

2022 年三季度长江航运景气指数调查报告

方亚坤, 冯新双

(长江航运发展研究中心, 湖北 武汉 430000)

2022 年三季度, 俄乌冲突不断升级, 全球供应链脆弱、能源短缺等凸显, 西方国家通胀水平再创新高, 欧美连续加息, 国际贸易消费需求进一步收缩, 国际金融经济环境恶化, 经济增长动能持续减弱。国内疫情呈现多点散发态势, 中小企业投资信心下滑, 国家积极稳经济、保就业、防疫情, 继续减税降费, 扩张居民消费、地产等信贷政策, 投放 6000 亿基础设施投资基金, 督促落实“保交楼”专项债, 保障物流供应链稳定畅通, 纾困帮企政策效果持续释放, 国内经济企稳回升。三季度, 我国 GDP 为 307627 亿元, 按不变价格计算, 同比增长 3.9%, 较上季度增长 3.5%。中国综合 PMI 产出指数季度平均值为 51.7%, 较上季度上升 3.3 个百分点, 其中制造业 PMI 指数季度平均值为 49.5%, 较上季度上升 0.4 个百分点。长江流域持续高温, 雨水偏少, 长江水位出现“汛期反枯”的罕见现象, 多处水位突破有水文记录以来历史同期最低, 尤其是川渝地区水电减少明显, 电力缺口加大, 长江煤炭运输需求增长。沿江部分城市陆续启动高温限产“让电于民”, 冶金、制造业生产放缓, 房地产市场恢复预期不足, 金属矿石、矿建材料等原材料采购需求偏弱。多式联运发展大力推行, 中欧班列回程货源较大幅度增长, 集装箱内贸运输量上扬。6 月长江省际旅游客船有序复航, 三峡旅游市场逐步恢复。

长江航运景气状况和港航信心指数略微下跌。三季度, 长江航运景气指数为 101.06 点, 较上季度下降 1.00 点, 处于景气区。

长江航运景气指数、信心指数走势如图 1 所示。

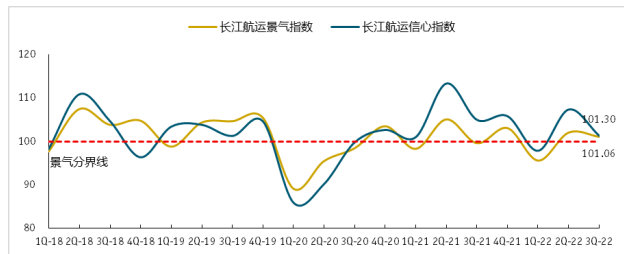


图 1 长江航运景气指数和信心指数走势图

1 2022 年三季度长江航运景气状况有所下跌

分类景气状况：三季度，港口企业、航运企业景气指数分别为 100.85 点、102.34 点，较上季度分别下降 0.48 点、2.31 点，分别处于临界区、景气区。

港口企业、航运企业景气指数走势如图 2 所示。

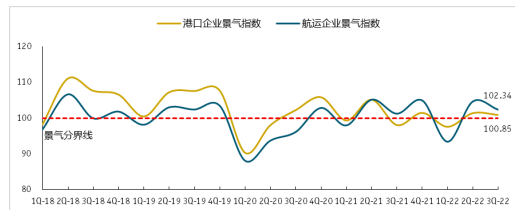


图 2 港口企业与航运企业景气指数走势图

区域景气状况：三季度，上、中、下游企业景气指数分别为 100.68 点、100.46 点、101.46 点，较上季度分别下降 2.09 点、0.94 点、0.57 点，分别处于临界区、临界区、景气区。

分区域景气指数走势如图 3 所示。

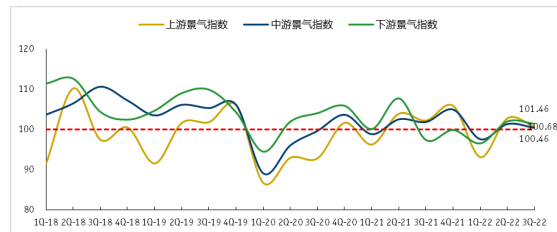


图 3 分区域景气指数走势图

客货运景气状况：三季度，客运景气指数为 104.31 点，较上季度上升 4.41 点，回升至景气区；货运景气指数为 100.62 点，较上季度下降 4.85 点，处于临界区。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 102.18 点、97.35 点、101.38 点、100.97 点，较上季度分别下降 0.95 点、3.61 点、2.28 点、4.69 点，分别处于景气区、不景气区、景气区、临界区。客运、货运景气指数走势如图 4 所示。

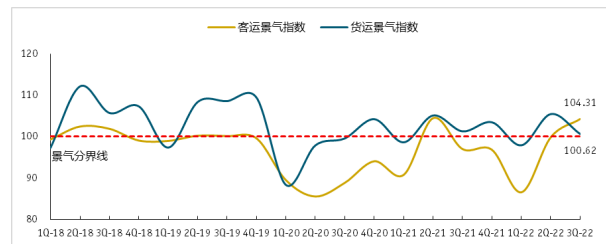


图 4 客运与货运景气指数走势图

干散货、液体散货、集装箱、滚装运输景气指数走势如图 5 所示。

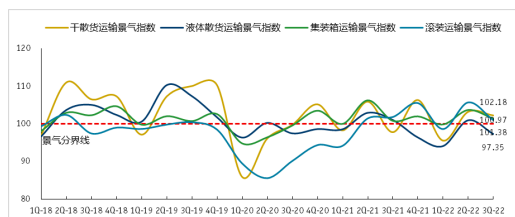


图 5 干散货、液体散货、集装箱及滚装运输景气指数走势图

2022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	102.06	101.06↓	104.48↑
二、长江航运信心指数	107.39	101.30↓	102.61↑
三、按时序分			
先行指标景气指数	100.79	102.21↑	102.75↑
一致指标景气指数	107.39	100.61↓	103.10↑
滞后指标景气指数	99.50	102.11↑	100.93↓
四、按类型分			
港口企业景气指数	101.33	100.85↓	104.91↑
航运企业景气指数	104.65	102.34↓	99.41↓
五、按区域分			
上游企业景气指数	102.77	100.68↓	99.20↓
中游企业景气指数	101.40	100.46↓	103.45↑
下游企业景气指数	102.03	101.46↓	99.02↓
六、按运输分			
客运景气指数	99.90	104.31↑	101.93↓
货运景气指数	105.47	100.62↓	105.83↑
七、按内外贸分			
内贸景气指数	101.64	111.05↑	98.79↓
外贸景气指数	102.49	90.68↓	102.23↑
八、按货类分			
干散货运输景气指数	103.13	102.18↓	101.93↓
液体散货运输景气指数	100.96	97.35↓	100.96↑
集装箱运输景气指数	103.66	101.38↓	104.49↑
载货汽车滚装运输景气指数	105.66	100.97↓	101.02↑
九、企业主要景气观察指标			
业务量景气指数	110.27	100.87↓	103.35↑
资产收入率景气指数	105.23	98.74↓	104.57↑
业务收费价格景气指数	98.07	101.19↑	100.26↓
资产利润率景气指数	102.20	99.92↓	101.25↑
货款拖欠景气指数	98.15	105.28↑	101.69↓
劳动力需求景气指数	104.15	103.69↓	104.96↑
船产量景气指数	110.36	102.43↓	99.40↓
泊位利用率景气指数	99.16	99.09↓	108.00↑
固定资产投资景气指数	104.44	104.30↓	101.29↓
资产负债率景气指数	94.81	102.41↑	101.88↓

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

内外贸运输景气状况：三季度，内贸运输景气指数111.05点，较上季度上升9.41点，处于景气区；外贸运输景气指数90.68点，较上季度下降11.81点，处于不景气区。

内贸、外贸运输景气指数走势如图6所示。

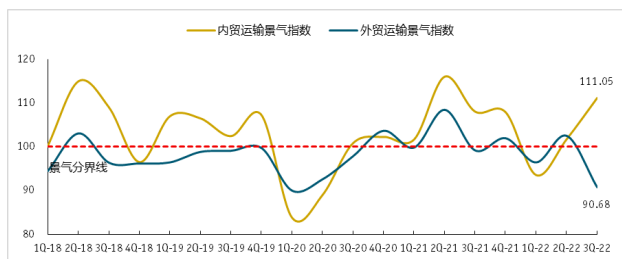


图6 内贸、外贸运输景气指数走势图

港航企业主要景气观察指标：三季度，港航企业业务量、资产收入率均有所下滑，主要观测指标多数处于景气区，详见“2022年三季度长江航运景气指标汇总表”。

2 2022年四季度长江航运景气状况预计有所回升

四季度，国际疫情防控形势依旧严峻复杂，地缘政治冲突持续，欧美通胀高企，货币政策收紧，预计全球经济衰退风险加大。国内坚持执行疫情动态清零政策不动摇，物流保通保畅机制长效运行，国家稳增长政策持续发力，经济复苏动能增强，扩投资促消费，保障能源、粮食、产业链供应链安全稳定。前期房地产政策落地效应逐渐显现，“保交楼”进一步推进，融资状况边际改善，楼市有望底部企稳，逐步修复。长江省际旅游客运进入传统淡季，叠加疫情不确定因素，旅客运输量将呈下降态势。预计2022年四季度长江航运景气指数、信心指数分别为104.48点、102.61点，较本季度分别上升3.42点、1.31点，均处于景气区。

2022年四季度港口企业景气指数预计为104.91点，处于景气区；航运企业景气指数预计为99.41点，处于临界区。上、下游航运景气指数分别为99.20点、99.02点，均处于临界区；中游航运景气指数为103.45点，处于景气区。

2022年四季度客运、货运景气指数预计分别为101.93点、105.83点，均处于景气区。干散货、集装箱、载货汽车滚装运输景气指数分别为101.93点、104.49点、101.02点，均处于景气区，液体散货运输景气指数为100.96点，处于临界区。预计2022年四季度港航企业经营状况略有改善，主要观测指标多数回升。

国内航行船舶机舱的火灾成因及管理对策

张灿

(安徽省淮河船舶检验局, 安徽 蚌埠 233000)

摘要:近年来船舶事故频发, 船舶发生事故的成因多集中于机舱, 船员对船舶机舱的安全危害缺乏深刻的认识, 也缺乏相应的管理对策。这种情况下, 我们对船舶机舱火灾的情况进行探讨, 对于降低事故发生的频率, 提高船员的认识, 意义重大。本文通过搜集有关危害船舶机舱安全的资料, 找出危害机舱安全的因素, 也就是从实践和理论两方面, 对船舶机舱安全危害进行分析探讨, 全文按照从船舶事故现象到事故成因, 最后提出管理对策的思路进行展开。

关键词:机舱火灾; 管理对策

中图分类号: U698.4 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 12—0050—03

据相关统计船舶发生的事故中, 机舱设备操作失误或没按要求作业造成的事故占绝大部分。

本文就是通过搜集有关危害船舶机舱安全的资料, 总结前人的经验, 找出影响船舶机舱安全的因素, 并在理论上探讨综合安全评估方法, 也就是从实践和理论两方面着手对船舶机舱安全进行分析, 尽可能地避免由于机舱安全受到危害造成的事故发生。

1 船舶机舱火灾种类

在机舱中的火灾一般分为如下三种类型: 高温火灾、自燃火灾、电器火灾。

(1) 高温火灾。机舱高温来源主要是长时间运转的主机、辅机等, 如果在这些地方堆放杂物, 就很容易

引起火灾。

(2) 自燃火灾。主辅机拆卸后, 擦拭用的纱布等, 在机舱里可能会发生腐蚀等化学反应, 在达到一定的温度时就会自燃。

(3) 电器火灾。特别是老旧船舶, 由于历史和自身的原因, 普遍存在船舶电缆电器等老旧极易发生短路、电弧火花、漏电等引起火灾, 还有不达标的产品上船使用也极易发生电器火灾。

2 船舶机舱火灾的成因分析

综合分析可以从船舶机舱火灾的成因分为三个方面: 设备部件故障因素、环境因素和设计及使用错误。具体如下:

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。