



新冠病毒疫情影响减弱，集装箱海运将率先复苏

(上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室)

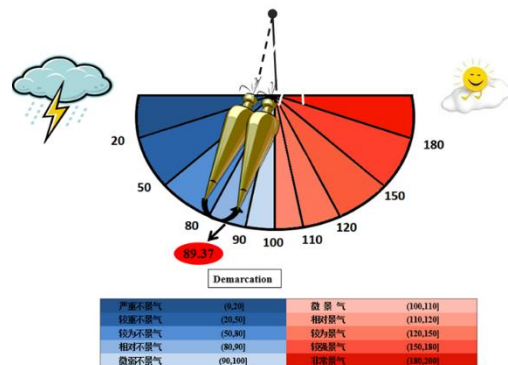
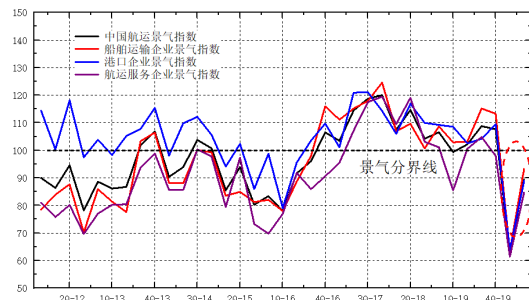
——中国航运景气报告系列（季度）——

内容摘要：

- **疫情对中国航运业影响减弱。**2020年第二季度，中国航运景气指数为89.37点，小幅提升至相对不景气区间。但是根据中国航运景气调查显示，下季度中国航运景气指数预计为95.51点，中国航运行业将企稳复苏。
- **中国港口企业复苏不及预期。**2020年第二季度，中国港口景气指数为88.90点，仍处于相对不景气区间。而根据上季度中国航运景气调查显示，中国港口企业负责人对二季度的中国港口景气指数的预测为97.68点。中国港口企业复苏不及预期，二季度中国港口信心指数仅为57点，在调查的中国航运企业当中垫底，中国港口企业经营信心最为不足。
- **集装箱海运企业将率先复苏。**2020年第三季度，中国航运景气指数预计为95.51点，逐渐逼近景气分界线；而集装箱海运企业的景气指数大幅上涨23.81点，达到114.59点，率先回升至相对景气区间。
- **船港双方下季货量预测存分歧。**2020年三季度，船公司、航运服务企业普遍预计货运需求将企稳增长，船舶周转率将大幅提升。舱位利用率景气指数预计达到106.01点。但是中国港口企业负责人认为港口吞吐量将加速下滑，中国港口吞吐量景气指数预计为90.50点，成为指数值唯一下滑指标。
- **时事聚焦：**
 - 1、受沙特燃油价格战影响，国际燃油价格暴跌，低硫燃油价格与高硫燃油价格差缩小，近四成船舶运输企业将改变原定安装脱硫塔计划，其中10%的企业将取消全部船舶安装脱硫塔计划。
 - 2、受疫情全球蔓延影响，海运业停航规模持续扩大，但是有超两成班轮企业下季度将恢复全部航线，超五成企业将视疫情情况逐步恢复航线。
 - 3、由于目前国内外疫情已趋于平稳，全球贸易逐步恢复，超四成航运企业认为下季度业务量将增长10%以上，超两成企业认为下季度业务量较本季度上涨20%以上。

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

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（2019年回顾与2020年展望）》
- 《中国国内集装箱运输市场分析报告（2019年回顾与2020年展望）》
- 《2020年国际集装箱运输市场分析报告（2019年回顾与2020年展望）》
- 《国际干散货市场分析报告（2019年回顾与2020年展望）》

中国航运景气指数编制室：

周德全 陈悠超 廖青梅 王敏婕
孙吉磊

电话：021-65853850 转 8039

邮箱：dqzhou@sisi-smu.org

传真：021-65373125

1 2020年第二季度中国航运景气状况

中国航运业形势堪忧。2020年05月中国航运景气预警指数为44.31点，较上一季度小幅下降，总体处于过冷区间；2020年05月中国航运景气动向指数为97.45点，较上一季度小幅上升，总体呈低位波动态势。从微观层面来看，2020年第二季度，中国航运景气指数为89.37点，

较上季度大幅上升26.42点，进入相对不景气区间。中国航运信心指数为64.79点，较上季度上升25.73点，进入较为不景气区间。中国航运企业家对市场营销信心依然不足。（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 |
|-------|-----|------------|------------|----------|----------|
| 3Q-19 | 7月 | 55.95 | 96 | 108.74 | 108.34 |
| | 8月 | 55.95 | 96.25 | | |
| 4Q-19 | 9月 | 58.17 | 96.35 | 107.55 | 107.58 |
| | 10月 | 64.50 | 96.22 | | |
| | 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 | | |

表 1-1 中国航运景气状况

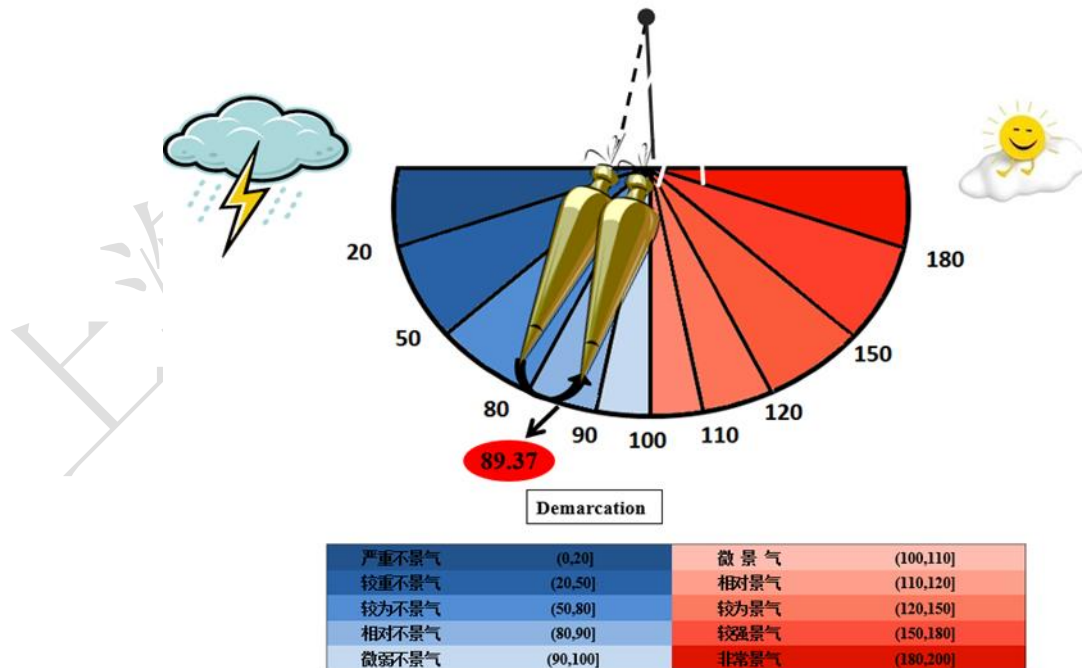


图 1-1 2020年第二季度中国航运景气指数

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

综合预警指数维持过冷区间。2020 年第二季度，中国航运景气预警指数均值为 42.52 点，较上季度下滑 13.92 点。4 月预警指数下滑至最低点后，5 月份小幅回升至 44.31 点，仍处于过冷区间，市场总体情况持续低迷。（见图 2-1）

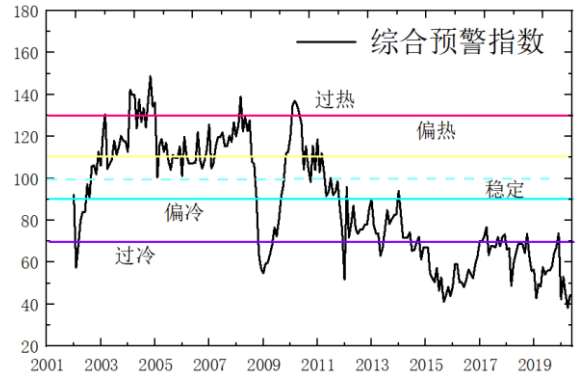


图 2-1 中国航运景气预警指数

部分航运监测指标继续下滑。2020 年第二季度，干散货海运市场低位运行，四大航运监测指标中 BDI 指数先涨后跌，维持在过冷区间，但后期受全球铁矿石运价影响 BDI 大幅上涨。BDTI 指标先涨后跌，5 月份从正常区间跌入偏冷区间。CCFI 指标略有上升后在 5 月有所下降，指数值位于 880 点左右波动，自 3 月份开始维持在过冷区间；CCBFI 指标本季度持续上升，但仍然维持在过冷区间。（见图 2-2）

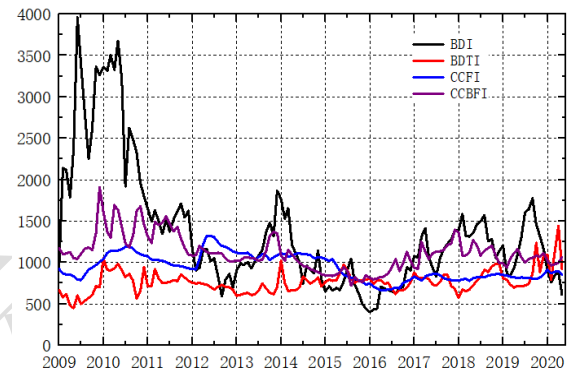


图 2-2 航运监测指标变化情况

大部分经济监测指标呈上行趋势。2020 年第二季度，除进出口额外，其余经济指标上升。其中，固定资产投资增速、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；进出口额增速本季度持续走低，呈下行趋势，最终进入过冷区间；发电量增速本季度上升较为明显，从过冷区间上升至正常区间。（见图 2-3）

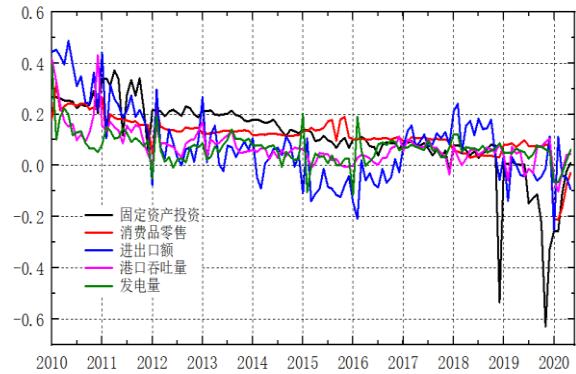


图 2-3 经济监测指标变化情况

| 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 |
|---------|-----|------|------|-------|--------|-------|------|-------|-----|------|
| 2020-05 | 过冷 | 偏冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 正常 | 过冷 |
| 2020-04 | 过冷 | 正常 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 |
| 2020-03 | 过冷 | 正常 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 偏冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 |
| 2020-02 | 过冷 | 偏冷 | 偏冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 正常 | 过冷 | 过冷 | 过冷 |
| 2020-01 | 过冷 | 正常 | 偏冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 | 过冷 |
| 2019-12 | 正常 | 正常 | 过冷 | 偏冷 | 过冷 | 偏冷 | 正常 | 过冷 | 正常 | 偏冷 |

（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 年第二季度中国航运企业经营状况持续表现不佳，中国航运景气指数为 89.37 点，较上季度增长 26.42 点，上升至相对不景气区间。所有企业景气值均实现不同程度的上涨，但依然维持在不景气区间。其中，

船舶运输企业景气度上涨幅度最大，较上季度上升 29.74 点，由较为不景气区间上升至微弱不景气区间。（见图 3-1）

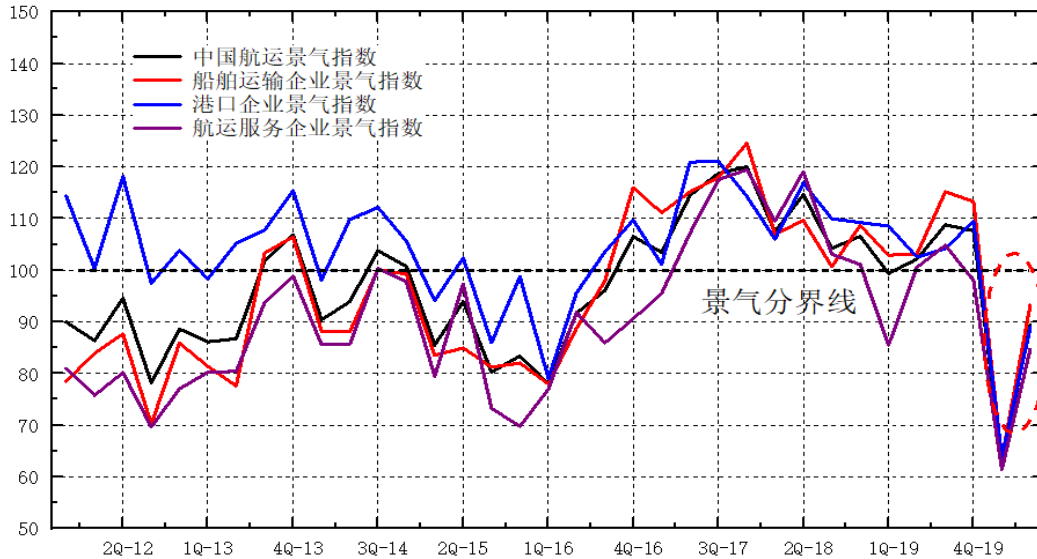


图 3-1 中国航运景气指数 (GSP1)

2020 年第二季度，中国航运信心指数为 64.79 点，较上季度上涨 25.73 点，进入较为不景气区间，虽然所有企业信心指数均有不同程度上涨，但依旧不容乐观。其中，港口企业信心指数为 57.00 点，较上季度仅上涨 7.23 点，企业家们经营信心严重不足。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 9.83%，较

上季度下降 2.45%；对当前行业总体运行状态持一般态度的企业占 37.29%；对当前行业总体运行情况持不乐观态度的航运企业占 52.04%，该比例较上季度上升了 6.56%。总体来看，中国航运业发展形势依旧非常严峻。（见图 3-2）

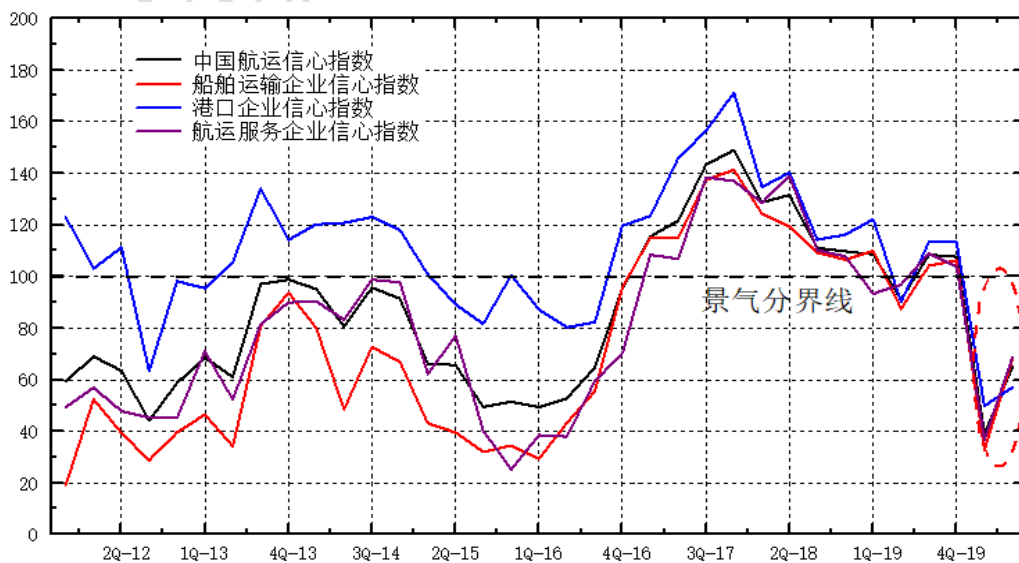


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业景气指数大幅回升。2020年第二季度，船舶运输企业景气指数为93.25点，较上季度上升29.74点；船舶运输企业信心指数为67.8点，较上季度大幅上升了34.95点，回升至较为不景气区间。其中，干散货运输企业和集装箱运输企业景气指数分别为

84.84点和90.78点，信心指数分别为48.39点和56.92点。虽然船舶运输企业景气指数大幅回升，但总体营运状况不佳，企业家们对未来信心依然不足，对市场持悲观态度。（见图3-3）

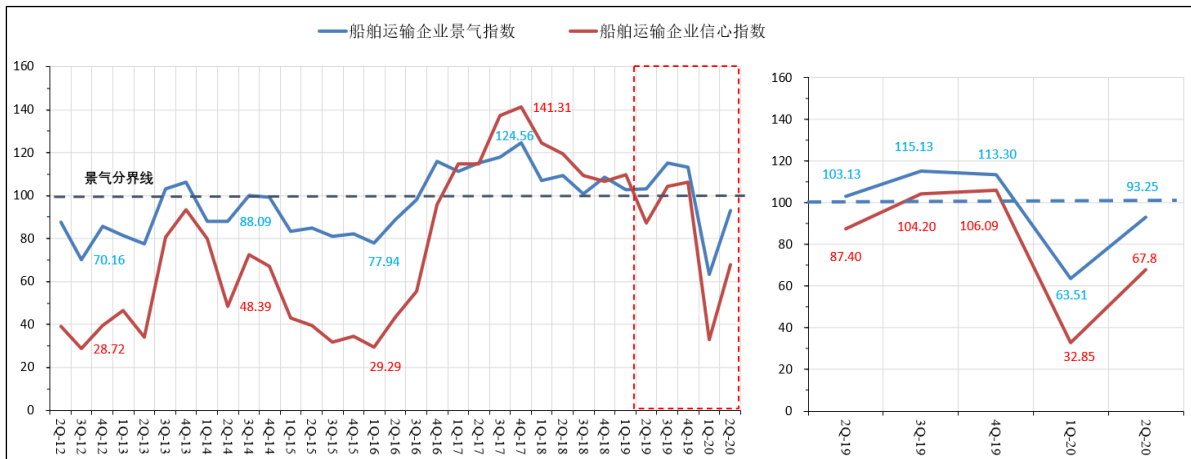


图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数

大型船舶运输企业景气度最高。2020年第二季度，大型、中型、小型三类船舶运输企业景气指数分别为100.61点、80.26点和85.46点。大、中、小型船舶运输企业景气指数较上季度均有所上升，其中，大型船舶运输企业上升最多，较上季度上升37.39点，景气值最高，由较为不景气区间上升至微景气区间，企业经营状况好转。（见图3-4）

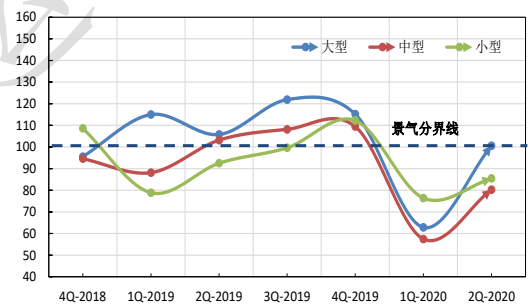


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

企业流动资金大幅向好。2020年第二季度，企业运力投放继续减少，舱位利用率继续降低，运费收入仍在减少，虽然营运成本降低，但企业盈利仍在减少，贷款

负债有所增加，劳动力需求减少，船东们的运力投资意愿降低，但流动资金非常宽裕，企业融资相对容易，企业仍具一定抗风险能力。（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 | 81.21 | ↑ 19.73 | 相对不景气区间 |
| 舱位利用率 | 86.85 | ↑ 48.41 | 相对不景气区间 |
| 运费 | 89.48 | ↑ 60.88 | 相对不景气区间 |
| 营运成本 | 104.57 | ↑ 38.25 | 微景气区间 |
| 盈利情况 | 87.08 | ↑ 66.44 | 相对不景气区间 |
| 流动资金 | 121.86 | ↑ 21.51 | 较为景气区间 |
| 企业融资 | 107.09 | ↑ 0.68 | 微景气区间 |
| 贷款负债 | 99.34 | ↑ 6.94 | 微弱不景气区间 |
| 劳动力需求 | 88.05 | ↑ 16.08 | 相对不景气区间 |
| 船舶运力投资意愿 | 66.93 | ↑ 18.48 | 较为不景气区间 |

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有所回升。2020 年第二季度，干散货运输企业景气指数为 84.84 点，较上季度上升 28.17 点，由较为不景气区间上升至相对不景气区间；干散货运输企业信心指数为 48.39 点，较上季度上升

27.06 点，仍然在较重不景气区间。干散货运输企业总体运行状况不佳，企业家们对市场前景信心严重不足。（见图 3-6）

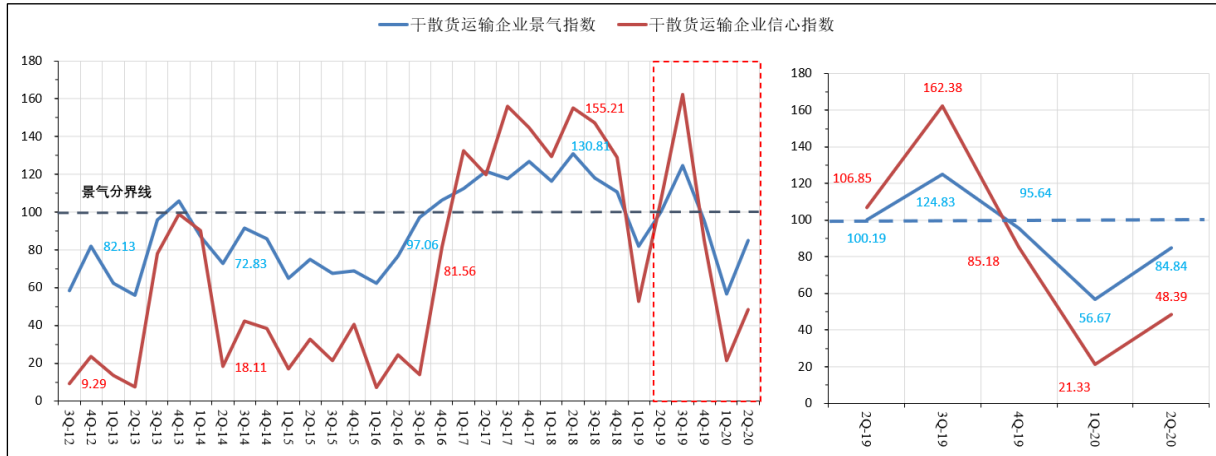


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

中型干散货运输企业景气状况最差。2020 年第二季度，大型、中型、小型三类干散货运输企业的景气指数分别为 85 点、82.856 点和 87.5 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。虽然中型干散货运输企业景气度回升幅度最大，较上季度上升 32.189 点，但仍然在景气线之下，企业景气状况堪忧。（见图 3-7）

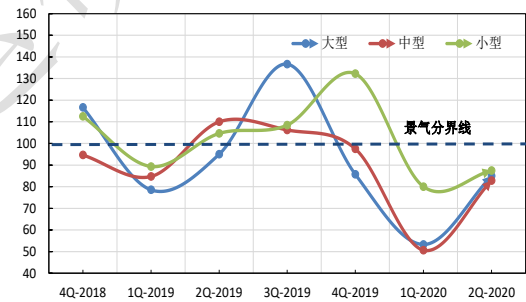


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

大部分经营指标继续恶化。2020年第二季度，企业运力投放减少，船舶周转率大幅降低，单位运费水平继续下滑，虽然营运成本降低，但企业盈利仍在减少，贷

款负债增加，运力投资意愿降低。企业流动资金更加紧张，企业融资相对困难，劳动力需求持续减少。（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 | 90.98 | ↑ 9.15 | 微弱不景气区间 |
| 船舶周转率 | 88.73 | ↑ 61.06 | 相对不景气区间 |
| 运费 | 88.55 | ↑ 85.38 | 相对不景气区间 |
| 营运成本 | 121.48 | ↑ 36.48 | 较为景气区间 |
| 盈利情况 | 86.68 | ↑ 77.51 | 相对不景气区间 |
| 流动资金 | 84.43 | ↑ 23.26 | 相对不景气区间 |
| 企业融资 | 72.43 | ↓ -12.57 | 较为不景气区间 |
| 贷款负债 | 84.80 | ↓ -1.7 | 相对不景气区间 |
| 劳动力需求 | 71.11 | ↓ -10.72 | 较为不景气区间 |
| 船舶运力投资意愿 | 59.20 | ↑ 13.87 | 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指数大幅回升。2020年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为90.78点，较上季度上涨26.51点，回升微弱不景气区间；集装箱运输企业的信心指数为56.92点，较上季度大幅上升33.92点，

但依旧处于景气线以下，进入较为不景气区间。集装箱运输企业总体营运状况持续不佳，企业家们对行业总体发展信心严重不足。（见图3-9）

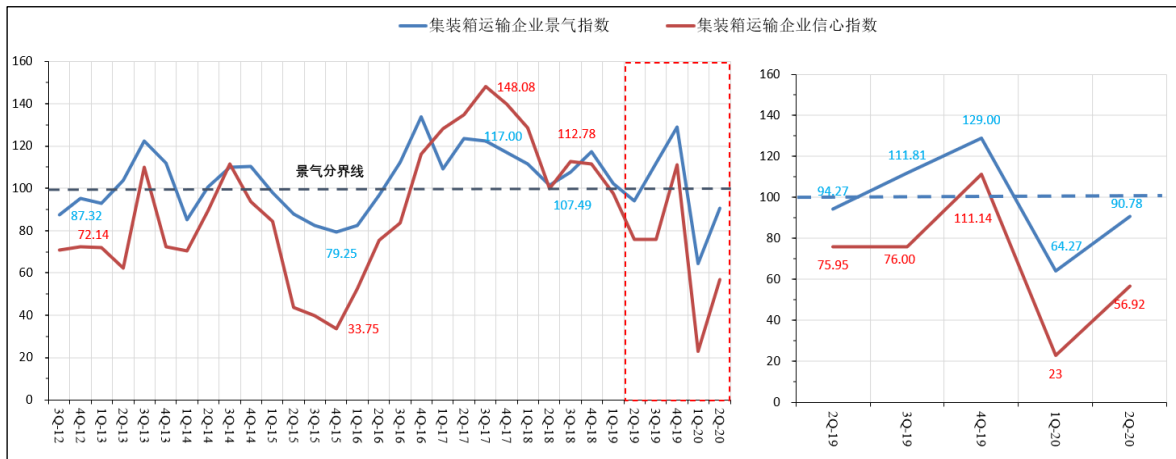


图 3-9 集装箱运输企业景气指数和信心指数

中型集装箱运输企业景气指数最低。2020年第二季度，大型、中型、小型三类集装箱运输企业的景气指数分别为97.5点、77.5点、86点。与上季度相比较，本季度的大、中型集装箱运输企业景气指数都有大幅提升，大型企业由较为不景气区间升至微弱不景气区间，而中型集装箱运输企业经营最差；小型集装箱运输企业则小幅下滑，由微弱不景气区间进入相对不景气区间。（见图3-10）

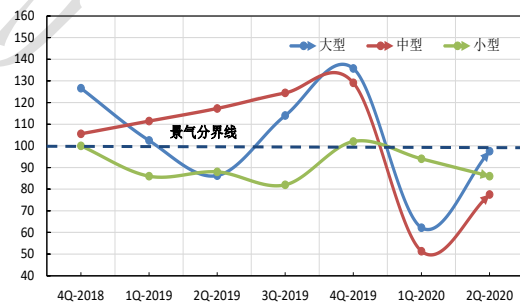


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

大部分经营指标仍持续恶化。2020年第二季度，企业运力投放依旧下行，企业舱位利用率有所下降，由于运价水平仍在低位，同时营运成本出现上升，企业盈利

仍然下滑。虽然企业流动资金仍然相对宽裕，企业融资难度较低，贷款负债有所减少，但劳动力需求却大幅减小，企业运力投资意愿也大幅下降。（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 | 38.58 | ↑ 8.25 | 较重不景气区间 |
| 舱位利用率 | 87.17 | ↑ 43.5 | 相对不景气区间 |
| 运费 | 72.83 | ↑ 11.5 | 较为不景气区间 |
| 营运成本 | 96.08 | ↑ 64.08 | 微弱不景气区间 |
| 盈利情况 | 74.92 | ↑ 53.92 | 较为不景气区间 |
| 流动资金 | 155.17 | ↑ 14.84 | 较强景气区间 |
| 企业融资 | 137.17 | ↑ 17.84 | 较为景气区间 |
| 贷款负债 | 100.33 | ↑ 5 | 微景气区间 |
| 劳动力需求 | 79.92 | ↑ 29.25 | 较为不景气区间 |
| 船舶运力投资意愿 | 65.58 | ↑ 16.91 | 较为不景气区间 |

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。

3.4 中国港口企业景气分析

中国港口企业信心严重不足。2020 年第二季度，港口企业景气指数为 88.90 点，较上季度大幅提升，但仍处于景气分界线以下，港口企业总体经营状况仍旧不

佳；港口企业信心指数为 57 点，较上季度微弱上升，进入较为不景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况依旧表示堪忧。（见图 3-12）

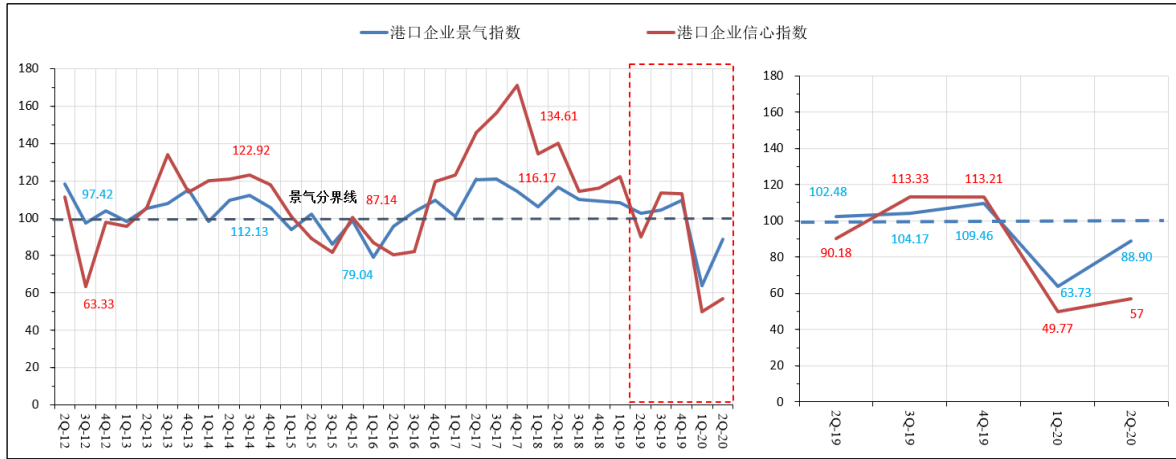


图 3-12 港口企业景气指数和信心指数

小型港口企业经营状况堪忧。2020 年第二季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 99 点、88 点和 50 点。与上季度相比较，本季度的大中小型港口企业经营状况总体依旧不佳，景气值仍在景气线以下。大型港口企业景气指数虽较上季度上升幅度最大，但也仍在不景气区间；小型港口企业景气指数处于较重不景气区间，运行情况不容乐观。（见图 3-13）

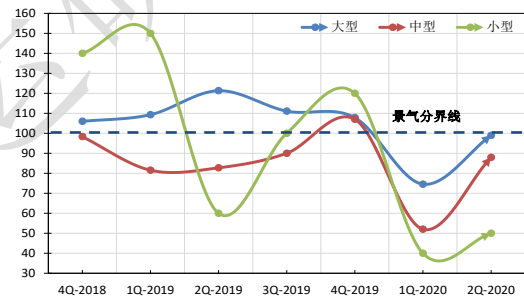


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

港口企业劳动力需求不断减少。2020 年第二季度，港口的吞吐量仍在下滑，泊位利用率也大幅下滑，港口收费依旧下降，同时营运成本出现一定上升，企业盈利不断下降。虽然港口企业流动资金较为宽裕、企业融资

难度降低，企业资产负债有所减少，但港口企业的劳动力需求减少，新增泊位与机械投资较上季度也降低。（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 | 97.00 | ↑ 72.68 | 微弱不景气区间 |
| 泊位利用率 | 75.00 | ↑ 56.14 | 较为不景气区间 |
| 收费价格 | 65.00 | ↑ 30.68 | 较为不景气区间 |
| 营运成本 | 86.50 | ↑ 22.41 | 相对不景气区间 |
| 企业盈利 | 83.50 | ↑ 59.64 | 相对不景气区间 |
| 流动资金 | 114.50 | ↑ 6.09 | 相对景气区间 |
| 企业融资 | 117.00 | ↑ 3.59 | 相对景气区间 |
| 资产负债 | 101.00 | ↑ 3.05 | 微景气区间 |
| 劳动力需求 | 59.50 | ↓ -2.09 | 较为不景气区间 |
| 新增泊位与机械投资 | 90.00 | ↓ -0.45 | 相对不景气区间 |

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

航运服务企业上升至相对不景气区间。2020 年第二季度，航运服务企业景气指数为 84.67 点，较上季度上升 23.25 点，从较为不景气区间进入相对不景气区间；航运服务企业信心指数为 68.56 点，较上季度上升 31.95

点，从较重不景气区间上升至较为不景气区间。航运服务企业景气指数与信心指数较一季度虽有所上升，但依然保持在景气线之下，航运服务企业总体运行依然较差，企业家们对行业发展信心持续不足。（见图 3-15）

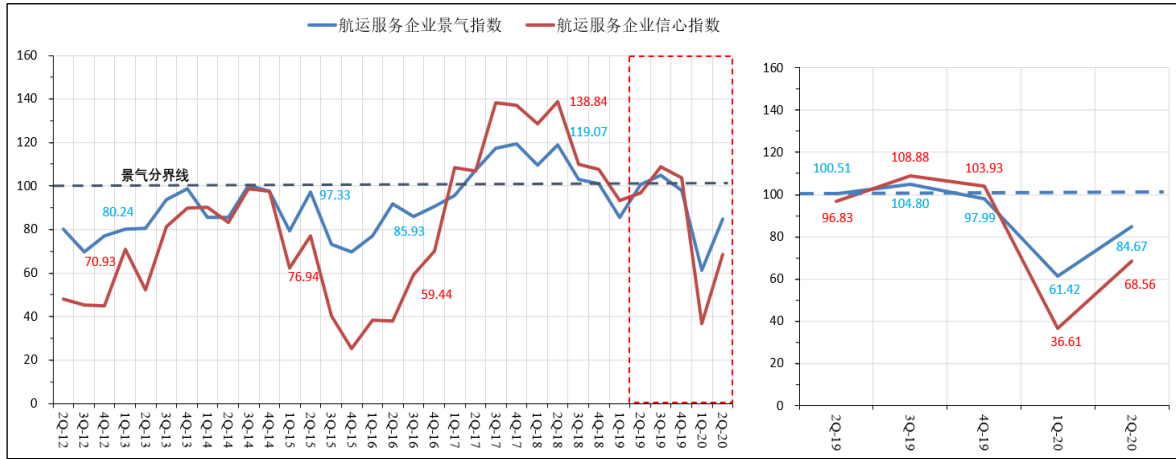


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

大型航运服务企业景气度表现依然最差。2020 年第二季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数分别为 83.57 点、87.65 点和 84.09 点，较上季度分别上涨 24.75 点、21.88 点和 19.54 点，均处于景气线以下并进入相对不景气区间，总体运行情况不佳。其中大型航运服务企业景气值最低，整体表现依然最差。（见图 3-16）

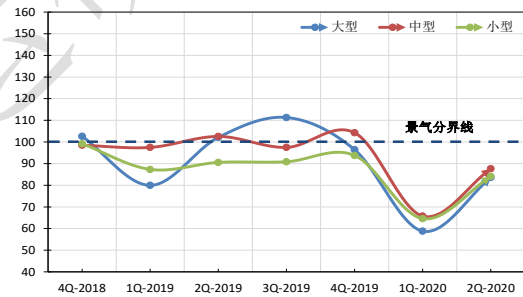


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

航运服务企业业务量开始复苏。2020 年第二季度，航运服务企业业务收费价格持与企业盈利持续下滑，流动资金出现紧张，融资难度增大，货款拖欠持续增加，导致劳动力需求大幅下滑，企业固定资产投资意愿持续

走低。虽然航运服务业业务预定量及业务量大幅回升至景气线以上，且各指标较一季度有所回升，但大部分指标依然处于不景气区间（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 | 103.62 | ↑ 61.40 | 微景气区间 |
| 业务量 | 107.19 | ↑ 73.39 | 微景气区间 |
| 业务收费价格 | 75.79 | ↑ 13.08 | 较为不景气区间 |
| 业务成本 | 62.68 | ↑ 5.71 | 较为不景气区间 |
| 盈利状况 | 85.71 | ↑ 48.1 | 相对不景气区间 |
| 流动资金 | 95.03 | ↑ 5.13 | 微弱不景气区间 |
| 企业融资 | 83.00 | ↑ 1.37 | 相对不景气区间 |
| 货款拖欠 | 75.66 | ↑ 17.48 | 较为不景气区间 |
| 劳动力需求 | 76.40 | ↓ -0.18 | 较为不景气区间 |
| 固定资产投资 | 81.60 | ↑ 7.02 | 相对不景气区间 |

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。

4 中国航运业发展趋势预测

航运市场前景可能转而上升。2020年5月，中国航运先行指数收于111.32点，自3月起呈现持续上升的趋势。一致指数为93.99点，低于去年一致指数平均值94.91点，比上季度平均值94.57点下降0.58点。滞

后指数为92.49点，低于去年滞后指数平均值97.71点，比上季度平均值98.20点下降5.71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）

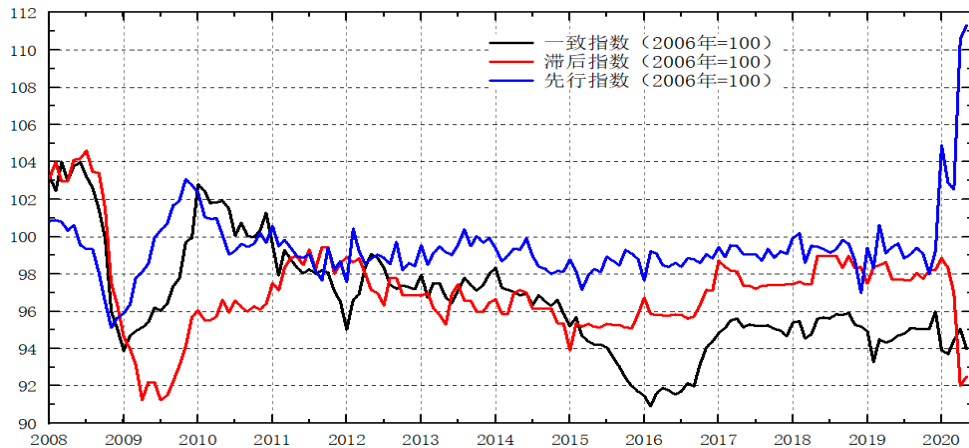


图 4-1 中国航运景气动向指数走势图

2020年第二季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自3月起先扬后抑；发电量本季度持续上升；货币供应量本季度基本企稳；固定资产投资自3月起稳定上升；消费品零售额本季度有所上升。（见图4-2）

2020年5月，一致指标组中，港口吞吐量3月起增速提高，进出口额本季度先抑后扬。四大航运指标中，BDTI和BDI本季度先扬后抑；CCFI本季度先扬后抑，5月达到今年以来的最低值为850点；CCBFI本季度持续上升。（见图4-3）

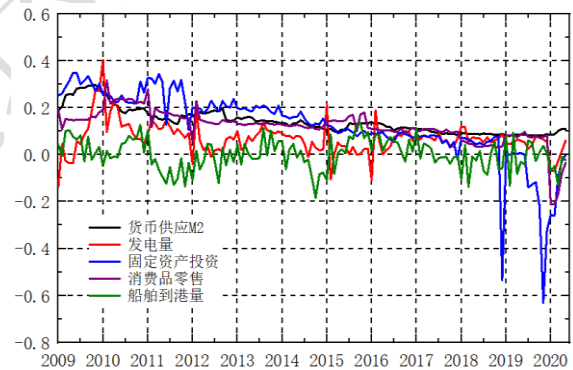


图 4-2 先行指标走势图

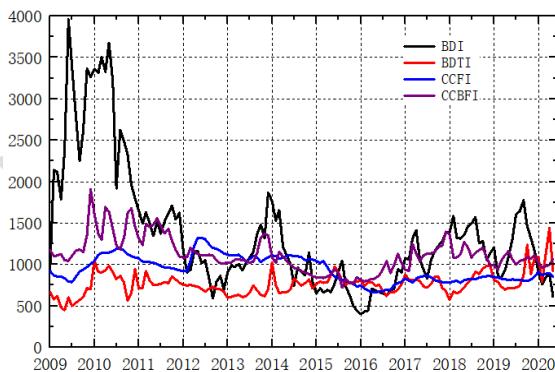


图 4-3 一致指标走势图



5 2020年第三季度中国航运景气预测

根据中国航运景气调查显示，2020年第三季度中国航运景气指数预计为95.51点，较本季度上升6.51点，进入微弱不景气区间。所有类型企业景气指数均将有所回升，其中集装箱运输企业景气指数将回升至景气线之上，达到114.59点，但其他类型企业景气指数依然在景气线之下。2020年第三季度中国航运信心指数预计为71.54点，较本季度上升6.76点，维持在较为不景气区间。其中，所有类型企业信心指数均维持在

景气线之下，且港口企业和航运服务企业信心指数仍处在较为不景气区间。（见图5-1、图5-2和图5-3）

根据中国航运景气调查，2020年第三季度，预计有13.93%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4.10个百分点；43.03%的航运企业持一般态度，较本季度上升5.74个百分点；其余42.21%的航运企业持不乐观态度，较本季度下滑9.84个百分点。总体上看，中国航运企业信心将小幅提升。

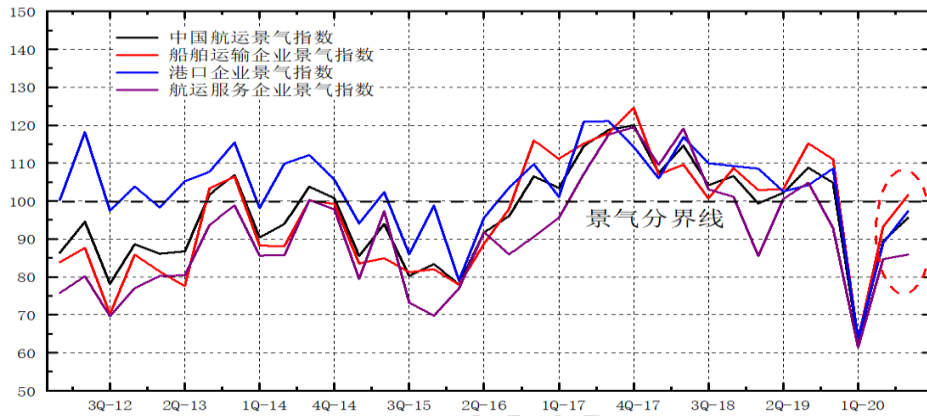


图 5-1 中国航运景气指数预测

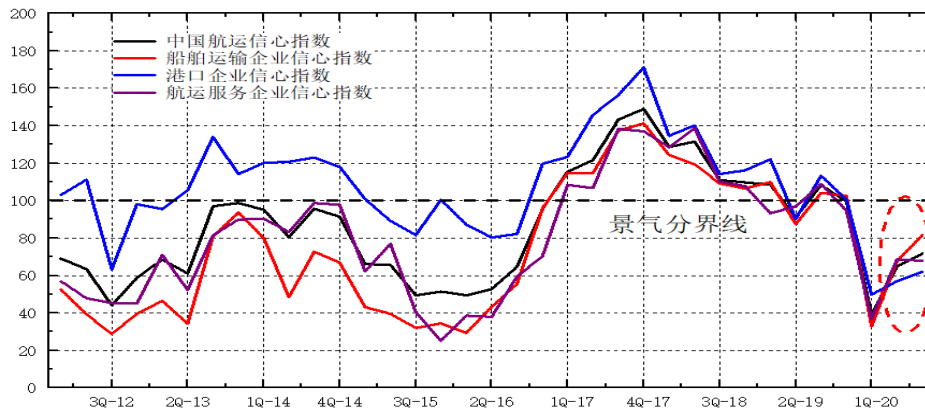


图 5-2 中国航运信心指数预测

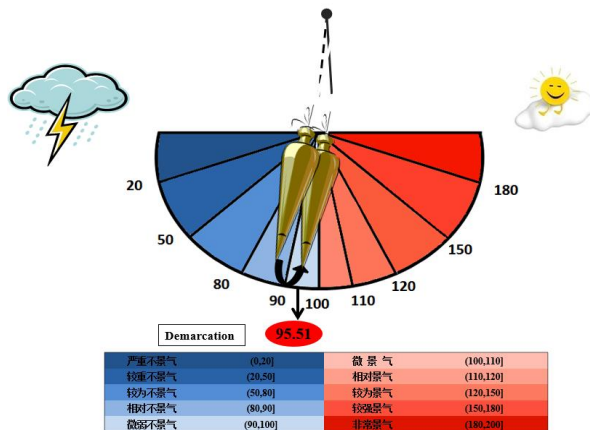


图 5-3 2020年第三季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

船舶运输企业将再入景气区间。根据中国航运景气调查，2020年第三季度，船舶运输企业景气指数预计为101.45点，较本季度上升8.20点，再次进入景气区间；船舶运输企业信心指数预计为81.48点，较本季

度上升13.68点，船舶运输企业景气指数上升至景气线之上，但信心指数仍维持在景气线之下。总体上来说，预计2020年第三季度船舶运输企业经营状况转好，但企业家们信心不足，对未来前景持观望态度。（见图5-4）

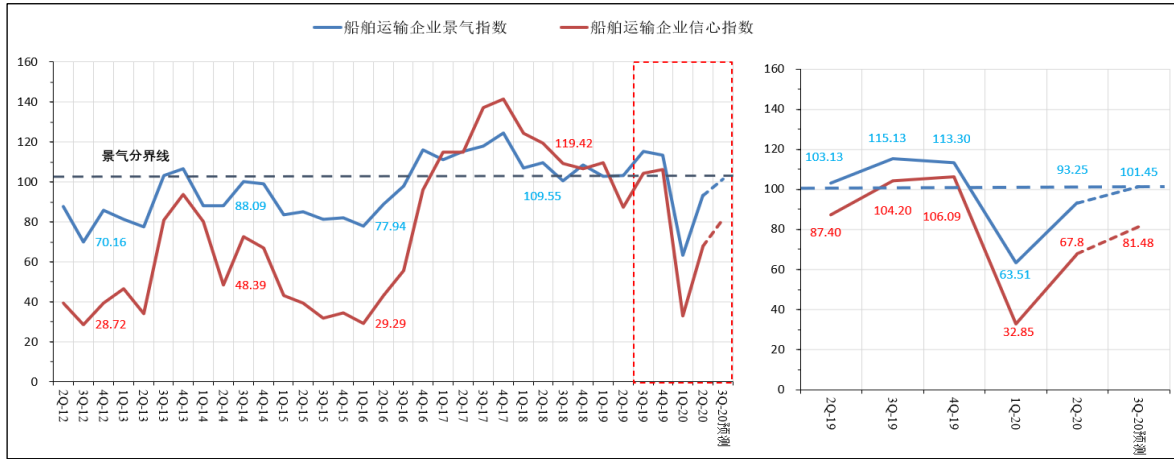


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

大型船舶运输企业经营状况预计最佳。2020年第三季度，大型、中型和小型三类船舶运输企业景气指数预计分别为107.272点、94.615点和89.544点。与本季度相比较，虽然下一季度的中、小型船舶运输企业景气指数有所回升，但依然在景气线之下。而大型船舶运输企业景气指数较本季度有所上升，维持在微景气区间，其总体运行情况较好。（见图5-5）

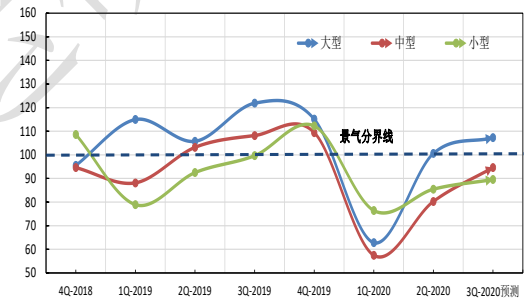


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

船舶运输企业主要经营指标回升。2020年第三季度，预计企业将增加运力投放，舱位利用率回升，运费收入将增加，虽然营运成本将持续走高，但企业盈利状况将好转。此外，虽然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下降，船东对船舶运力的投资持悲观态度。（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 | 110.76 | ↑ 29.55 | 相对景气区间 |
| 舱位利用率 | 106.01 | ↑ 19.16 | 微景气区间 |
| 运费 | 101.24 | ↑ 11.76 | 微景气区间 |
| 营运成本 | 77.53 | ↓ -27.04 | 较为不景气区间 |
| 盈利情况 | 106.4 | ↑ 19.32 | 微景气区间 |
| 流动资金 | 120.68 | ↓ -1.18 | 较为景气区间 |
| 企业融资 | 112.54 | ↑ 5.45 | 相对景气区间 |
| 贷款负债 | 103.76 | ↑ 4.42 | 微景气区间 |
| 劳动力需求 | 100.41 | ↑ 12.36 | 微景气区间 |
| 船舶运力投资意愿 | 75.14 | ↑ 8.21 | 较为不景气区间 |

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

干散货运输企业逼近景气分界线。2020年第三季度，干散货运输企业景气指数预计为97.22点，较本季度上升12.39点，上升至微弱不景气区间；干散货运输企业信心指数预计为85.63点，虽较本季度大幅上升，

但仍然维持在景气线之下。总体来说，预计2020年第三季度干散货海运企业经营状况依然较差，企业家们对未来市场经营信心依然不足。（见图5-7）

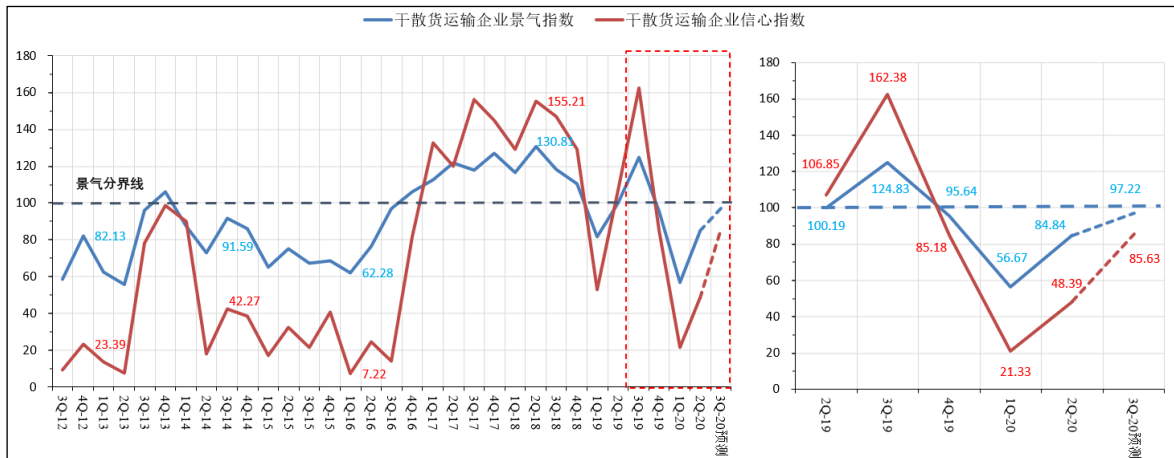


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

大型干散货运输企业景气度最高。2020年第三季度，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、97.144点和86.25点。与本季度相比，下季度中、小型干散货运输企业经营状况仍然堪忧，景气指数均在景气线之下。大型干散货运输企业景气指数最高，处于景气临界点，企业经营状况转好。（见图5-8）

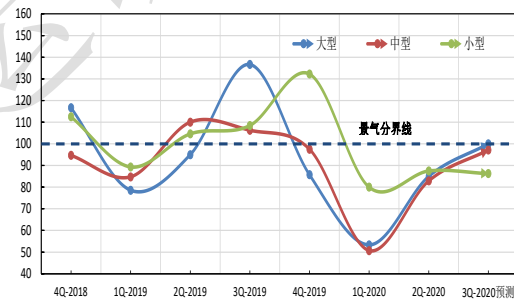


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

干散货运输企业盈利将大幅向好。2020年第三季度，预计干散货运输企业将减少运力投入，船舶周转率上涨。运费水平将出现回升，虽然营运成本将增加，但

企业盈利水平上升。此外，由于企业流动资金减少，融资难度提高，贷款负债增加，劳动力需求将减少，船舶运力投资意愿也将降低。（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 | 96.34 | ↑ 5.36 | 微弱不景气区间 |
| 船舶周转率 | 105.82 | ↑ 17.09 | 微景气区间 |
| 运费 | 131.61 | ↑ 43.06 | 较为景气区间 |
| 营运成本 | 80.77 | ↓ -40.71 | 相对不景气区间 |
| 盈利情况 | 135.36 | ↑ 48.68 | 较为景气区间 |
| 流动资金 | 86.21 | ↑ 1.78 | 相对不景气区间 |
| 企业融资 | 90.43 | ↑ 18 | 微弱不景气区间 |
| 贷款负债 | 88.38 | ↑ 3.58 | 相对不景气区间 |
| 劳动力需求 | 94.46 | ↑ 23.35 | 微弱不景气区间 |
| 船舶运力投资意愿 | 62.86 | ↑ 3.66 | 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

集装箱运输企业将率先复苏。根据中国航运景气调查显示，2020年第三季度，集装箱运输企业的景气指数数值预计为114.59点，较本季度上升23.81点，回升至相对景气区间；集装箱运输企业的信心指数计为

83.58点，较本季度上升26.66点，信心指数上升至相对不景气区间。预计2020年第二季度集装箱运输行业总体情况有所好转，但集装箱运输企业家信心仍然不足。（见图5-10）

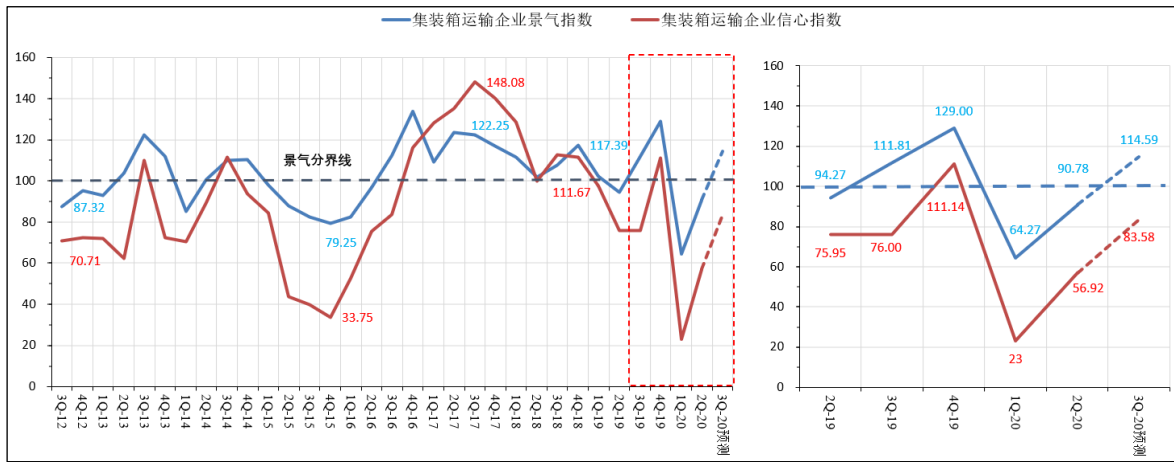


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

大型集装箱运输企业经营状况最优。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数值预计分别为131.25点、83.34点、100.00点，与本季度相比较，下季度的大、中、小型集装箱企业经营状况都有不同幅度的提升，其中，大型集装箱运输企业景气指数较本季度上升幅度最大，进入较为景气区间，经营状况预计较好。（见图5-11）

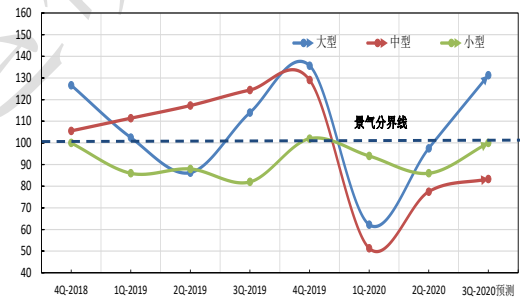


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

集装箱运输企业主要指标大幅向好。2020年第三季度，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大幅增加，舱位利用率提高，集装箱运价水平出现下降，企业盈利情况将好转。集装箱运输企业

流动资金更加充足，企业融资趋于容易，企业贷款负债不断减少，劳动力需求却下降，船舶运力投资意愿将降低。（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 | 118.67 | ↑ 80.09 | 相对景气区间 |
| 舱位利用率 | 133.92 | ↑ 46.75 | 较为景气区间 |
| 运费 | 94.67 | ↑ 21.84 | 微弱不景气区间 |
| 营运成本 | 92.83 | ↓ -3.25 | 微弱不景气区间 |
| 盈利情况 | 116.58 | ↑ 41.66 | 相对景气区间 |
| 流动资金 | 155.17 | → 0.00 | 较强景气区间 |
| 企业融资 | 137.17 | → 0.00 | 较为景气区间 |
| 贷款负债 | 120.42 | ↑ 20.09 | 较为景气区间 |
| 劳动力需求 | 94.92 | ↑ 15 | 微弱不景气区间 |
| 船舶运力投资意愿 | 81.5 | ↑ 15.92 | 相对不景气区间 |

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

预计港口企业恶化态势逐渐企稳。根据中国航运景气调查显示，2020年第三季度，港口企业景气指数预计为97.25点，较本季度上升8.35点，进入微弱不景气区间，港口企业恶化态势逐渐企稳；港口企业信心指

数预计为62点，较本季度上升5点，仍处在较为不景气区间，总体来看，中国港口企业经营相对比较悲观，且港口企业家们对未来行业发展非常担忧。(见图5-13)

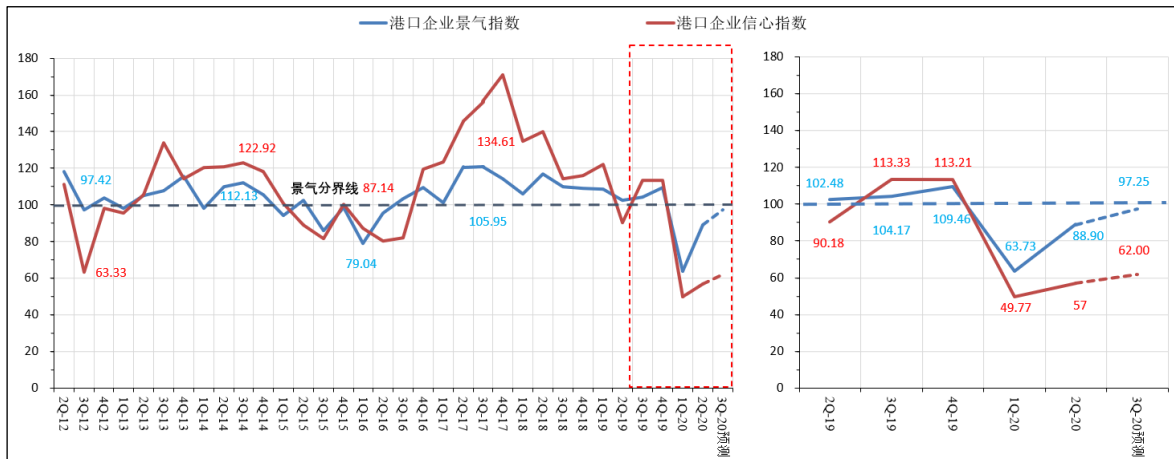


图 5-13 港口运输企业景气 and 信心指数预测

大型港口企业运营相对严峻。2020年第三季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数值预计分别为95点、101点和100点。与本季度相比较，下季度的中型港口企业经营状况有着良好的发展态势，将由相对不景气区间进入微景气区间；但大型港口企业景气指数依然处于景气警戒线以下，经营情况相对严峻。(见图5-14)

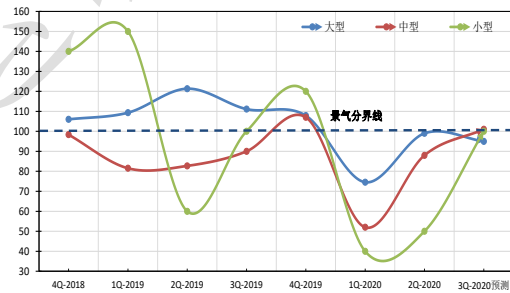


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

港口吞吐量将加速下滑。2020年第三季度，预计港口吞吐量依旧下滑，泊位利用率不断降低，收费价格下降，营运成本持续上升，导致港口企业盈利水平下降。

同时，预计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，而港口企业劳动力需求将减少，新增泊位与机械投资意愿也将下降。(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 | 90.50 | ↓ -6.50 | 微弱不景气区间 |
| 泊位利用率 | 88.00 | ↑ 13.00 | 相对不景气区间 |
| 收费价格 | 90.50 | ↑ 25.50 | 微弱不景气区间 |
| 营运成本 | 96.50 | ↑ 10.00 | 微弱不景气区间 |
| 企业盈利 | 88.00 | ↑ 4.50 | 相对不景气区间 |
| 流动资金 | 114.50 | → 0.00 | 相对景气区间 |
| 企业融资 | 117.00 | → 0.00 | 相对景气区间 |
| 资产负债 | 103.50 | ↑ 2.50 | 微景气区间 |
| 劳动力需求 | 85.50 | ↑ 26.00 | 相对不景气区间 |
| 新增泊位与机械投资 | 98.50 | ↑ 8.5 | 微弱不景气区间 |

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

航运服务企业信心指数将持续恶化。2020年第三季度，航运服务企业景气指数预计为85.87点，较本季度上升1.2点，维持在相对不景气区间；航运服务企业信心指数预计为67.84点，较本季度下跌0.72点，进入

较为不景气区间，企业家信心持续恶化。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，航运服务企业家们预计行业总体情况依然较为悲观。（见图5-16）

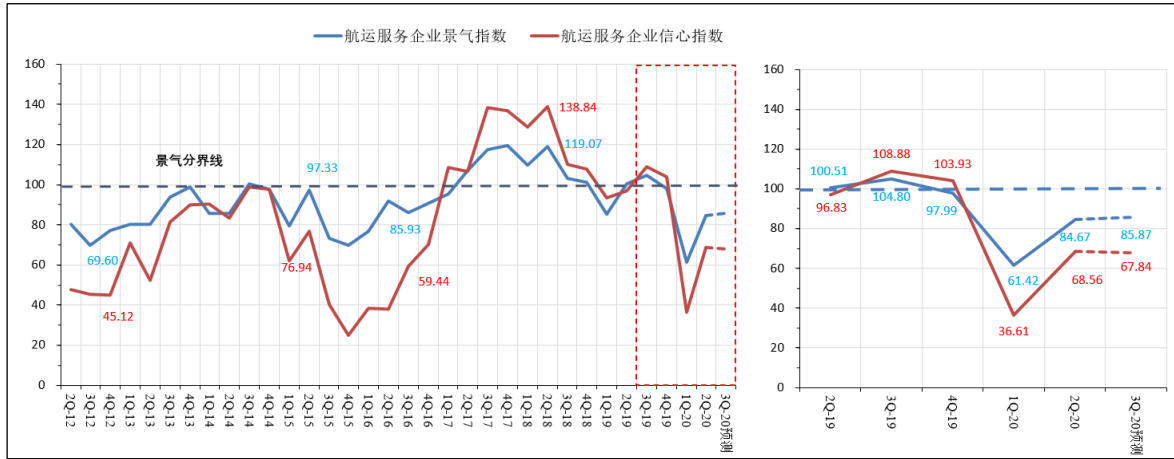


图 5-16 航运服务企业景气 and 信心指数预测

中型航运服务企业景气度最高。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预计分别为83.57点、90.00点和88.18点。其中，大型航运服务企业景气指数较本季度持平，小型航运服务企业上升4.09点，均进入相对不景气区间。中型航运服务企业景气指数较本季度预计增加2.35点，从相对不景气区间进入微弱不景气区间，但总体经营状况依然较为严峻。（见图5-17）

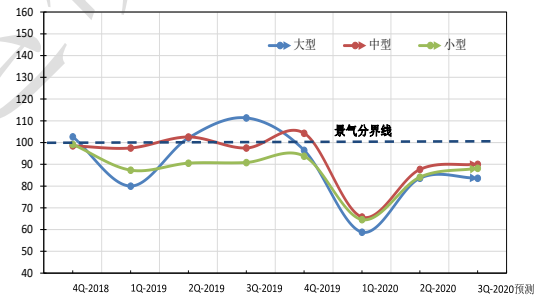


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

航运服务企业业务量预计保持稳定。2020年第三季度，虽然预计航运服务企业业务量持续上涨，但业务预订量和业务收费价格将持续下降，业务成本持续上涨，企业盈利情况依然不佳。企业流动资金不足、拖欠货款

增加，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。除业务量预计处于景气线以上外，其他指标依然处于景气线以下，航运服务企业经营状况持续堪忧。（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 | 88.58 | ↓ -15.04 | 相对不景气区间 |
| 业务量 | 100.03 | ↓ -7.16 | 微景气区间 |
| 业务收费价格 | 95.66 | ↑ 19.87 | 微弱不景气区间 |
| 业务成本 | 60.66 | ↓ -2.02 | 较为不景气区间 |
| 盈利状况 | 86.96 | ↑ 1.25 | 相对不景气区间 |
| 流动资金 | 84.36 | ↓ -10.67 | 相对不景气区间 |
| 企业融资 | 83.73 | ↑ 0.73 | 相对不景气区间 |
| 货款拖欠 | 83.5 | ↑ 7.84 | 相对不景气区间 |
| 劳动力需求 | 90.12 | ↑ 13.72 | 微弱不景气区间 |
| 固定资产投资 | 85.1 | ↑ 3.5 | 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 近四成船舶运输企业将改变原定安装脱硫塔计划

受沙特燃油价格战影响,国际燃油价格暴跌,低硫燃油价格与高硫燃油价格差缩小,脱硫塔短期优势减少。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改变原定安装脱硫塔的计划情况进行了相关调查。

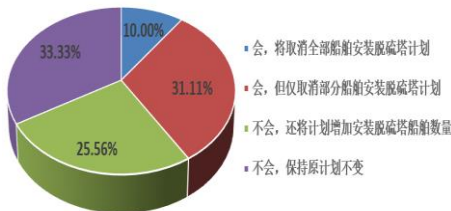


图 6-1 船舶运输企业是否改变原定安装脱硫塔计划情况

在被调查的船舶运输企业中,有 58.89%的船舶运输企业表示不会改变原定的安装脱硫塔计划,其中,33.33%的船舶运输企业保持原计划不变,25.56%的船舶运输企业还将计划增加安装脱硫塔船舶数量;另外 41.11%的船舶运输企业会改变原定的安装脱硫塔计划,其中,31.11%的船舶运输企业仅取消部分船舶安装脱硫塔计划,10%的船舶运输企业将取消全部船舶安装脱硫塔计划。

通过上述调研结果可知,近四成船舶运输企业会因为低硫燃油价格与高硫燃油价格差缩小,而改变原定的安装脱硫塔计划,甚至还有近一成的船舶运输企业还将计划取消全部船舶安装脱硫塔计划,疫情带来的经验压力以及安装脱硫塔的成本回收期增加使得船舶运输企业短期内更倾向于使用低硫燃油。

6.2 超四成干散货企业认为煤炭货种受到疫情影响最大

受新冠疫情影响,全球干散货海运贸易量下滑。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干散货海运业务中受影响最大的货种进行了调查,调查结果如图 6-5 所示。

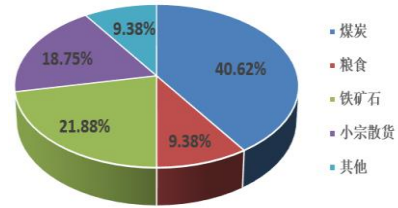


图 6-2 船舶运输企业复工情况

接受调查干散货运输企业的企业中,有 40.62%的企业认为受到疫情影响最大的货种是煤炭,9.38%的企业认为受到疫情影响最大的货种是粮食,21.88%的企业认为受到疫情影响最大的货种是铁矿石,18.75%的企业认为受到疫情影响最大的货种是小宗散货,此外,9.38%的企业认为其它小宗散货受到疫情影响最大。

通过上述调查可知,接受调查企业中,超过四成的干散货运输企业认为煤炭是受到疫情影响最大的货种。疫情导致国内制造业复工复产滞后,制造业用电需求下滑直接影响煤炭运输量出现大幅下滑。

6.3 大部分企业将根据疫情态势有序恢复航线

据 Sea-Intelligence 报告显示,全球范围内,海运业停航规模进一步扩大,目前已经累计取消 435 个航次。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是否还将继续暂停部分集装箱班轮航线进行了相关调查。

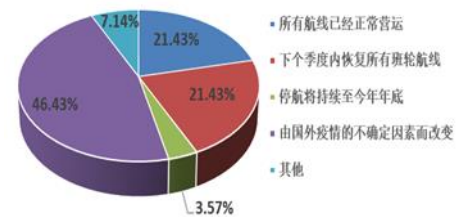


图 6-3 集装箱班轮航线停航情况

接受调查的企业中,有 21.43%的班轮企业所经营的全部航线均已正常营运;3.57%的班轮企业停航将持续至今年年底;有 21.43%的班轮企业将在下个季度内恢复所有的航线;46.43%的企业将根据国外疫情的不确定因素而改变航线布局;其余 7.14%的企业将不定期恢复其集装箱班轮航线。

通过上述调查可知,接受调查的企业中,超两成班轮企业下季度将恢复其全部班轮航线,超五成企业将视

疫情情况逐步恢复航线，大面积停航现象将有所缓解，但航运企业仍应当积极采取减少运力投放等各种措施来面对带来的冲击。

6.4 航运公司征收冷藏箱附加费并未波及到中国的大部分港口

据报道日本班轮公司 ONE 已与几家班轮同行一道，对运往中国主要港口的冷藏集装箱征收附加费。此外，一些承运人正准备宣布不可抗力，并将冷藏集装箱留在其他港口，针对港口冷藏箱堆积情况恶化，多家航运公司征收冷藏箱附加费的现象，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室对全国港口企业如何应对进行了相关调查。

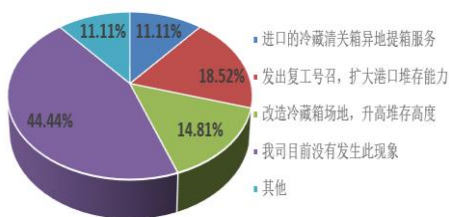


图 6-4 港口企业对航运公司征收附加费的调查情况

接受调查的港口企业中，有 18.52% 的企业决定发出复工号召，扩大港口堆存能力；11.11% 的企业提出进口的冷藏箱清关异地提箱服务；14.81% 的企业提出改造冷藏箱场地，升高堆存高度；44.44% 的企业认为公司内并未发生此现象；11.11% 的企业提出其他措施来应对多家航运公司征收冷藏箱附加费的现象。

通过上述的调查结果可知，近半数的港口企业认为多家航运公司征收冷藏箱附加费的现象并未波及到自身企业。因此，即使日本班轮公司 ONE 已与几家班轮同行一道，对运往中国主要港口的冷藏集装箱征收附加费，但并未对大部分港口造成影响，只是影响了少数港口，但其他港口都提出了相应的适合自身的应对措施来缓解此现象。

6.5 超四成航运企业认为下季度业务量将增长 10% 以上

目前，国内疫情已趋于平稳，但国外疫情却处于大流行阶段。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航运企业下季度业务量情况进行了相关调查。

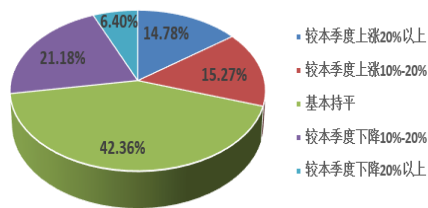


图 6-5 航运企业认为下季度业务量情况

调查结果显示，在接受调查的航运企业中，有 14.78% 的企业认为下季度业务量较本季度上涨 20% 以上；15.27% 的企业认为下季度业务量较本季度上涨 10%-20%；42.36% 的企业认为下季度业务量与本季度基本持平；21.18% 的企业认为下季度业务量较本季度下降 10%-20%；6.40% 的企业认为下季度业务量较本季度下降 20% 以上。

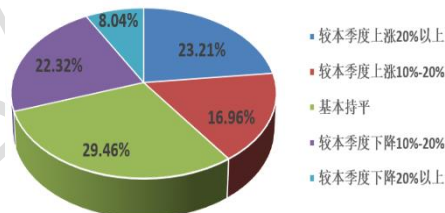


图 6-6 船舶运输企业认为下季度业务量情况

在接受调查的船舶运输企业中，有 23.21% 的企业认为下季度业务量较本季度上涨 20% 以上；16.96% 的企业认为下季度业务量较本季度上涨 10%-20%；29.46% 的企业认为下季度业务量与本季度基本持平；22.32% 的企业认为下季度业务量较本季度下降 10%-20%；8.04% 的企业认为下季度业务量较本季度下降 20% 以上。

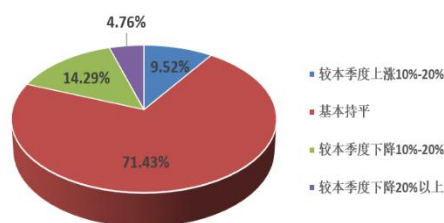


图 6-7 港口企业认为下季度业务量情况

在接受调查的港口企业中，9.52% 的企业认为下季度业务量较本季度上涨 10%-20%；71.43% 的企业认为下季度业务量与本季度基本持平；14.29% 的企业认为下季度业务量较本季度下降 10%-20%；4.76% 的企业认

为下季度业务量较本季度下降 20% 以上。

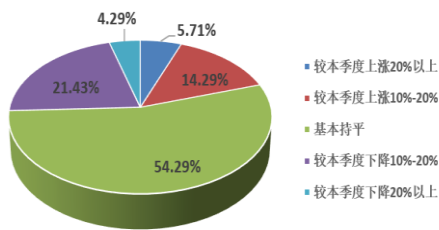


图 6-8 航运服务企业认为下季度业务量情况

在接受调查的航运服务企业中，有 5.71% 的企业认为下季度业务量较本季度上涨 20% 以上；14.29% 的企业认为下季度业务量较本季度上涨 10%-20%；54.29% 的企业认为下季度业务量与本季度基本持平；21.43% 的企业认为下季度业务量较本季度下降 10%-20%；4.29% 的企业认为下季度业务量较本季度下降 20% 以上。

6.6 政府给予的补贴可以给行业带来实际推动作用

为缓解疫情给物流业带来的影响，各地政府出台多项政策扶持行业发展，物流补贴政策更是不尽相同。针对各地方政府对港航物流业的补贴政策给行业带来哪些影响，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制

室对全国港航企业进行了相关调查。

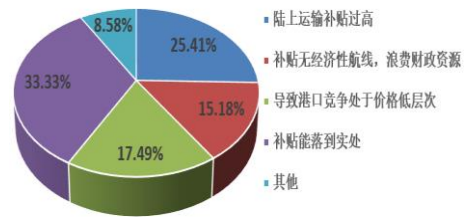


图 6-9 港航企业对政府补贴的看法

调查结果显示，在接受调查的港航企业中，有 25.41% 的企业认为对陆上运输方式补贴过高，没有平衡全物流链上各运输方式；25.18% 的企业认为对不具有经济性的航线进行补贴，造成财政资源的浪费；17.49% 的企业认为导致港口竞争处于价格低层次竞争，服务质量竞争偏弱；33.33% 的企业认为补贴能落到实处，对行业发展起到推动作用；8.58% 的企业认为对行业带来其他影响。

通过上述调研结果可知，多数港航企业认为补贴能落实到实处，对行业发展起到推动作用。因此，建议各地政府在疫情期间，多给予当地企业不同的补贴，给企业资金带来更高的流动性，助力企业复工复产。

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中国航运景气指数编制室、国内航运研究室主任）

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