



# 中国航运业已全面复苏，四季度干散货海运堪忧

(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）——

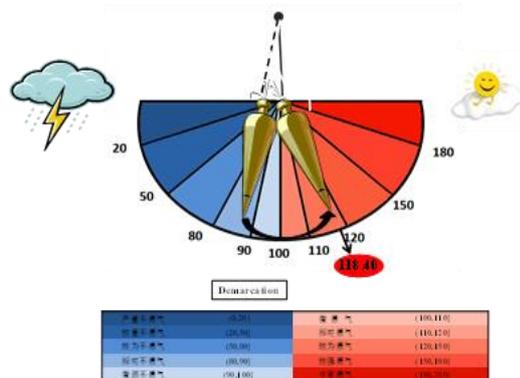
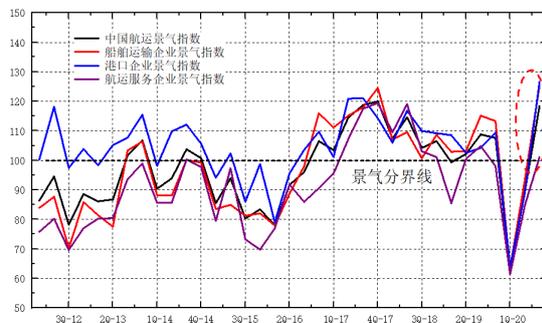
### 内容摘要：

- **中国航运业已全面复苏。**2020年第三季度，中国航运景气指数和信心指数分别为118.40点和115.63，均大幅提升至相对景气区间，并预计下季度中国航运景气指数和信息指数分别达到110.88点和117.96点，依然处于景气线以上。
- **中国港口企业信心大涨。**2020年第三季度，中国港口企业景气指数为126.55点，进入较为景气区间，港口企业信心指数为129点，较上季度大幅上升72.00点，进入较为景气区间，港口企业家们信心大涨。
- **集装箱海运企业表现依然突出。**2020年第三季度，中国集装箱运输企业景气指数为146.75点，回升至较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数为153.32点，进入较强景气区间，集装箱运输企业在所有细分市场中表现最为突出，企业家们对行业总体发展信心增强。
- **航运服务企业复苏乏力。**虽然2020年三季度，航运服务企业景气指数达到101.09点，进入微景气区间，但航运服务企业信心指数为97.26点，依然处于微弱不景气区间，并预计第四季度，航运服务企业景气指数与企业信心指数将双双跌入微弱不景气区间，行业复苏乏力。
- **四季度干散货海运堪忧。**2020年第四季度，干散货运输企业景气指数预计为97.56点，较本季度下降11.66点，跌至微弱不景气区间，干散货海运市场堪忧。
- **时事聚焦：**

1、年初新冠肺炎疫情爆发之后，船员换班问题随之涌现，近七成船舶运输企业受到船员换班造成延误影响，其中有超三成企业20%船期受影响。  
2、近70%的企业认为在疫情后需求反弹下企业收缩运力供给是导致三季度以来全球集装箱运价暴涨的重要原因，但超七成的集装箱运输企业表示不会因为运输需求回升或运价暴涨而增加运力投放，或将持续对市场运价造成影响。

**风险提示：**随着全球各国开始复工复产，新冠病毒疫情的影响有所减弱，甚至部分细分市场迎来了一波报复性上涨，但是由于疫情对全球生产智造链的深远影响，以及疫情不可预见性的反复与地缘政治的变化，未来全球航运市场需求仍存较大不确定性，建议航运企业深挖洞广积粮，做好长期过苦日子的准备。

### 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（2020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（2020年上半年回顾与下半年展望）》
- 《2020年国际集装箱运输市场分析报告（2020年上半年回顾与下半年展望）》
- 《国际干散货市场分析报告（2020年上半年回顾与下半年展望）》

### 中国航运景气指数编制室：

周德全 陈悠超 廖青梅 王敏捷  
孙吉磊 陈维菲 贾萍萍  
电话：021-65853850 转 8039  
邮箱：dqzhou@sisi-smu.org  
传真：021-65373125

## 1 2020年第三季度中国航运景气状况

中国航运业形势堪忧。2020年8月中国航运景气预警指数为57.45点，较上一季度小幅上升，但依旧处于过冷区间；2020年8月中国航运景气动向指数为98.74点，较上一季度小幅上升，总体呈持续小幅上涨态势。从微观层面来看，2020年第三季度，中国航运景气指数

为118.40点，较上季度大幅上升29.03点，进入相对景气区间。中国航运信心指数为115.63点，较上季度大幅上升50.84点，进入相对景气区间。中国航运也全面恢复，企业家对市场经济经营信心充足。（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-19	10月	64.50	96.22	107.55	107.58
	11月	67.25	96.07		
1Q-20	12月	73.83	96.94	62.95	39.05
	1月	42.42	96.83		
	2月	53.09	96.21		
2Q-20	3月	44.91	96.44	89.37	64.79
	4月	38.33	97.94		
	5月	44.31	97.45		
3Q-20	6月	52.92	98.41	118.40	115.63
	7月	53.21	98.50		
	8月	57.45	98.74		

表 1-1 中国航运景气状况

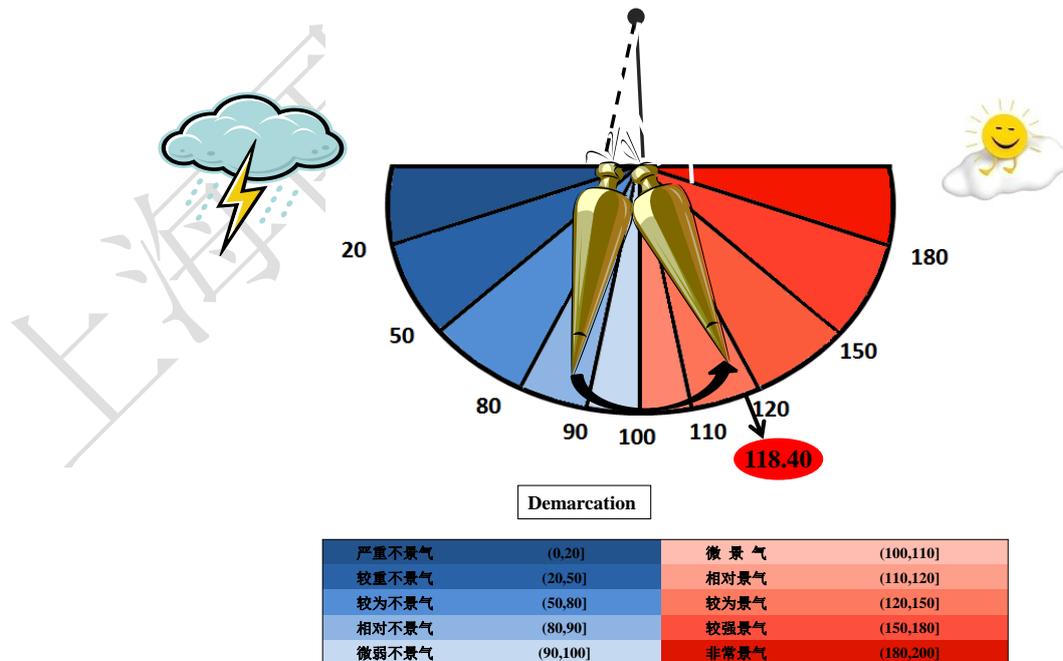


图 1-1 2020年第三季度中国航运景气指数

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

**综合预警指数依然过冷区间。**2020年第三季度，中国航运景气预警指数均值为54.53点，较上季度上涨12.01点。三季度预警指数持续小幅上涨，8月上涨至本年度最高点57.45点，但仍处于过冷区间，市场总体情况持续低迷。（见图2-1）

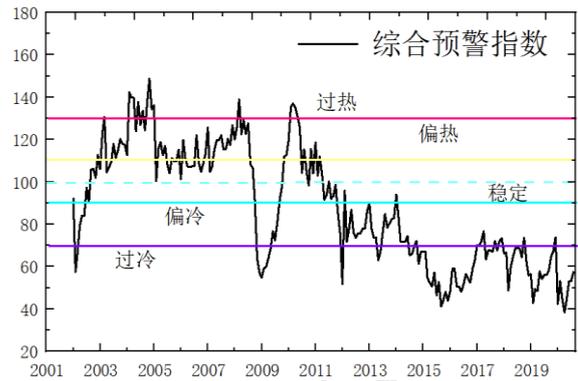


图 2-1 中国航运景气预警指数

**部分航运监测指标涨跌不一。**2020年第三季度，干散货海运市场有序恢复，四大航运监测指标中BDI指数先大幅上涨后小幅下跌，整体上升至正常区间。BDTI指标持续下滑，从5月份偏冷区间跌入过冷区间。CCFI指标略小幅上升，但指数值一直位于880点左右波动，且一直维持在过冷区间；CCBFI指标本季度先跌后涨，继续维持在过冷区间。（见图2-2）

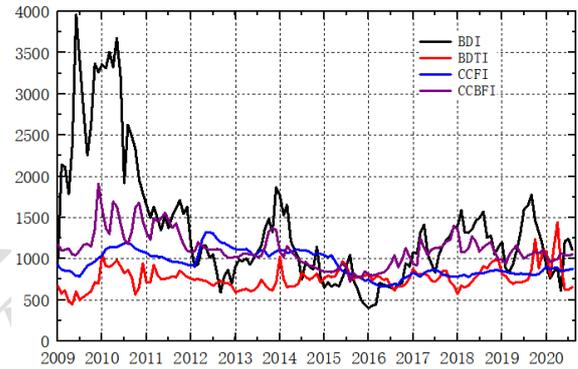


图 2-2 航运监测指标变化情况

**大部分经济监测指标持续上行。**2020年第三季度，除固定资产投资持续走低外，其余经济指标均呈不同程度的上升。其中，消费品零售增速和港口吞吐量虽呈上升趋势，但仍保持在过冷区间；进出口额本季度上升较为明显，从过冷区间上升至偏冷区间；发电量先跌后涨，基本维持在正常区间。（见图2-3）

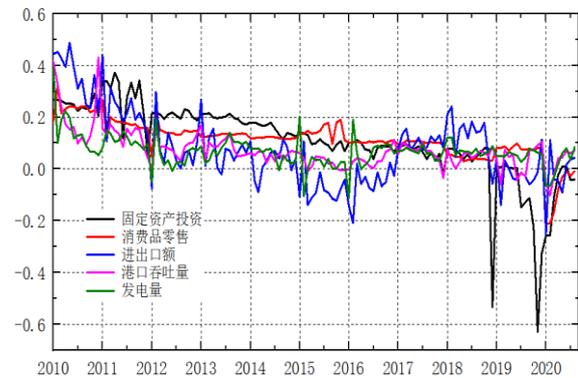


图 2-3 经济监测指标变化情况

时间	BDI	BDTI	CCFI	CCBFI	固定资产投资	消费品零售	进出口额	港口吞吐量	发电量	综合指数
2020-08	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-07	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-06	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-05	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-04	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-03	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

（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

2020 年第三季度中国航运企业经营状况全面转好，中国航运景气指数为 118.40 点，较上季度增长 29.03 点，上升至相对景气区间。所有企业景气值均实现不同程度

的上涨，且进入景气区间。其中，集装箱企业景气度上涨幅度最大，较上季度上升 55.98 点，由微弱不景气区间上升至较为景气区间。（见图 3-1）

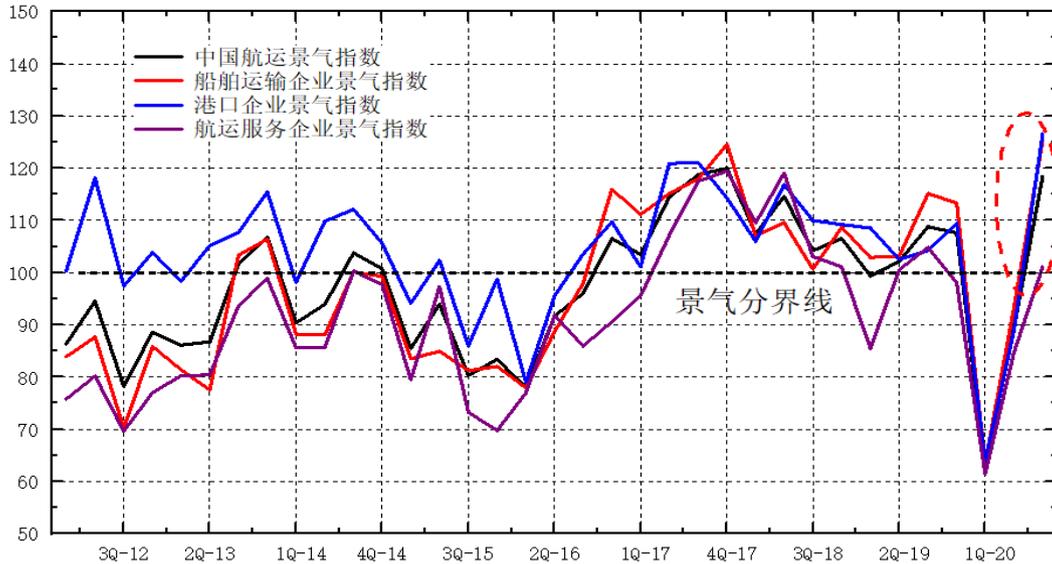


图 3-1 中国航运景气指数 (CSPI)

2020 年第三季度，中国航运信心指数为 115.63 点，较上季度上涨 50.84 点，进入相对景气区间，所有企业信心指数均大幅上涨，企业家们对未来充满信心。其中，港口企业信心指数为 129 点，较上季度大幅上涨 72.00 点，企业家们对市场营销信心充足。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 29.67%，较

上季度上升 19.84%；对当前行业总体运行状态持一般态度的企业占 54.95%；对当前行业总体运行情况持不乐观态度的航运企业占 15.38%，该比例较上季度降低了 36.66%。总体来看，中国航运业发展形势转好。（见图 3-2）

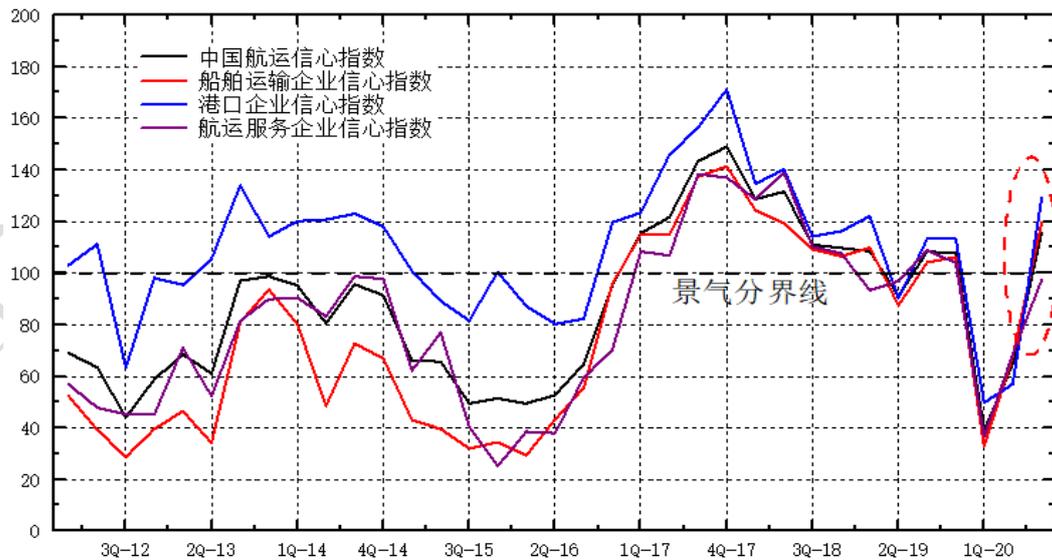


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

### 3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业重回景气区间。2020年第三季度，船舶运输企业景气指数为125.27点，较上季度上升32.02点，进入较为景气区间；船舶运输企业信心指数为119.38点，较上季度大幅上升了51.58点，回升至相对景气区间。其中，干散货运输企业和集装箱运输企业

景气指数分别为109.22点和146.75点，信心指数分别为104.33点和153.32点。船舶运输企业景气指数大幅回升，总体营运状况转好，企业家们对未来经营信心十足，对市场持乐观态度。（见图3-3）

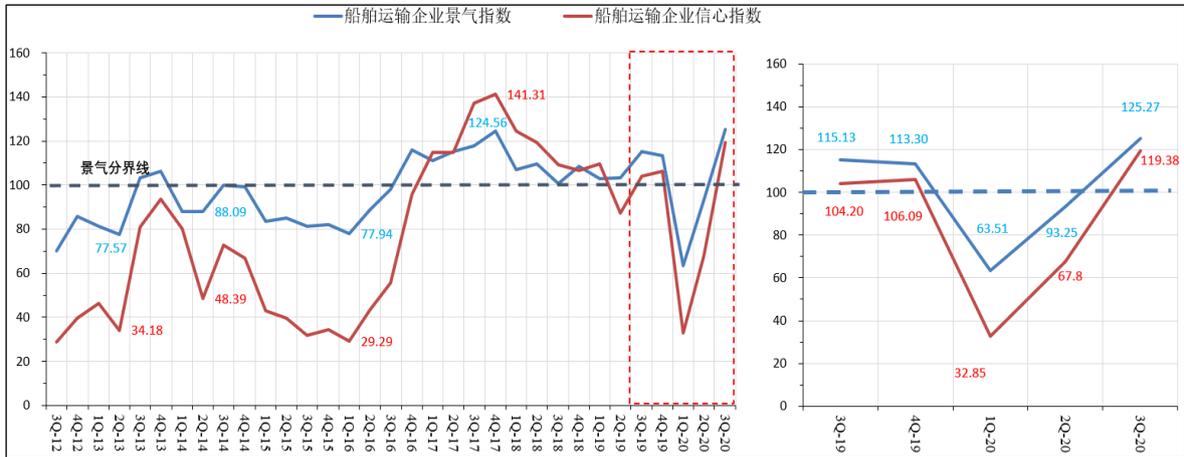


图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数

中型船舶运输企业景气度上升最多。2020年第三季度，大型、中型、小型三类船舶运输企业景气指数分别为133.44点、120.5点和100.5点。大、中、小型船舶运输企业景气指数较上季度均大幅上升，进入景气区间。其中，中型船舶运输企业景气度上升最多，较上季度上升40.24点，由相对不景气区间上升至较为景气区间，企业经营状况良好。（见图3-4）

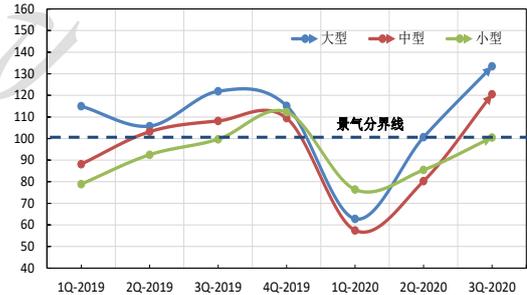


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

船舶运输企业经营指标几乎全面向好。2020年第三季度，船舶运输企业运力投放增加，舱位利用率大幅上涨，运费收入大幅增加，虽然营运成本有所上升，但企业盈利依然大幅增加，贷款负债减少，劳动力需求增

加，船东们的运力投资意愿有所回升，流动资金非常充裕，企业融资相对容易，企业抗风险能力稳步上升。（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	118.63	↑ 37.42	相对景气区间
舱位利用率	142.63	↑ 55.78	较为景气区间
运费	147.88	↑ 58.40	较为景气区间
营运成本	86.13	↓ -18.44	相对不景气区间
盈利情况	146.88	↑ 59.80	较为景气区间
流动资金	134	↑ 12.14	较为景气区间
企业融资	118.5	↑ 11.41	相对景气区间
贷款负债	127.25	↑ 27.91	较为景气区间
劳动力需求	123.13	↑ 35.08	较为景气区间
船舶运力投资意愿	107.63	↑ 40.70	微景气区间

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。

### 3.2 中国干散货运输企业景气分析

干散货运输企业景气度持续回升。2020年第三季度，干散货运输企业景气指数为109.22点，较上季度上升24.38点，由相对不景气区间上升至微景气区间；干散货运输企业信心指数为104.33点，较上季度上升

55.94点，进入微景气区间。干散货运输企业总体运行状况向好，企业家们对市场前景信心大幅回升。（见图3-6）

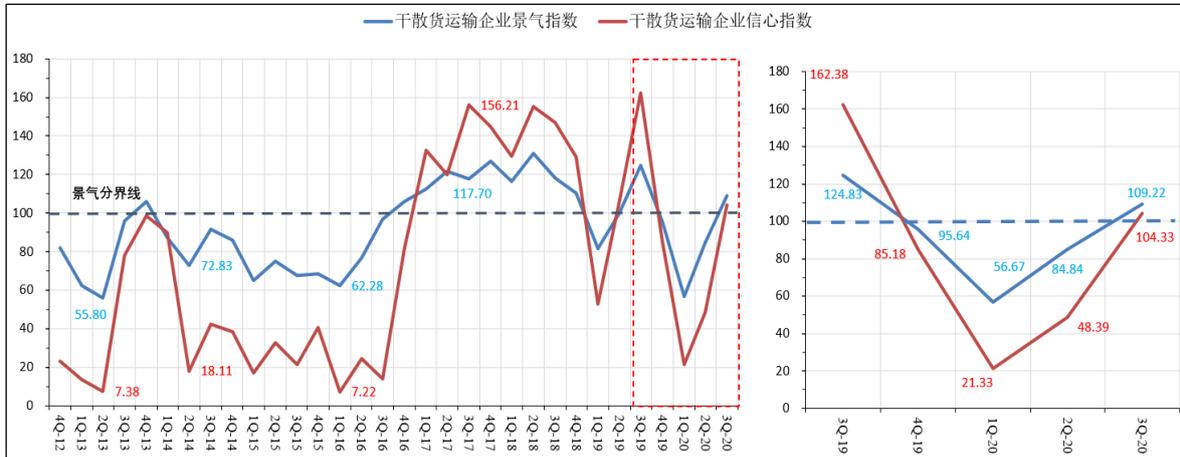


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

小型干散货运输企业景气状况最差。2020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112点、113.33点和91.25点。与上季度相比较，本季度的大、中、小型干散货运输企业景气度均有所上升。其中，小型干散货运输企业景气度回升幅度最小，较上季度仅上升3.75点，依然处于景气线之下，企业景气状况不佳。（见图3-7）

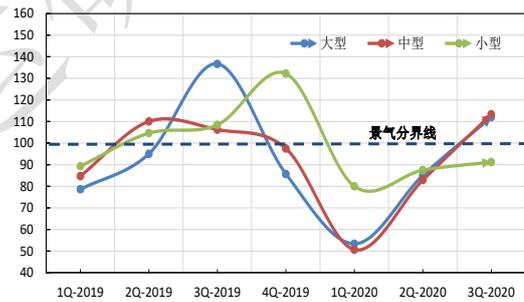


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

干散货运输企业运费收入大幅上涨。2020年第三季度，企业运力投放增加，船舶周转率大幅上升，虽然营运成本增加，但单位运费收入大幅上涨，使得企业盈

利保持大幅增加；虽然劳动力需求有所增加，贷款负债有所减少，但由于企业流动资金更加紧张，企业融资相对困难，企业运力投资意愿有所降低。（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	103.92	↑ 12.94	微景气区间
船舶周转率	144.13	↑ 55.4	较为景气区间
运费	155.96	↑ 67.41	较强景气区间
营运成本	77.58	↓ -43.9	较为不景气区间
盈利情况	143.08	↑ 56.4	较为景气区间
流动资金	93.79	↑ 9.36	微弱不景气区间
企业融资	86.13	↑ 13.7	相对不景气区间
贷款负债	106.25	↑ 21.45	微景气区间
劳动力需求	105.58	↑ 34.47	微景气区间
船舶运力投资意愿	75.79	↑ 16.59	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

集装箱运输企业景气与信心指数均大幅上涨。2020年第三季度，集装箱运输企业的景气指数为146.75点，较上季度上涨55.98点，回升至较强景气区间；集装箱运输企业的信心指数为153.32点，较上季度大幅

上升96.40点，进入较强景气区间。集装箱运输企业总体营运状况明显快速好转，企业家们对行业总体发展信心增强。（见图3-9）

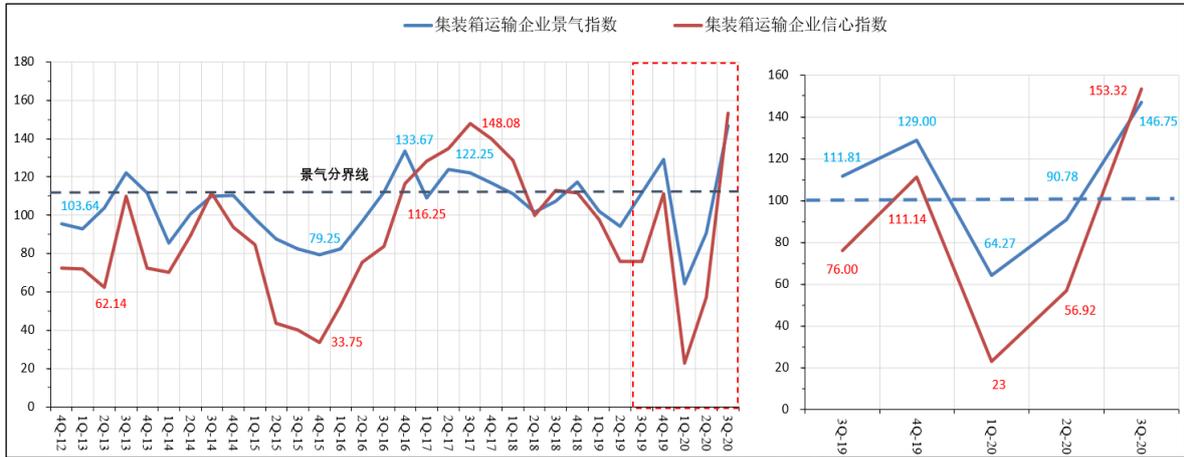


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

大型集装箱运输企业景气指数最高。2020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155.71点、132.31点、135.00点。与上季度相比较，本季度的大、中、小型集装箱运输企业景气指数都有大幅提升，大型集装箱运输企业景气指数由微弱不景气区间升至较强景气区间，上升较快；中型集装箱运输企业景气指数由较为不景气区间升至较为景气区间；小型集装箱运输企业景气指数则由相对不景气区间升至较为景气区间。（见图3-10）

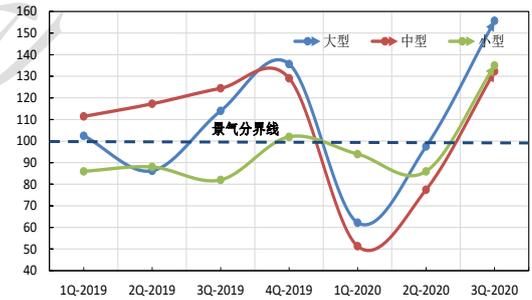


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

企业盈利能力大幅度提升。2020年第三季度，集装箱运输企业运力投放大幅增加，企业舱位利用率明显提升，即使营运成本出现上升，但由于运价水平的大幅提升，使得企业盈利能力大幅度提升。企业流动资金仍然

相对宽裕，企业融资难度较低，贷款负债继续减少，企业运力投资意愿大幅上升，劳动力需求也明显增加。（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	129.56	↑ 90.98	较为景气区间
舱位利用率	176.14	↑ 88.97	较强景气区间
运费	184.71	↑ 111.88	非常景气区间
营运成本	67.66	↓ -28.42	较为不景气区间
盈利情况	184.71	↑ 109.79	非常景气区间
流动资金	167.47	↑ 12.3	较强景气区间
企业融资	153.32	↑ 16.15	较强景气区间
贷款负债	140.05	↑ 39.72	较为景气区间
劳动力需求	124.84	↑ 44.92	较为景气区间
船舶运力投资意愿	139.08	↑ 73.5	较为景气区间

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。

### 3.4 中国港口企业景气分析

中国港口企业信心充足。2020年第三季度，港口企业景气指数为126.55点，较上季度大幅提升，进入较为景气区间，港口企业总体经营状况有所好转；港口

企业信心指数为129点，较上季度大幅上升72.00点，进入较为景气区间，港口企业家们信心充足，对行业总体运行状况持乐观态度。（见图3-12）

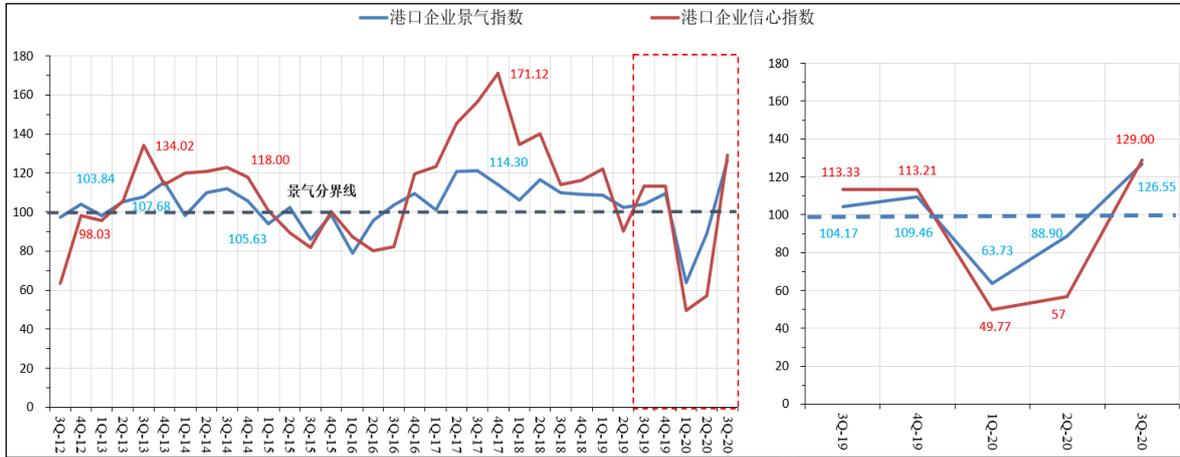


图 3-12 港口企业景气和信心指数

大型港口企业景气度最高。2020年第三季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为133点、109点和130点。与上季度相比较，本季度的大、中、小型港口企业经营状况转好，景气值均在景气线之上。其中，大型港口企业景气指数最高，较上季度大幅上升34点，由微弱不景气区间上升至较为景气区间，总体运行情况较好。（见图3-13）

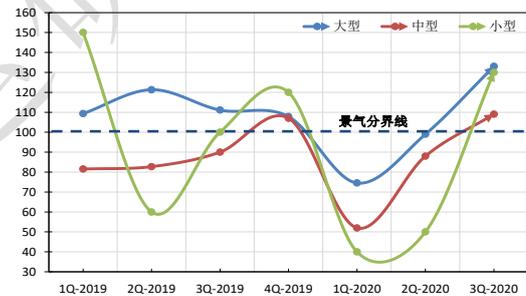


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

港口企业多项经营指标向好。2020年第三季度，港口的吞吐量大幅上升，泊位利用率也大幅上升，港口收费有所增加，虽然营运成本继续上升，但企业盈利依然大幅上升。港口企业流动资金仍然相对宽裕，企业融资

难度继续降低，企业资产负债继续减少，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有所增加。（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	152.50	↑ 55.50	较强景气区间
泊位利用率	138.00	↑ 63.00	较为景气区间
收费价格	103.50	↑ 38.50	微景气区间
营运成本	86.00	↓ -0.50	相对不景气区间
企业盈利	138.00	↑ 54.50	较为景气区间
流动资金	146.00	↑ 31.50	较为景气区间
企业融资	143.50	↑ 26.50	较为景气区间
资产负债	118.00	↑ 17.00	相对景气区间
劳动力需求	124.50	↑ 65.00	较为景气区间
新增泊位与机械投资	115.50	↑ 25.5	相对景气区间

图 3-14 港口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。

### 3.5 中国航运服务企业景气分析

航运服务企业信心指数依然处于不景气区间。2020年第三季度，航运服务企业景气指数为101.09点，较上季度上升16.42点，从相对不景气区间进入微弱景气区间；但航运服务企业信心指数为97.26点，较上季度

仅上升28.70点，从较为不景气区间上升至微弱不景气区间。航运服务企业景气指数与信心指数较二季度均有所上升，但信心指数依然保持在景气线之下，航运服务企业家们对行业发展信心依然不足。（见图3-15）

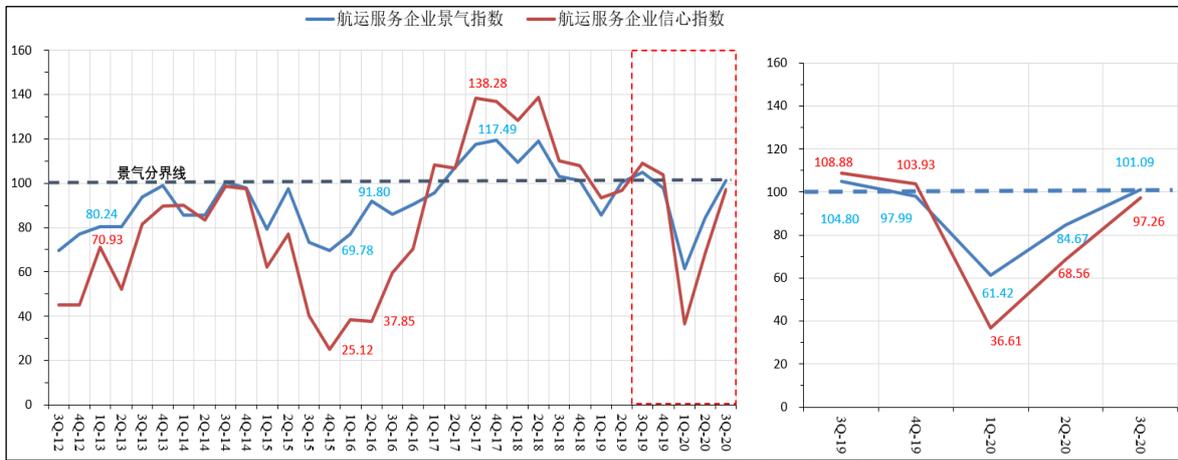


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

中型航运服务企业景气度表现最差。2020年第三季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数分别为102.727点、96.877点和101.539点，较上季度分别上涨19.155点、9.231点和17.45点。其中，大、小型企业处于景气线以上并进入微弱景气区间，总体运行情况良好；但中型航运服务企业景气值最低，持续处于不景气区间，整体表现最差。（见图3-16）

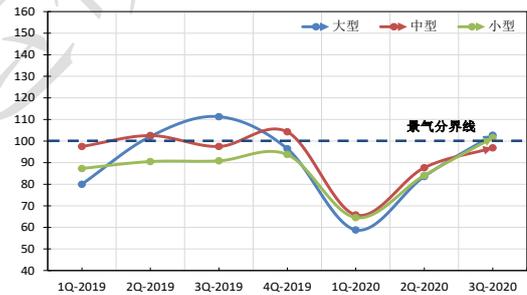


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

航运服务企业盈利状况向好。2020年第三季度，航运服务业业务预定量及业务量大幅回升，虽然经营成本依然较高，但业务收费价格上涨，企业盈利情况有所改

善；然而企业流动资金继续紧张，融资难度增大，贷款拖欠持续增加，导致企业固定资产投资意愿持续走低，劳动力需求同样大幅下滑。（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	118.88	↑ 15.26	相对景气区间
业务量	121.22	↑ 14.03	较为景气区间
业务收费价格	114.61	↑ 38.82	相对景气区间
业务成本	82.67	↑ 19.99	相对不景气区间
盈利状况	127.65	↑ 41.94	较为景气区间
流动资金	99.80	↑ 4.77	微弱不景气区间
企业融资	80.34	↓ -2.66	相对不景气区间
货款拖欠	88.30	↑ 12.64	相对不景气区间
劳动力需求	99.59	↑ 23.19	微弱不景气区间
固定资产投资	77.81	↓ -3.79	较为不景气区间

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。

## 4 中国航运业发展趋势预测

航运市场前景持续向好。2020年8月，中国航运先行指数收于111.99点，自3月起呈现持续上升的趋势。一致指数为95.31点，高于去年一致指数平均值94.91点，比上季度平均值94.57点上升0.74点。滞后

指数为94.71点，低于去年滞后指数平均值97.71点，比上季度平均值94.24点上升0.47点。从指数走势上来看，先行指数处于小幅波动上升的态势，预计未来航运市场发展趋势可能会持续上行。（见图4-1）



图 4-1 中国航运景气动向分指数走势图

2020年第三季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自6月起先扬后抑；发电量本季度先抑后扬；货币供应量本季度持续下降；固定资产投资自6月起逐渐降低；消费品零售额本季度振荡上升。（见图4-2）

2020年8月，一致指标组中，港口吞吐量6月起增速振荡提高，进出口额本季度持续上升。四大航运指标中，BDI本季度先扬后抑；BDTI和CCFI本季度持续上升，分别收于654点和878点；CCBFI本季度持续上升。（见图4-3）



图 4-2 先行指标走势图

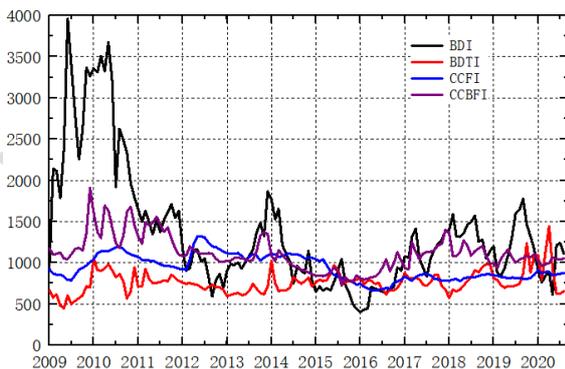


图 4-3 一致指标走势图



## 5 2020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，2020年第四季度中国航运景气指数预计为110.88点，较本季度下降7.52点，但维持在相对景气区间。其中除航运服务企业景气指数将降为94.31点，跌至景气线之下以外，船舶运输企业和港口企业景气指数依然在景气线之上。2020年第四季度中国航运信心指数预计为117.96点，较本季度上升2.33点，维持在相对景气区间。船舶运输企业、港口企业和航运服务企业景气指数均将有所上升，但

航运服务企业信心指数仍维持在景气线之下。(见图5-1、图5-2和图5-3)

根据中国航运景气调查，2020年第四季度，预计有33.52%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19.59个百分点；49.45%的航运企业持一般态度，较本季度上升6.42个百分点；其余17.03%的航运企业持不乐观态度，较本季度下滑25.18个百分点。总体上看，中国航运企业信心将继续提升。

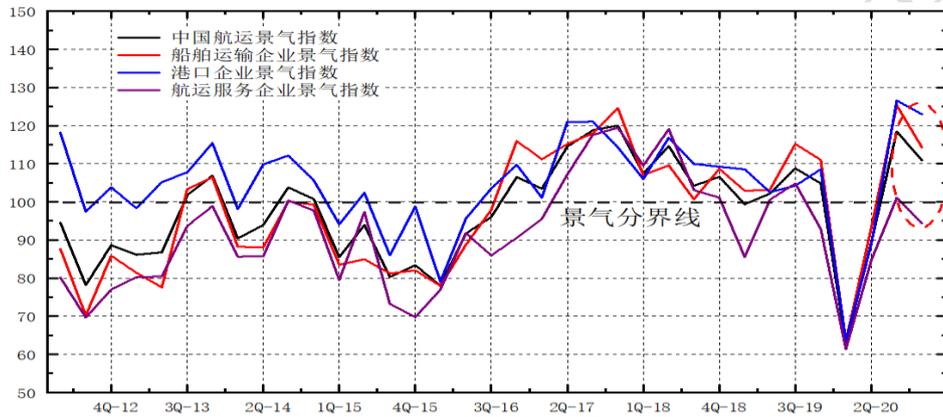


图 5-1 中国航运景气指数预测

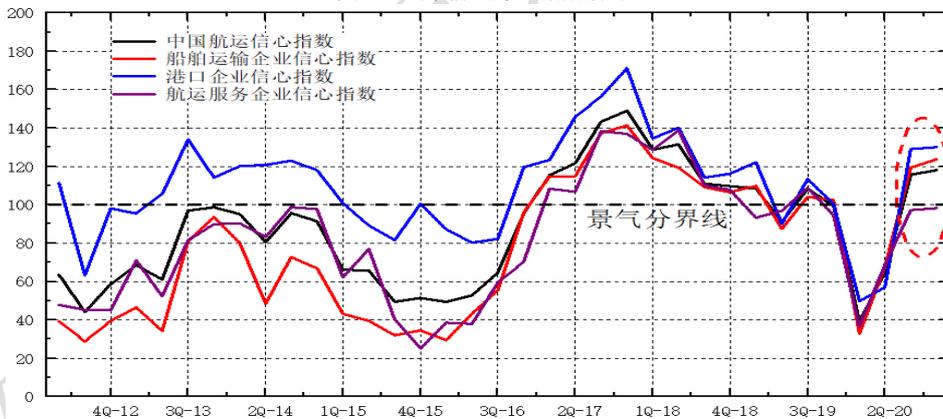


图 5-2 中国航运信心指数预测

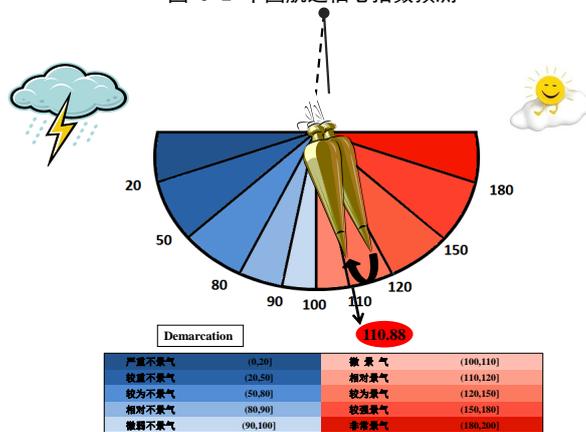


图 5-3 2020年第四季度中国航运景气指数预测

## 5.1 中国船舶运输企业景气预测

**船舶运输企业将保持向好态势。**根据中国航运景气调查，2020年第四季度，船舶运输企业景气指数预计为114.25点，较本季度下降11.01点，仍维持在景气线之上，进入相对景气区间；船舶运输企业信心指数预

计为123.75点，较本季度上升4.37点，从相对景气区间进入较为景气区间。总体上来说，预计2020年第四季度船舶运输企业经营状况持续向好，企业家们信心十足，对未来前景持乐观态度。（见图5-4）

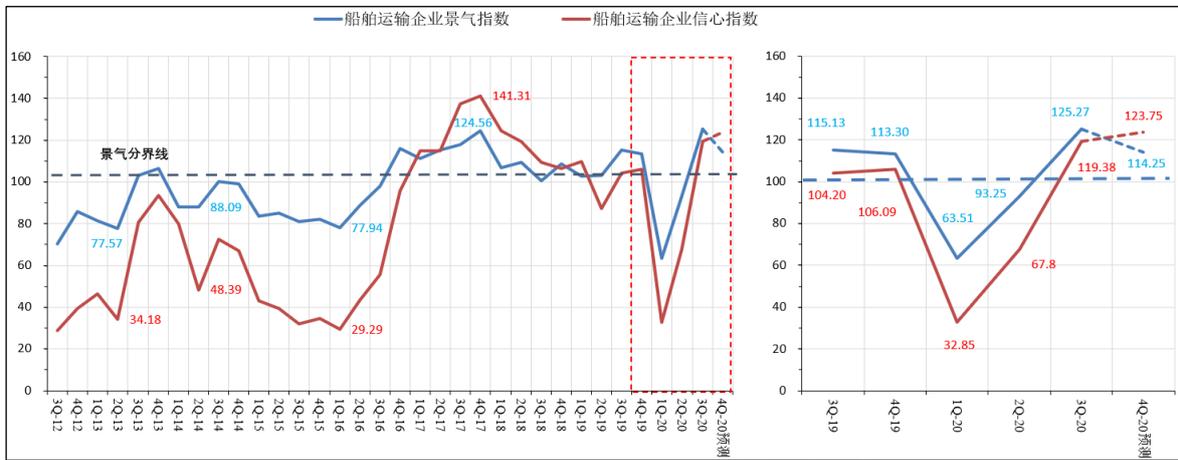


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

**小型船舶运输企业经营状况预计最差。**2020年第四季度，大型、中型和小型三类船舶运输企业景气指数预计分别为117.82点、115.75点和97.50点。与本季度相比较，虽然下一季度的大、中型船舶运输企业景气指数有所下降，但依然维持在景气线之上。而小型船舶运输企业景气指数跌至景气线之下，进入微弱不景气区间，其总体运行情况不佳。（见图5-5）

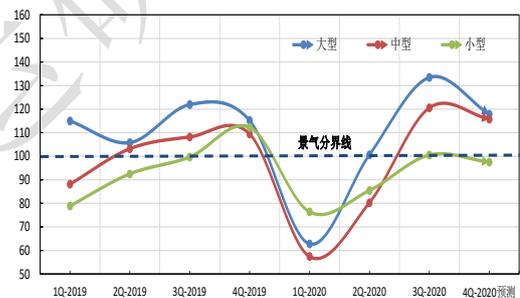


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

**船舶运输企业主要经营指标维持在景气区间。**2020年第四季度，预计企业将增加运力投放，舱位利用率继续上升，运费收入将增加，虽然营运成本将持续走高，但企业盈利状况将继续向好。企业流动资金相对充

裕，企业融资能力良好，贷款负债将减少，劳动力需求增加，船舶运力投资意愿继续增加，船东对船舶运力的投资持乐观态度。（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	113.25	↓ -5.38	相对景气区间
舱位利用率	106.75	↓ -35.88	微景气区间
运费	111.13	↓ -36.75	相对景气区间
营运成本	78	↓ -8.13	较为不景气区间
盈利情况	132.63	↓ -14.25	较为景气区间
流动资金	132.75	↓ -1.25	较为景气区间
企业融资	117.88	↓ -0.62	相对景气区间
贷款负债	128.5	↑ 1.25	较为景气区间
劳动力需求	117.63	↓ -5.5	相对景气区间
船舶运力投资意愿	104	↓ -3.63	微景气区间

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

干散货运输企业景气度将回转下探。2020 年第四季度，干散货运输企业景气指数预计为 97.56 点，较本季度下降 11.66 点，跌至微弱不景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 100.79 点，虽较本季度有所下降，

但仍然维持在景气线之上。总体来说，预计 2020 年第四季度干散货海运企业经营状况较差，但企业家们对将来市场经营信心有所回升。（见图 5-7）

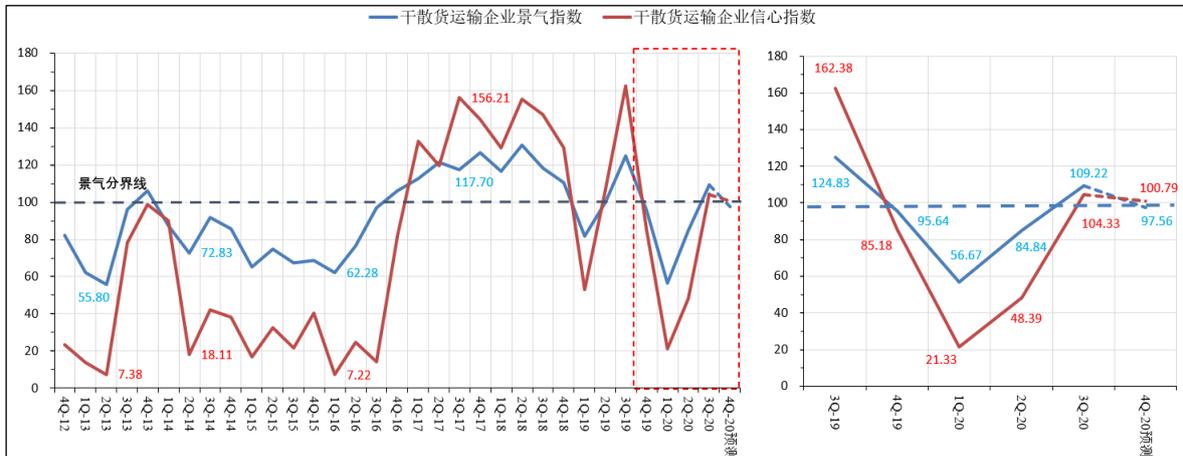


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

中型干散货运输企业景气度最高。2020 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 100 点、106 点和 73.75 点。与本季度相比，下季度小型干散货运输企业经营状况仍然堪忧，景气指数仍在景气线之下。中型干散货运输企业景气指数最高，进入微景气区间，企业经营状况持续向好。（见图 5-8）

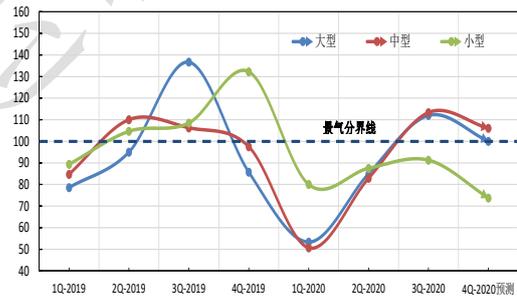


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

干散货运输企业部分经营指标预计下滑。2020 年第四季度，预计干散货运输企业将减少运力投入，船舶周转率降低，营运成本将继续增加，但由于运费水平将

继续回升，企业盈利水平依旧。此外，企业贷款负债以及流动资金将减少，融资难度提高，船舶运力投资意愿将继续降低，劳动力需求继续下降。（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	98.71	↓ -5.21	微弱不景气区间
船舶周转率	84.04	↓ -60.09	相对不景气区间
运费	102.04	↓ -53.92	微景气区间
营运成本	88.58	↑ 11	相对不景气区间
盈利情况	126.92	↓ -16.16	较为景气区间
流动资金	93.79	→ 0.00	微弱不景气区间
企业融资	84.46	↓ -1.67	相对不景气区间
贷款负债	122.58	↑ 16.33	较为景气区间
劳动力需求	96.25	↓ -9.33	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	78.25	↑ 2.46	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。

## 5.3 中国集装箱运输企业景气预测

企业家们持续看好集装箱运输行业。根据中国航运景气调查显示，2020年第四季度，集装箱运输企业的景气指数预计为133.88点，较本季度下降12.87点，维持在较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计

为167.57点，较本季度上升14.25点，信心指数维持在较强景气区间。总体来看，预计下季度集装箱运输行业持续向好，集装箱运输企业家信心相对提升，持续看好集装箱运输行业。（见图5-10）

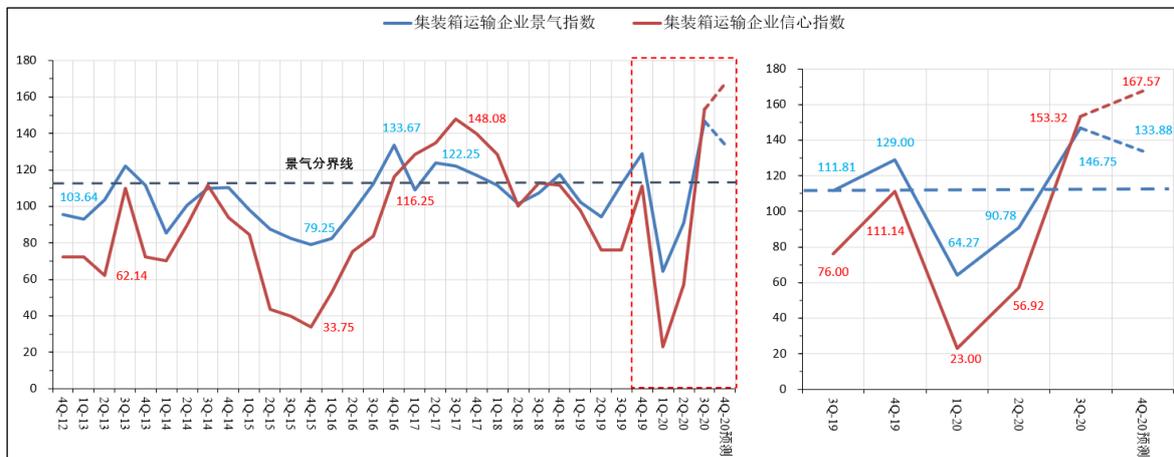


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

小型集装箱运输企业经营状况最优。2020年第四季度，大型、中型、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为134.29点、129.23点、140.00点，与本季度相比较，下季度的大、中型集装箱企业景气指数都有不同幅度的下降，小型集装箱企业景气指数继续上升，其中，大型集装箱运输企业景气指数较本季度下降幅度较大，进入较为景气区间。（见图5-11）

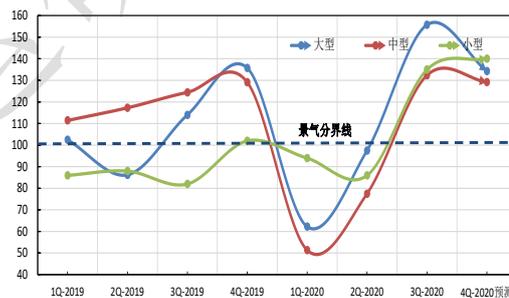


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

集装箱运输企业主要指标预计持续向好。2020年第四季度，虽然企业营运成本持续走高，但预计集装箱运输企业运力投放持续增加，舱位利用率上升，集装箱运价水平依旧高位，使得企业盈利情况持续转好。集装

箱运输企业流动资金更加充足，企业融资难度下滑，企业贷款负债将继续减少，船舶运力投资意愿较高，劳动力需求也逐步回升。（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	124.64	↓ -4.92	较为景气区间
舱位利用率	127.61	↓ -48.53	较为景气区间
运费	133.28	↓ -51.43	较为景气区间
营运成本	69.59	↑ 1.93	较为不景气区间
盈利情况	178.06	↓ -6.65	较强景气区间
流动资金	169.4	↑ 1.93	较强景气区间
企业融资	151.4	↓ -1.92	较强景气区间
贷款负债	134.29	↓ -5.76	较为景气区间
劳动力需求	124.84	→ 0	较为景气区间
船舶运力投资意愿	125.69	↓ -13.39	较为景气区间

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

预计港口企业信心依旧充足。根据中国航运景气调查显示，2020年第四季度，港口企业景气指数预计为122.95点，较本季度下降3.6点，维持在较为景气区间，经营状况持续转好；港口企业信心指数预计为130

点，较本季度上升1点，仍处在较为景气区间，总体来看，中国港口企业经营较为乐观，且港口企业家们对未来发展持乐观态度。（见图5-13）

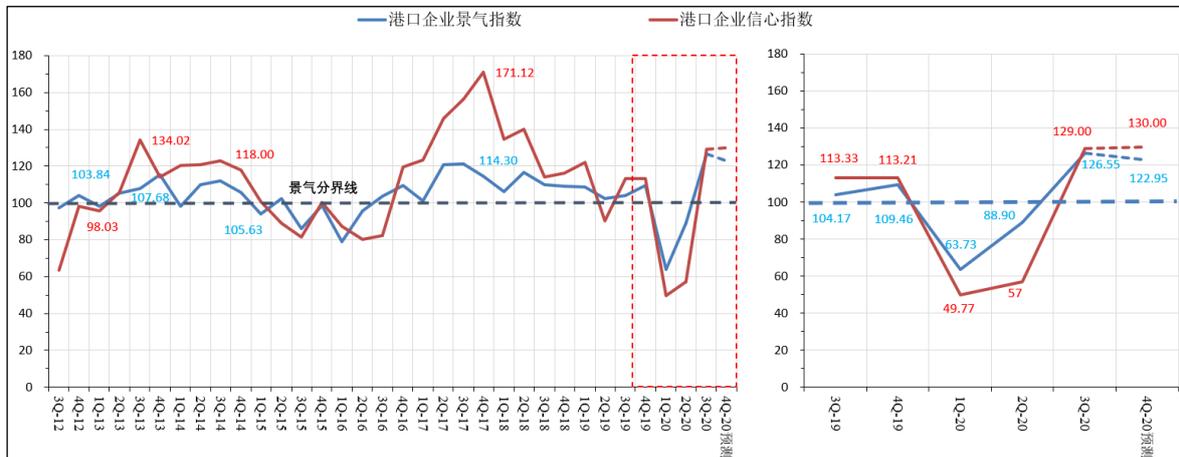


图 5-13 港口运输企业景气 and 信心指数预测

大、小型港口企业经营相对较好。2020年第四季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数值预计分别为127点、103点和140点。与本季度相比较，下季度的大、中、小型港口企业经营状况持续良好的发展态势，景气值维持在景气线之上。其中，大、小型港口企业维持在较为景气区间；中型港口企业维持在微景气区间。（见图5-14）

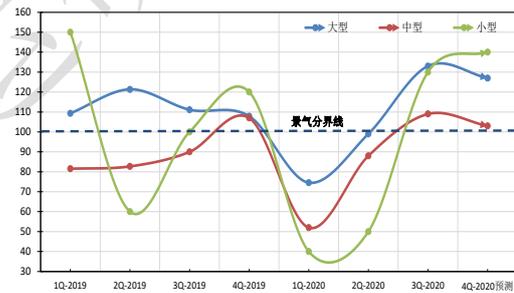


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

港口企业盈利水平仍将上升。2020年第四季度，预计港口企业收费价格下跌，营运成本上涨，但得益于港口吞吐量上升，泊位利用率增加，港口企业盈利水平将继续上升。同时，预计由于港口企业流动资金将更加充

裕，企业融资难度降低，贷款负债减少，港口企业劳动力需求将继续增加，新增泊位与机械投资意愿也将继续增加。（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	138.00	↓ -14.50	较为景气区间
泊位利用率	129.50	↓ -8.50	较为景气区间
收费价格	97.50	↓ -6.00	微弱不景气区间
营运成本	86.00	→ 0.00	相对不景气区间
企业盈利	130.50	↓ -7.50	较为景气区间
流动资金	143.50	↓ -2.50	较为景气区间
企业融资	143.50	→ 0.00	较为景气区间
资产负债	101.00	↓ -17.00	微景气区间
劳动力需求	121.00	↓ -3.50	较为景气区间
新增泊位与机械投资	139.00	↑ 23.5	较为景气区间

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

预计航运服务企业再入不景气区间。2020年第四季度，航运服务企业景气指数预计为94.31点，较本季度下降6.78点，再次跌落至微弱不景气区间；航运服务企业信心指数预计为98.21点，较本季度上升0.95点，

仍在微弱不景气区间，企业家信心持续堪忧。总体来看，航运服务企业景气指数与信心指数依然处于景气线之下，航运服务企业企业家们预计行业总体情况较为悲观。（见图5-16）

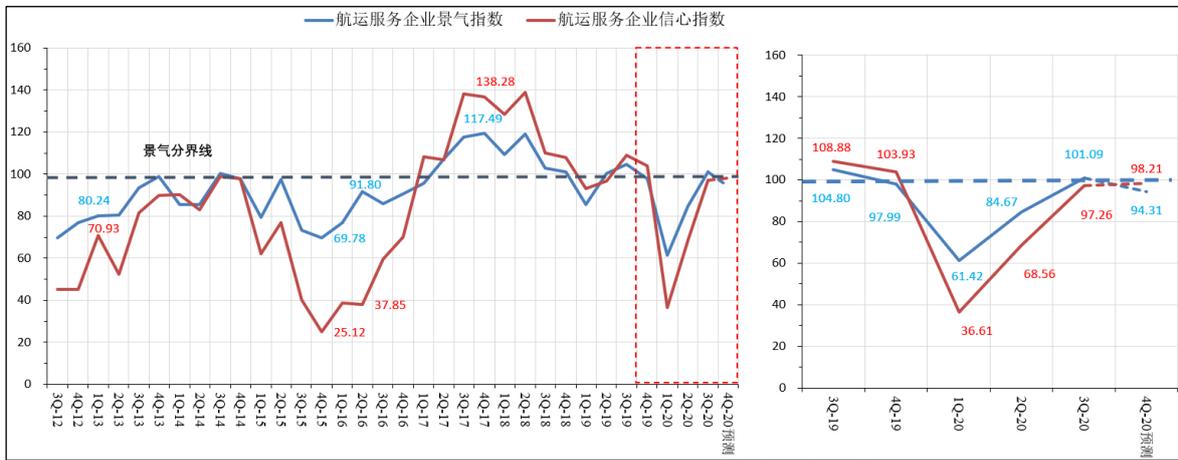


图 5-16 航运服务企业景气 and 信心指数预测

小型航运服务企业景气度最高。2020年第四季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为97.728点、94.689点和100点，较本季度分别下降10点、2.19点和1.54点。其中，仅小型航运服务企业景气指数处于景气线上，大、中型航运服务企业均进入微弱不景气区间，总体经营状况依然较为严峻。（见图5-17）

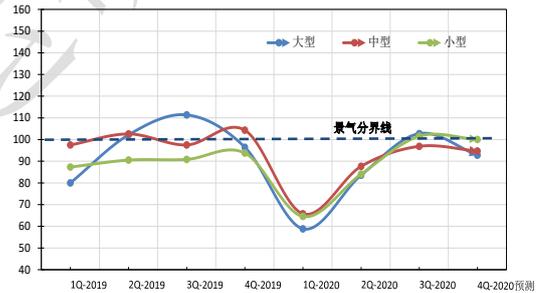


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

航运服务企业盈利状况预计保持稳定。2020年第四季度，虽然预计航运服务企业业务量持续下降，业务预订量和业务收费价格也将持续下降，业务成本持续上涨，但企业盈利情况依然向好。企业流动资金不足、拖

欠贷款降低，企业融资难度依旧增大，固定资产投资意愿持续走低，劳动力需求小幅下滑。大部分指标依然处于景气线以下，航运服务企业经营状况仍然持续堪忧。（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	93.56	↓ -25.32	微弱不景气区间
业务量	97.43	↓ -23.79	微弱不景气区间
业务收费价格	93.02	↓ -21.59	微弱不景气区间
业务成本	88.74	↑ 6.07	相对不景气区间
盈利状况	104.64	↓ -23.01	微景气区间
流动资金	98.03	↓ -1.77	微弱不景气区间
企业融资	79.39	↓ -0.95	较为不景气区间
货款拖欠	102.91	↑ 14.61	微景气区间
劳动力需求	96.28	↓ -3.31	微弱不景气区间
固定资产投资	89.09	↑ 11.28	相对不景气区间

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 近七成船舶运输企业受到船员换班造成延误影响

年初新冠肺炎疫情爆发之后,船员换班问题随之涌现。自3月以来,船员、船员派遣机构,以及船舶管理企业都在面临种种考验。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对船舶运输企业是否受到船员换班造成延误影响进行了相关调查。调查结果如图6-1所示。

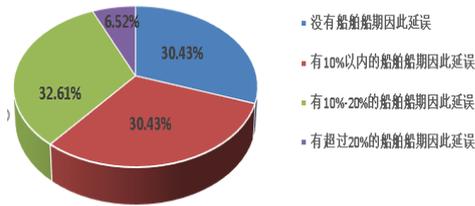


图 6-1 船舶运输企业船员换班问题造成延误的情况

在被调查的船舶运输企业中,有30.43%的船舶运输企业表示没有船舶船期因此延误,另外69.57%的船舶运输企业表示受到了影响。其中,30.43%的船舶运输企业表示有10%以内的船舶船期因此延误,32.61%的船舶运输企业表示有10%-20%的船舶船期因此延误,6.52%的船舶运输企业表示有超过20%的船舶船期因此延误。

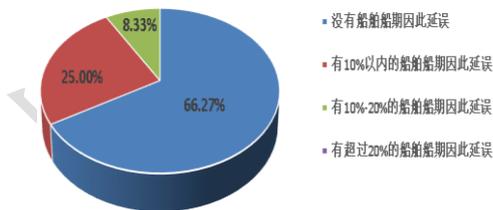


图 6-2 集装箱运输企业船员换班问题造成延误的情况

接受调查的集装箱运输企业中,有66.67%的企业表示没有船舶船期因此延误,有25%的企业表示有10%以内的船舶船期因此延误,另外8.33%的企业表示有10%-20%的船舶船期因此延误。

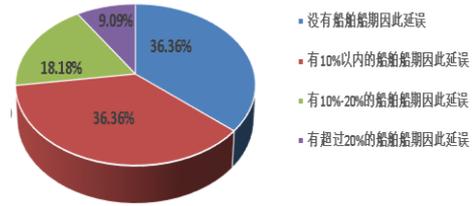


图 6-3 干散货运输企业船员换班问题造成延误的情况

接受调查的干散货运输企业中,有36.36%的企业表示没有船舶船期因此延误,另外,有63.67%的干散货运输企业表示受到影响。其中,有36.36%干散货运输企业表示有10%以内的船舶船期因此延误,18.18%的干散货运输企业表示有10%-20%的船舶船期因此延误,9.09%的企业表示有超过20%的船舶船期因此延误。

通过上述调查结果可知,近七成船舶运输企业受到船员换班造成延误影响。疫情导致的船员换班问题造成的影响较大,船舶运输企业需要采取有效措施从实际帮助船员解决换班问题,减少该问题对船舶船期延误造成的影响。

### 6.2 疫情后市场需求的“补偿性”反弹及船公司运力调控是导致运价上涨的主要原因

根据FREIGHTOS简报中的最新数据显示,自上周以来,中国到美西海岸航线集装箱运价上涨了11%,创下了3058美元/FEU的历史新高,亚欧航线运价也同样暴涨,上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就运价暴涨的原因对集装箱运输企业进行了相关调查,调查结果如图6-4所示。



图 6-4 集装箱运价暴涨原因分析

接受调查的集装箱运输企业中,有37.5%的企业认为是集装箱市场运价暴涨的原因是疫情后局部市场需求的“补偿性”反弹,37.5%的企业认为是船公司运力调控导致运力供给紧张;另16.67%的企业认为是集装箱设备结构性短缺的因素,8.33%的企业认为是各大班轮公司联手涨价所导致。

通过上述调查可知,有近70%的企业认为在疫情后

需求反弹下企业收缩运力供给是导致运价暴涨的重要原因，特别是中国至美国航线的运力供给紧张，或将进一步带动整体运价的上涨。

### 6.3 超七成集装箱运输企业将维持运力投放

虽然当前集装箱运价水平不断上涨，但集装箱运输企业主要航线市场运力投放依然处于相对控制状态。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对集装箱运输企业就下半年是否会调整运力投放力度进行了相关调查，调查结果如图 6-5 所示。

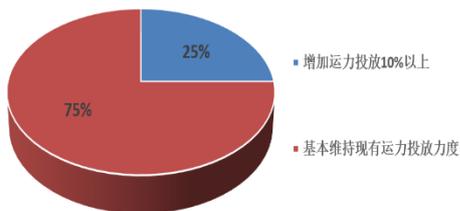


图 6-5 集装箱运输企业下半年运力投放情况

接受调查的企业中，有 75% 的集装箱运输企业表示将基本维持现有运力投放力度，仅有 25% 的企业表示会增加投放 10% 的运力资源；相较于大、小型集装箱运输企业而言，有更多中型集装箱运输企业更倾向于基本维持现有运力投放力度。

通过上述调查可知，接受调查的企业中，超七成的集装箱运输企业都不会因为运输需求大幅回升而增加运力投放，下半年集装箱运输市场运力投放不会大幅增加，将持续对市场运价造成影响。

### 6.4 超八成港口企业能满足当前的冷藏箱运输需求

贸易量增长和运输方式的转变使冷藏箱需求快速上升，2019 年全球冷藏箱运输增长率为 3.4%，达到 530 万 TEU，预计至 2024 年增长率将接近 5%。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对港口企业冷藏箱插头是否能满足当前冷藏箱运输需求进行了相关调查，调查结果如图 6-6 所示。

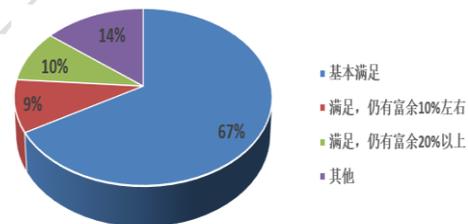


图 6-6 港口企业冷藏箱插头是否满足运输需求的调查情况

在接受调查的港口企业中，有 67% 的企业表示港口

冷藏箱插头基本满足当前冷藏箱运输需求；有 9% 的企业表示港口冷藏箱插头在满足当前冷藏箱运输需求的基础上，还富余 10% 左右；10% 的企业表示还富余 20% 左右。

通过上述的调查结果可知，超八成港口企业表示港口冷藏箱插头满足当前冷藏箱运输需求，其中，近二成港口企业表示港口冷藏箱插头仍有富余。因此，即使贸易量增长和运输方式的转变使冷藏箱需求快速上升，短期内也不会发生港口冷藏箱插头不够用的情况，港口企业目前能很好地适应冷藏箱需求的快速增长。

### 6.5 业务量下降和营运成本增加是疫情给港航企业带来的主要影响

目前，全球大部分国家疫情已趋于平稳，生产运输逐渐恢复，港航企业在疫情下艰难中求生存，但疫情给公司具体带来哪些方面的影响？针对上述问题，上海国际航运研究中心对所有航运相关企业进行了调查。

通过上述调查可知，接受调查的船舶运输类企业受到的主要影响是业务量减少和成本增加。受新冠肺炎疫情的影响，国际贸易量减少，企业开拓新业务困难，从而导致企业业务量减少。成本增加是由于疫情期间船员换班困难，并且换班成本大大增加，进而导致企业的运营成本增加。同时，疫情也使得船舶运输类企业更加注重数字化发展，远程会议和远程办公运用更加广泛，并且企业还对大部分软件进行了更新。

港口企业受到的主要影响是吞吐量下降和泊位利用率下降。受疫情影响，港口外贸业务量下滑严重，尤其是外贸集装箱吞吐量下滑较大。同时，由于疫情下港口对船舶的检疫时间长，增加了船舶的靠泊时间，影响泊位利用率。

航运服务企业受到的主要影响是业务量下降，经营成本增加和资金周转困难等。业务量下降主要是受新冠肺炎疫情疫情影响，进出口运输量减少，从而使得航运服务企业相关业务减少。经营成本增加主要是由于疫情期间船员换班困难，企业的管理成本以及人工成本增加。资金周转困难主要是受新冠肺炎疫情疫情影响，企业经营困难，并且融资情况不理想。

## 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 0-1 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 《中国航运景气指数》编制委员会

真虹（上海国际航运研究中心秘书长、上海海事大学教授）

### 委员：

殷明（上海国际航运研究中心书记、副秘书长，上海海事大学教授）

李钢（上海国际航运研究中心副秘书长、上海海事大学副教授）

张婕姝（上海国际航运研究中心副秘书长、上海海事大学教授）

周德全（上海国际航运研究中心秘书长助理、航运发展研究所所长、中国航运景气指数编制室主任）

### 中国航运景气指数编制工作组

组长：周德全

成员：陈悠超 廖青梅 王敏婕 孙吉磊 陈维菲 贾萍萍