



中国航运持续向好，一季度下行压力大

(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：

- **中国航运业出现小幅盘整。**2019 年第四季度的中国航运景气指数为 107.55 点，小幅下降但依然保持在微景气区间，中国航运业发展趋于平稳；中国航运信心指数为 107.58，小幅下降但仍处于微景气区间，中国航运企业家经营信心较为充足。
- **港航企业盈利状况大幅好转。**2019 年第四季度，航运企业盈利较上季度大幅增长。船舶运输企业、港口企业、航运服务企业盈利状况均位于景气分界线之上。其中，集装箱运输企业较上季度上涨 33.81 点，港口企业较上季度上涨 35.89 点，分别进入较强景气和较为景气区间。
- **集装箱运输企业信心再复苏。**2019 年第四季度，集装箱运输企业景气指数为 129 点，位于较为景气区间；而且集装箱运输企业信心指数为 111.14 点，较上季度大幅上涨 35.14 点，回升至相对景气区间。
- **下季度预计经营状况堪忧。**根据中国航运景气调查显示，2020 年第一季度，中国航运景气指数预计为 96.53 点，下跌 11.02 点，跌落至微弱不景气区间；中国航运信心指数预计为 94.99 点，下降 12.59 点，跌至景气线下。总体上，预计 2020 年第一季度中国航运企业经营状况堪忧。
- **时事聚焦：**

1、2019 中国航运市场波动较为剧烈，但总体上仍处于相对低位。超四成船舶运输企业认为明年航运市场发展趋势与今年基本持平，仅有少数大型船舶企业认为 2020 年航运市场发展趋势较差；

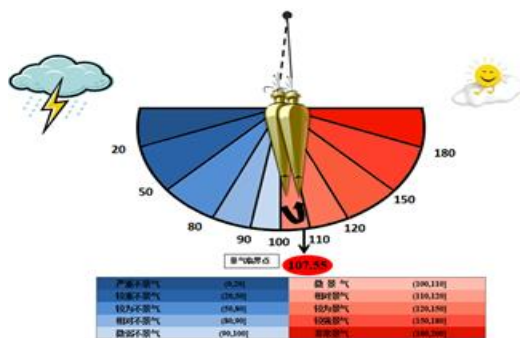
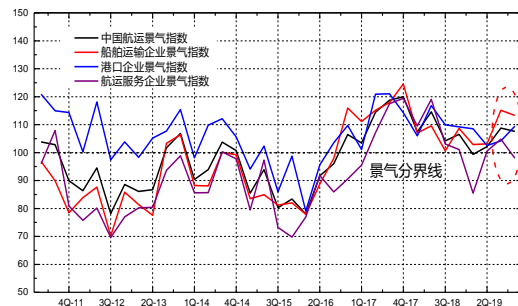
2、2019 年 11 月起，从亚洲出发的所有航线的运价都有显著增长，其中亚欧集装箱运费大涨 30%，近四成集装箱运输企业认为船舶集中进坞安装脱硫塔导致亚洲集装箱运输的上涨；

3、港航企业向综合物流服务商转变已成为全球航运业的发展趋势，超四成港航企业表示将与上下游相关方签订战略合作协议，以合作或联盟的方式掌握综合物流资源；

4、2019 年 11 月 29 日，全球最大集装箱班轮公司马士基宣布新一轮裁员，但业内其他企业并未受此影响，2020 年航运企业裁员还不会蔓延。

风险提示：尽管中国航运景气指数总体保持复苏态势，但是景气度增长的后劲严重不足，复苏的力度与后劲相对不足，中国航运业未来发展面临较大的不确定性。

景气走势



相关报告

- 《中国沿海主要干散货物运输市场分析报告（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 伍君 陈语
任思颖 王敏捷 孙吉磊

电话：021-65853850 转 8039

邮箱：dqzhou@sisi-smu.org

传真：021-65373125

1 2019年第四季度中国航运景气状况

中国航运业持续向好。2019年11月中国航运景气预警指数为67.25点，与上一季度景气预警指数相比小幅回升，仍维持在过冷区间；2019年11月中国航运景气动向指数为96.07点，与上一季度景气动向指数相比，有小幅的下滑，总体呈低位波动态势。从微观层面来看，2019

年第四季度，中国航运景气指数为107.55点，较上季度下降1.19点，维持在微景气区间。中国航运信心指数为107.58点，较上季度下降0.76点，维持在景气线之上。中国航运企业家对市场抱有一定的信心，相信航运市场会回暖。（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
1Q-19	1月	56.42	96.17	99.33	108.52
	2月	42.82	94.97		
2Q-19	3月	49.4	96.27	102.15	91.06
	4月	48.4	95.86		
	5月	57.73	95.9		
3Q-19	6月	54.17	96.1	108.74	108.34
	7月	55.95	96		
	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		

表 1-1 中国航运景气状况

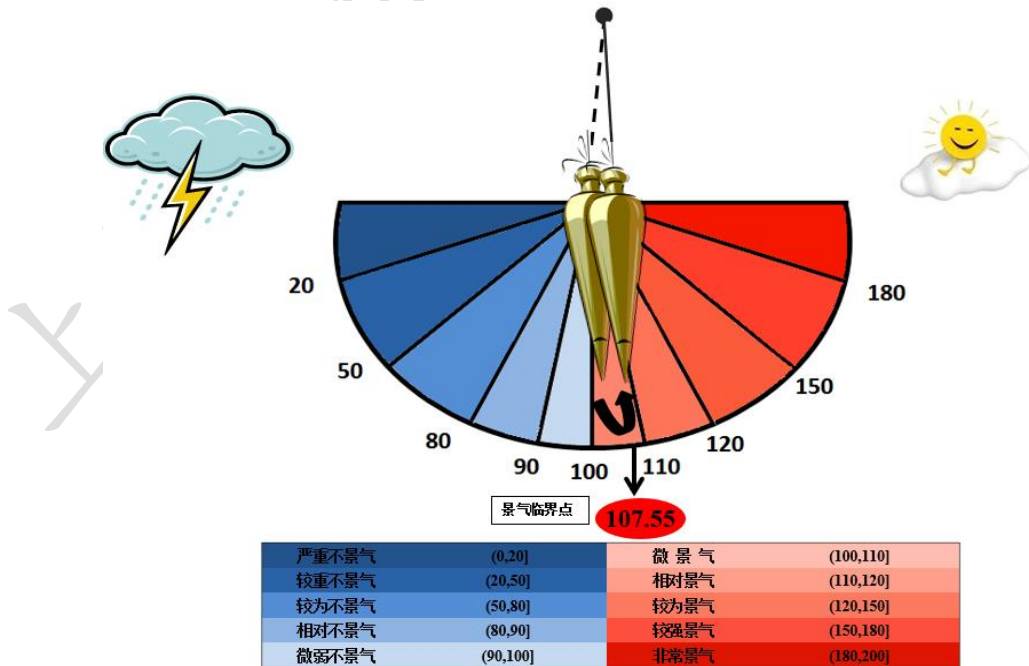


图 1-1 2019年第四季度中国航运景气指数

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

经济和航运指标持续偏低。2019年11月中国航运景气预警指数为67.25点，仍处于过冷区间。(见图2-1)在各项预警监测指标中，除BDI、BDTI指数、发电量外其余航运市场的各项指标都进入偏冷或过冷区间，但航运市场运价总体略微上扬。市场总体情况仍较为低迷，社会总需求增速呈下行趋势。(见图2-4)

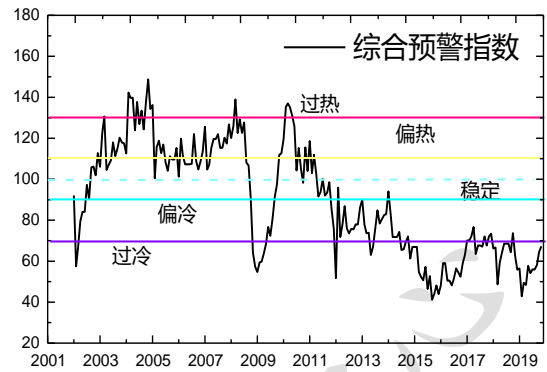


图 2-1 中国航运景气预警指数

部分航运监测指标较为稳定。2019年第四季度，干散货海运市场下滑，四大航运监测指标中BDI大幅下降，但仍维持在正常区间。BDTI指标自10月份开始进入正常区间。CCFI指标本季度基本保持稳定态势，指数值位于800点左右波动，维持在过冷区间。CCBFI持续上升后在11月有所下降，呈低位波动趋势，处于偏冷区间。(见图2-2)

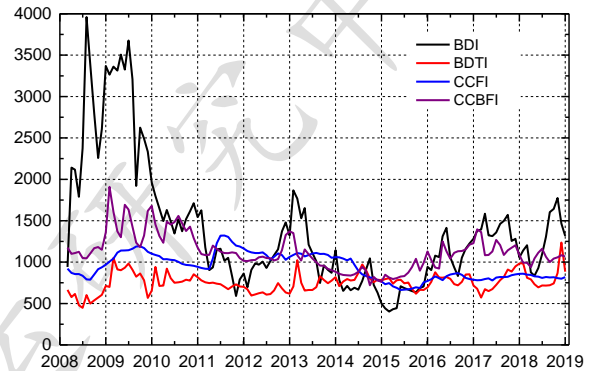


图 2-2 航运监测指标变化情况

经济监测指标全面呈下滑趋势。2019年第四季度，经济指标均有下滑。其中，固定资产投资增速持续下降，特别是在11月份大幅下降，仍然维持在过冷区间。消费品零售增速和港口吞吐量持续呈上升趋势；进出口额增速本季度小幅波动，最终呈上行趋势，但维持在偏冷区间；发电量增速本季度上升较为明显，由上季度偏冷区间回升至正常区间。(见图2-3)

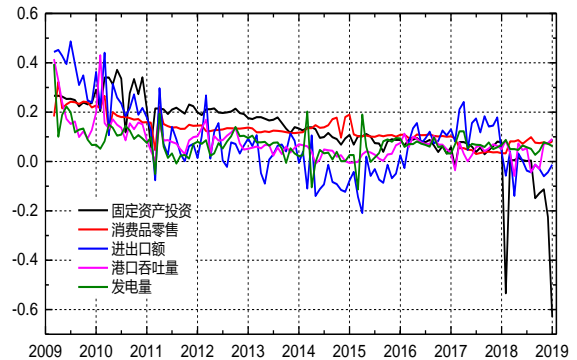


图 2-3 经济监测指标变化情况

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
2019-11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-10	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-09	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-08	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-07	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-06	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

(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

2019 年第四季度中国航运企业经营基本保持稳定，中国航运景气指数为 107.55 点，较上季度小幅减少 1.19 个点。其中，集装箱运输企业景气值大幅上涨，进入较

为景气区间，而干散货运输企业和航运服务企业均有所下滑，落入微弱不景气区间。（见图 3-1

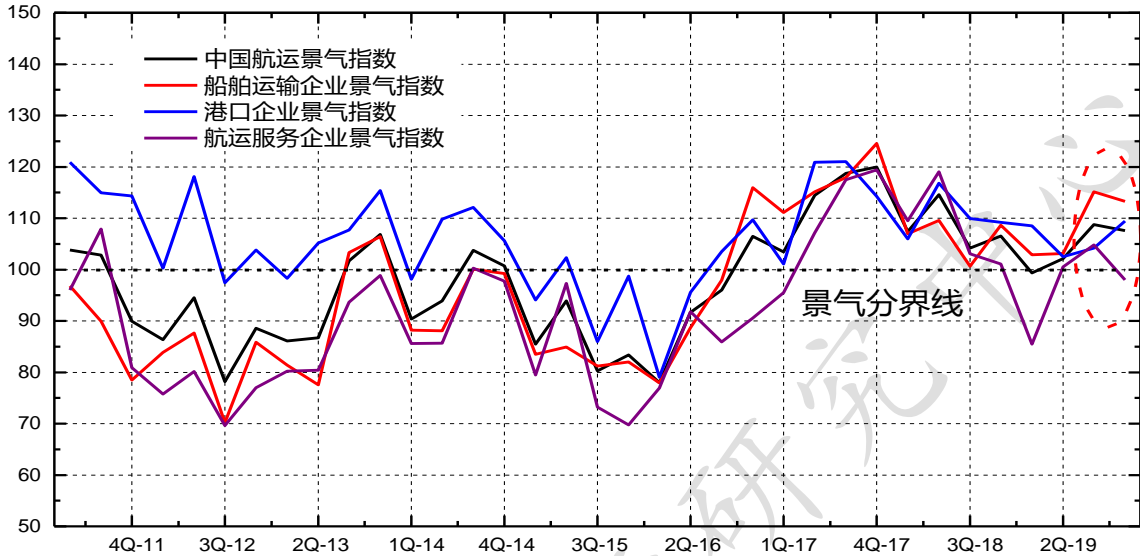


图 3-1 中国航运景气指数 (GSP I)

2019 年第四季度，中国航运信心指数为 107.58 点，较上季度小幅下降 0.76 点，仍处在微景气区间，其中干散货运输企业信心指数大幅下降至相对不景气区间，其他企业信心指数均在景气线之上。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 19.83%，较

上季度下降 0.68%，有 59.48%的航运企业认为行业总体运行状态一般，有 19.83%的航运企业对行业总体运行情况持不乐观的态度，该比例较上季度下滑了 1.53%，中国航运业保持平稳。（见图 3-2）

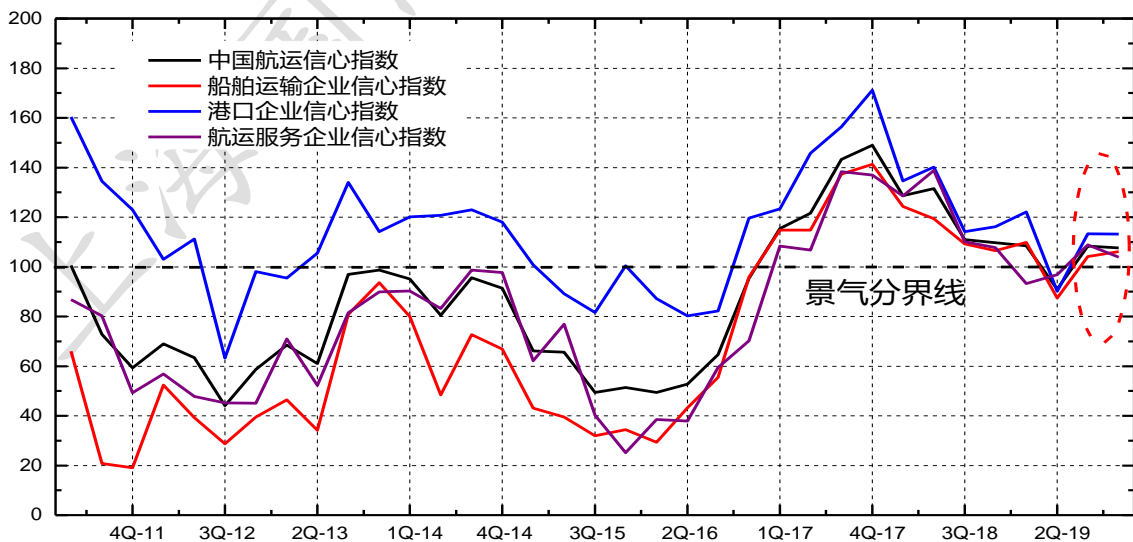


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业延续良好发展态势。2019 年第四季度，船舶运输企业景气指数为 113.3 点，与上季度基本持平；船舶运输企业信心指数为 106.09 点，较上季度略微上升了 1.89 点，维持在微景气区间。其中，干散

货运输企业和集装箱运输企业景气指数分别为 95.64 点和 129 点，信心指数分别为 85.18 点和 111.14 点。船舶运输企业总体营运状况持续向好，企业家们对未来信心有所回升，对市场回归持乐观态度。（见图 3-3）

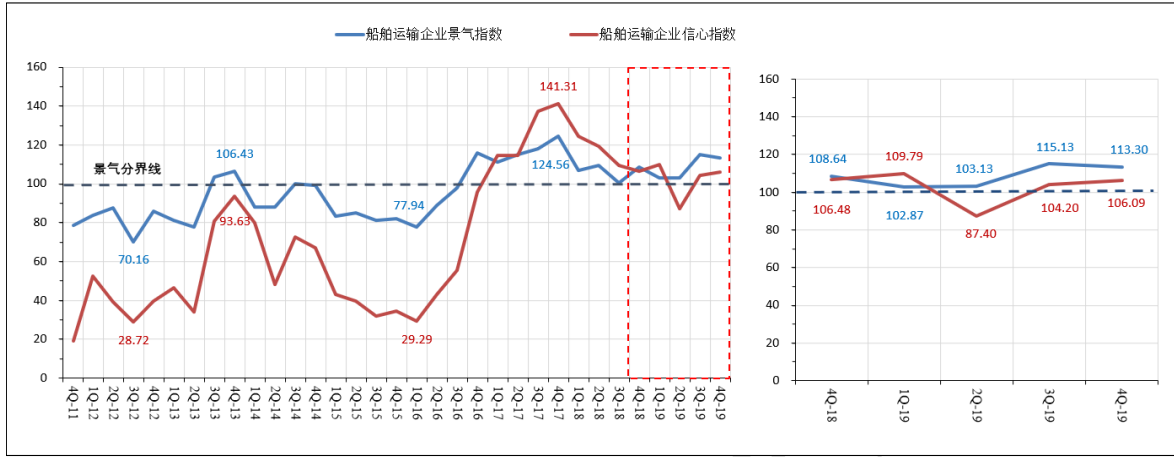


图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数

大型船舶运输企业景气度最佳。2019 年第四季度，大型、中型、小型三类船舶运输企业景气指数分别为 115.16 点、109.43 点和 112.27 点。其中，大型船舶运输企业景气指数由较为景气区间下降至相对景气区间，中型船舶运输企业景气指数与上季度基本持平。而小型船舶运输企业景气指数较上季度明显上升，由景气线下上升至相对景气区间。总体来说，大中小型船舶运输企业运行情况态势良好。（见图 3-4）

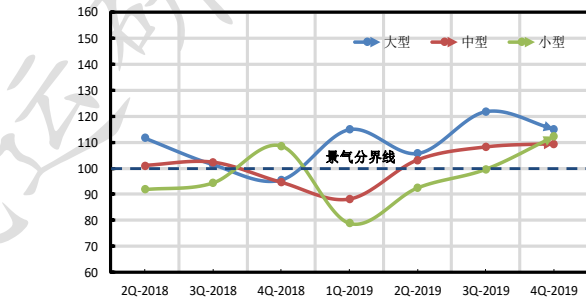


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

船舶运输企业经营指标几乎全面向好。2019 年第四季度，企业运力投放保持平稳，舱位利用率持续向好，运费收入不断增加，尽管营运成本大幅上涨，但是企业

仍保持盈利，流动资金更加宽裕，企业融资相对容易，贷款负债进一步减少，劳动力需求相对稳健。同时，船东们的船舶运力投资意愿有所回升。（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	100.41	↓ -7.80	微景气区间
舱位利用率	113.5	↓ -2.49	相对景气区间
运费	121.13	↓ -14.93	较为景气区间
营运成本	73.46	↓ -19.70	较为不景气区间
盈利情况	128.69	↓ -0.99	较为景气区间
流动资金	137.73	↓ -2.77	较为景气区间
企业融资	117.8	↑ 4.78	相对景气区间
贷款负债	117.88	↑ 7.85	相对景气区间
劳动力需求	110.09	↑ 5.12	相对景气区间
船舶运力投资意愿	112.26	↑ 12.57	相对景气区间

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下滑。2019 年第四季度，干散货运输企业景气指数为 95.64 点，较上季度下降 29.19 点，由较为景气区间跌至微弱不景气区间；干散货运输企业信心指数为 85.18 点，较上季度大幅下降

77.20 点，进入相对不景气区间。干散货运输企业总体运行状况堪忧，企业家们对市场前景信心不足。（见图 3-6）

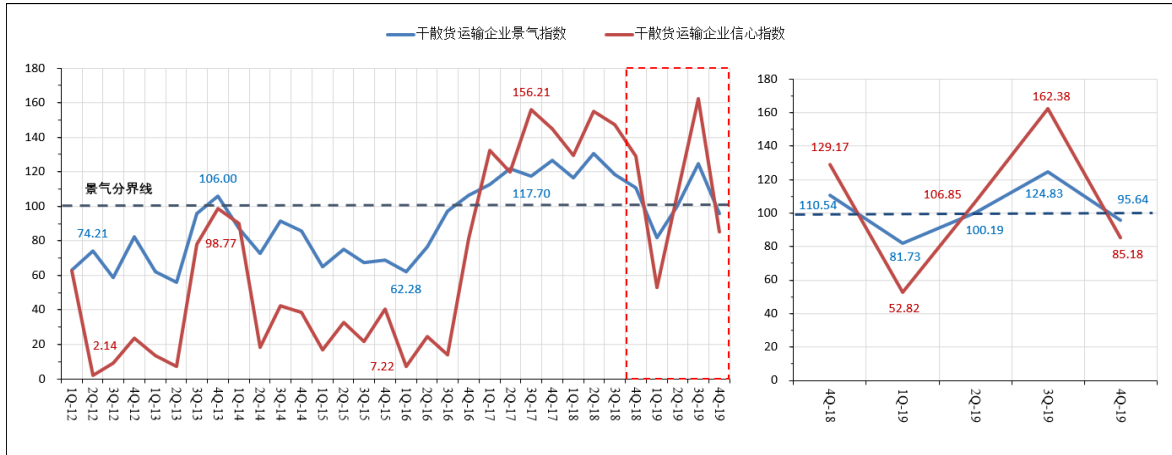


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

小型干散货运输企业景气状况最佳。2019 年第四季度，大型、中型、小型三类干散货运输企业的景气指数分别为 85.71 点、97.50 点和 132.22 点。与上季度相比较，本季度的大、中型干散货运输企业景气指数较上季度有所下降，分别跌至相对不景气区间和微弱不景气区间。而小型干散货运输企业景气指数较上季度增长 23.76 点，由景气区间上升至较为景气区间，企业景气状况最佳。（见图 3-7）

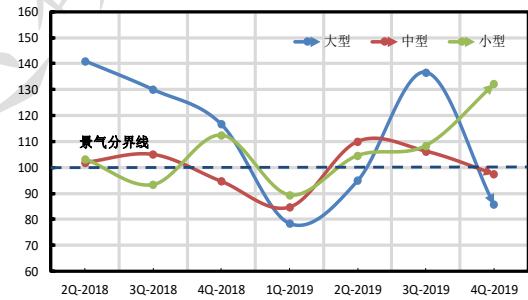


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

干散货运输企业经营指标大部分下滑。2019 年第四季度，虽然企业运力投放减少，船舶周转率降低，单位运费水平出现下滑，营运成本持续大幅走高，但企业

仍保持一定的盈利能力，贷款负债持续不断减少，运力投资意愿保持稳定。但是企业流动资金开始略显紧张，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	84.76	↓ -33.68	相对不景气区间
船舶周转率	96.01	↓ -25.89	微弱不景气区间
运费	89.52	↓ -67.93	相对不景气区间
营运成本	58.21	↓ -10.52	较为不景气区间
盈利情况	114.58	↓ -44.84	相对景气区间
流动资金	92.86	↓ -58.82	微弱不景气区间
企业融资	84.52	↓ -50.05	相对不景气区间
贷款负债	136.13	↑ 7.57	较为景气区间
劳动力需求	95.18	↓ -4.82	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	104.58	↓ -2.99	微景气区间

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

集装箱运输企业发展信心大幅提升。2019 年第四季度，集装箱运输企业的景气指数为 129 点，较上季度上涨 17.19 点，上升至较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数为 111.14 点，较上季度大幅增长 35.14 点，

回升至相对景气区间。集装箱运输企业总体营运状况持续好转，且企业家们对行业总体发展信心充足。（见图 3-9）

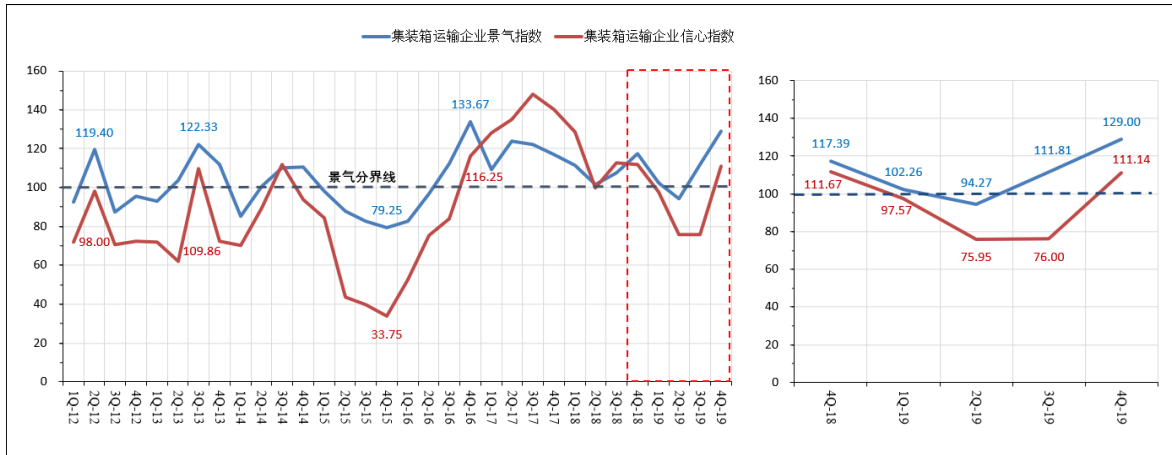


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

大型集装箱运输企业经营最佳。2019 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分别为 135.71 点、129.09 点、102 点。与上季度相比较，本季度的大小型集装箱运输企业景气指数都有大幅增长，其中小型集装箱运输企业景气指数由相对不景气区间涨至微景气区间。而中型集装箱运输企业景气指数较上季度小幅上涨，继续处于较为景气区间；大型企业景气状况最佳。（见图 3-10）

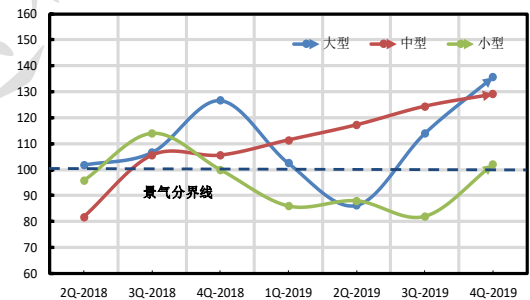


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

集装箱运输企业经营指标大部分回升。2019 年第四季度，企业运力投放有所回升，企业舱位利用率大幅提升，运价水平也出现上涨，同时，尽管营运成本出现一定上升，但是企业盈利转面向好。企业流动资金仍然

相对宽裕，企业融资更加容易，贷款负债大幅减少，劳动力需求同时增加，企业运力投资意愿也有所回升。（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	100	↑ 21.44	景气分界点
舱位利用率	143.38	↑ 38.27	较为景气区间
运费	151.22	↑ 16.11	较强景气区间
营运成本	94	↓ -33.22	微弱不景气区间
盈利情况	150.92	↑ 33.81	较强景气区间
流动资金	171.06	↑ 15.17	较强景气区间
企业融资	133.78	↑ 7.67	较为景气区间
贷款负债	123.96	↑ 17.96	较为景气区间
劳动力需求	115.39	↑ 24.83	相对景气区间
船舶运力投资意愿	106.3	↑ 29.86	微景气区间

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

中国港口企业信心依旧充足。2019 年第四季度，港口企业景气指数为 109.46 点，较上季度小幅提升，继续保持在微景气区间，港口企业经营状况总体保持稳

定；港口企业信心指数为 113.21 点，与上季度基本持平，保持在相对景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况较为乐观。（见图 3-12）

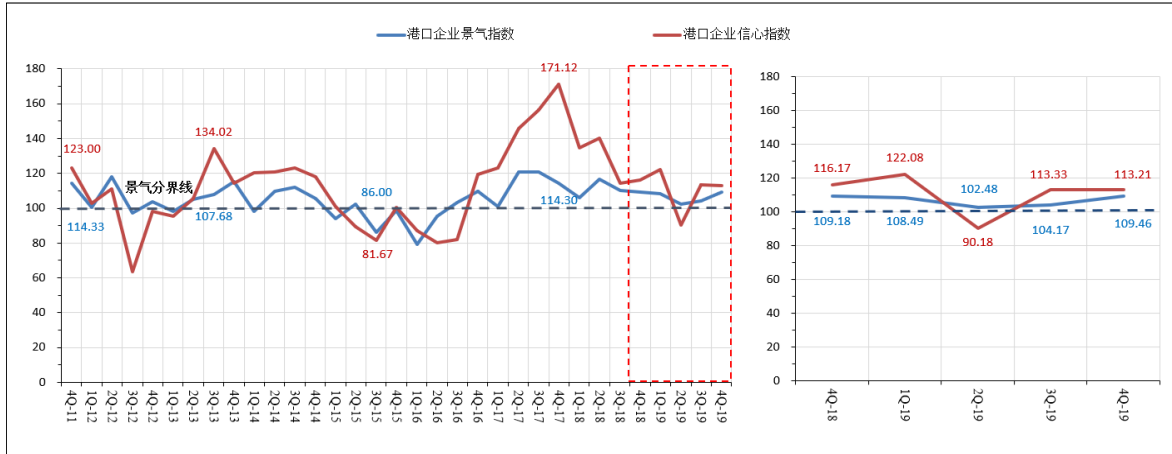


图 3-12 港口企业景气指数和信心指数

小型港口企业经营状况较好。2019 年第四季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 107.86 点、107 点和 120 点。与上季度相比较，本季度的小型港口企业经营状况有着较好的发展势头，景气值进入较为景气区间。大型港口企业景气指数继续保持景气区间，总体运行情况相对稳定。而中型港口企业景气指数虽较上季度有微弱上升，但仍处于微弱不景气间。（见图 3-13）

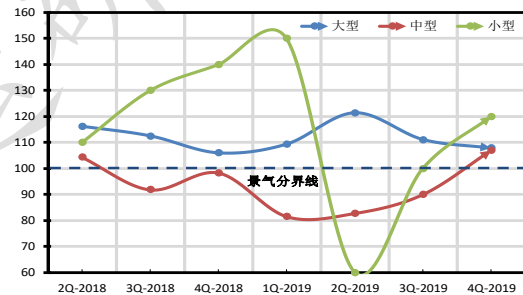


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

港口企业多项指标向好。2019 年第四季度，港口的吞吐量继续保持增长，泊位利用率上升，港口收费价格下降，尽管营运成本出现一定上升，但是企业盈利持续向好。虽然企业资产负债有所增加，但由于港口企业流

动资金较为宽裕、企业融资难度降低，港口企业的劳动力需求增加新增泊位与机械投资与上季度基本持平。（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	135.36	↑ 17.44	较为景气区间
泊位利用率	113.21	↑ 10.71	相对景气区间
收费价格	97.50	↓ -0.42	微弱不景气区间
营运成本	57.86	↓ -18.39	较为不景气区间
企业盈利	147.14	↑ 35.89	较为景气区间
流动资金	122.14	↑ 8.81	较为景气区间
企业融资	110.36	↓ -7.14	相对景气区间
资产负债	95.36	↑ 14.94	微弱不景气区间
劳动力需求	115.71	↑ 17.79	相对景气区间
新增泊位与机械投资	100.00	↓ -26.67	景气分界点

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

航运服务企业再入不景气区间。2019年第四季度，航运服务企业景气指数为97.99点，较上季度下降6.81点，从微景气区间跌入微弱不景气区间；航运服务企业信心指数为103.93点，较上季度下降4.95点，继续保

持在微景气区间。航运服务企业景气指数落入景气线之下，航运服务企业总体运行状况堪忧，企业家们对未来前景持谨慎态度。（见图3-15）

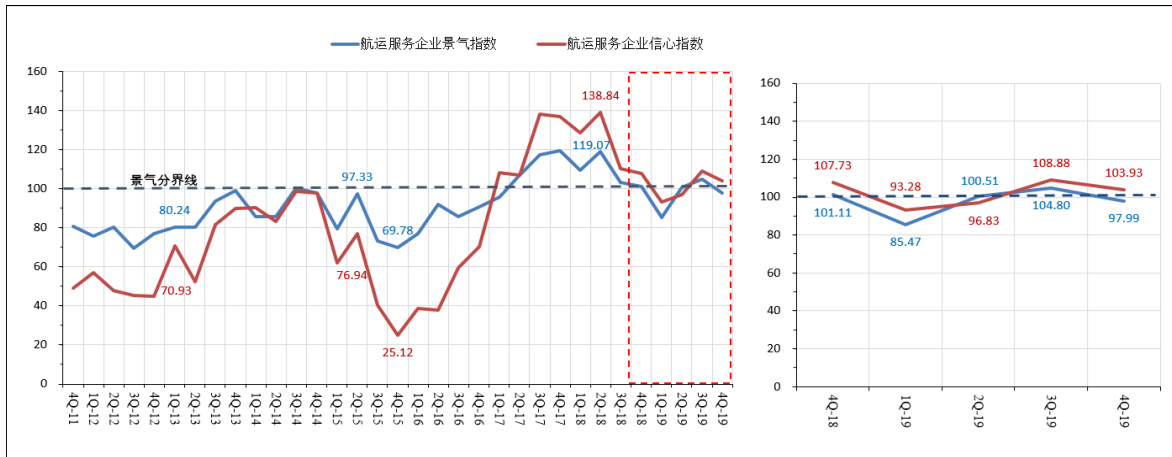


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

中型航运服务企业景气度最好。2019年第四季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数分别为96.43点、104.29点和93.75点。与上季度相比较，本季度的中型航运服务企业景气度最好，上升6.78点，进入微景气区间。而大、小型航运服务企业经营状况持续下滑，景气指数均在景气线之下，其总体运行情况不佳。（见图3-16）

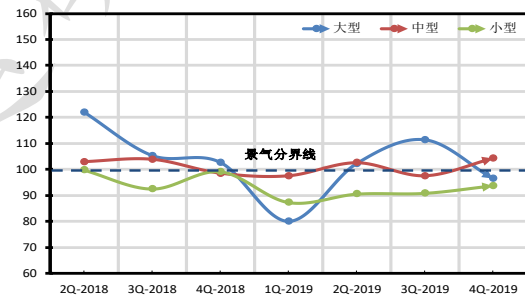


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

航运服务企业贷款拖欠有所增加。2019年第四季度，虽然航运服务企业业务成本持高不下，但得益于业务量和业务收费价格的上涨，企业盈利有所上升。企业

流动资金更加充裕，但融资难度增大，贷款拖欠持续增加，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。（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	102.05	↓ -7.36	微景气区间
业务量	121.61	↓ -4.58	较为景气区间
业务收费价格	100.36	↓ -6.55	微景气区间
业务成本	71.61	↓ -2.95	较为不景气区间
盈利状况	107.32	↓ -20.12	微景气区间
流动资金	108.21	↓ -8.26	微景气区间
企业融资	92.50	↓ -2.5	微弱不景气区间
贷款拖欠	89.64	↑ 7.73	相对不景气区间
劳动力需求	87.68	↓ -23.29	相对不景气区间
固定资产投资	98.93	↓ -0.23	微弱不景气区间

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

航运市场前景可能好转。2019年11月，中国航运先行指数收于98.02点，自9月起呈现小幅下滑的趋势。一致指数为95.07点，低于去年一致指数平均值95.42点，比上季度平均值94.86点上升0.21点。滞后指数为

98.18点，低于去年滞后指数平均值98.35点，比上季度平均值97.62点小幅下滑0.56点。从指数走势上来看，先行指数处于小幅波动下滑的态势，预计未来航运市场发展趋势可能会进入下行区间。（见图4-1）



图 4-1 中国航运景气动向分指数走势图

2019年第四季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自10月起小幅上升；发电量本季度有所下降；货币供应量本季度持续稳步增长；固定资产投资自9月起持续下滑；消费品零售额本季度有所增加。（见图4-2）

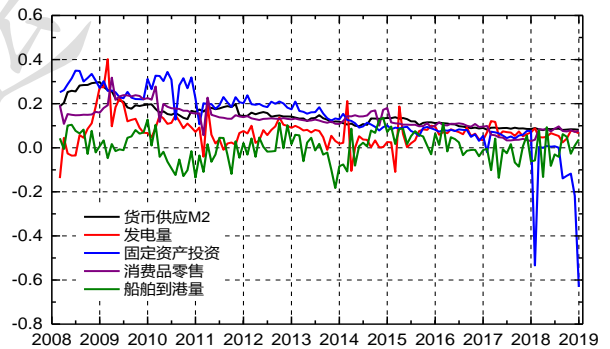


图 4-2 先行指标走势图

2019年11月，一致指标组中，港口吞吐量11月增速稍抬，进出口额本季度持续下滑。四大航运指标中，BDTI本季度先扬后抑；CCFI本季度基本企稳；BDI本季度先扬后抑，9月达到今年以来的最高值为1774点；CCBFI本季度先扬后抑。（见图4-3）

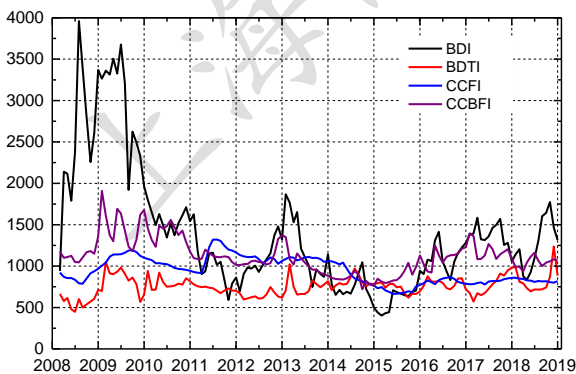
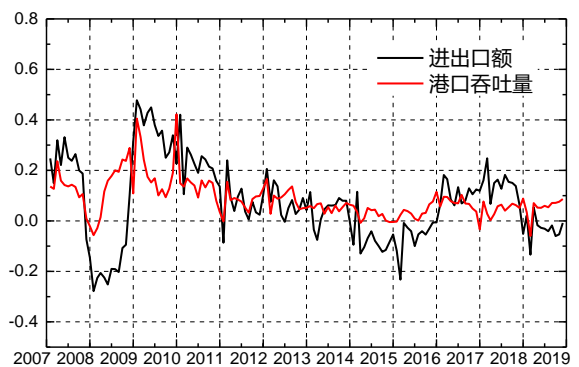


图 4-3 一致指标走势图



5 2020年第一季度中国航运景气预测

根据中国航运景气调查显示，2020年第一季度中国航运景气指数预计为96.53点，较本季度下降11.02点，下降至微弱不景气区间。所有类型企业景气指数均有所下滑，其中集装箱运输企业和港口企业景气指数仍在景气线之上，而干散货运输企业和航运服务企业跌落至相对不景气区间。2020年第一季度中国航运信心指数预计为94.99点，较本季度下降12.59点，跌入微弱不景气区间。所有类型企业对未来信心均不足，信

心指数均在景气线之下，而干散货运输企业信心指数跌落至较为不景气区间。（见图5-1、图5-2和图5-3）

根据中国航运景气调查，2020年第一季度，预计有17.67%的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，较本季度下滑8.47个百分点；47.84%的航运企业持一般态度，较本季度上升5.79个百分点；其余33.62%的航运企业持不乐观态度，较本季度上升1.8个百分点。总体上看，中国航运企业信心小幅下降。

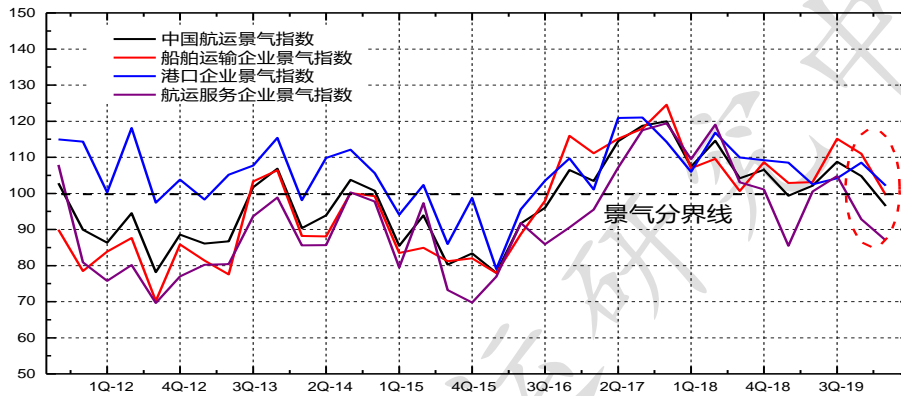


图 5-1 中国航运景气指数预测

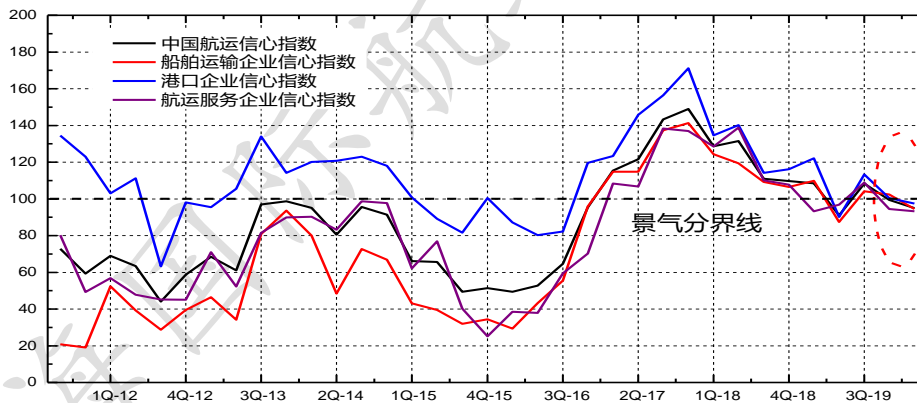


图 5-2 中国航运信心指数预测

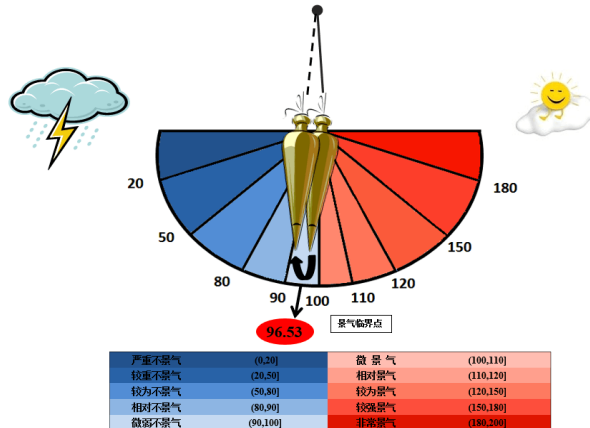


图 5-3 2020年第一季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

船舶运输企业预计经营态势严峻。根据中国航运景气调查，2020年第一季度，船舶运输企业景气指数预计为99.54点，较本季度下降13.75点；船舶运输企业信心指数预计为94.43点，较本季度下降11.66点，

预计船舶运输企业景气指数和信心指数双双跌至景气线下。总体来说，预计船舶运输企业经营状况堪忧，企业家们信心不足，对未来前景持观望态度。（见图5-4）

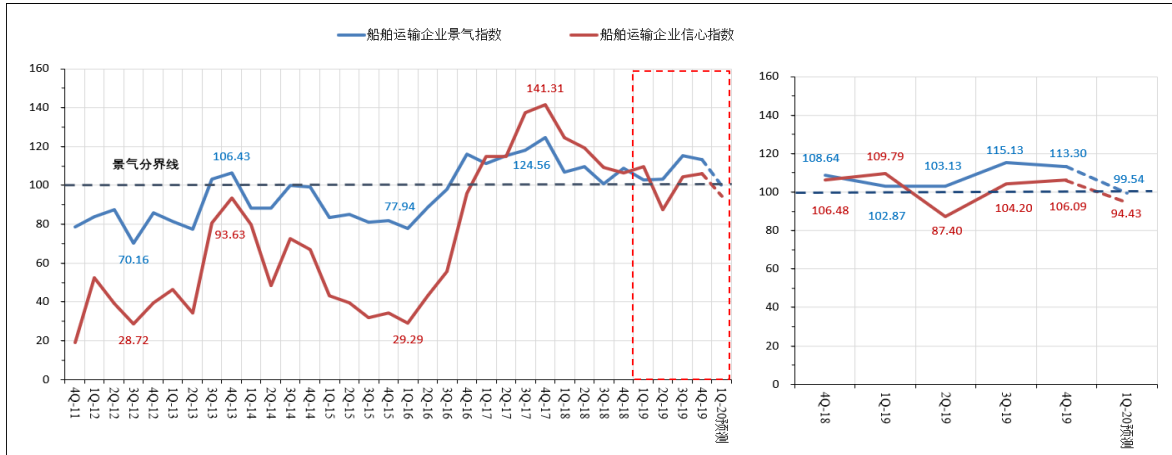


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

中、小型船舶运输企业经营状况不景气。2020年第一季度，大型、中型和小型三类船舶运输企业景气指数预计分别为105.48点、88.29点和94.55点。与本季度相比较，下一季度的大型船舶运输企业景气指数有微弱下降，但经营状况仍持续良好的发展势头。而中、小型船舶运输企业景气指数较本季度大幅下跌，均跌至不景气区间，其总体运行情况相对低迷。（见图5-5）

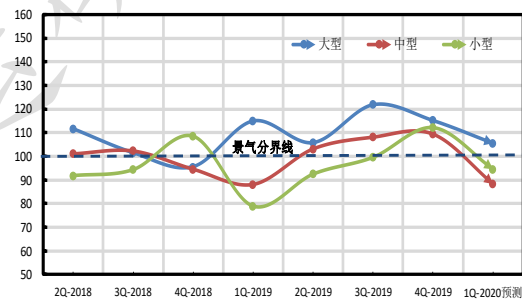


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

船舶运输企业盈利指标大幅恶化。2020年第一季度，预计企业将加大运力投放，但舱位利用率可能下降，运费收入下跌，营运成本将持续走高，导致企业盈利状况恶化。但企业流动资金相对仍旧充裕，企业融资能力

良好，贷款负债将进一步减少，劳动力需求不断增强。同时，船舶运力投资意愿略有上涨，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	101.52	↑ 1.11	微景气区间
舱位利用率	94.03	↓ -19.47	微弱不景气区间
运费	83.5	↓ -37.63	相对不景气区间
营运成本	52.32	↓ -21.14	较为不景气区间
盈利情况	83.26	↓ -45.43	相对不景气区间
流动资金	140.2	↑ 2.47	较为景气区间
企业融资	115.66	↓ -2.14	相对景气区间
贷款负债	109.28	↓ -8.60	微景气区间
劳动力需求	106.05	↓ -4.04	微景气区间
船舶运力投资意愿	109.61	↓ -2.65	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

中国干散货运输企业信心严重不足。2020 年第一季度，干散货运输企业景气指数预计为 85.88 点，较本季度下降 9.76 点，跌至至相对不景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 54.05 点，较本季度大幅下降，

跌至较为不景气区间。总体来说，预计 2020 年第一季度干散货海运企业经营状况将较差，企业家们对未来市场经营信心非常不足。（见图 5-7）

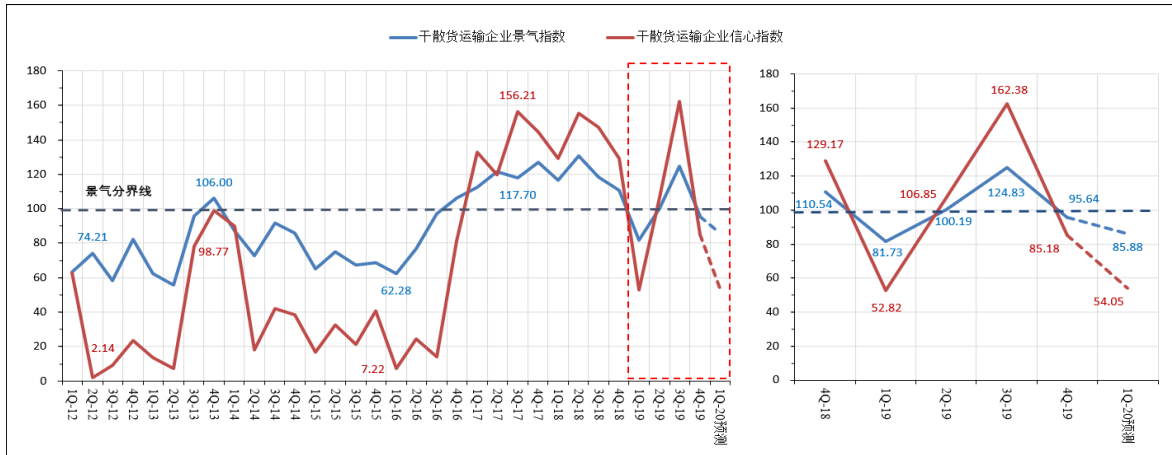


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

大、中型干散货运输企业经营状况堪忧。2020 年第一季度，大型、中型、小型干散货运输企业的景气指数预计分别为 82.86 点、80.00 点和 107.78 点。与本季度相比，下季度仅小型干散货运输企业经营状况持续良好的发展势头，景气指数在景气线上。大、中型干散货运输企业景气指数继续下滑，分别在相对不景气区间和较为不景气区间，企业经营状况堪忧。（见图 5-8）

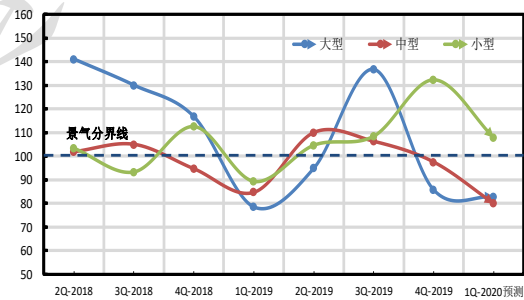


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

干散货运输盈利将大幅减少。2020 年第一季度，预计干散货运输企业将减少运力投入，船舶周转率将上升。预计干散货运输运费水平将下跌，营运成本将上升，导

致企业盈利水平下跌。此外，企业流动资金减少，融资难度提高，劳动力需求减少，但企业贷款负债减少，船舶运力投资意愿增强。（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	80.77	↓ -3.99	相对不景气区间
船舶周转率	109.23	↑ 13.22	微景气区间
运费	57.02	↓ -32.5	较为不景气区间
营运成本	51.96	↓ -6.25	较为不景气区间
盈利情况	45.71	↓ -68.87	较重不景气区间
流动资金	94.94	↑ 2.08	微弱不景气区间
企业融资	82.44	↓ -2.08	相对不景气区间
贷款负债	124.23	↓ -11.9	较为景气区间
劳动力需求	99.35	↑ 4.17	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	113.15	↑ 8.57	相对景气区间

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

集装箱运输企业总体运营堪忧。根据中国航运景气调查显示，2020 年第一季度，集装箱运输企业的景气指数数值预计为 103.98 点，较本季度下跌 25.02 点；集装箱运输企业的信心指数计为 91.21 点，较本季度下滑

19.93 点，信心指数跌落至不景气区间。2020 年第一季度集装箱运输企业家预计行业总体情况较为悲观，集装箱运输企业家信心相对不足。（见图 5-10）

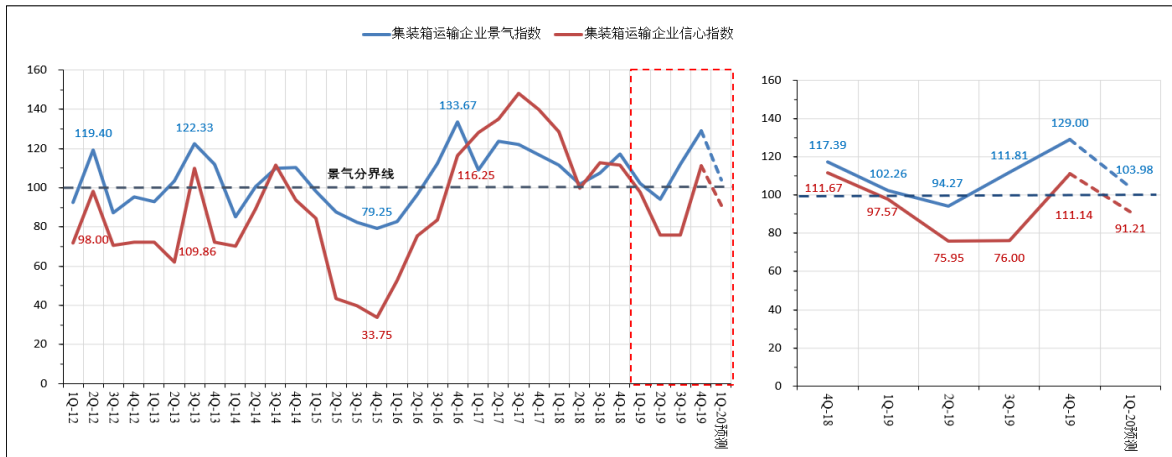


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

中型集装箱企业景气度最低。2020 年第一季度，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 111.43 点、90.91 点、96 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下滑，而中型集装箱运输企业景气指数较本季度大幅下滑，落入微弱不景气区间，经营状况堪忧。（见图 5-11）

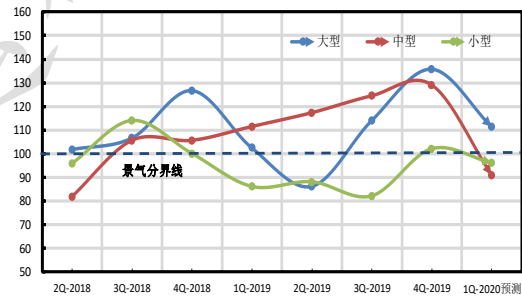


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

集装箱运输企业大部指标下滑。2020 年第一季度，预计集装箱运输企业运力投放大幅增加，舱位利用率降低，集装箱运价水平也将下降，同时企业营运成本持续走高，企业盈利情况从而下滑。由于集装箱运输企业流

动资金更加充足，企业融资趋于容易，贷款负债有所减少，劳动力需求仍然强劲，船舶运力投资意愿将增强。（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	129.74	↑ 29.74	较为景气区间
舱位利用率	77.06	↓ -66.32	较为不景气区间
运费	83.88	↓ -67.34	相对不景气区间
营运成本	48.35	↓ -45.65	较重不景气区间
盈利情况	85.64	↓ -65.28	相对不景气区间
流动资金	168.79	↓ -2.27	较强景气区间
企业融资	129.23	↓ -4.55	较为景气区间
贷款负债	102.27	↓ -21.69	微景气区间
劳动力需求	108.57	↓ -6.82	微景气区间
船舶运力投资意愿	106.3	→ 0.00	微景气区间

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

港口企业经营信心将小幅下降。根据中国航运景气调查显示，2020 年第一季度，港口企业景气指数预计为 102.11 点，较本季度下跌 8.35 点，继续保持在景气区间，经营状况持续转好；港口企业信心指数预计为

97.50 点，较本季度小幅下降 15.71 点，落入微弱不景气区间，总体来看，中国港口企业经营相对比较稳定，但港口企业家们对未来行业发展有所担忧。(见图 5-13)

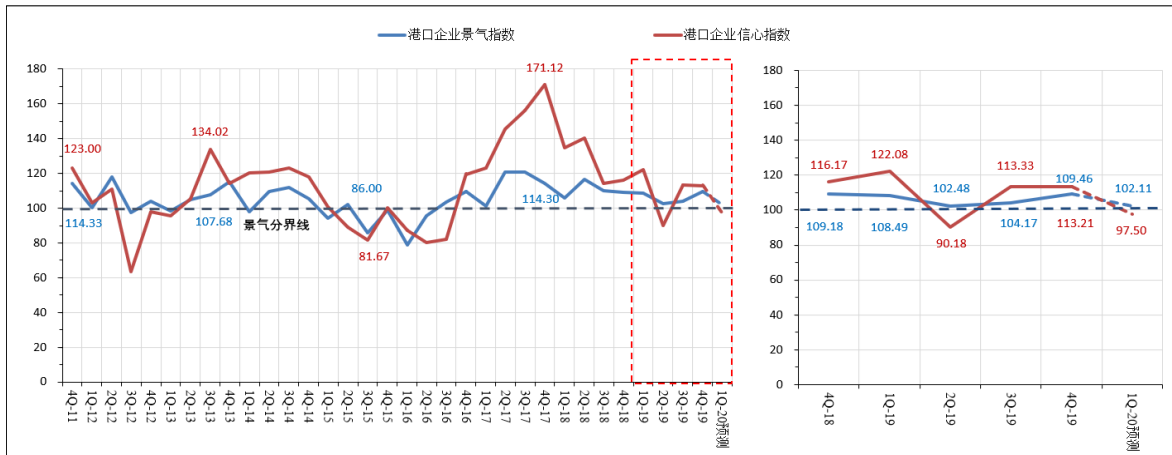


图 5-13 港口运输企业景气 and 信心指数预测

中小型港口企业运营情况相对严峻。2020 年第一季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数值预计分别为 111.43 点、99 点和 70 点。与本季度相比较，下季度的大型港口企业经营状况持续良好的发展态势，景气指数在景气线以上；中、小型港口企业景气指数均处于景气警戒线以下，处于不景气区间，总体的经营情况相对严峻。(见图 5-14)

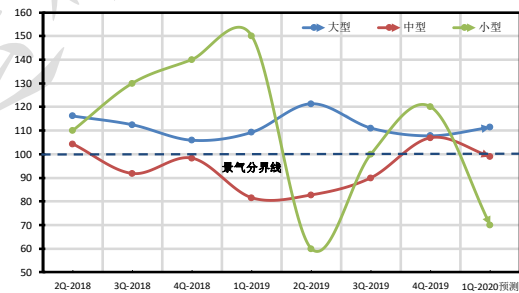


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

港口企业继续保持盈利状况。2020 年第一季度，预计虽然港口泊位利用率有所下滑，收费价格下降，营运成本持续上升，但由于吞吐量上涨，预计企业盈利上涨。

港口企业流动资金依旧充裕，企业融资难度较低，贷款负债减少，虽然劳动力需求减少，但新增泊位与机械投资意愿增强。(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	115.71	↓ -19.65	相对景气区间
泊位利用率	97.86	↓ -15.35	微弱不景气区间
收费价格	82.14	↓ -15.36	相对不景气区间
营运成本	83.93	↑ 26.07	相对不景气区间
企业盈利	110.36	↓ -36.78	相对景气区间
流动资金	122.14	→ 0.00	较为景气区间
企业融资	110.36	→ 0.00	相对景气区间
资产负债	113.57	↑ 18.21	相对景气区间
劳动力需求	78.93	↓ -36.78	较为不景气区间
新增泊位与机械投资	106.07	↑ 6.07	微弱景气区间

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

航运服务企业景气度将继续下探。2020 年第一季度，航运服务企业景气指数预计为 86.94 点，较本季度下降 11.05 点，跌入相对不景气区间；航运服务企业信心指数预计为 93.21 点，较本季度下滑 10.72 点，跌入

微弱不景气区间。总体来看，航运服务企业景气指数与信心指数预计均继续下探，跌入景气线之下，航运服务企业企业家们预计行业总体情况较为悲观，企业家们信心不足。（见图 5-16）

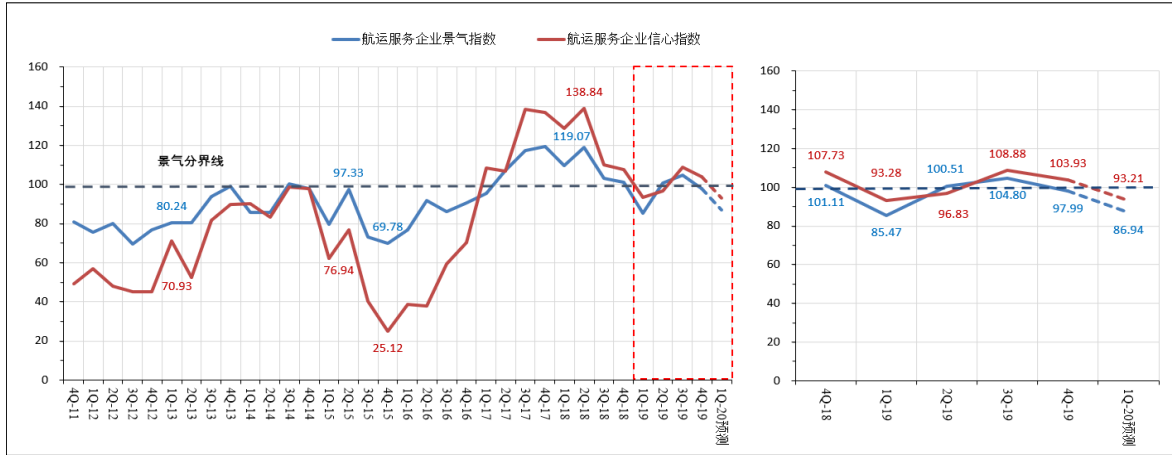


图 5-16 航运服务企业景气 and 信心指数预测

大型航运服务企业景气度最低。2020 年第一季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为 85.71 点、91.79 点和 83.75 点。与本季度相比较，下季度的大、小型航运服务企业景气指数较低，均下降 10.00 点，跌入相对不景气区间。而中型航运服务企业经营状况持续下滑，景气指数也在景气线之下，其总体经营状况相对严峻。（见图 5-17）

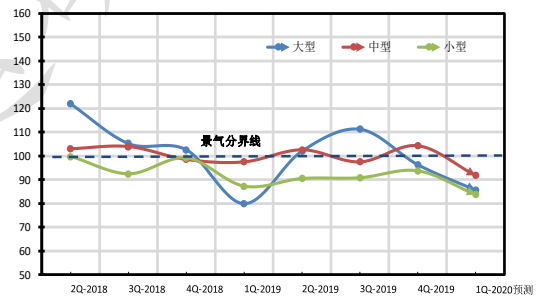


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

航运服务企业经营指标几乎全面恶化。2020 年第一季度，航运服务企业业务预订量、业务收费价格持续降低，业务量大幅下降，业务成本持高不下，导致企业盈利状况将进一步恶化，进入相对不景气区间。企业货

款拖欠减少，而流动资金相对充足，企业融资难度增大，劳动力需求持续下降，企业固定资产投资意愿持续走低。（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	72.77	↓ -29.28	较为不景气区间
业务量	74.29	↓ -47.32	较为不景气区间
业务收费价格	81.7	↓ -18.66	相对不景气区间
业务成本	75.71	↑ 4.10	较为不景气区间
盈利状况	84.73	↓ -22.59	相对不景气区间
流动资金	103.04	↓ -5.17	微景气区间
企业融资	91.07	↓ -1.43	微弱不景气区间
货款拖欠	100.36	↑ 10.72	微景气区间
劳动力需求	87.95	↑ 0.27	相对不景气区间
固定资产投资	97.77	↓ -1.16	微弱不景气区间

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 给予优先进港对促进船舶使用超低硫油的作用有限

10月23日,秦皇岛市政府第48次常务会议通过了《秦皇岛市船舶大气污染防治暂行办法》。《办法》规定,船舶进入本市沿海水域内,应使用硫含量不大于0.5% m/m 的船舶燃油;对使用硫含量不大于0.1% m/m 的船舶燃油的船舶,可以给予优先进港、优先装卸、优先靠离泊的优惠措施。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全国船舶运输企业进行了相关调查。

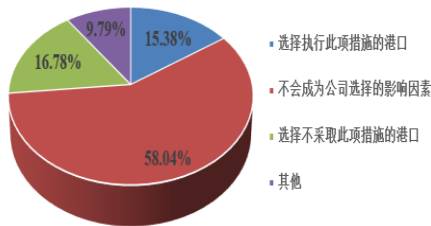


图 6-1 港口措施对船舶企业选择挂靠港的影响

在被调查的船舶运输企业中,有15.38%的企业会优先选择执行此项措施的港口作为挂靠港,58.04%的企业认为此项措施不会成为公司选择挂靠港的影响因素,16.78%的企业会优先选择不采取此项措施的港口作为挂靠港,9.79%的企业认为此项措施对其选择挂靠港有其他影响。因此,优先进港等港口优惠措施难以促进船舶企业使用硫含量不大于0.1% m/m 的船舶燃油。

通过上述调查可知,接受调查的船舶运输企业中,过半数的船舶运输企业认为此项措施不会成为公司选择挂靠港的影响因素。与中、小型企业相比,大型船舶运输企业中有更多的企业会优先选择执行此项措施的港口作为挂靠港的船舶运输企业。这可能是由于,大型船舶企业得益于规模优势和技术领先,使用优先进港等措施足以弥补船舶因使用硫含量不大于0.1% m/m 的低硫油而多付出的成本。值得注意的是,若该措施实施,16.78%的船舶运输企业将转而选择不采取此项措施的

港口,这个比例甚至大于选择执行此项措施的港口(15.38%)。这说明,该措施不利于多数中小型船舶企业,并且可能迫使他们挂靠不采取此项措施的港口。

6.2 船舶运输企业认为2020年航运市场将平稳向好

2019年,航运市场波动较为剧烈,但总体仍然处于相对低位。即将进入2020年,上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室调查了全国船舶运输企业对2020年航运市场发展趋势的看法,调查结果如图6-2所示。

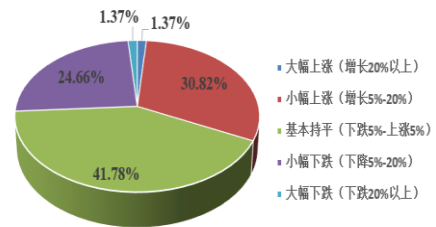


图 6-2 船公司对2020年航运市场发展趋势的看法

接受调查的船舶运输企业中,有41.78%的企业认为会基本持平(下跌5%-上涨5%);30.82%的企业认为会小幅上涨(增长5%-20%);24.66%的企业认为会小幅下跌(下降5%-20%);1.37%的企业认为会大幅上涨(增长20%以上);1.37%的企业认为会大幅下跌(下跌20%以上)。

通过上述调查可知,接受调查的船舶运输企业中,超过四成的大型船舶运输企业认为2020年航运市场将会小幅上涨,超过四成的中、小型船舶运输企业认为2020年航运市场将与今年基本持平。仅有少数小型船舶企业认为2020年航运市场将大幅下跌。

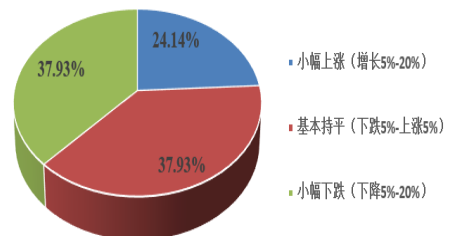


图 6-3 干散货运输企业对2020年航运市场发展趋势的看法

在被调查的干散货运输企业中,37.93%的企业认为2020年航运市场将较2019年有所下降,37.93%的企业

认为 2020 年航运市场将与今年基本持平，24.14%的企业预计 2020 年航运市场将温和向好，但没有企业认为 2020 年干散货航运市场将大幅上涨或下跌。

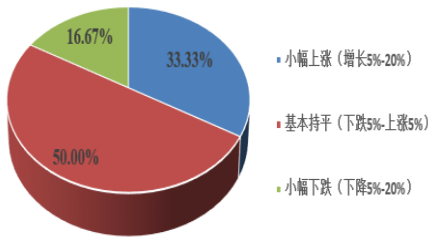


图 6-4 集装箱运输企业对 2020 年航运市场发展趋势的看法

在被调查的集装箱运输企业中，50%的企业认为集装箱海运市场较 2019 年将基本保持不变，33.33%的企业认为市场将小幅上涨，16.67%的企业认为市场将小幅下跌，但没有企业认为 2020 年集装箱海运市场将大幅上涨或下跌。

6.3 多数企业认为船舶集中进坞安装脱硫塔导致亚洲集装箱运输的上涨

根据德鲁里评估的世界集装箱指数（World container Index）显示，2019 年 11 月起，从亚洲出发的所有航线的运价都有显著增长，其中亚欧集装箱运费大涨 30%。上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室针对亚洲集装箱运输费用上涨的原因，对全国集装箱运输企业进行了相关调查。

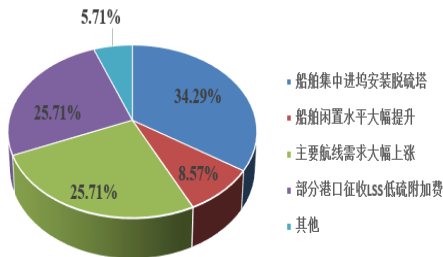


图 6-5 集装箱运输企业认为亚洲集装箱运输上涨的原因

接受调查的集装箱运输企业中，有 34.29%的企业认为是因为船舶集中进坞安装脱硫塔；8.57%的企业认为是因为船舶闲置水平大幅的提升；有 25.71%的企业认为是因为主要航线需求大幅上涨和部分港口征收 LSS 低硫附加费；其余 5.71%的企业认为存在其他原因导致了亚洲集装箱运输的上涨。

通过上述调查可知，接受调查的集装箱运输企业中，多数企业认为船舶集中进坞安装脱硫塔是亚洲集装箱

运输上涨的主要原因。根据 Alphaliner 的数据，截至 2019 年 11 月，共有 100 余艘集装箱船因进坞安装脱硫塔而停运，预计明年将有更多的同类船舶因进行同样的改装而停运。

6.4 推进港口生产数字化建设世界一流港口

交通运输部联合国家发改委等八个部门印发《关于建设世界一流港口的指导意见》，计划到 2050 年，全面建成世界一流港口。针对企业接下来在交通部世界一流港口建设指导下的重点发展任务，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进行了相关调查。

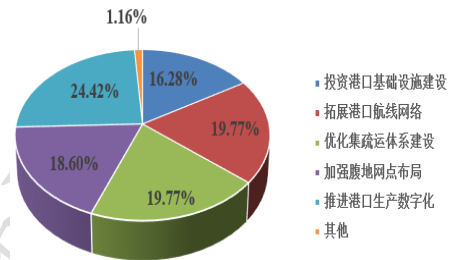


图 6-6 港口企业为建设世界一流港口的重点发展任务

接受调查的港口企业中，有 16.28%的企业将着重投资港口基础设施建设，提升港口通过能力；19.77%的企业将着重拓展港口航线网络，提升港口连通度；19.77%的企业将着重优化集疏运体系建设，大力发展海铁联运；18.60%的企业将着重加强腹地网点布局，增强货源控制能力；24.42%将着重推进港口生产数字化，提升港口智慧化水平。

通过上述的调查结果可知，推进港口生产数字化，提升港口智慧化水平是多数企业接下来着重发展的任务。因此，为了建设世界一流港口，港口企业可以考虑实现闸口和码头装卸设备的智能化从而提高港口设施构建的智慧化；强化生产业务的协同机制和加大集装箱管理系统的开发从而实现产业的高效性发展；提高港口集疏运场站中的物流装备的信息化建设和管理从而实现智能港口构建的集疏运网络体系智慧化。

6.5 向产业链延伸已成为航运业发展趋势

随着全球一体化进程的不断加快，制造业已逐步实现向产业链上下游延伸，为实现物流服务的价值创造，港航企业向综合物流服务商转变也已成为全球航运业的发展趋势。因此，上海国际航运研究中心就“港航企业将如何实现向综合物流服务商转变？”的问题，对全

国近三百家的港航企业进行了相关调查。

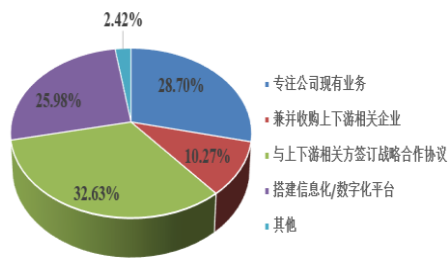


图 6-7 港航企业转向综合物流服务商时采取的措施

调查结果显示,在接受调查的港航企业中,有 32.63% 的企业表示将与上下游相关方签订战略合作协议,以合作或联盟的方式掌握综合物流资源; 25.98% 的企业表示将通过搭建信息化/数字化平台(轻资产经营),以技术手段整合物流链相关资源; 有 10.27% 的企业表示将兼并收购上下游相关企业,以资本手段延伸公司物流链,即有近 70% 的航运企业表示将通过资本、技术、联盟等方式实现综合物流商的转变。但仍有 28.70% 的企业表示其将只专注公司现有业务,仅在某一节点上提供更加专业化的物流服务,从而提升市场竞争能力。

通过上述调研结果可知,向产业链上下游延伸已成为航运业发展趋势,并且大多数企业更倾向于通过搭建平台或直接合作的方式来实现对产业链上下游资源的掌握,这种方式既避免企业由于重资产带来的经营风险,同时还能在较大程度上维护客户关系,是全球一体化下产业链延伸的重要方向。

6.6 2020 年航运企业裁员还不会蔓延

11 月 29 日,在经历了 2015 年和 2017 年两次裁员后,全球最大集装箱班轮公司马士基宣布新一轮裁员,

以实现企业降本增效的目的。据悉,这次裁员将从马士基哥本哈根总部和旗下汉堡南美的德国总部开始,预计本次裁员数量 200 人左右。这是否传递出航运业将展开新一轮裁员的信号? 针对上述问题,上海国际航运研究中心对全国近三百家的港航企业进行了相关调查。

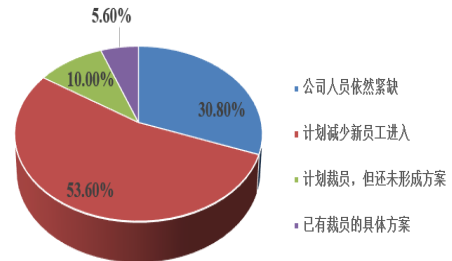


图 6-8 港航企业裁员计划情况

调查结果显示,在接受调查的港航企业中,仅有 15.60% 的企业将计划裁员,并且其中只有 5.60% 的企业已有具体裁员方案并准备实施,剩余企业尚未形成具体方案,或将随着企业经营情况的转好将改变现有计划; 53.60% 的企业虽无裁员计划,但计划适当减少新员工进入以维持公司人事稳定; 然而有 30.80% 的企业,特别是航运服务和船舶运输企业,表示公司现在人员依然紧缺,或将进一步扩大公司人员规模。

通过上述调研结果可知,航运业并未受马士基裁员影响,纷纷跟随进行大规模裁员,反而说明目前仍有部分企业具有扩大经营规模的计划,航运相关人才依旧紧缺。

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 伍君 陈语 任思颖 王敏婕 孙吉磊