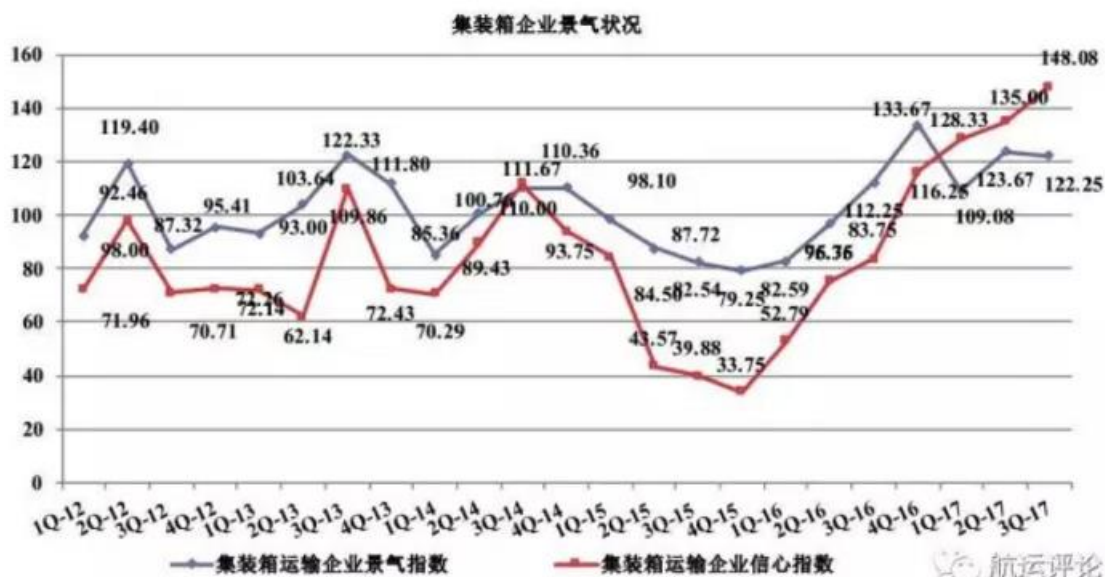


图 1-1 集装箱运输企业景气指数

大、中、小型集装箱运输企业均处于较为景气区间。本季度大、中、小型集装箱运输企业景气指数值分别为 120 点、120 点和 135 点，均处于较为景气区间。其中大型集装箱企业下跌 10 点，中型与小型集装箱运输企业均有不同程度的上涨，均从微景气区间跨入较为景气区间。

集装箱海运企业经营状况持续好转。2017 年第三季度，集装箱运输企业除营运成本处于景气线以下外，其余均处于景气线以上。其中，随着班轮市场的持续好转，企业对运力投放力度不断加大，舱位利用率也持续提升，运费收入持续增加，企业盈利情况大幅向好，贷款负债持续减少，流动资金仍旧十分充裕，融资难度也不断降低，船舶投资意愿与劳动力需求持续上升。（见图 1-2 和图 1-3）

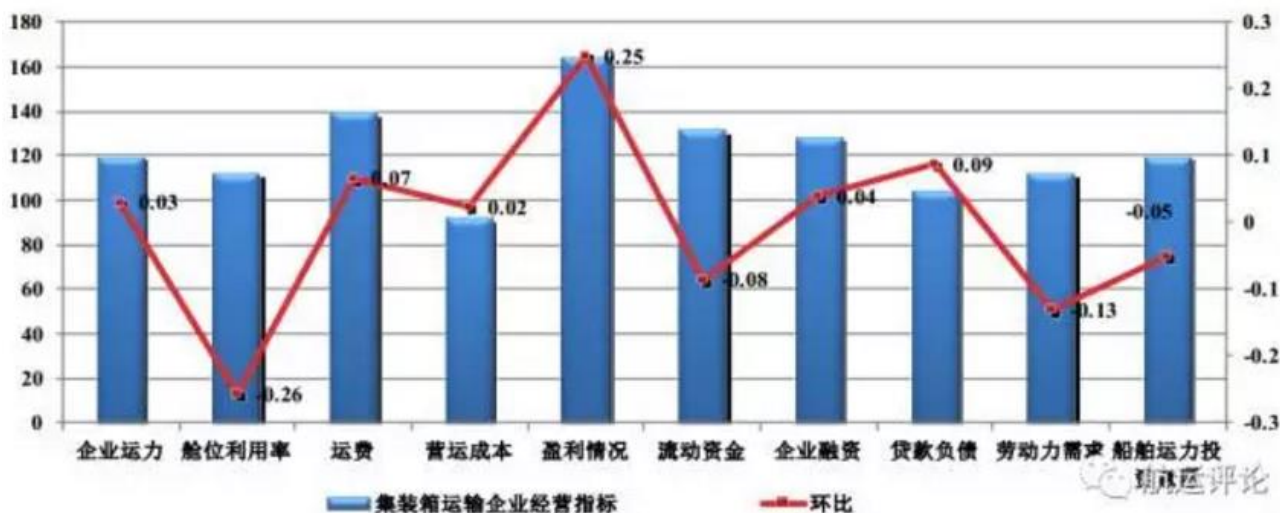


图 1-2 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

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	119.5	↑ 3.67	相对景气区间
舱位利用率	112.08	↓ -38.75	相对景气区间
运费	139.5	↑ 8.67	较为景气区间
营运成本	92.08	↑ 2.08	微弱不景气区间
盈利情况	163.5	↑ 32.67	较强景气区间
流动资金	131.92	↓ -12.25	较为景气区间
企业融资	128.17	↑ 4.84	较为景气区间
贷款负债	104.17	↑ 8.34	微景气区间
劳动力需求	112.08	↓ -17.09	相对景气区间
船舶运力投资意愿	119.5	↓ -6.33	相对景气区间

图 1-3 集装箱运输企业经营指标景气指数

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。

2 四季度中国集装箱运输企业预计复苏放缓

集装箱运输企业好转趋势将有所放缓。根据中国航运景气调查，2017 年第四季度，集装箱运输企业的景气指数值预计为 115.05 点，较本季度下跌 8.62 点，跌落至相对景气区间；2017 年第四季度，集装箱运输企业的信心指数预计 120.33 点，较本季度下降 27.75 点，下降至相对景气区间。预计第四季度集装箱运输企业景气状况好转趋势放缓，企业信心依然充足。（见图 2-1）

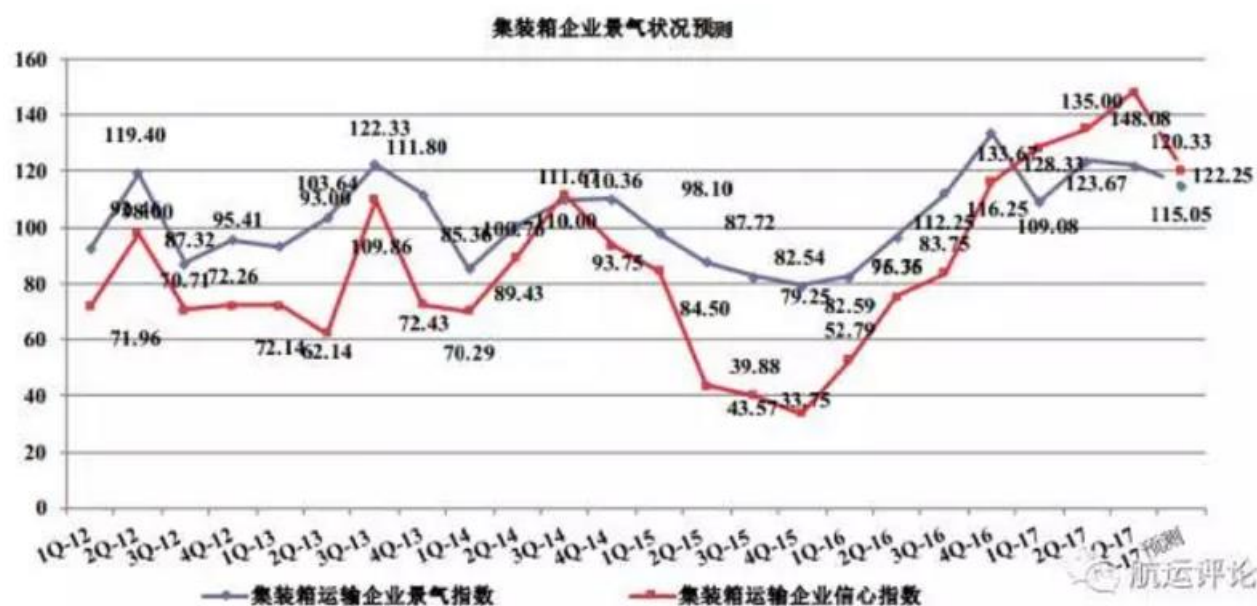


图 2-1 集装箱运输企业景气和信心指数预测

大、小型集装箱运输企业预计回暖放缓。2017 年第四季度，大、中、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为 118 点、120 点、125 点。其中，大型集装箱企业景气指数下跌 2 点，跌至相对景气区间；中型集装箱运输企业景气指数保持稳定，小型集装箱企业景气指数预计下降 10 点，中、小型集装箱企业景气指数均处于较为景气区间，企业经营状况持续好转。

集装箱运输企业经营指标预计继续向好。2017 年第四季度，集装箱运输企业相关经营指标均在景气线以上。预计班轮市场将持续好转，企业运力投放将持续小幅上涨，舱位利用率也略有增加水平。同时，由于运费上涨、成本减少、集装箱运输企业盈利情况

将继续好转，企业流动资金充足、贷款负债减少，集装箱运输企业船舶运力投资意愿将上涨，劳动力需求增加。（见图 2-2 和图 2-3）

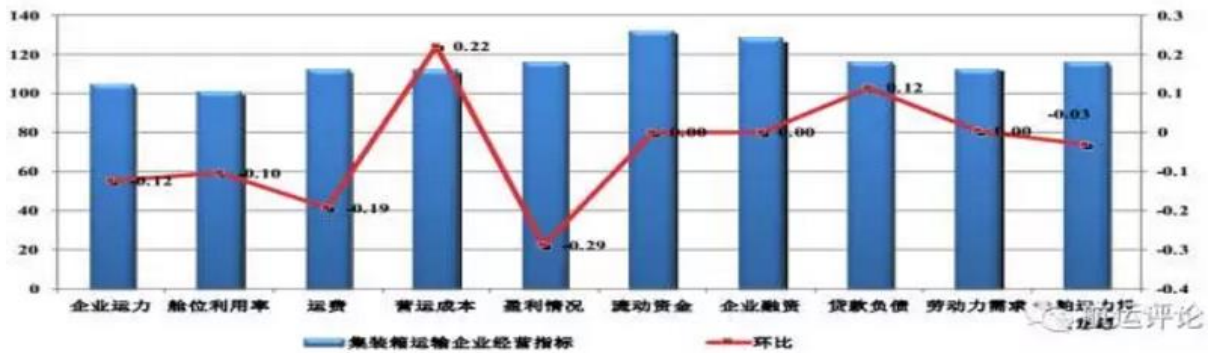


图 2-2 集装箱运输企业经营指标景气状况预测

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	104.58	↓ -14.92	微景气区间
舱位利用率	100.42	↓ -11.66	微景气区间
运费	112.42	↓ -27.08	相对景气区间
营运成本	112.42	↑ 20.34	相对景气区间
盈利情况	116.17	↓ -47.33	相对景气区间
流动资金	131.92	→ 0	较为景气区间
企业融资	128.17	→ 0.00	较为景气区间
贷款负债	116.17	↑ 12	相对景气区间
劳动力需求	112.5	↑ 0.42	相对景气区间
船舶运力投资意愿	115.75	↓ -3.75	相对景气区间

图 2-3 集装箱运输企业经营指标景气指数预测 [返回](#)

三季度中国港口企业信心指数创五年新高

日前，上海国际航运研究中心发布了《2017 年第三季度中国航运景气报告》，指出中国航运企业景气状况再创新五年新高，航运企业盈利状况大幅改善。本期将对 2017 年第三季度中国港口企业发展情况进行探讨。

1 三季度中国港口企业市场信心充足

港口企业对经营状况信心十足。2017 年第三季度，港口企业的景气指数为 121.02 点，与上季度基本保持持平，仍然保持在较为景气区间，港口企业经营状况保持稳定；港口企业的信心指数为 156.36 点，较上季度上升 8.65 点，5 年来首次进入较强景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况持有极强的乐观态度。（见图 1-1）

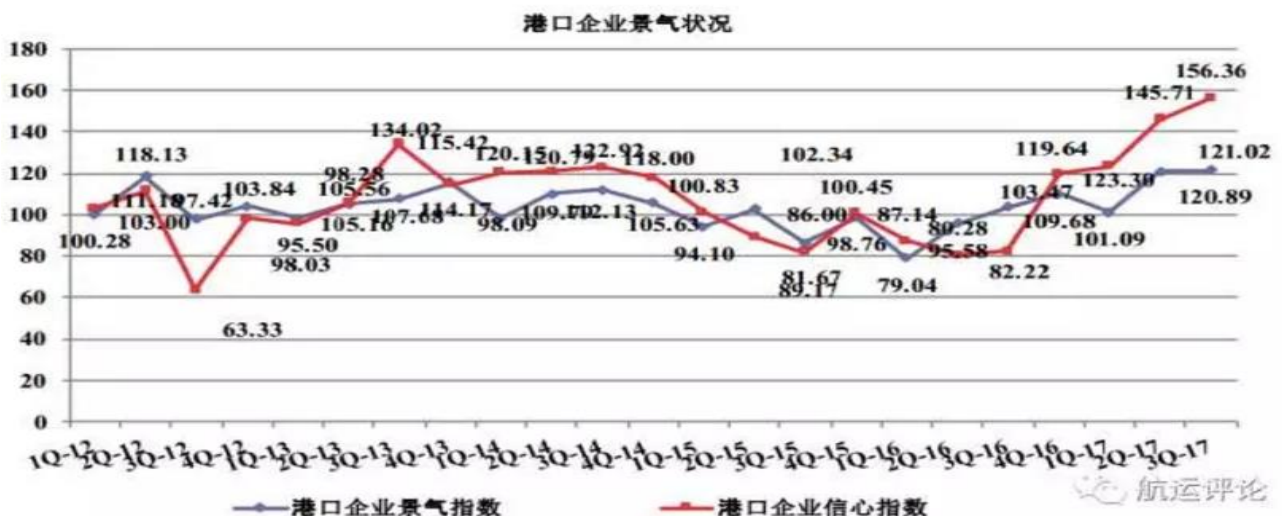


图 1-1 港口企业景气指数和信心指数

小型港口企业独占鳌头。本季度大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 115.71 点、116.36 点和 150 点，三类港口企业均保持在景气区间，其中小型港口企业一度攀升至较强景气区间。综合看来，港口企业经营状况渐入佳境。

港口企业盈利持续大幅增加。2017 年第三季度，港口企业十大经营指标中，收费价格继续降低，营运成本也难以下调，但得益于吞吐量的增多，泊位利用率的提高，企业盈利继续大幅提升，企业流动资金十分充足，资产负债继续降低，融资难度也略有下降，港口企业的劳动力需求与固定资产投资需求有所上升。（见图 1-2 和图 1-3）

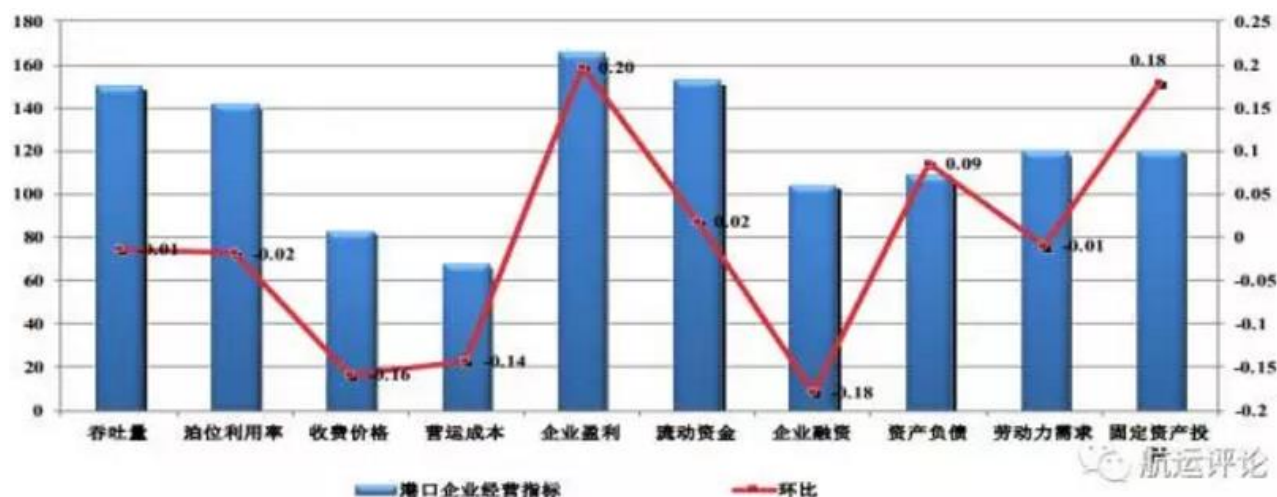


图 1-2 港口企业经营指标景气状况

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	149.81	↓ -1.98	较为景气区间
泊位利用率	141.23	↓ -2.70	较为景气区间
收费价格	82.6	↓ -15.61	相对不景气区间
营运成本	67.34	↓ -11.23	较为不景气区间
企业盈利	164.94	↑ 27.08	较强景气区间
流动资金	152.08	↑ 2.79	较强景气区间
企业融资	104.03	↓ -22.76	微景气区间
资产负债	108.57	↑ 8.57	微景气区间
劳动力需求	119.55	↓ -1.16	相对不景气区间
新增泊位与机械投资	120.06	↑ 18.27	较为景气区间

图 1-3 港口企业经营指标景气指数

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。

2 四季度中国港口企业预计温和上涨

港口企业经营状况预计温和上涨。根据中国航运景气调查显示，2017 年第四季度，港口企业景气指数预计为 103.48 点，降至微景气区间，经营状况有小幅回落；信心指数预计为 141.36 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 2-1）

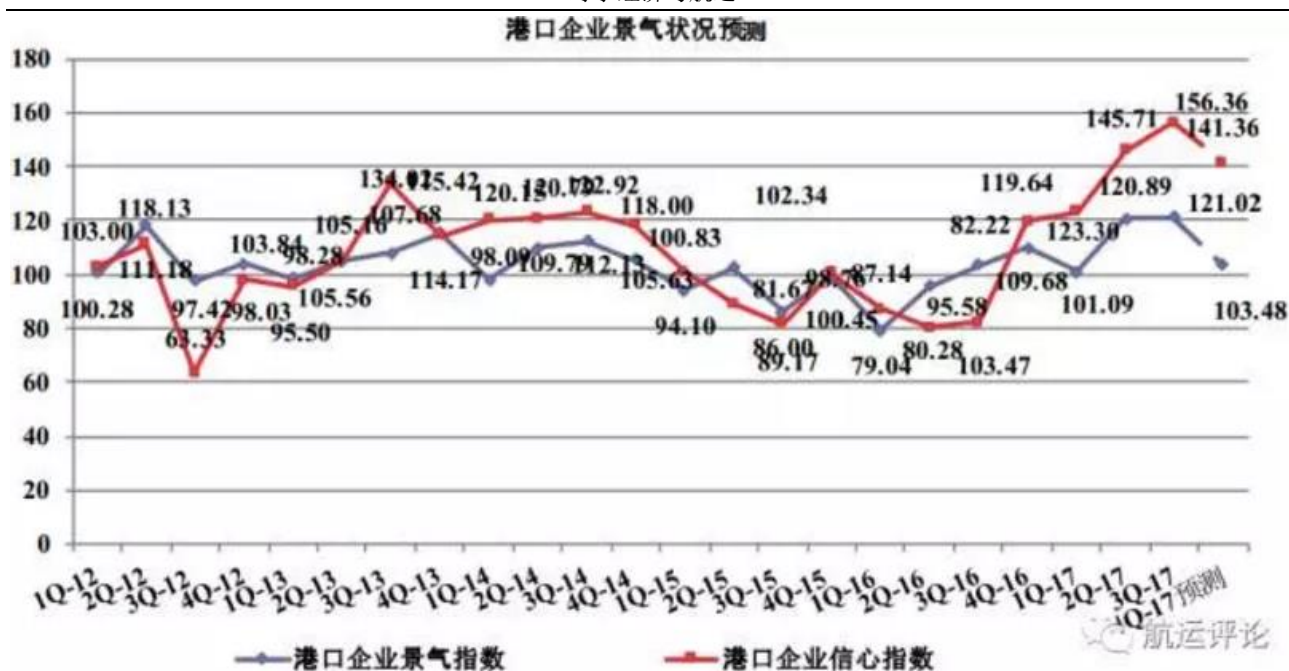


图 2-1 港口企业景气和信心指数预测

港口企业经营状况预计仍然保持良好。2017 年四季度，大型、中型、小型三类港口企业的景气指数值预计分别为 104.28 点、103.64 点和 100 点，大、中、小型港口企业景气指数均有所下跌，但大、中型港口企业仍保留在景气区间，小型企业跌落至景气线。总体来说港口企业经营状况有少许回落，但仍保持良好趋势。

港口企业盈利仍将保持乐观趋势。2017 年第四季度，港口企业经营指标中预计多数处于不景气区间。四季度虽然收费价格预计仍然难以上调，营运成本也难以控制，但泊位利用率也将继续提高，吞吐量也将较为充足，预计下季度的企业盈利情况依旧保持良好，但是企业的融资、贷款负债与劳动力需求出现一定下降，上述指标景气度都跌至不景气区间。（见图 2-2 和图 2-3）

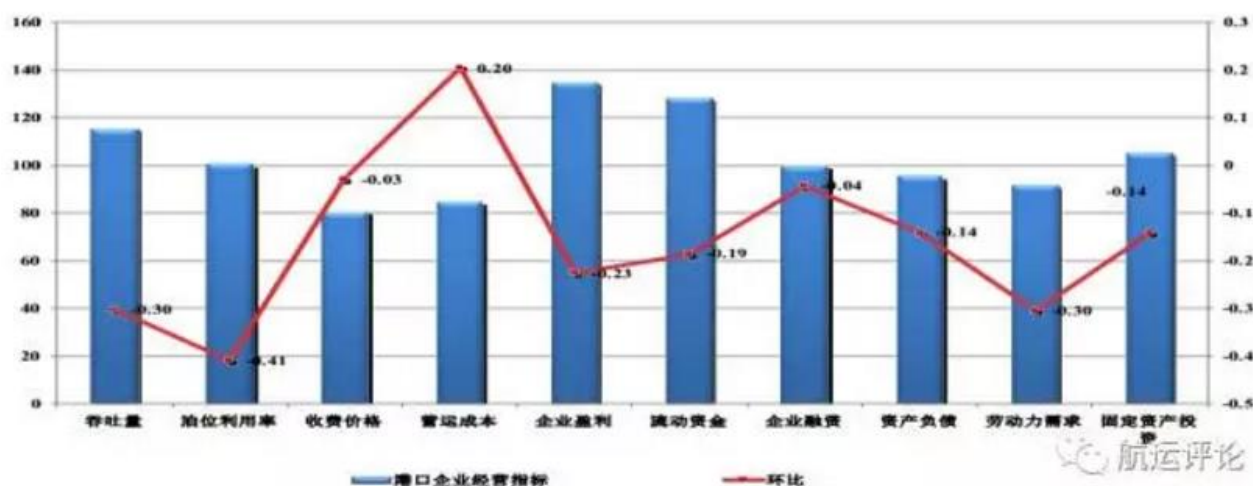


图 2-2 港口企业经营指标景气状况预测

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	115.13	↓ -34.68	相对景气区间
泊位利用率	100.26	↓ -40.97	微景气区间
收费价格	80.32	↓ -2.28	相对不景气区间
营运成本	84.61	↑ 17.27	相对不景气区间
企业盈利	134.55	↓ -30.39	较为景气区间
流动资金	128.25	↓ -23.83	较为景气区间
企业融资	99.74	↓ -4.29	微弱不景气区间
资产负债	95.19	↓ -13.38	微弱不景气区间
劳动力需求	91.69	↓ -27.86	微弱不景气区间
新增泊位与机械投资	105.06	↓ -15	微景气区间

图 2-3 港口企业经营指标景气指数预测 [返回](#)



中国航运数据库是上海国际航运研究中心全力建设的一个整合中国港航领域统计数据、信息资源的公共服务平台，旨在为政府机关、航运企业、科研院校等各类用户提供便捷的查询和数据分析等功能的一站式数据服务。数据库收录了国内外港口生产的各类详细数据以及港口基础信息；动态跟踪国内外航运市场实时信息以及航运服务领域各类数据；密切关注航运相关经济数据，涵盖经济、贸易、产业等诸多领域；聚焦全球港航发展趋势，提供及时、全面、权威的国际数据信息。目前，中国航运数据库已经收录了各种指标超过 **850 种**，共计 **280 万条** 数据，分为航运市场、港口码头、航运服务、经济指标、景气指数 5 大板块。

港航大数据实验室

港航大数据实验室是上海国际航运中心建设推进小组办公室确立的 2015 年上海国际航运中心建设 50 项重点工作之一，由上海市交委、上海市教委、上海国际航运研究中心共同建设。实验室搭建了适合港航领域大数据存储和分析的实验环境、研究并掌握了国际领先的港航大数据分析关键技术和应用方案。面向港航业提供多种数据应用服务和大数据咨询服务。目前，已经搭建起了基于 HDFS 和 Cassandra 数据库的船舶轨迹数据分布式存储环境，并将全球过去 **4 年** 的船舶轨迹大约 **500 多亿条** 数据存入其中，建立基于 Spark+HDFS+Cassandra 技术私有云存储和分布式计算环境，主要完成的大数据分析研究包括：船舶行为自动识别、船舶轨迹预测、航线运力统计、港口服务能力评估、全球港口信息库建设、海事安全数据挖掘系统开发等。



航运评论是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

“航运评论”微信公众平台 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？

专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？

大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？

广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？



《时事经济与航运》介绍

《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。



中国海洋运输情报网主办

电话：(021) 65853850-8006

传真：(021) 65373125

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅