



中国航运景气指数创历史新高，2021年中国航运业仍将继续复苏

(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：

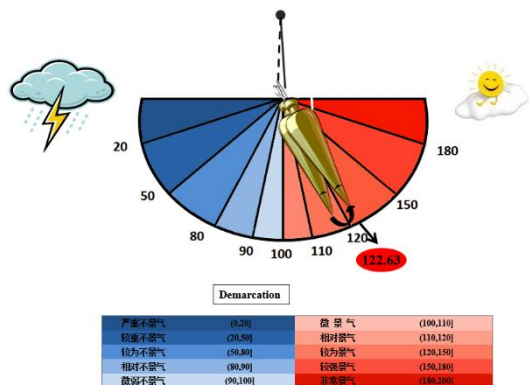
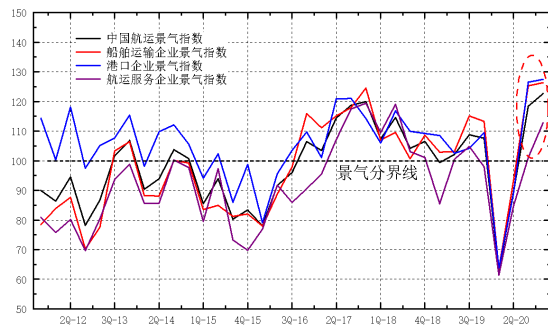
- **中国航运业景气度再创新高。**2020年第四季度，中国航运景气指数达到122.63点，大幅提升至较为景气区间，并且较2017年最高点高出2.68点，中国航运业景气度再创历史新高。
- **集装箱海运持续火爆。**2020年第四季度，中国集装箱运输企业景气指数和信心指数分别为153.06点和172.69点，市场运价水平暴涨，企业盈利能力大幅度提升，景气指数及信心指数持续上升且达到历史最高值，企业家们对行业总体发展信心充足。
- **港口企业信心高涨。**2020年第四季度，港口企业信心指数为150.09点，较上季度大幅上升21.09点，进入较强景气区间，港口企业家们信心高涨，对行业总体运行状况持乐观态度。
- **干散货海运或将率先下探。**2021年第一季度，干散货运输企业景气指数预计为99.31点，较本季度下降19.25点，跌至微弱不景气区间，干散货海运或将率先下探。
- **预计航运服务企业再入不景气区间。**2021年第一季度，航运服务企业景气指数预计为92.48点，较本季度下降20.34点，再次跌落至微弱不景气区间，除流动资金外其余经营指标全面跌入不景气区间。

● 时事聚焦：

- 1、受新冠肺炎疫情引起的全球物流效率下降等因素影响，集装箱的紧缺问题凸显，市场上更是“一箱难求”，有超九成集装箱运输企业表示这种缺箱现象还将持续三个月及以上。
- 2、在全球疫情持续蔓延、国内加大对港口进口冷链产品的疫情防控措施下，超五成港口企业冷链进口货物作业量出现下滑。
- 3、2020年，在国际经济形势变化及全球疫情蔓延的影响下，航运市场剧烈波动，在全球经济恢复、市场空箱短缺等影响下，超八成企业认为2021年航运市场整体走势将平稳向好。

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年回顾与2021年展望）》
- 《中国国内集装箱运输市场分析报告（2020年回顾与2021年展望）》
- 《2020年国际集装箱运输市场分析报告（2020年回顾与2021年展望）》
- 《国际干散货市场分析报告（2020年回顾与2021年展望）》

中国航运景气指数编制室：

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

1 2020年第四季度中国航运景气状况

中国航运业全面向好。2020年11月中国航运景气预警指数为73.83点，较上一季度小幅上升，从过冷区间上升到偏冷区间；2020年11月中国航运景气动向指数为100.25点，较上一季度小幅上升，总体呈持续上涨态势。从微观层面来看，2020年第四季度，中国航运景气指数

为122.63点，较上季度小幅上升4.23点，进入较为景气区间。中国航运信心指数为141.15点，较上季度大幅上升25.52点，进入较为景气区间。中国航运业全面向好，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
1Q-20	1月	42.42	96.83	62.95	39.05
	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		
4Q-20	9月	72.21	99.63	122.63	141.15
	10月	72.21	100.09		
	11月	73.83	100.25		

表 1-1 中国航运景气状况

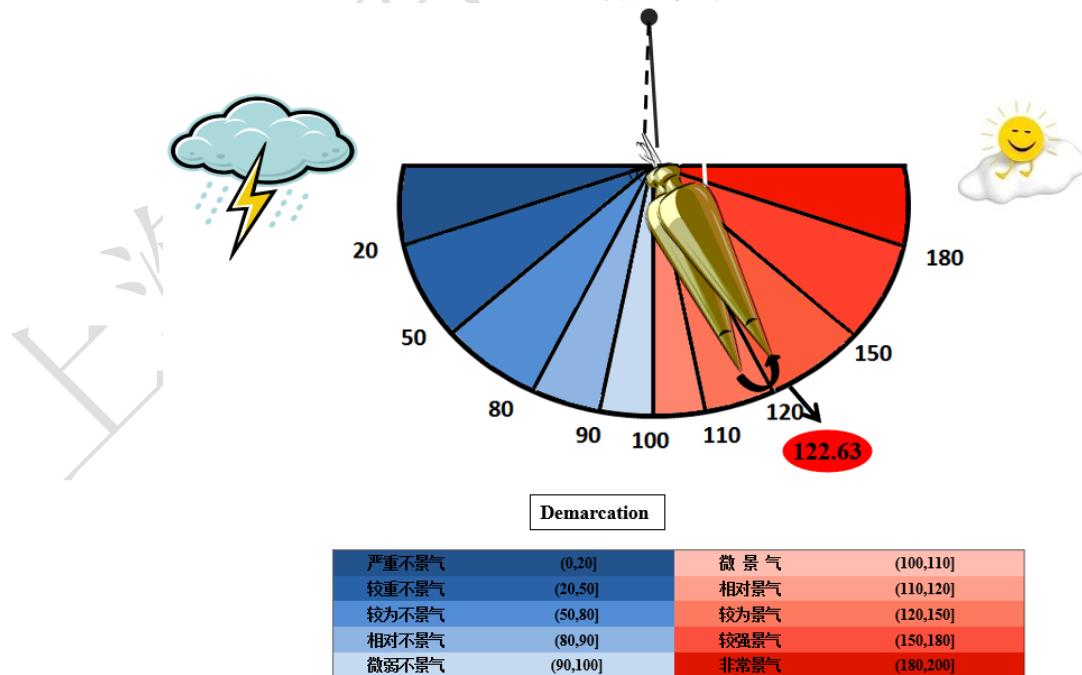


图 1-1 2020年第四季度中国航运景气指数

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

综合预警指数处于偏冷区间。2020 年第四季度，中国航运景气预警指数均值为 72.75 点，较上季度上涨 18.22 点。四季度预警指数持续小幅上涨，11 月上涨至本年度最高点 73.83 点，但处于偏冷区间，市场总体情况仍较低迷。（见图 2-1）

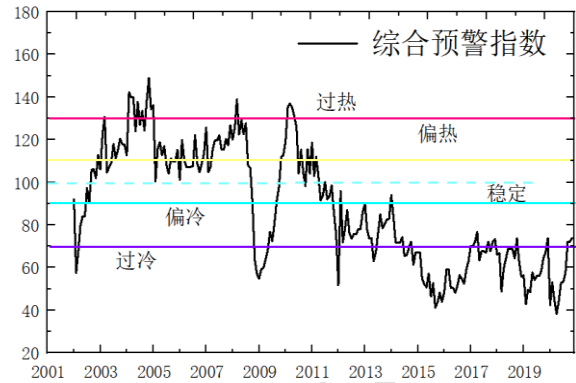


图 2-1 中国航运景气预警指数

部分航运监测指标涨跌不一。2020 年第四季度，干散货海运市场有序恢复，四大航运监测指标中 BDI 指数先小幅上涨后小幅下跌，整体下跌至偏冷区间。BDTI 指标持续下滑，一直处于过冷区间。CCFI 指标大幅上升，从正常区间上升至偏热区间；CCBFI 指标本季度先小幅下跌后小幅上涨，从过冷区间上升至偏冷区间。（见图 2-2）

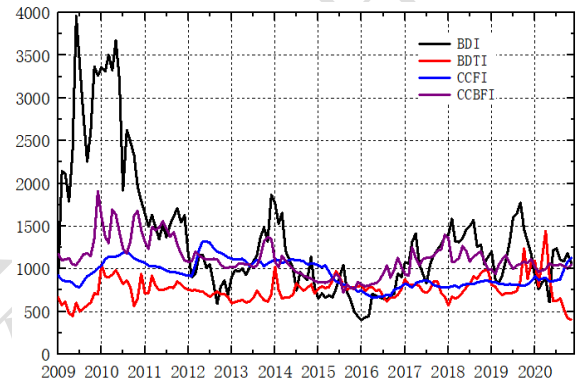


图 2-2 航运监测指标变化情况

大部分经济监测指标持续上行。2020 年第四季度，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，从偏冷区间上升至正常区间；发电量本季度呈上升趋势，基本维持在正常区间。（见图 2-3）

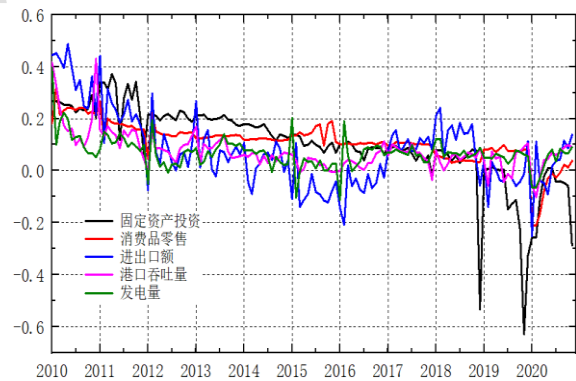


图 2-3 经济监测指标变化情况

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
2020-11	偏冷	过冷	偏热	偏冷	过冷	过冷	正常	过冷	正常	偏冷
2020-10	正常	过冷	正常	过冷	过冷	过冷	正常	过冷	正常	偏冷
2020-09	正常	过冷	正常	过冷	过冷	过冷	正常	过冷	正常	偏冷
2020-08	正常	过冷	正常	过冷	过冷	过冷	偏冷	过冷	正常	过冷
2020-07	正常	过冷	正常	过冷	过冷	过冷	偏冷	过冷	正常	过冷
2020-06	偏冷	过冷	正常	过冷	过冷	过冷	偏冷	过冷	正常	过冷

（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 年第四季度中国航运企业经营状况持续好转，中国航运景气指数为 122.63 点，较上季度增长 4.23 点，上升至较为景气区间，景气度再创历史新高。所有企业景气值均实现不同程度的上涨，其中，航运服务企业景气度上涨幅度最大，较上季度上升 11.73 点，由微景气区间上升至相对景气区间。（见图 3-1）

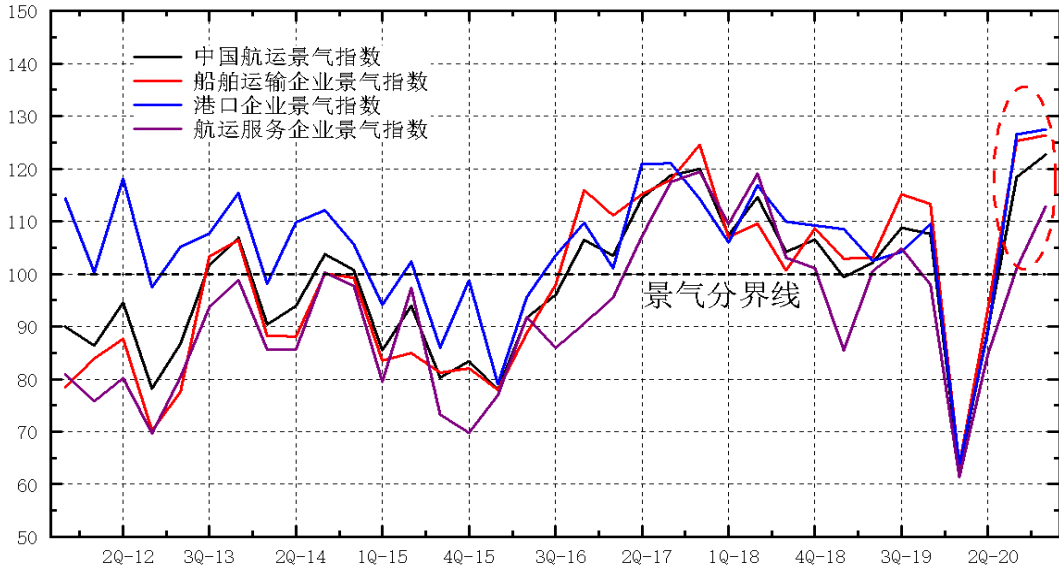


图 3-1 中国航运景气指数 (CSPI)

2020 年第四季度，中国航运信心指数为 141.15 点，较上季度上涨 25.52 点，进入较为景气区间，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，航运服务企业信心指数为 140.18 点，较上季度大幅上涨 42.92 点，企业家们对市场前景信心充足。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 49.21%，较上季度上升 19.54%；对当前行业总体运行状态持一般态度的企业占 39.79%；对当前行业总体运行情况持不乐观态度的航运企业占 10.99%，该比例较上季度降低了 4.39%。总体来看，中国航运业发展形势持续向好。（见图 3-2）

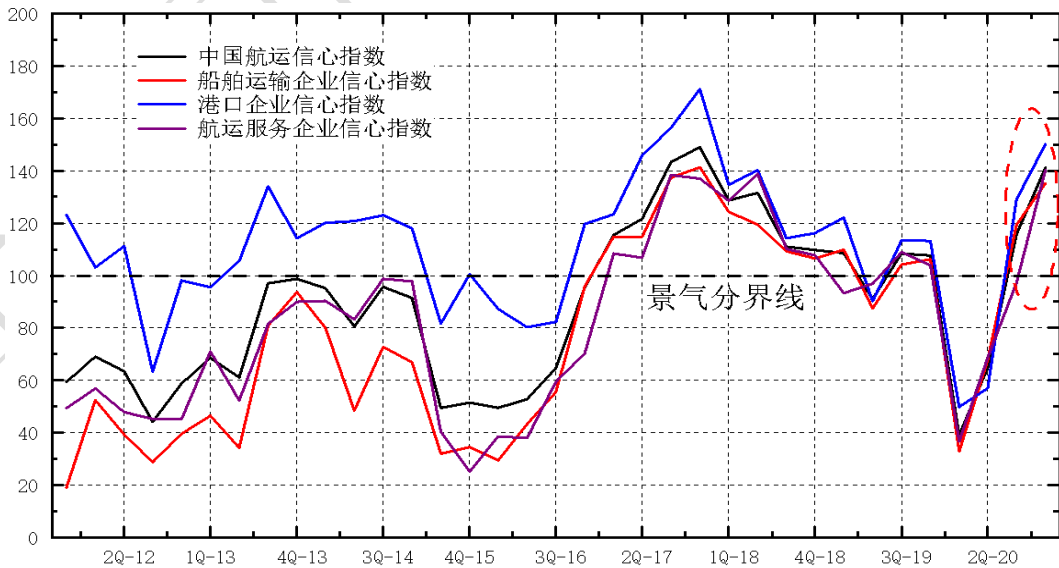


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业延续良好发展态势。2020 年第四季度，船舶运输企业景气指数为 126.35 点，与上季度基本持平；船舶运输企业信心指数为 135.16 点，较上季度上升 15.78 点，进入较为景气区间。其中，干散货运

输企业和集装箱运输企业景气指数分别为 118.56 点和 153.06 点，信心指数分别为 141.86 点和 172.69 点。船舶运输企业总体营运状况持续向好，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）

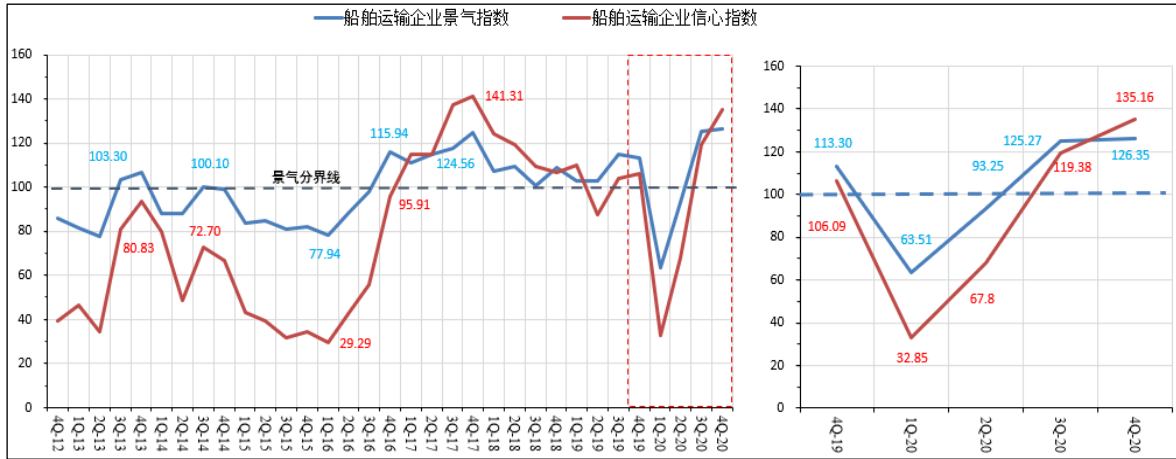


图 3-3 船舶运输企业景气指数和信心指数

小型船舶运输企业景气度涨幅最大。2020 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 127.93 点、125.56 点和 121.36 点。其中，大型、中型船舶运输企业景气指数继续处在较为景气区间，而小型船舶运输企业景气指数较上季度明显上升，由微景气区间上升至较为景气区间。总体来说，大型、中型、小型船舶运输企业运行情况态势良好。（见图 3-4）

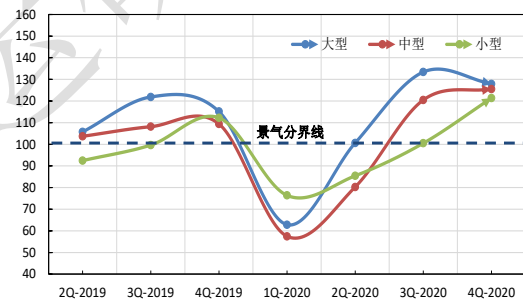


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

船舶运输企业经营指标几乎全面向好。2020 年第四季度，船舶运输企业运力投放继续增加，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升，但是企业仍然保持较强盈利；贷款负债进一步减少，劳

动力需求不断增加，船东们的运力投资意愿逐步加强，流动资金非常宽裕，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	119.28	↑ 0.65	相对景气区间
舱位利用率	122.73	↓ -19.90	较为景气区间
运费	162.76	↑ 14.88	较强景气区间
营运成本	55.87	↓ -30.26	较为不景气区间
盈利情况	154.47	↑ 7.59	较强景气区间
流动资金	138.64	↑ 4.64	较为景气区间
企业融资	117.27	↓ -1.23	相对景气区间
贷款负债	124.87	↓ -2.38	较为景气区间
劳动力需求	143.5	↑ 20.37	较为景气区间
船舶运力投资意愿	124.13	↑ 16.50	较为景气区间

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

干散货运输企业经营信心充足。2020年第四季度，干散货运输企业景气指数为118.56点，较上季度上升9.34点，由微景气区间上升至相对景气区间；干散货运输企业信心指数为141.86点，较上季度上升37.53点，

进入较为景气区间。干散货运输企业总体运行状况持续向好，企业家们对市场前景信心十足，对市场持乐观态度。（见图3-6）

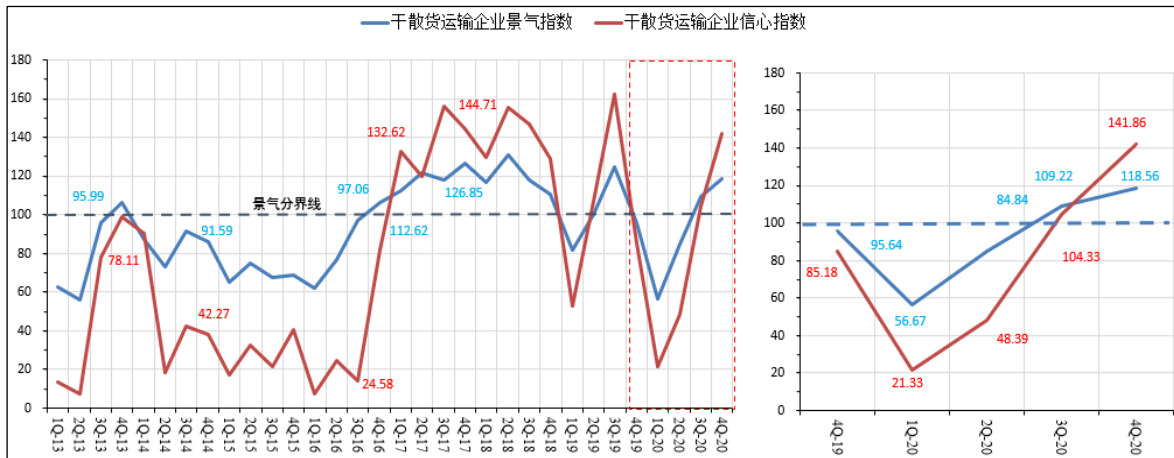


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

小型干散货运输企业景气度涨幅最大。2020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121点、117.86点和110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，景气值均在景气线之上。其中，小型干散货运输企业景气度上升幅度最大，较上季度上升了18.75点，由景气线之下上升至相对景气区间。总体来说，大、中、小型干散货运输企业运行情况态势良好。（见图3-7）

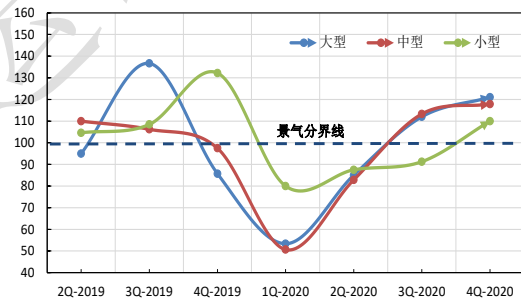


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

干散货运输企业运力投资意愿大幅上升。2020年第四季度，虽然船舶周转率大幅下降，营运成本有所增加，但得益于企业运力投放继续增加，单位运费收入继续上涨，企业盈利水平仍保持大幅增加；企业流动资金

相对充裕，企业融资相对容易，贷款负债继续减少，劳动力需求继续增加，企业运力投资意愿大幅上升至相对景气区间。（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	116.21	↑ 12.29	相对景气区间
船舶周转率	84.14	↓ -59.99	相对不景气区间
运费	176.50	↑ 20.54	较强景气区间
营运成本	51.07	↓ -26.51	较为不景气区间
盈利情况	167.29	↑ 24.21	较强景气区间
流动资金	115.29	↑ 21.5	相对景气区间
企业融资	105.00	↑ 18.87	微景气区间
贷款负债	113.07	↑ 6.82	相对景气区间
劳动力需求	141.07	↑ 35.49	较为景气区间
船舶运力投资意愿	116.00	↑ 40.21	相对景气区间

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

集装箱运输持续火爆。2020 年第四季度，集装箱运输企业的景气指数为 153.06 点，较上季度上升 6.31 点，进入较强景气区间；集装箱运输企业的信心指数为

172.69 点，较上季度上涨 19.37 点，维持在较强景气区间。集装箱运输企业景气指数及信心指数持续上升且达到历史最高值，总体运行状况可谓火爆。（见图 3-9）

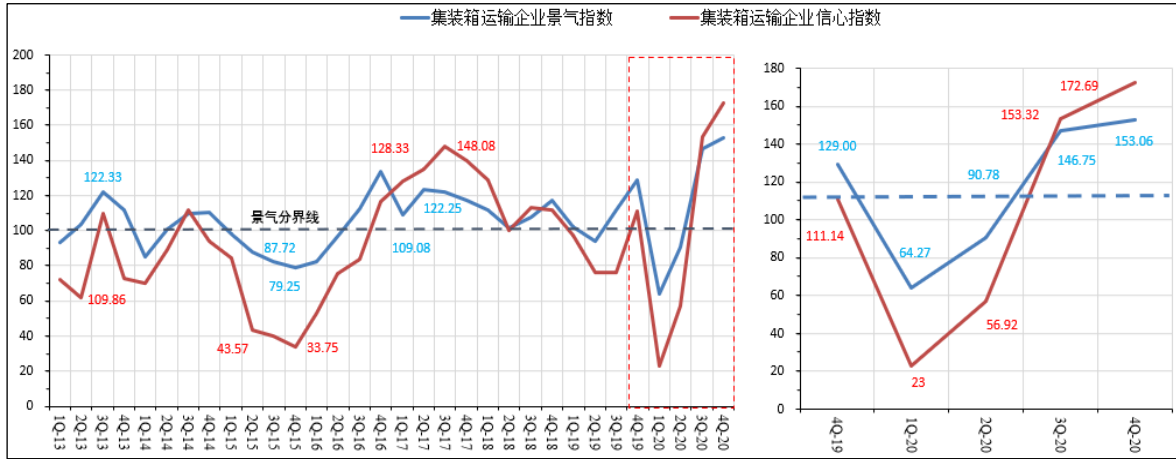


图 3-9 集装箱运输企业景气指数和信心指数

大型集装箱运输企业景气指数最高。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分别为 158.57 点、141.67 点、150 点。与上季度相比，本季度的大、中、小型集装箱运输企业景气指数都有所提升。其中，大型集装箱运输企业景气指数维持在较强景气区间，企业景气状况最佳；中型、小型集装箱运输企业均维持在较为景气区间。总体上来说，大、中、小型集装箱运输企业运行情况态势良好。（见图 3-10）

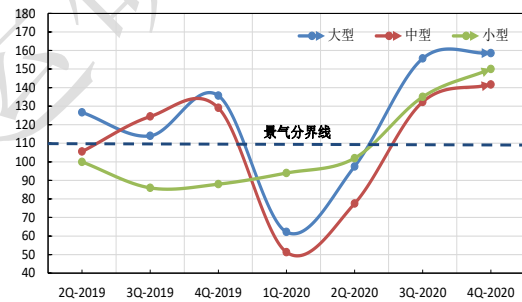


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

集装箱运输企业盈利能力持续提升。2020 年第四季度，集装箱运输企业运力投放继续大幅增加，企业舱位利用率大幅提升，即使营运成本有所上升，但由于运价水平的暴涨，使得企业盈利能力大幅度提升；企业流

动资金非常宽裕，企业融资难度继续降低，贷款负债继续减少，企业运力投资意愿大幅上升，劳动力需求也继续大幅增加，企业抗风险能力加强。（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	139.37	↑ 9.81	较为景气区间
舱位利用率	176.61	↑ 0.47	较强景气区间
运费	195.83	↑ 11.12	非常景气区间
营运成本	57.87	↓ -9.79	较为不景气区间
盈利情况	178.69	↓ -6.02	较强景气区间
流动资金	180.1	↑ 12.63	非常景气区间
企业融资	146.54	↓ -6.78	较为景气区间
贷款负债	143.54	↑ 3.49	较为景气区间
劳动力需求	157.44	↑ 32.6	较强景气区间
船舶运力投资意愿	154.62	↑ 15.54	较强景气区间

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

中国港口企业信心高涨。2020年第四季度，港口企业景气指数为127.47点，较上季度小幅上涨，维持在较为景气区间，港口企业总体经营状况较好；港口企

业信心指数为150.09点，较上季度大幅上升21.09点，进入较强景气区间，港口企业家们信心高涨，对行业总体运行状况持乐观态度。（见图3-12）

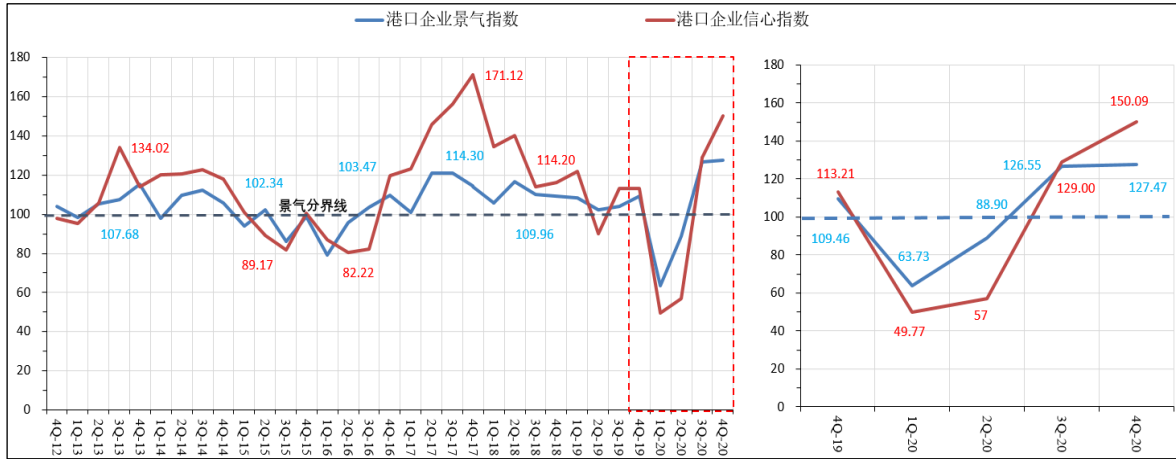


图 3-12 港口企业景气和信心指数

大型港口企业景气度最高。2020年第四季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为137.14点、108.75点和120.00点。与上季度相比较，本季度的大型港口企业上涨4.14点，景气指数最高，而中、小型港口企业分别下跌0.25点和10.00点。大型、中型、小型三类港口企业景气值均维持在景气线之上，总体运行情况较好。（见图3-13）

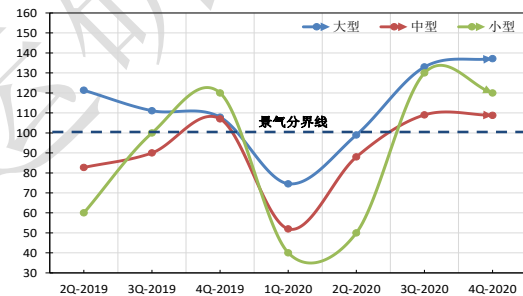


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

港口企业资产负债情况不佳。2020年第四季度，虽然港口收费价格下降，营运成本也有所提升，但港口吞吐量持续上涨，泊位利用率持续上升，使得企业盈利也继续上升。港口企业流动资金仍然相对宽裕，企业融资

难度较低，同时港口企业的劳动力需求增加，但新增泊位与机械投资较上季度大幅增加，企业资产负债水平大幅提升。（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	175.80	↑ 23.30	较强景气区间
泊位利用率	151.25	↑ 13.25	较强景气区间
收费价格	91.43	↓ -12.07	微弱不景气区间
营运成本	76.79	↓ -9.21	较为不景气区间
企业盈利	145.80	↑ 7.80	较为景气区间
流动资金	144.82	↓ -1.18	较为景气区间
企业融资	142.86	↓ -0.64	较为景气区间
资产负债	79.55	↓ -38.45	较为不景气区间
劳动力需求	132.14	↑ 7.64	较为景气区间
新增泊位与机械投资	134.29	↑ 18.79	较为景气区间

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

航运服务企业信心十足。2020 年第四季度，航运服务企业景气指数为 112.82 点，较上季度上升 11.73 点，从微景气区间进入相对景气区间；但航运服务企业信心指数为 140.18 点，较上季度大幅上升 42.92 点，从微弱

不景气上升至较为景气区间。航运服务企业景气指数与信心指数较三季度均有所上升，信心指数大幅上涨，航运服务企业家们对行业发展信心充足。（见图 3-15）

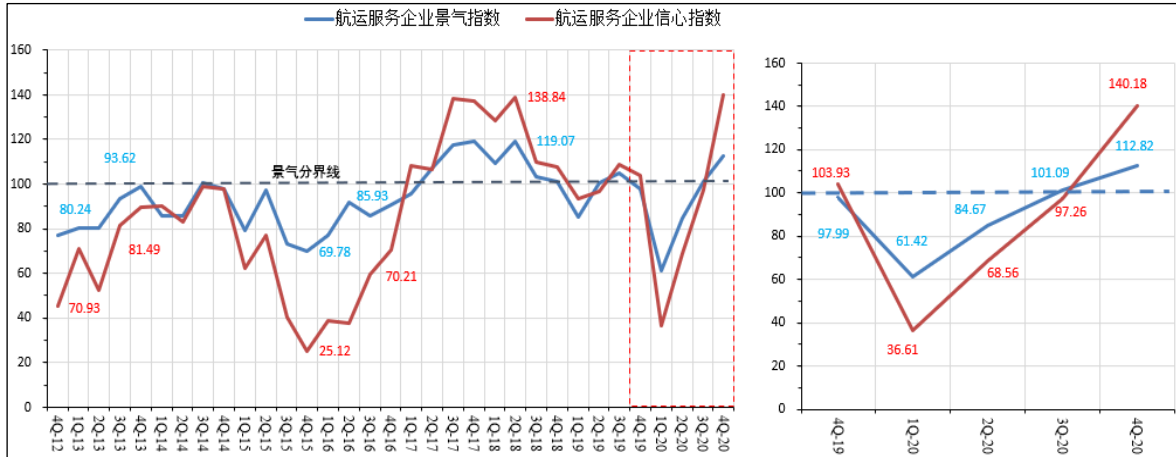


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

大型航运服务企业景气情况最佳。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分别为 120.56 点、101.72 点、100.36 点，与上季度相比，大、中型航运服务企业分别上涨 17.83 点和 4.84 点，小型航运服务企业下降 1.18 点。大、小型企业均维持在景气线以上，中型航运服务企业景气指数则由微弱不景气区间上升至微景气区间，总体运行情况良好。（见图 3-16）

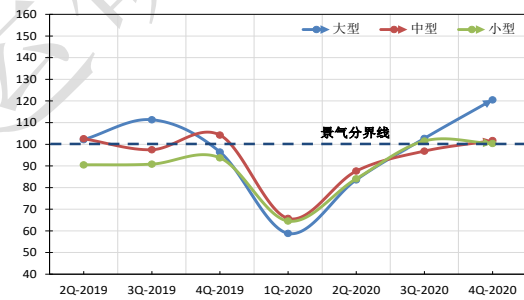


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

航运服务企业业务能力大幅上涨。2020 年第四季度，虽然航运服务业经营成本依然较高，但由于业务预定量及业务量大幅上升，以及业务收费价格的大幅上涨，

企业盈利情况持续改善；虽然企业流动资金相对宽裕，固定资产投资意愿有所增加，劳动力需求有所提升，但企业融资依旧困难，贷款拖欠持续增加。（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	151.61	↑ 32.73	较强景气区间
业务量	148.81	↑ 27.59	较为景气区间
业务收费价格	137.08	↑ 22.47	较为景气区间
业务成本	59.88	↓ -22.79	较为不景气区间
盈利状况	143.04	↑ 15.39	较为景气区间
流动资金	105.65	↑ 5.85	微景气区间
企业融资	94.29	↑ 13.95	微弱不景气区间
贷款拖欠	68.33	↓ -19.97	较为不景气区间
劳动力需求	116.31	↑ 16.72	相对景气区间
固定资产投资	103.15	↑ 25.34	微景气区间

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

航运市场前景持续向好。2020年11月，中国航运先行指数收于112.71点，自3月起呈现快速上升的趋势，但10、11月较9月份出现了小幅下降。一致指数为97.39点，高于去年一致指数平均数94.91点，比上季度平均值95.31点上升2.08点。滞后指数为94.42点，

低于去年滞后指数平均值97.71点，比上季度平均值94.35点上升0.07点。从指数走势上来看，先行指数处于波动上升态势，预计未来航运市场发展趋势可能持续向好。（见图4-1）

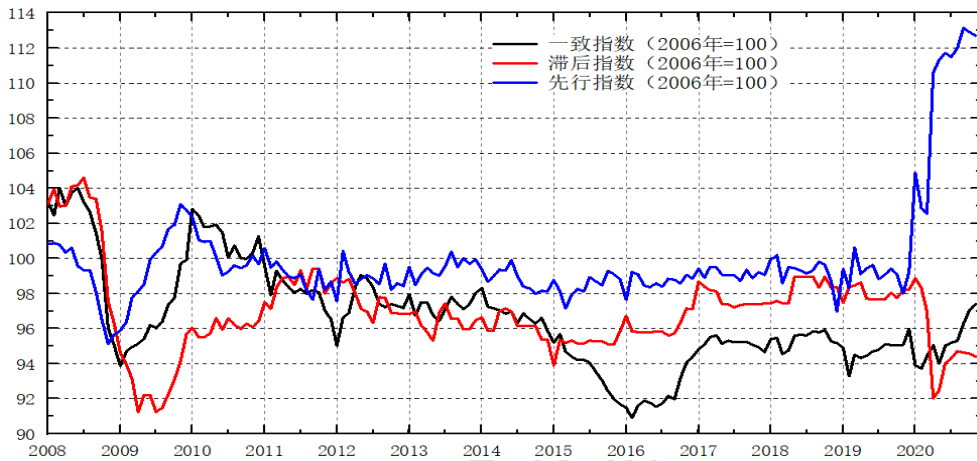


图 4-1 中国航运景气动向分指数走势图

2020年第四季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自9月起先扬后抑；发电量和货币供应量本季度持续上升；固定资产投资自9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11月，一致指标组中，港口吞吐量9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本季度持续下降，CCFI本季度持续上升，分别收于406点和1129点；CCBFI本季度先抑后扬。（见图4-3）

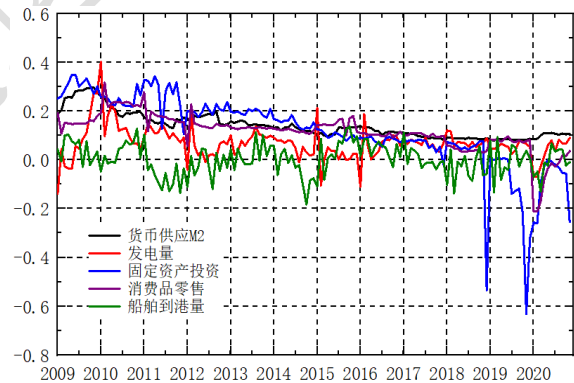


图 4-2 先行指标走势图

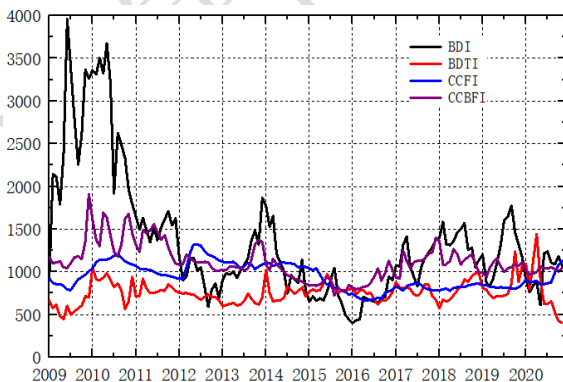


图 4-3 一致指标走势图



5 2021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，2021年第一季度中国航运景气指数预计为106.21点，较本季度下降16.42点，进入微景气区间。其中除航运服务企业景气指数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维持在景气线之上。2021年第一季度中国航运信心指数预计为128.76点，较本季度下降12.39点，依然维持在较为景气区间。船舶运输企业、港口企业和航运服务企业信心指数均有所下降，但均处于景气线

之上。（见图5-1、图5-2和图5-3）

根据中国航运景气调查，2021年第一季度，预计有41.88%的航运企业对航运业总体运行状况持乐观态度，较本季度下降7.33个百分点；41.88%的航运企业持一般态度，较本季度上升2.09个百分点；其余16.23%的航运企业持不乐观态度，较本季度上升5.24个百分点。总体上看，中国航运企业信心将有所下降。

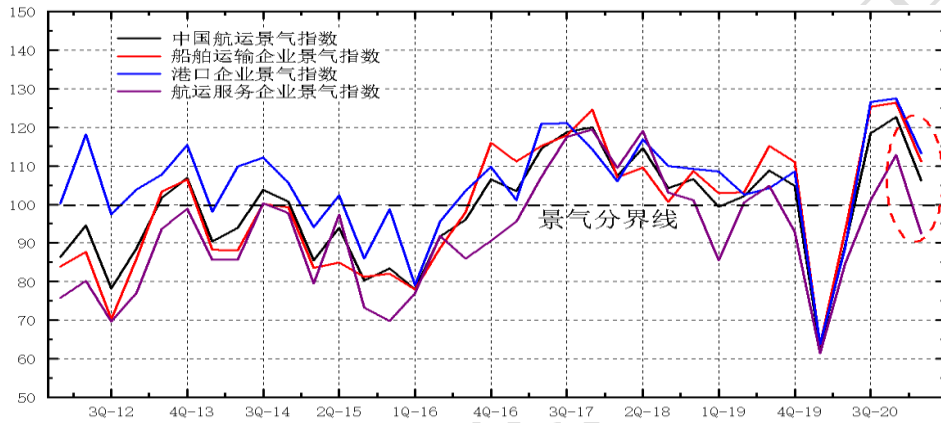


图 5-1 中国航运景气指数预测

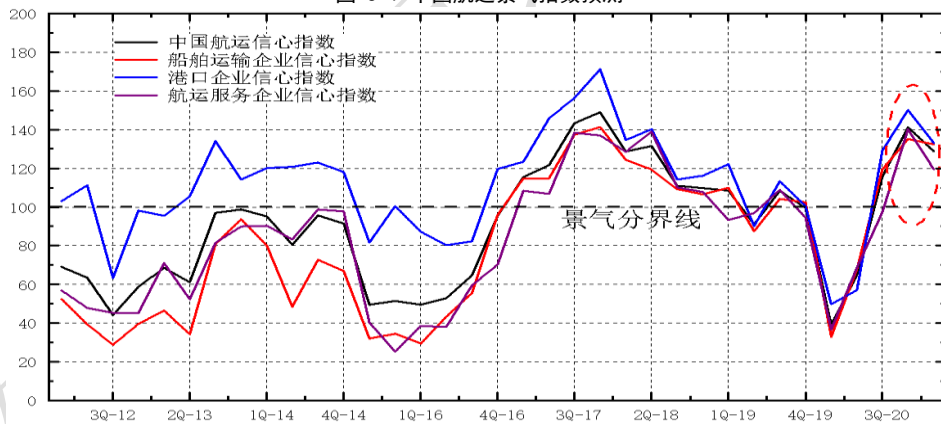


图 5-2 中国航运信心指数预测

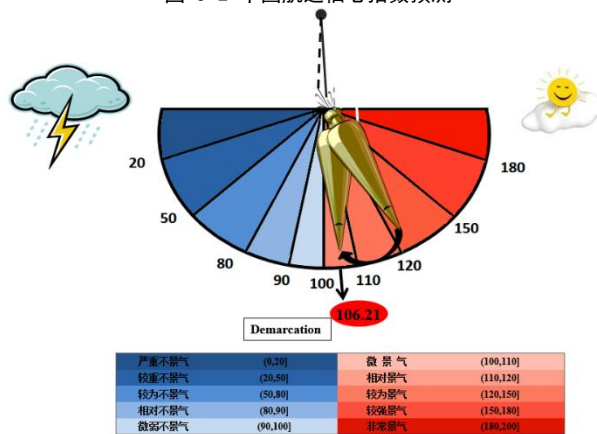


图 5-3 2021年第一季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

船舶运输企业将保持向好态势。根据中国航运景气调查，2021 年第一季度，船舶运输企业景气指数预计为 111.18 点，较本季度下降 15.17 点，仍处于景气线之上，进入相对景气区间；船舶运输企业信心指数预计

为 132.41 点，较本季度下降 2.75 点，信心指数维持在较为景气区间。总体上来说，预计 2021 年第一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）

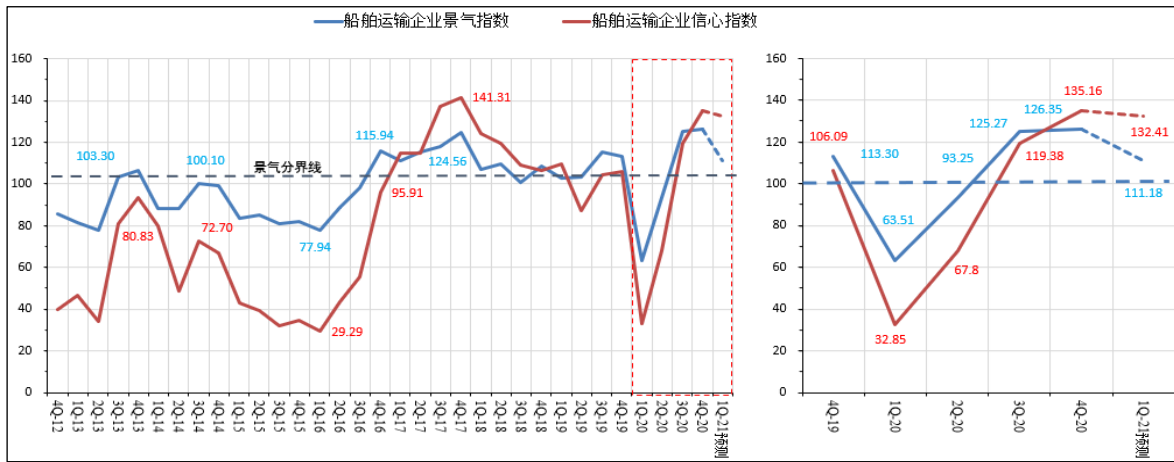


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

预计大型船舶运输企业景气度最高。2021 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 112.07 点、111.11 点和 107.73 点。与本季度相比较，虽然下一季度的大、中、小型船舶运输企业景气指数均有所下降，但依然维持在景气线之上。其中，大型船舶运输企业景气指数最高，进入相对景气区间，企业经营状况持续向好。（见图 5-5）

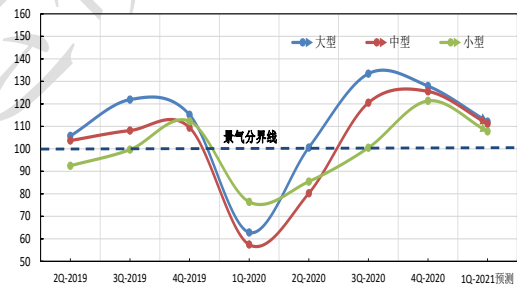


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

船舶运输企业主要经营指标持续好转。2021 年第一季度，预计船舶运输企业将增加运力投放，舱位利用率继续上升，运费收入将保持增加，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，贷款负债将继续减少，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	113.1	↓ -6.18	相对景气区间
舱位利用率	106.92	↓ -15.81	微景气区间
运费	105.49	↓ -57.27	微景气区间
营运成本	60.03	↑ 4.16	较为不景气区间
盈利情况	104.08	↓ -50.39	微景气区间
流动资金	131.04	↓ -7.6	较为景气区间
企业融资	112.44	↓ -4.83	相对景气区间
贷款负债	120.03	↓ -4.84	较为景气区间
劳动力需求	135.89	↓ -7.61	较为景气区间
船舶运力投资意愿	122.77	↓ -1.36	较为景气区间

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。2021 年第一季度，干散货运输企业景气指数预计为 99.31 点，较本季度下降 19.25 点，将跌至微弱不景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 130.07 点，较本季度下降 11.79

点，维持在较为景气区间。总体来说，预计 2021 年第一季度干散货海运企业经营状况堪忧，但企业家们对未来市场经营信心依然充足。（见图 5-7）

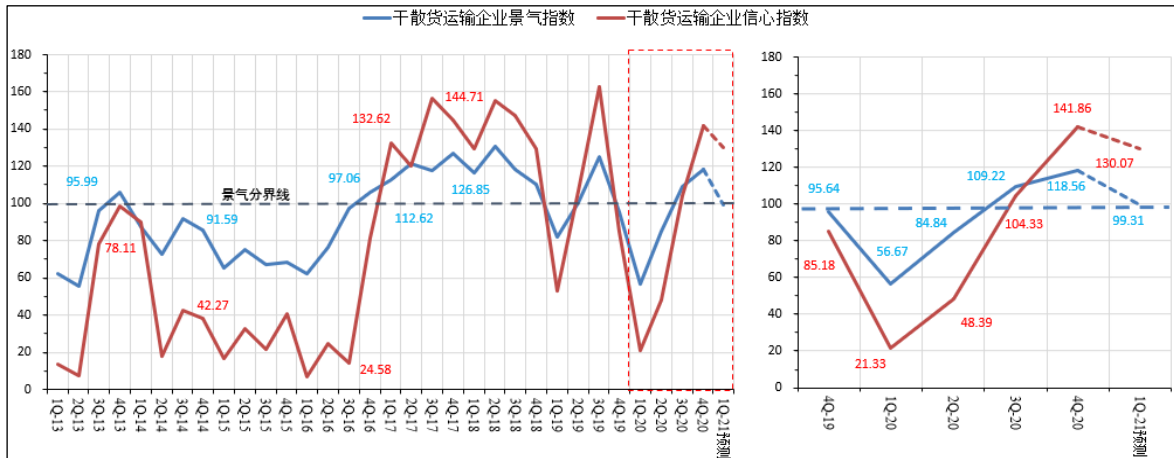


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

预计大型干散货运输企业景气度最高。2021 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 101 点、100 点和 91.43 点。与本季度相比，下季度小型干散货运输企业经营状况堪忧，景气指数将跌至景气线之下；但大型干散货运输企业将进入微景气区间，景气指数最高，企业经营状况持续向好。（见图 5-8）

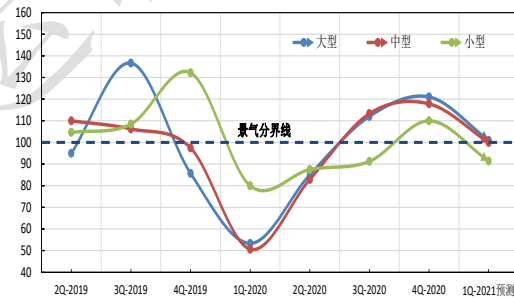


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

干散货运输企业盈利预计大幅下降。2021 年第一季度，预计干散货企业将加大运力投放，但船舶周转率可能继续降低，营运成本将继续增加，运费水平将下跌，导致企业盈利状况恶化。此外，虽然企业融资难度将有

所增加，但流动资金将继续增加，企业贷款负债将减少，劳动力需求将继续增加，船舶运力投资意愿也将继续增加。（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	102.07	↓ -14.14	微景气区间
船舶周转率	89.71	↑ 5.57	相对不景气区间
运费	75.43	↓ -101.07	较为不景气区间
营运成本	80.21	↑ 29.14	相对不景气区间
盈利情况	85.07	↓ -82.22	相对不景气区间
流动资金	105.36	↓ -9.93	微景气区间
企业融资	97.21	↓ -7.79	微弱不景气区间
贷款负债	103.14	↓ -9.93	微景气区间
劳动力需求	123.36	↓ -17.71	较为景气区间
船舶运力投资意愿	131.57	↑ 15.57	较为景气区间

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，2021年第一季度，集装箱运输企业的景气指数预计为138.59点，较本季度下降14.47点，回落至较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计

为166.44点，较本季度下降6.25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充足，持续看好集装箱运输行业。（见图5-10）

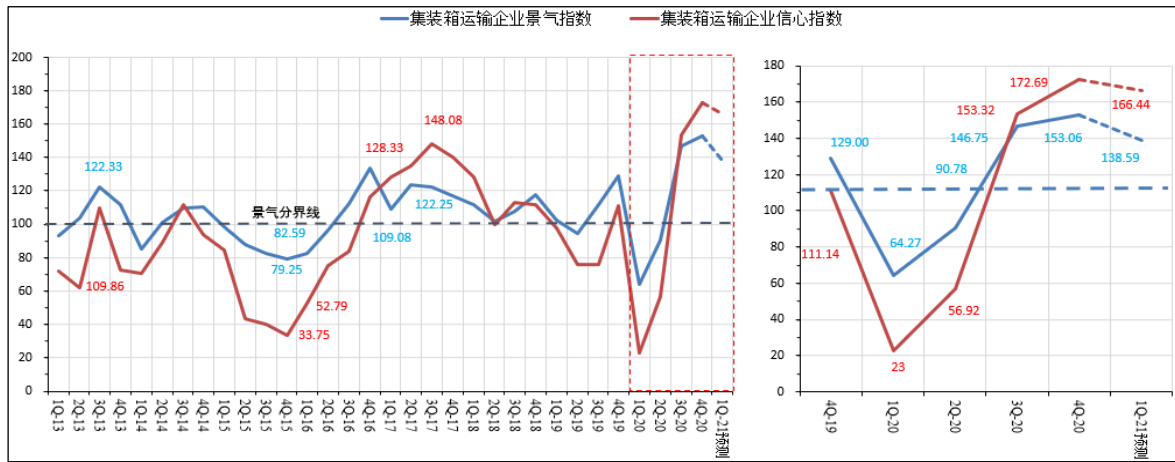


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

预计小型集装箱运输企业经营状况最优。2021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145.72点、115.83点、148点。与本季度相比较，下季度的大、中、小型集装箱企业景气指数都有不同幅度的下降，其中，大、小型集装箱运输企业景气指数小幅下降，均处于较为景气区间；中型集装箱运输企业景气指数较本季度下降幅度较大，进入相对景气区间。（见图5-11）

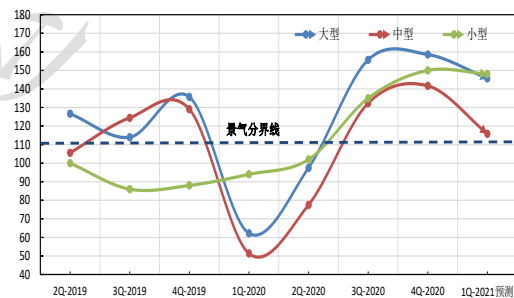


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

集装箱运输企业主要指标预计持续向好。2021年第一季度，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，舱位利用率继续上升，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，劳动力需求也将继续增加。（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	126.63	↓ -12.74	较为景气区间
舱位利用率	139.8	↓ -36.81	较为景气区间
运费	159.02	↓ -36.81	较强景气区间
营运成本	64.12	↑ 6.25	较为不景气区间
盈利情况	144.88	↓ -33.81	较为景气区间
流动资金	165.27	↓ -14.83	较强景气区间
企业融资	146.54	→ 0.00	较为景气区间
贷款负债	139.37	↓ -4.17	较为景气区间
劳动力需求	156.27	↓ -1.17	较强景气区间
船舶运力投资意愿	143.96	↓ -10.66	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

预计港口企业经营依旧乐观。根据中国航运景气调查显示，2021 年第一季度，港口企业景气指数预计为 113.31 点，较本季度下降 14.16 点，仍维持在景气线之上，进入相对景气区间，经营状况持续转好；港口企

业信心指数预计为 133.13 点，较本季度下降 16.96 点，由较强景气区间回落至较为景气区间。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行业发展信心充足。（见图 5-13）

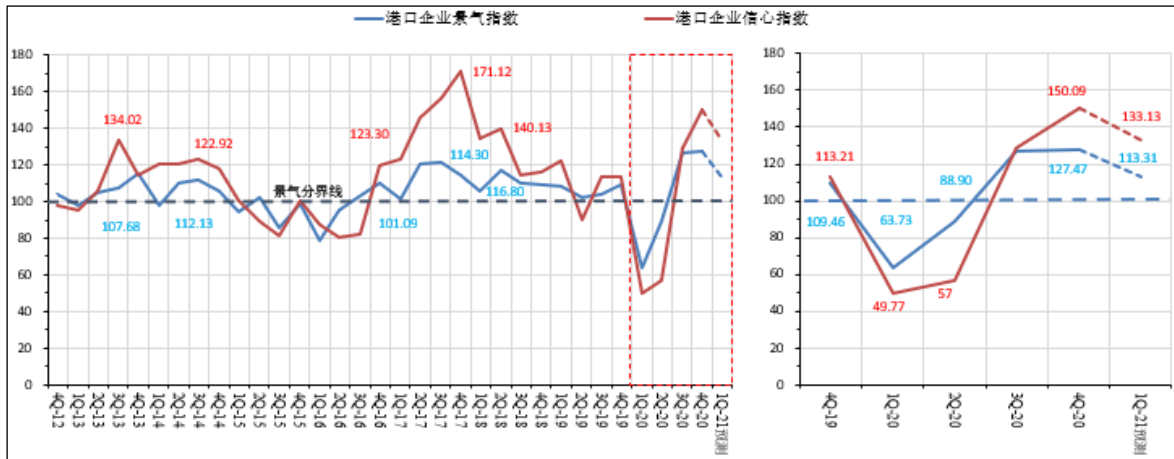


图 5-13 港口运输企业景气和信心指数预测

中、小型港口企业景气指数预计跌至景气线以下。2021 年第一季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数数值预计分别为 130.71 点、97.50 点和 70.00 点。与本季度相比较，下季度的大、中、小型港口企业景气指数都有不同幅度的下降，其中，大型港口企业维持在较为景气区间；中型港口企业跌至微弱不景气区间；小型港口企业跌至较为不景气区间。（见图 5-14）

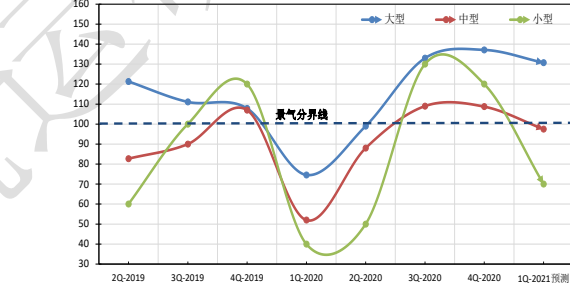


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

港口企业资产负债水平将有所好转。2021 年第一季度，预计港口企业收费价格持续下跌，营运成本持续上涨，但港口吞吐量继续上升，泊位利用率也有所增加，港口企业盈利水平将持续上升。同时，预计由于港口企

业流动资金也将更加充裕，企业融资难度降低，贷款负债继续减少，港口企业劳动力需求将大幅下降，新增泊位与机械投资意愿也将持续上涨。（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	106.43	↓ -69.37	微景气区间
泊位利用率	110.71	↓ -40.54	相对景气区间
收费价格	92.59	↑ 1.16	微弱不景气区间
营运成本	96.88	↑ 20.09	微弱不景气区间
企业盈利	113.84	↓ -31.96	相对景气区间
流动资金	140.54	↓ -4.28	较为景气区间
企业融资	139.73	↓ -3.13	较为景气区间
资产负债	106.43	↑ 26.88	微景气区间
劳动力需求	91.61	↓ -40.53	微弱不景气区间
新增泊位与机械投资	134.29	→ 0	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。2021年第一季度，航运服务企业景气指数预计为92.48点，较本季度下降20.34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119.52点，较本季度下降20.66

点，进入相对景气区间。总体来看，预计航运服务企业经营状况不佳，但航运服务企业家们经营信心依旧充足。（见图5-16）

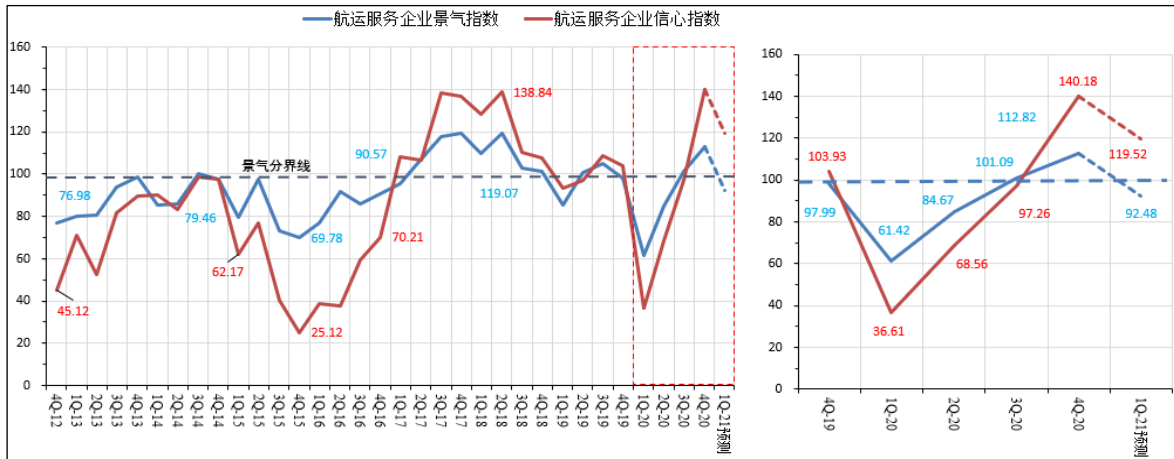


图 5-16 航运服务企业景气和信心指数预测

预计大、中、小型航运服务企业均进入微弱不景气区间。2021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92.22点、92.00点和94.29点，较本季度分别下降28.34点、9.71点和6.07点，大、中、小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）

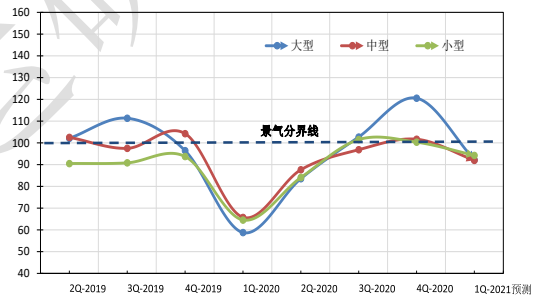


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

航运服务企业经营状况堪忧。2020年第一季度，预计航运服务企业业务预订量、业务量和业务收费价格将持续下降，业务成本也将持续上涨，导致企业盈利情况不佳。企业流动资金相对充足，拖欠货款增加，企业

融资难度加大，固定资产投资意愿持续走低，劳动力需求也将减少。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	92.8	↓ -58.81	微弱不景气区间
业务量	86.49	↓ -62.32	相对不景气区间
业务收费价格	98.69	↓ -38.39	微弱不景气区间
业务成本	79.23	↑ 19.35	较为不景气区间
盈利状况	88.81	↓ -54.23	相对不景气区间
流动资金	109.64	↑ 3.99	微景气区间
企业融资	92.32	↓ -1.97	微弱不景气区间
货款拖欠	87.38	↑ 19.05	相对不景气区间
劳动力需求	94.17	↓ -22.14	微弱不景气区间
固定资产投资	95.24	↓ -7.91	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 近六成航运企业认为 RCEP 协定会使公司业务量增加

2020年11月15日,区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)正式签署,将覆盖全球30%的人口,近30%的经济体量,27.4%的全球贸易额和近30%的全球投资。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就该协定将对航运企业造成的影响进行了相关调查。调查结果如图6-1所示。

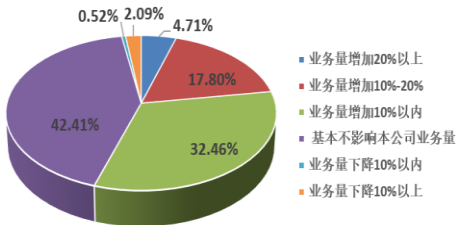


图 6-1 航运企业业务量影响情况

在被调查的航运企业中,有4.71%的企业表示公司业务量将增加20%以上;17.8%的企业表示业务量将增加10%-20%;32.46%的企业表示业务量将增加10%以内;42.41%的企业表示基本不影响本公司业务量;0.52%的企业表示业务量将下降10%以内;2.09%的企业表示业务量将下降10%以上。

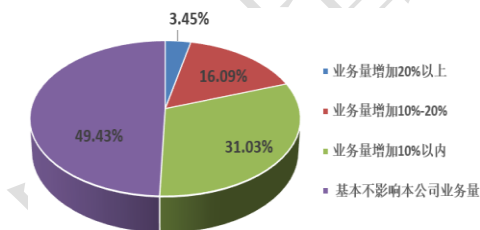


图 6-2 船舶运输企业业务量影响情况

在被调查的船舶运输企业中,有3.45%的企业表示业务量将增加20%以上;16.09%的企业表示业务量将增加10%-20%;31.03%的企业表示业务量将增加10%以内;49.43%的企业表示基本不影响本公司业务量。

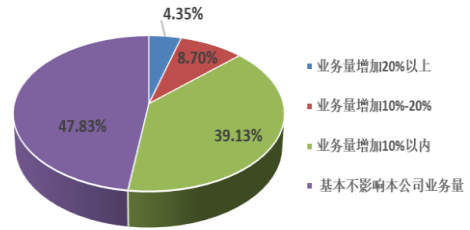


图 6-3 港口企业业务量影响情况

在被调查的港口企业中,有4.35%的企业表示业务量将增加20%以上;8.7%的企业表示业务量将增加10%-20%;39.13%的企业表示业务量将增加10%以内;47.83%的企业表示基本不影响本公司业务量。

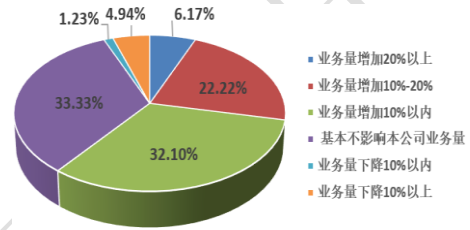


图 6-4 航运服务企业业务量影响情况

在被调查的航运服务企业中,有6.17%的企业表示业务量将增加20%以上;22.22%的企业表示业务量将增加10%-20%;32.1%的企业表示业务量将增加10%以内;33.33%的企业表示基本不影响本公司业务量;1.23%的企业表示业务量将下降10%以内;4.94%的企业表示业务量将下降10%以上。

6.2 超八成企业认为2021年航运市场整体走势将平稳向好

2020年,在国际经济形势变化及全球疫情蔓延的影响下,航运市场剧烈波动。即将进入2021年,航运市场整体运价水平走势如何?针对上述问题,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进行了相关调查,调查结果如图6-5所示。

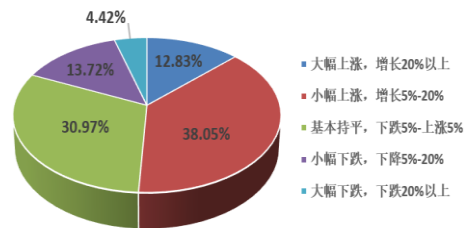


图 6-5 航运企业预计2021年航运市场运价情况

在被调查的航运企业中,有81.85%的企业认为明年市场运价较今年或将平稳向好。其中,12.83%的企业认为运价会大幅上涨20%以上;38.05%的企业认为会小幅增长5%-20%;30.97%的企业认为市场运价与今年

基本持平。仅有 18.14%的企业认为市场运价将会出现下行，其中，13.72%的企业认为会小幅下跌 5%-20%，4.42%的企业认为会大幅下降 20%以上。

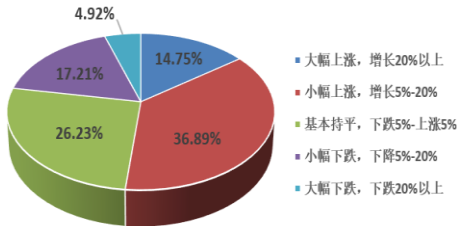


图 6-6 船舶运输企业预计 2021 年航运市场运价情况

在被调查的船舶运输企业中，有 14.75%的企业认为会大幅上涨 20%以上；36.89%的企业认为会小幅上涨 5%-20%；26.23%的企业认为与今年基本持平；17.21%的企业认为会小幅下跌 5%-20%；4.92%的企业认为会大幅下跌 20%以上。

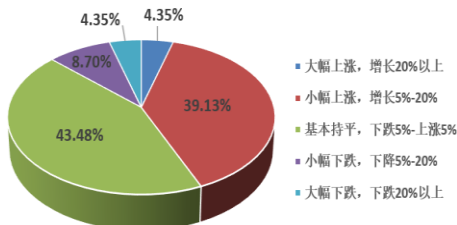


图 6-7 港口企业预计 2021 年航运市场运价情况

在被调查的港口企业中，有 4.35%的企业认为会大幅上涨 20%以上；39.13%的企业认为会小幅上涨 5%-20%；43.48%的企业认为会与今年基本持平；8.7%的企业认为会小幅下跌 5%-20%；4.35%的企业认为会大幅下跌 20%以上。

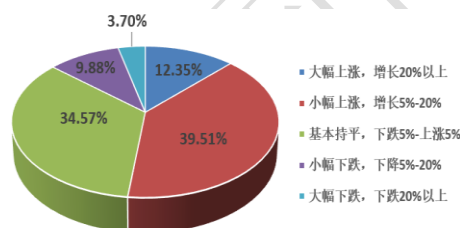


图 6-8 航运服务企业业务量影响情况

在被调查的航运服务企业中，有 12.35%的企业认为会大幅上涨 20%以上；39.51%的企业认为会小幅上涨 5%-20%；34.57%的企业认为会与今年基本持平；9.88%的企业认为会小幅下跌 5%-20%；3.7%的企业认为会大幅下跌 20%以上。

6.3 超九成集装箱运输企业表示缺箱问题将持续三个月及以上

8月以来，受新冠肺炎疫情引起的全球物流效率下降等因素影响，集装箱的紧缺问题凸显，市场上更是“一箱难求”。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认为市场上缺箱现象还将持续多长时间进行了相关调查，调查结果如图 6-9 所示。

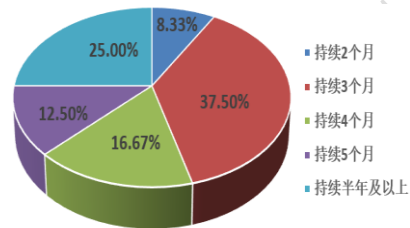


图 6-9 集装箱运输企业缺箱问题持续时间的调查情况

在接受调查的集装箱企业中，有 37.5%的企业表示缺箱问题需要持续 3 个月；有 25%的企业表示缺箱问题将持续半年及以上；有 16.67%的企业表示缺箱问题将持续四个月；有 12.5%的企业表示缺箱问题将持续五个月，有 8.33%的企业表示缺箱问题将持续两个月。

通过上述的调查结果可知，超九成集装箱企业表示缺箱问题将会持续三个月及以上。因此，集装箱缺箱问题短期内依然存在，集装箱运输市场运价将持续受空箱短缺问题影响，集装箱企业需要采取有效措施来应对缺箱问题。

6.4 近三成集装箱运输企业以较高代价优先调回空箱

8月以来，受新冠肺炎疫情引起的全球物流效率下降等因素影响，集装箱的紧缺问题凸显，市场上更是“一箱难求”。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就集装箱运输企业采取哪些策略来应对集装箱短缺这一问题进行了相关调查，调查结果如图 6-10 所示。

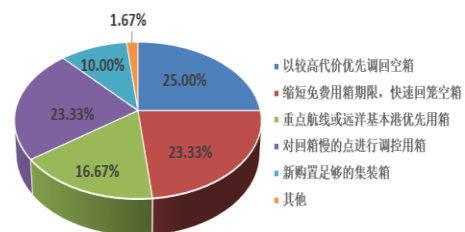


图 6-10 集装箱运输企业应对集装箱紧缺的调查情况

在接受调查的集装箱运输企业中，有 25%的企业为

了及时把握市场行情，则以较高代价优先调回空箱；23.33%的企业则以缩短免费用箱期限的方式，快速回笼空箱；16.67%的企业选择在重点航线或远洋基本港等空箱需求极大的航线港口优先用箱；23.33%的企业对回箱慢的点进行调控用箱，提高空箱利用率；另10%的企业则选择新购置足够的集装箱来应对集装箱紧缺这一问题，以最快速度满足市场需求。

通过上述调查可知，接受调查的集装箱运输企业中，绝大多数企业在现有集装箱基础上进行了更加严格的空箱调控，其中，近三成的集装箱运输企业即使以较高代价也要优先调回空箱来加快集装箱流转速度，进而缓解集装箱极度短缺的现象，并及时把握集装箱运价高涨的市场行情。

6.5 超五成港口企业冷链进口货物作业量受到影响

最近，我国部分城市在进口冷链食品或包装上检出新冠病毒阳性，交通运输部明确要求要加大进口冷链食品各作业环节的疫情防控。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链进口货物作业量是否受到影响进行了相关调查，调查结果如图 6-11 所示。

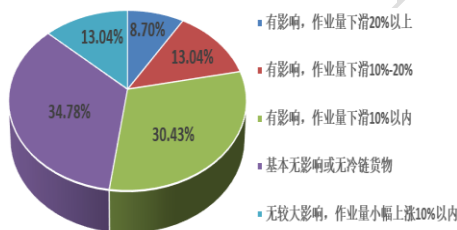


图 6-11 港口企业冷链进口货物作业量受影响情况

接受调查的港口企业中，除有 34.78%的港口企业或因无冷链货物等原因表示基本无影响外，另有 52.17%的港口企业表示受到了较大影响，其中，有 30.43%的企业表示有港口进口冷链货物作业量下滑 10%以内；有 13.04%企业表示港口进口冷链货物作业量下滑 10%-20%，有 8.70%企业表示港口进口冷链货物作业量下滑 20%以上。然而有 13.04%表示港口进口冷链货物作业

量非但无较大影响，而且还小幅上涨 10%以内。

通过上述调查可知，在国外疫情持续蔓延、国内进口冷链疫情防控力度加大影响下，有超五成港口企业的冷链进口货物作业量因受到影响而出现下滑，未来一段时间疫情防控措施还会持续，港口企业需要采取积极措施应对，在满足疫情防控要求保持港口正常作业。

6.6 内循环政策和国外疫情影响是港航企业内贸集装箱运输需求大幅上涨的主要原因

据统计，2020 年第三季度，国内主要港口内贸集装箱吞吐量增长 10.35%（外贸仅增长 3.4%），内贸集装箱运输需求快速反弹。今年内贸集装箱运输需求大幅上涨的主要原因是什么？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。

接受调查的船舶运输类企业表示内贸集装箱运输需求大幅上涨的主要原因是疫情防控好转后的需求反弹，国内疫情控制有效，生产恢复较快，国外因疫情影响蔓延，民生物资短缺，导致出口货物增长，从主要港口出口集装箱增加，导致国内支线集装箱运输需求的反弹。同时，中央推进构建以国内循环为主的国际国内双循环的新发展格局，双循环新格局下，国内市场发展较快，而国际市场复苏相对缓慢。

港口企业表示受疫情影响全球经济下滑，国外疫情加重，内循环促使内需增长明显、国内贸易量增幅较快，是内贸集装箱量增长的主要因素之一。国家政策对交通运输方式调整，加大了水路运输力度以及大力推动散改集，集装箱能够水转水的疏运方式，不再通过公路疏运，导致国内内贸集装箱大幅度增长。

航运服务企业表示由于受到新冠疫情影响，对外出口减少，国家实施了一系列“升级消费、扩大内需、调整产业结构”政策，在此政策推动下，国内贸易保持平稳较快发展。国家倡导双循环战略，内循环机制的良好运转使得内贸水运形势一片大好，内贸运输需求快速增长，内循环战略效果初显。

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 陈维菲 贾萍萍 王敏婕 孙吉磊