



中国航运景气指数创历史新低

(上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室)

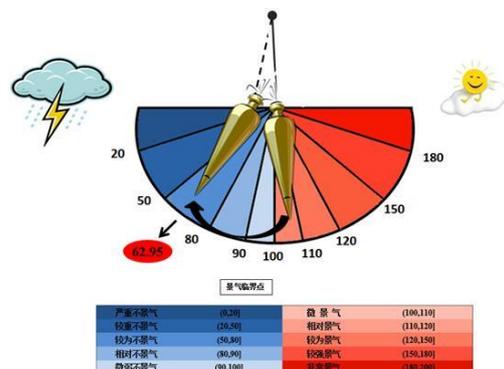
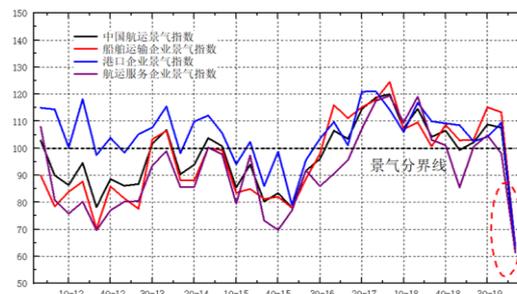
——中国航运景气报告系列（季度）——

内容摘要：

- **中国航运业出现大幅下挫。**2020 年第一季度的中国航运景气指数为 62.95 点，大幅下降至较为不景气区间，中国航运业发展十分堪忧；中国航运信心指数为 39.05，也大幅下降且跌至较重不景气区间，中国航运企业家经营信心严重不足。
- **港航企业盈利状况急剧下滑。**2020 年第一季度，航运企业盈利较上季度大幅下跌。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下，分别为 20.64 点、23.86 点和 37.61 点，落至严重不景气和较重不景气区间。
- **船舶运输企业信心严重受挫。**2020 年第一季度，船舶运输企业、港口企业、航运服务企业信心指数分别为 32.85 点、49.77 点和 36.61 点，均跌落至较重不景气区间；其中，船舶运输企业信心受挫最为严重，较上季度下滑 73.24 点，企业家经营信心最为不足。
- **预计下季度经营状况持续恶化。**2020 年第二季度，中国航运景气指数预计为 93.26 点，较本季度上涨 30.31 点，进入微弱不景气区间；中国航运信心指数预计为 60.31 点，较本季度上涨 21.26 点，进入较为不景气区间。预计下季度中国航运企业经营状况持续恶化，经营信心依然不足。
- **时事聚焦：**
 - 1、港航企业复工复产总体情况较好，近六成企业复工率达 90% 以上，复工率低于 50% 的企业不足一成，其中半数以上的港口企业实现完全复工。
 - 2、受新冠肺炎疫情疫情影响，近九成航运企业业务量下降，其中近三成企业业务量下滑 30% 以上，新冠肺炎疫情对航运市场的短期冲击较为明显。
 - 3、面对疫情对行业造成的巨大冲击，超过三成的企业希望得到降低/减免税费等财政金融政策的支持，以缓解疫情期间企业面临的经营压力。
 - 4、受新冠肺炎疫情疫情影响，BDI 指数大幅下滑，市场进入萧条期，近两成企业认为市场将长期低位运行，但近八成的干散货运输企业认为干散货市场有望于疫情基本结束后半年内走出萧条行情。

风险提示：随着新冠病毒疫情的全球蔓延，航运企业业务量普遍出现下滑，企业盈利能力大幅下降，企业流动资金压力陡增。在未来疫情存在较大不确定性的背景下，建议相关部门应加强对企业的财政扶持，推动企业积极复工复产，避免行业出现不可修复性损伤。

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 王敏捷

孙吉磊

电话：021-65853850 转 8039

邮箱：dqzhou@sisi-smu.org

传真：021-65373125

1 2020年第一季度中国航运景气状况

中国航运业形势堪忧。2020年02月中国航运景气预警指数为53.09点，较上一季度小幅下降，仍维持在过冷区间；2020年02月中国航运景气动向指数为96.21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年第一季度，中国航运景气指数为62.95点，

较上季度大幅下降44.60点，跌至较为不景气区间。中国航运信心指数为39.05点，较上季度下降68.53点，跌至较重不景气区间。中国航运企业家对市场营销信心严重不足。（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
2Q-19	4月	48.4	95.86	102.15	91.06
	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		
1Q-20	12月	73.83	96.94	62.95	39.05
	1月	42.42	96.83		
	2月	53.09	96.21		

表 1-1 中国航运景气状况

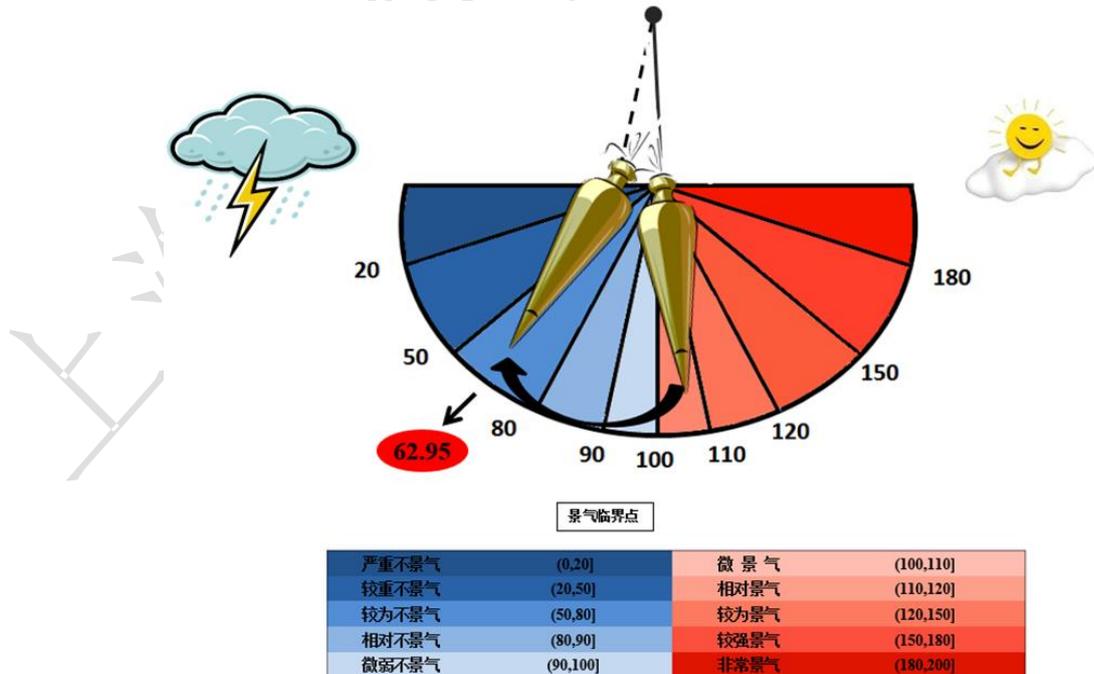


图 1-1 2020年第一季度中国航运景气指数

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 年第一季度，中国航运景气预警指数均值为 56.44 点，较上季度下滑 6.86 点。1 月预警指数大幅下滑后，2 月份小幅上涨至 53.09 点，仍处于过冷区间，市场总体情况持续低迷。（见图 2-1）

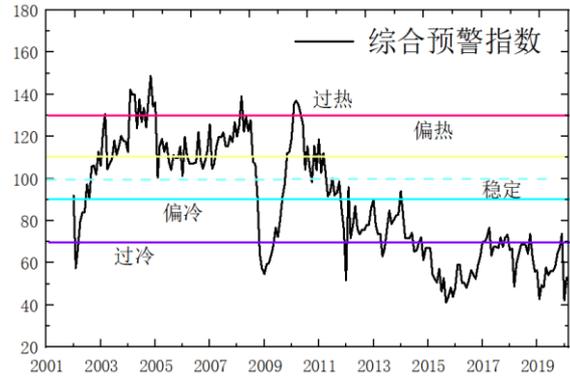


图 2-1 中国航运景气预警指数

航运监测指标全面下滑。2020 年第一季度，干散货海运市场低位运行，四大航运监测指标全面下滑。其中 BDI 指数大幅下降，进入过冷区间。BDTI 指标 2 月份开始进入偏冷区间。CCFI 指标略有上升后在 2 月有所下降，指数值位于 850 点左右波动，自 1 月份开始维持在偏冷区间；CCBFI 指标本季度持续下降，自 1 月份开始进入过冷区间。（见图 2-2）

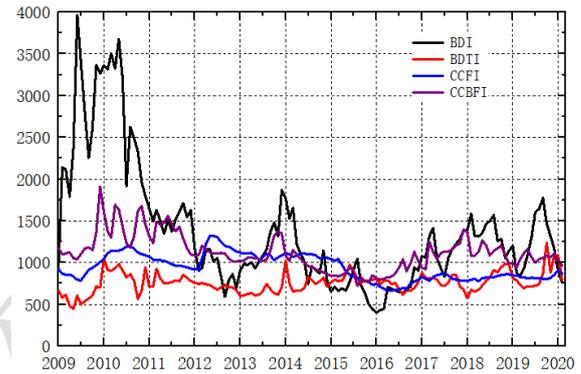


图 2-2 航运监测指标变化情况

大部分经济监测指标呈下滑趋势。2020 年第一季度，除进出口额外，大部分经济指标下滑。其中，固定资产投资增速本季度基本保持稳定态势，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下降趋势；进出口额增速本季度小幅波动，最终呈上行趋势，进入正常区间；发电量增速本季度下降较为明显，从正常区间下降至过冷区间。（见图 2-3）

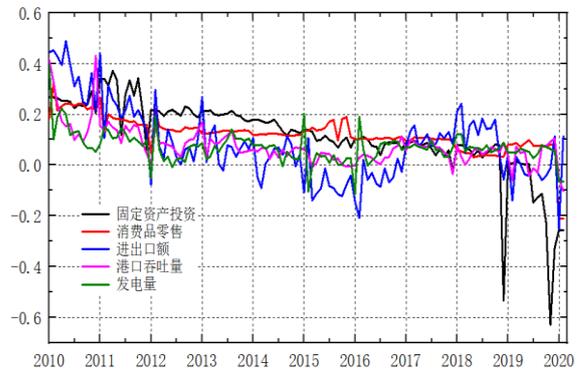


图 2-3 经济监测指标变化情况

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
2020-02	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-01	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-10	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2019-09	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

（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 年第一季度中国航运企业经营状况急剧恶化，中国航运景气指数为 62.95 点，较上季度大幅减少 44.60 个点，跌入历史最低景气值。所有企业景气值均大幅下

降，进入较为不景气区间。其中，集装箱运输企业景气度下滑最为严重，由较为景气区间落入较为不景气区间。（见图 3-1）

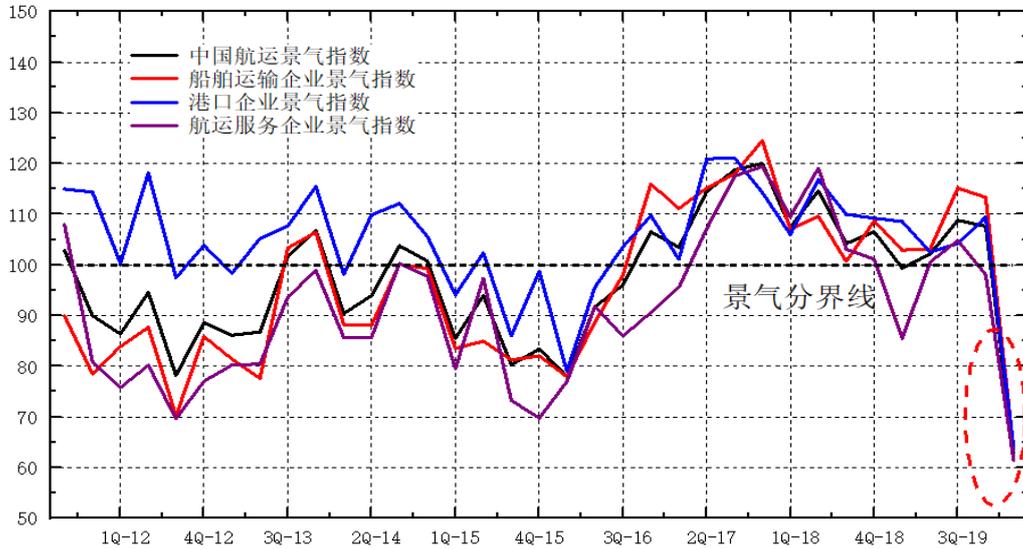


图 3-1 中国航运景气指数 (CSPI)

2020 年第一季度，中国航运信心指数为 39.05 点，较上季度大幅下降 68.53 点，落入较重不景气区间，且所有企业信心指数均跌落至较重不景气区间。其中，船舶运输企业信心指数下滑最为严重，由微景气区间落入较重不景气区间。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仅 3.57%，较上季度下降 16.26%；对当前行业总体运行状态持一般态度的企业占 24.21%；对当前行业总体运行情况持不乐观态度的航运企业占 71.43%，该比例较上季度增加了 51.6%。总体来看，中国航运业发展形势较为严峻。（见图 3-2）

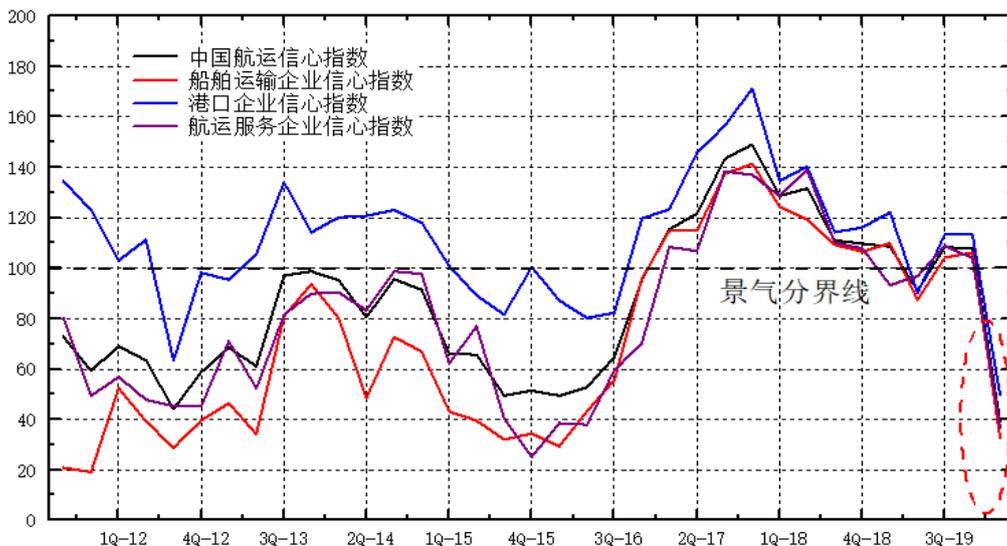


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业景气度大幅下降。2020年第一季度，船舶运输企业景气指数为63.51点，较上季度下降49.79点；船舶运输企业信心指数为32.85点，较上季度大幅下降了73.24点，跌至较重不景气区间。其中，干散货

运输企业和集装箱运输企业景气指数分别为56.67点和64.27点，信心指数分别为21.33点和23点。船舶运输企业总体营运状况堪忧，企业家们对未来信心严重不足，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

中型船舶运输企业景气度最低。2020年第一季度，大型、中型、小型三类船舶运输企业景气指数分别为62.81点、57.44点和76.40点。大、中、小型船舶运输企业景气指数较上季度均大幅下降，由相对景气区间下降至较为不景气区间。其中，中型船舶运输企业景气值最低，较上季度下滑52点。（见图3-4）

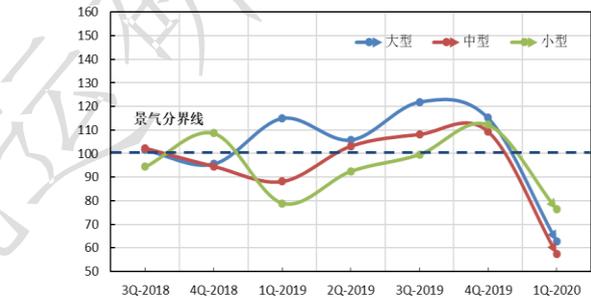


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

船舶运输企业主要指标大幅下滑。2020年第一季度，企业运力投放大幅减少，舱位利用率大幅降低，运费收入大幅减少，由于营运成本继续上涨，企业盈利大

幅减少，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，但流动资金仍旧相对宽裕，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	61.48	↓ -38.93	较为不景气区间
舱位利用率	38.44	↓ -75.06	较重不景气区间
运费	28.6	↓ -92.53	较重不景气区间
营运成本	66.32	↓ -7.14	较为不景气区间
盈利情况	20.64	↓ -108.05	较重不景气区间
流动资金	100.35	↓ -37.38	微景气区间
企业融资	106.41	↓ -11.39	微景气区间
贷款负债	92.4	↓ -25.48	微弱不景气区间
劳动力需求	71.97	↓ -38.12	较为不景气区间
船舶运力投资意愿	48.45	↓ -63.81	较重不景气区间

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继续下滑。2020 年第一季度，干散货运输企业景气指数为 56.67 点，较上季度下降 38.97 点，由微弱不景气区间跌至较为不景气区间；干散货运输企业信心指数为 21.33 点，较上季度大幅下

降 63.85 点，进入较重不景气区间。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）

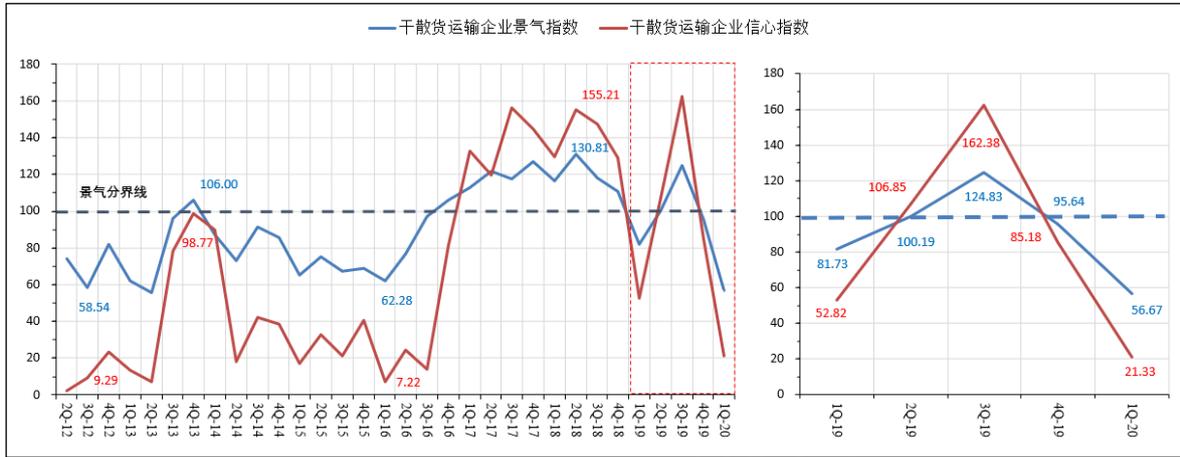


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

中型干散货运输企业景气状况最差。2020 年第一季度，大型、中型、小型三类干散货运输企业的景气指数分别为 53.33 点、50.67 点和 80.00 点。与上季度相比，本季度的中型干散货运输企业景气状况最差，较上季度下降 46.9 点，由微弱不景气区间跌至较为不景气区间，企业景气状况堪忧。（见图 3-7）

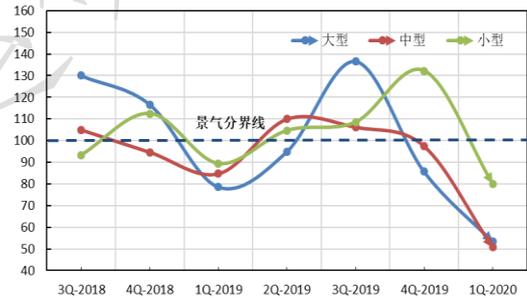


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

干散货运输企业经营指标全面恶化。2020 年第一季度，企业运力投放减少，船舶周转率大幅降低，单位运费水平大幅下滑，营运成本持续走高，企业盈利大幅

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	81.83	↓ -2.93	相对不景气区间
船舶周转率	27.67	↓ -68.34	较重不景气区间
运费	3.17	↓ -86.35	严重不景气区间
营运成本	85.00	↑ 26.79	相对不景气区间
盈利情况	9.17	↓ -105.41	严重不景气区间
流动资金	61.17	↓ -31.69	较为不景气区间
企业融资	85.00	↑ 0.48	相对不景气区间
贷款负债	86.50	↓ -49.63	相对不景气区间
劳动力需求	81.83	↓ -13.35	相对不景气区间
船舶运力投资意愿	45.33	↓ -59.25	较重不景气区间

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创历史新低。2020年第一季度，集装箱运输企业的景气指数为64.27点，较上季度下降64.73点，跌至较为不景气区间；集装箱运输企业的信心指数为23点，较上季度大幅下降88.14点，

跌至历史最低点，进入较重不景气区间。集装箱运输企业总体营运状况转而急剧下降，且企业家们对行业总体发展信心严重不足。（见图3-9）

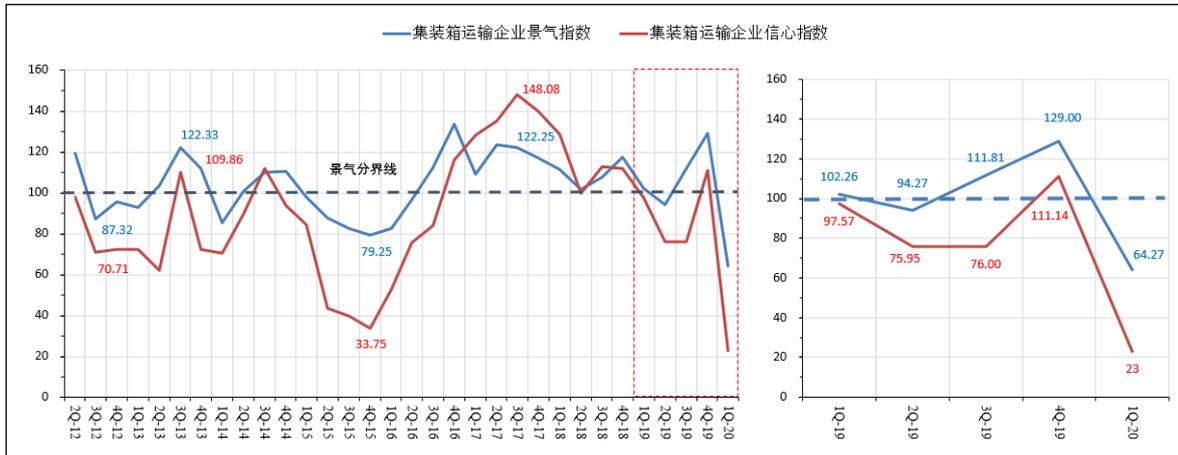


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

中型集装箱运输企业经营最差。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分别为62.221点、51.335点、94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下降，由较为景气区间跌至较为不景气区间，且中型集装箱运输企业经营最差；而小型集装箱运输企业则小幅下滑，由微景气区间进入微弱不景气区间。（见图3-10）

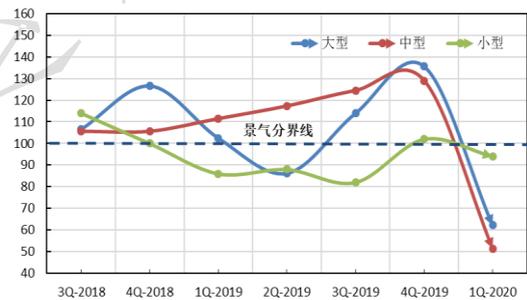


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

集装箱运输企业盈利急剧恶化。2020年第一季度，企业运力投放转而下降，企业舱位利用率大幅下降，运价水平也出现下跌，同时，由于营运成本出现大幅上升，

企业盈利大幅下滑。虽然企业流动资金仍然相对宽裕，企业融资难度较低，但贷款负债有所增加，劳动力需求大幅减小，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	30.33	↓ -69.67	较重不景气区间
舱位利用率	43.67	↓ -99.71	较重不景气区间
运费	61.33	↓ -89.89	较为不景气区间
营运成本	32	↓ -62	较重不景气区间
盈利情况	21	↓ -129.92	较重不景气区间
流动资金	140.33	↓ -30.73	较为景气区间
企业融资	119.33	↓ -14.45	相对景气区间
贷款负债	95.33	↓ -28.63	微弱不景气区间
劳动力需求	50.67	↓ -64.72	较为不景气区间
船舶运力投资意愿	48.67	↓ -57.63	较重不景气区间

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

中国港口企业景气度历史最低。2020年第一季度，港口企业景气指数为63.73点，较上季度大幅下降，进入较为不景气区间，港口企业经营状况总体不佳；港口

企业信心指数为49.77点，较上季度同样大幅下降，跌入较重不景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况表示堪忧。（见图3-12）

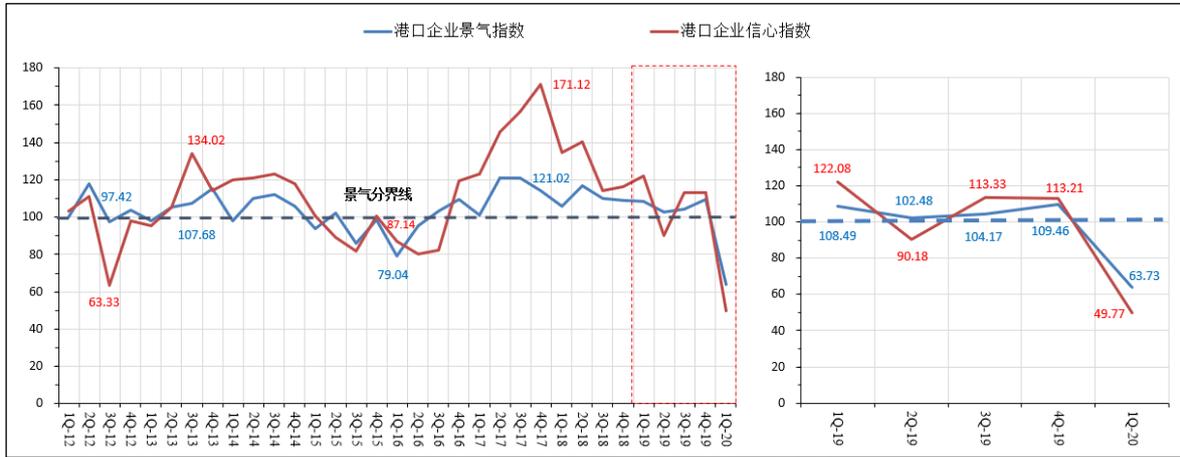


图 3-12 港口企业景气和信心指数

小型港口企业经营状况最差。2020年第一季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为74.544点、52点和40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不佳，景气值均进入景气线以下。大型港口企业景气指数虽较上季度下滑幅度最小，但也降至较为不景气区间；中、小型港口企业景气指数则跌至较为不景气区间，运行情况不容乐观。（见图3-13）

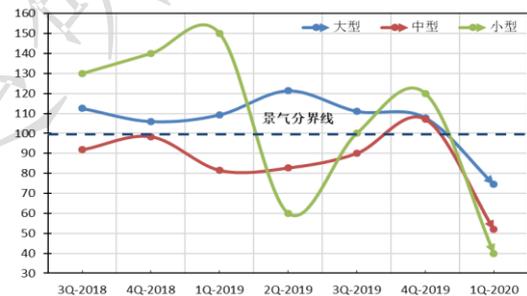


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

港口企业泊位利用率大幅下滑。2020年第一季度，港口的吞吐量大幅下降，泊位利用率也大幅下滑，港口收费价格下降，同时营运成本出现一定上升，企业盈利转而下降。虽然港口企业流动资金较为宽裕、企业融资

难度降低，但企业资产负债有所增加。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	24.32	↓ -111.04	较重不景气区间
泊位利用率	18.86	↓ -94.35	严重不景气区间
收费价格	34.32	↓ -63.18	较重不景气区间
营运成本	64.09	↑ 6.23	较为不景气区间
企业盈利	23.86	↓ -123.28	较重不景气区间
流动资金	108.41	↓ -13.73	微景气区间
企业融资	113.41	↑ 3.05	相对景气区间
资产负债	97.95	↑ 2.59	微弱不景气区间
劳动力需求	61.59	↓ -54.12	较为不景气区间
新增泊位与机械投资	90.45	↓ -9.55	微弱不景气区间

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

航运服务企业进入较为不景气区间。2020 年第一季度，航运服务企业景气指数为 61.42 点，较上季度下降 36.57 点，从微弱不景气区间跌入较为不景气区间；航运服务企业信心指数为 36.61 点，较上季度下降 67.32

点，从微景气区间跌入较重不景气区间。航运服务企业景气指数与信心指数均落入景气线之下，航运服务企业总体运行较差，企业家们对行业发展信心不足。（见图 3-15）

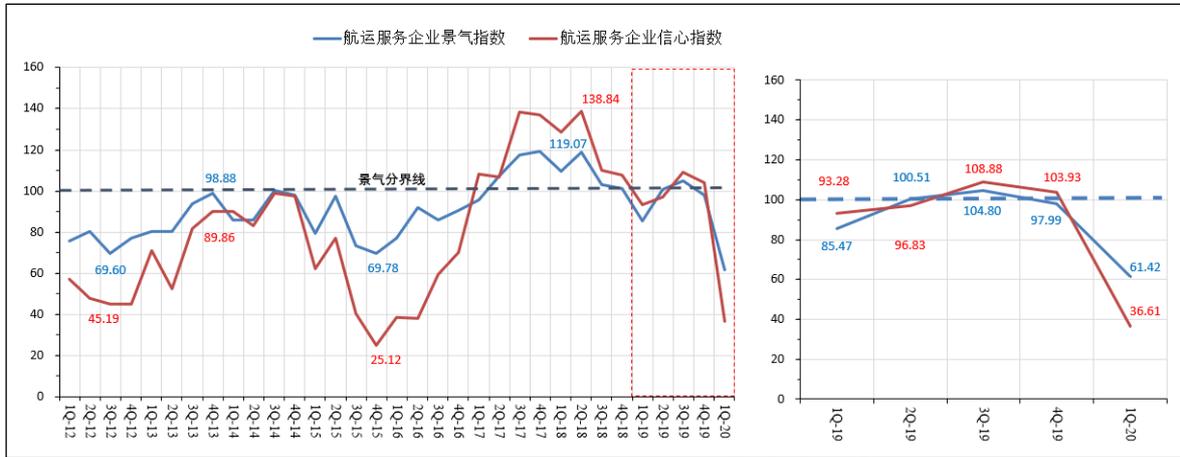


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

大型航运服务企业景气度最差。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分别为 58.82 点、65.77 点和 64.55 点。与上季度相比较，本季度的大型航运服务企业景气度最差，下降 31.18 点，进入较为不景气区间。中、小型航运服务企业经营状况同样持续下滑，景气指数均跌入景气线之下，总体运行情况不佳。（见图 3-16）

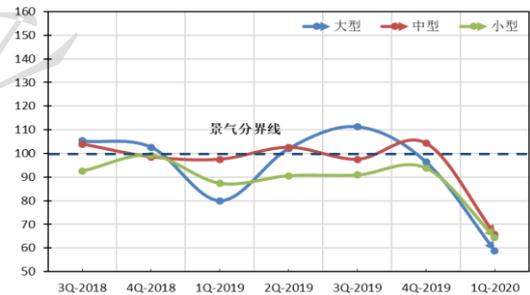


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

航运服务企业经营指标全面下滑。2020 年第一季度，航运服务企业业务成本持高不下，业务量和业务收费价格大幅下滑，企业盈利大幅下滑，流动资金出现紧

张，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，所有指标大幅下滑且跌入景气线之下。（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	42.22	↓ -59.83	较重不景气区间
业务量	33.80	↓ -87.81	较重不景气区间
业务收费价格	62.71	↓ -37.65	较为不景气区间
业务成本	56.97	↓ -14.64	较为不景气区间
盈利状况	37.61	↓ -69.71	较重不景气区间
流动资金	89.90	↓ -18.31	相对不景气区间
企业融资	81.63	↓ -10.87	相对不景气区间
贷款拖欠	58.18	↓ -31.46	较为不景气区间
劳动力需求	76.58	↓ -11.1	较为不景气区间
固定资产投资	74.58	↓ -24.35	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

航运市场前景可能继续下探。2020年2月，中国航运先行指数收于102.88点，自12月起呈现先扬后抑的趋势。一致指数为93.72点，低于去年一致指数平均值94.89点，比上季度平均值95.13点下降1.41点。滞

后指数为98.32点，高于去年滞后指数平均值97.92点，比上季度平均值98.03点小幅上升0.29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持续下行。（见图4-1）



图 4-1 中国航运景气动向指数走势图

2020年第一季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自1月起小幅上升；发电量本季度持续下降；货币供应量本季度基本企稳；固定资产投资自12月起稳定上升；消费品零售额本季度有所下滑。（见图4-2）

2020年2月，一致指标组中，港口吞吐量1月起增速下滑，进出口额本季度先抑后扬。四大航运指标中，BDTI和CCFI本季度先扬后抑；BDI本季度持续下滑，2月达到今年以来的最低值为761点；CCBFI本季度持续下降。（见图4-3）

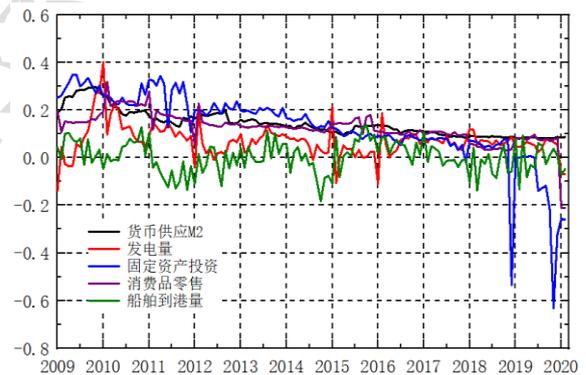


图 4-2 先行指标走势图

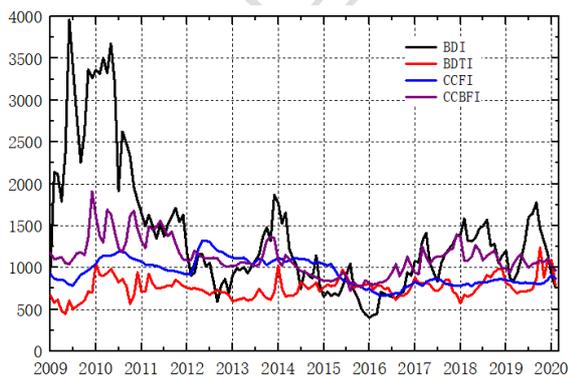


图 4-3 一致指标走势图



5 2020 年第二季度中国航运景气预测

根据中国航运景气调查显示，2020 年第二季度中国航运景气指数预计为 93.26 点，较本季度上升 30.31 点，进入微弱不景气区间。所有类型企业景气指数均有所回升，其中除集装箱运输企业景气指数回升至景气线之上外，其他类型企业景气指数依然在景气线之下。2020 年第二季度中国航运信心指数预计为 60.31 点，较本季度上升 21.26 点，回升至较为不景气区间。所有类型企业对未来信心依然不足，信心指数均在景气线

之下，且干散货运输企业和航运服务企业信心指数仍处在较重不景气区间。（见图 5-1、图 5-2 和图 5-3）

根据中国航运景气调查，2020 年第二季度，预计有 9.52% 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 5.95 个百分点；36.11% 的航运企业持一般态度，较本季度上升 11.90 个百分点；其余 53.57% 的航运企业持不乐观态度，较本季度下滑 17.86 个百分点。总体上看，中国航运企业信心将小幅提升。

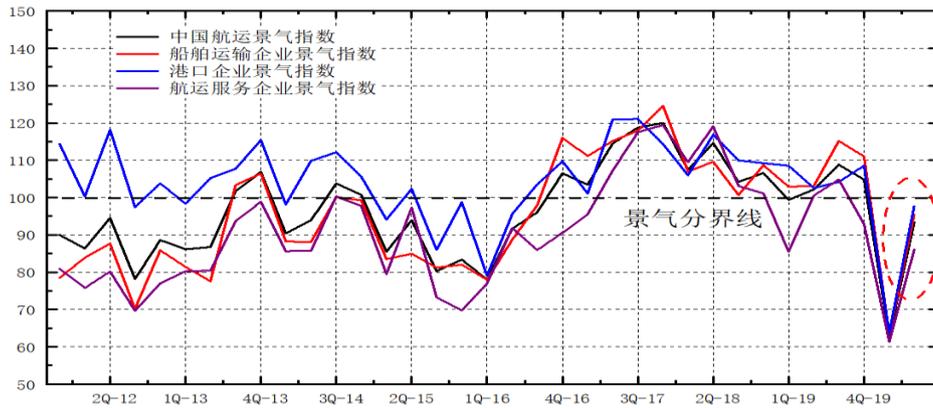


图 5-1 中国航运景气指数预测

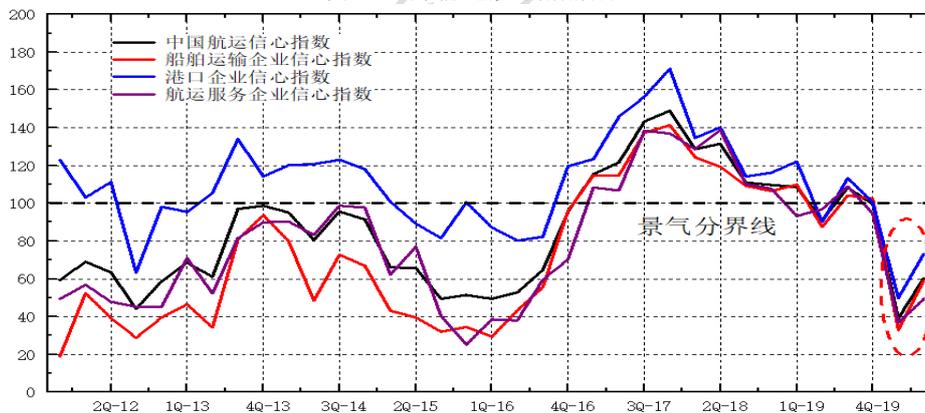


图 5-2 中国航运信心指数预测

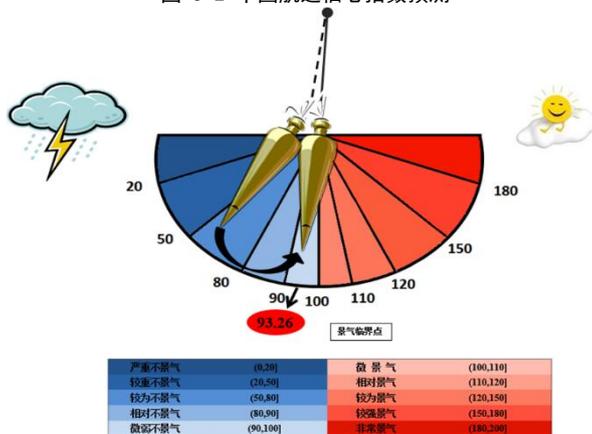


图 5-3 2020 年第二季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

预计船舶运输企业经营态势仍然严峻。根据中国航运景气调查，2020年第二季度，船舶运输企业景气指数预计为95.40点，较本季度上升31.89点；船舶运输企业信心指数预计为58.92点，较本季度上升26.07

点，船舶运输企业景气指数和信心指数仍维持在景气线以下。总体来说，预计2020年第二季度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）

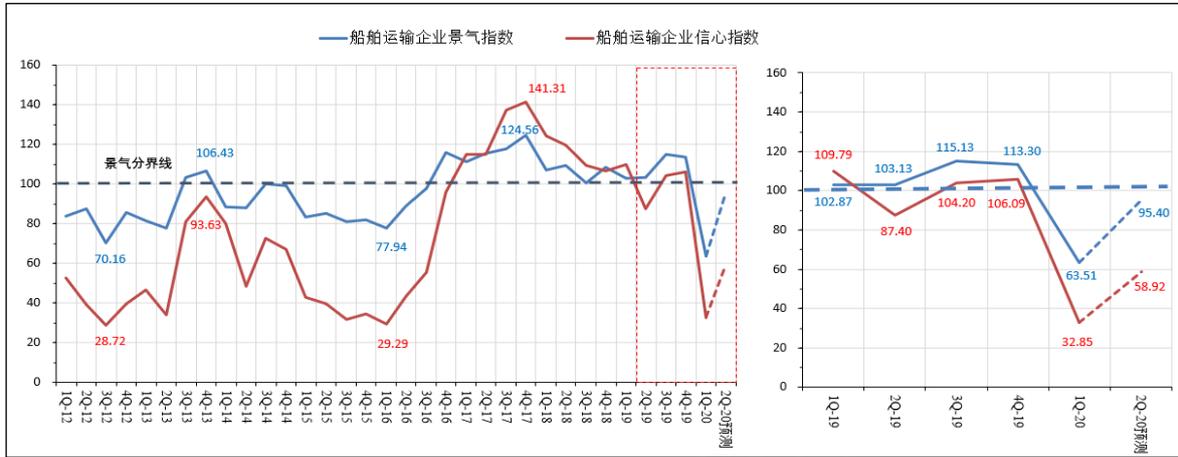


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

中型船舶运输企业经营状况预计最佳。2020年第二季度，大型、中型和小型三类船舶运输企业景气指数预计分别为94.07点、101.63点和90.40点。与本季度相比较，下一季度的大、小型船舶运输企业景气指数有所回升，但依然处于微不景气区间。而中型船舶运输企业景气指数较本季度大幅上升，上升至微景气区间，其总体运行情况较好。（见图5-5）

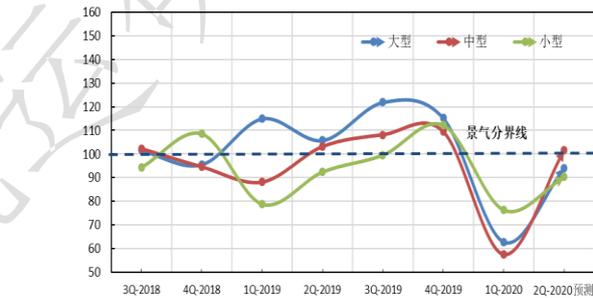


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

船舶运输企业主要指标仍将恶化。2020年第二季度，预计企业将继续减少运力投放，舱位利用率回升，但运费收入将持续下跌，营运成本将持续走高，导致企业盈利状况持续恶化。此外，虽然企业流动资金相对充

裕，企业融资能力良好，但贷款负债将增加，劳动力需求继续减少，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	99.85	↑ 38.37	微弱不景气区间
舱位利用率	100.99	↑ 62.55	微景气区间
运费	98.61	↑ 70.01	微弱不景气区间
营运成本	96.25	↑ 29.93	微弱不景气区间
盈利情况	87.79	↑ 67.15	相对不景气区间
流动资金	102.06	↑ 1.71	微景气区间
企业融资	108.16	↑ 1.75	微景气区间
贷款负债	94.41	↑ 2.01	微弱不景气区间
劳动力需求	91.84	↑ 19.87	微弱不景气区间
船舶运力投资意愿	74.07	↑ 25.62	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

中国干散货运输企业信心仍然非常不足。2020年第二季度，干散货运输企业景气指数预计为91.30点，较本季度上升34.63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49.33点，虽较本季度大幅

上升，但仍然维持在较重不景气区间。总体来说，预计2020年第二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

中型干散货运输企业景气度最低。2020年第二季度，大型、中型、小型干散货运输企业的景气指数预计分别为93.33点、86.00点和92.00点。与本季度相比，下季度大、中、小型干散货运输企业经营状况仍然堪忧，景气指数均在在景气线下。其中，中型干散货运输企业景气指数最低，处于相对不景气区间，企业经营状况堪忧。（见图5-8）

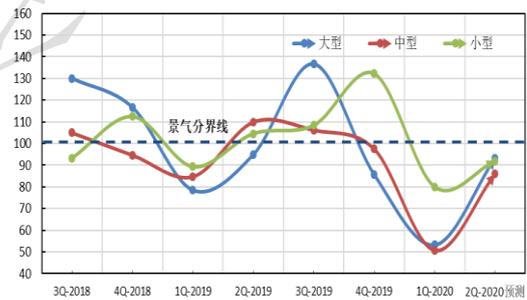


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

干散货运输价格将大幅上扬。2020年第二季度，预计干散货运输企业将减少运力投入，船舶周转率上涨。虽然运费水平将出现回升，营运成本将有所下降，但企

业盈利水平仍继续下跌。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	88.5	↑ 6.67	相对不景气区间
船舶周转率	115.17	↑ 87.5	相对景气区间
运费	120.5	↑ 117.33	较为景气区间
营运成本	101.5	↑ 16.5	微景气区间
盈利情况	89.17	↑ 80	相对不景气区间
流动资金	76.33	↑ 15.16	较为不景气区间
企业融资	90	↑ 5	相对不景气区间
贷款负债	91.5	↑ 5	微弱不景气区间
劳动力需求	76.83	↓ -5	较为不景气区间
船舶运力投资意愿	63.5	↑ 18.17	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

集装箱运输企业将再入景气区间。根据中国航运景气调查显示，2020年第二季度，集装箱运输企业的景气指数值预计为110.17点，较本季度上升45.90点，回升至相对景气区间；集装箱运输企业的信心指数计为

67.67点，较本季度上升44.67点，信心指数上升至较为不景气区间。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）

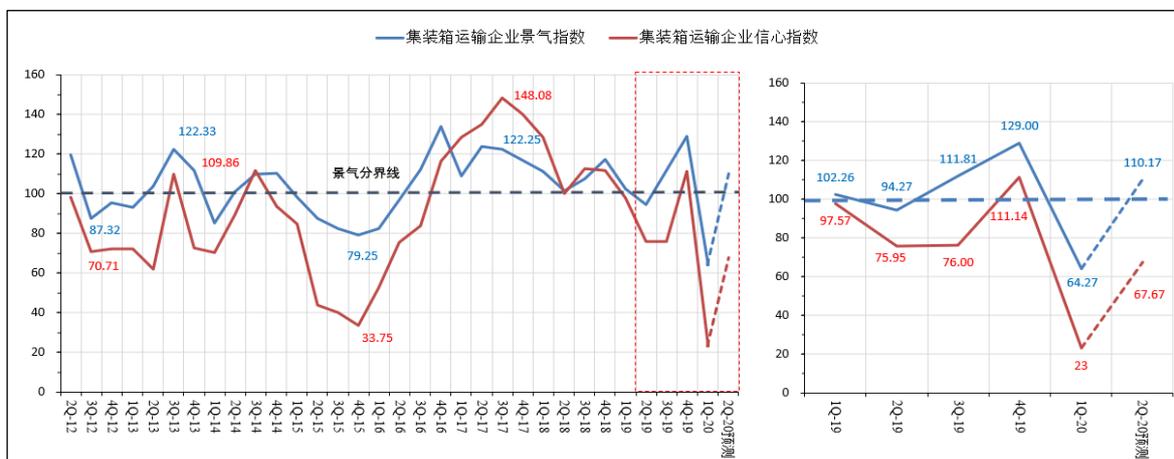


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

大型集装箱运输企业景气度最高。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预计分别为112.22点、105.34点、110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大幅上升，进入相对景气区间，经营状况预计较好。（见图5-11）

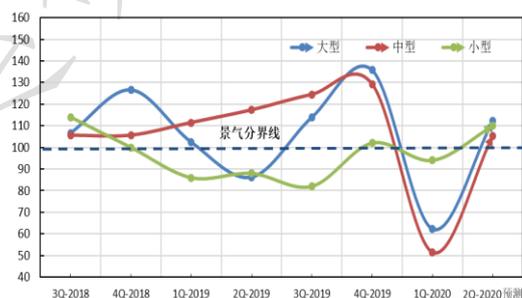


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

集装箱运输企业主要指标大幅向好。2020年第二季度，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，集装箱运价水平也将上升，企业盈利情况将好转。虽然集装箱运输

企业流动资金更加充足，企业融资趋于容易，劳动力需求上涨，但贷款负债有所增加，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	121.33	↑ 91	较为景气区间
舱位利用率	135	↑ 91.33	较为景气区间
运费	108.33	↑ 47	微景气区间
营运成本	95	↑ 63	微弱不景气区间
盈利情况	112	↑ 91	相对景气区间
流动资金	135.33	↓ -5.00	较为景气区间
企业融资	121	↑ 1.67	较为景气区间
贷款负债	86.67	↓ -8.66	相对不景气区间
劳动力需求	111.67	↑ 61	相对景气区间
船舶运力投资意愿	75.33	↑ 26.66	较为不景气区间

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

港口企业恶化趋势将基本遏止。根据中国航运景气调查显示，2020年第二季度，港口企业景气指数预计为97.68点，较本季度上升33.95点，进入微弱不景气区间，经营状况依旧不乐观；港口企业信心指数预计

为73.18点，较本季度上升23.41点，落入较为不景气区间，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）

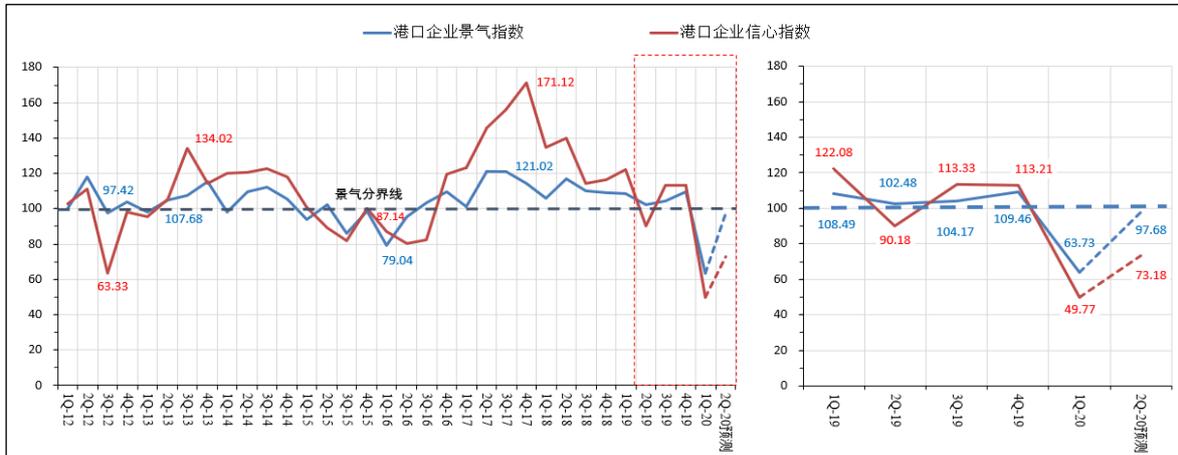


图 5-13 港口运输企业景气 and 信心指数预测

小型港口企业运营情况将有所好转。2020年第二季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数值预计分别为93.64点、88点和130点。与本季度相比较，下季度的小型港口企业经营状况有着良好的发展态势，将由较重不景气区间进入较为景气区间；但大、中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）

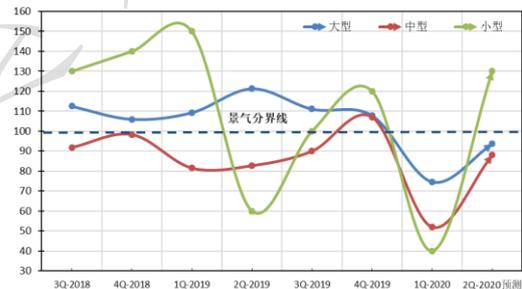


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

港口企业盈利水平仍将下滑。2020年第二季度，预计虽然港口吞吐量上涨，但由于泊位利用率降低，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，带动港口企业劳动力需求将增加，新增泊位与机械投资意愿也将增强。（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	101.59	↑ 77.27	微景气区间
泊位利用率	98.64	↑ 79.78	微弱不景气区间
收费价格	73.64	↑ 39.32	较为不景气区间
营运成本	72.05	↑ 7.96	较为不景气区间
企业盈利	90.68	↑ 66.82	微弱不景气区间
流动资金	110.91	↑ 2.50	相对景气区间
企业融资	116.36	↑ 2.95	相对景气区间
资产负债	100.45	↑ 2.50	微景气区间
劳动力需求	106.59	↑ 45.00	微景气区间
新增泊位与机械投资	105.91	↑ 15.46	微景气区间

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。

5.5 中国航运服务企业景气预测

航运服务企业经营状况将继续下探。2020年第二季度，航运服务企业景气指数预计为85.98点，较本季度上升24.56点，进入相对不景气区间；航运服务企业信心指数预计为49.28点，较本季度上升12.67点，进

入较重不景气区间。总体来看，航运服务企业景气指数与信心指数预计将有所回升，但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，企业家们信心依然不足。（见图5-16）

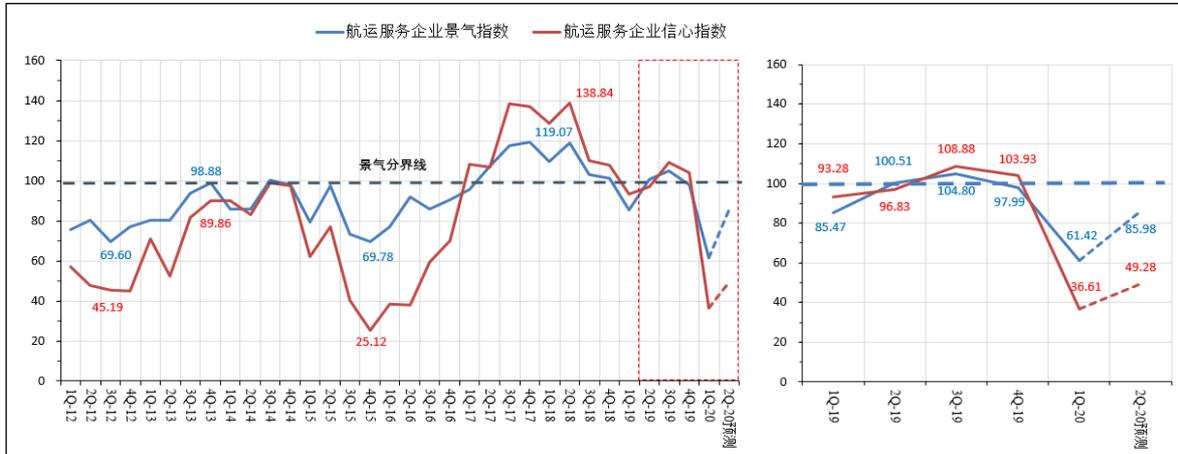


图 5-16 航运服务企业景气 and 信心指数预测

大型航运服务企业景气度最高。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预计分别为90点、83.46点和74.09点。其中中、小型航运服务企业景气指数较本季度分别增加17.69点和9.55点，分别进入相对不景气和较为不景气区间。大型航运服务企业景气指数较本季度预计增加31.18点，从较为不景气区间进入相对不景气区间，但总体经营状况依然较为严峻。（见图5-17）

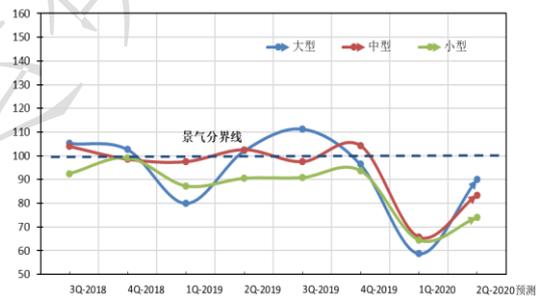


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

航运服务企业劳动力需求小幅上涨。2020年第二季度，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，业务成本持续上涨，企业盈利情况持续不佳。企业流动资金不足、拖欠货款增加，企业融

资难度增大，固定资产投资意愿持续走低，但劳动力需求小幅上涨。除劳动力需求处于景气线以上外，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	92.06	↑ 49.84	微弱不景气区间
业务量	89.9	↑ 56.10	相对不景气区间
业务收费价格	87.17	↑ 24.46	相对不景气区间
业务成本	79.79	↑ 22.82	较为不景气区间
盈利状况	74.1	↑ 36.49	较为不景气区间
流动资金	94.39	↑ 4.49	微弱不景气区间
企业融资	84.88	↑ 3.25	相对不景气区间
货款拖欠	64.16	↑ 5.98	较为不景气区间
劳动力需求	101.76	↑ 25.18	微景气区间
固定资产投资	91.58	↑ 17	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 近六成航运企业复工率达 90%以上

新型冠状病毒肺炎疫情得到初步控制以来,推动企业有序复工复产成为全社会焦点。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的复工情况进行了相关调查。

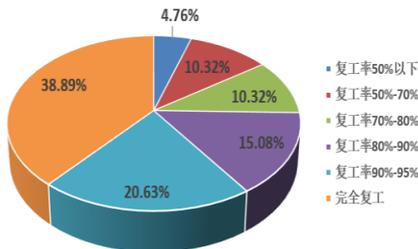


图 6-1 航运企业复工情况

在被调查的航运企业中,有 38.89%的企业已经完全复工;20.63%的企业复工率为 90%-95%;15.08%的企业复工率为 80%-90%;10.32%的企业复工率为 70%-80%;10.32%的企业复工率为 50%-70%;复工率低于 50%的企业仅 4.76%。

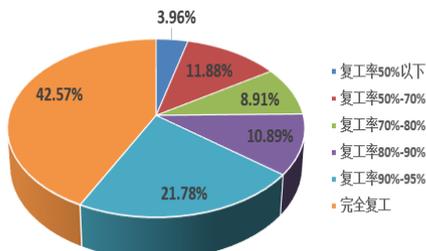


图 6-2 船舶运输企业复工情况

在被调查的船舶运输企业中,有 42.57%的企业已经完全复工;21.78%的企业复工率为 90%-95%;10.89%的企业会复工率为 80%-90%;8.91%的企业复工率为 70%-80%;11.88%的企业复工率为 50%-70%;其余 3.96%的企业复工率低于 50%。

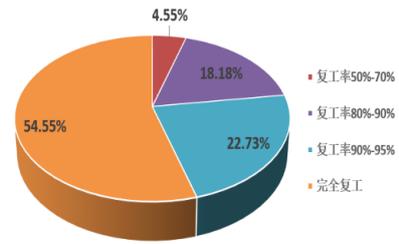


图 6-3 港口企业复工情况

在被调查的港口企业中,有 54.55%的企业已经完全复工;22.73%的企业复工率为 90%-95%;18.18%的企业会复工率为 80%-90%;4.55%的企业复工率为 50%-70%。

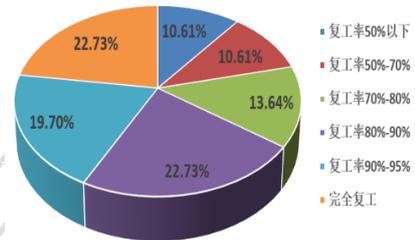


图 6-4 航运服务企业复工情况

在被调查的航运服务企业中,有 22.73%的企业已经完全复工;19.70%的企业复工率为 90%-95%;22.73%的企业会复工率为 80%-90%;13.64%的企业复工率为 70%-80%;10.61%的企业复工率为 50%-70%;10.61%的企业复工率低于 50%。

6.2 超三成航运企业希望获得财政金融政策的支持

2020 年初,新冠肺炎疫情爆发,对航运业造成巨大冲击。目前,疫情已得到初步控制,在企业复工复产的大背景下,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希望得到哪些政策支持进行了调查,调查结果如图 6-5 所示。

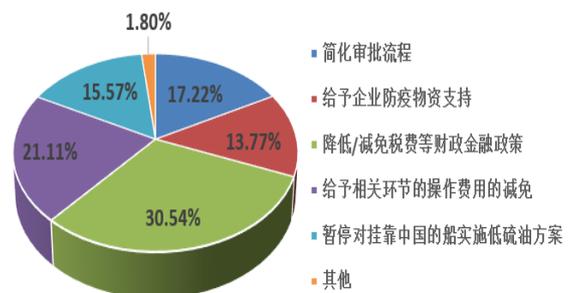


图 6-5 航运企业希望得到的政策支持情况

接受调查的企业中，有 17.22%的企业希望能得到简化审批流程的政策支持；13.77%的企业希望政府能给予企业防疫物资支持；30.54%的企业希望能得到降低/减免税费等财政金融政策支持；21.11%的企业希望能得到相关环节的操作费用减免的政策支持；15.57%的企业希望能得到暂停对挂靠中国的船实施低硫油方案的政策支持。

通过上述调查可知，接受调查企业中，超过三成的企业希望得到降低/减免税费等财政金融政策的支持，以减少企业费用支出，缓解企业面临的经营困难。



图 6-6 船舶运输企业希望得到的政策支持情况

在被调查的船舶运输企业中，有 16.85%的企业希望能得到简化审批流程的政策支持；12.19%的企业希望政府能给予企业防疫物资支持；29.39%的企业希望能得到降低/减免税费等财政金融政策支持；21.51%的企业希望能得到相关环节的操作费用减免的政策支持；18.28%的企业希望能得到暂停对挂靠中国的船实施低硫油方案的政策支持。

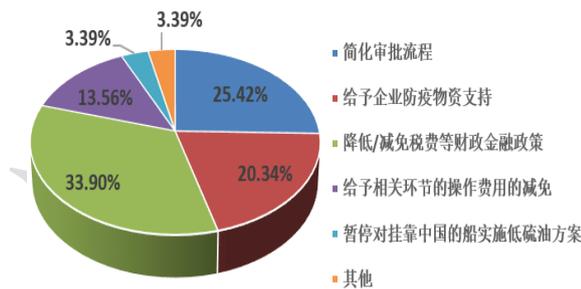


图 6-7 港口企业希望得到的政策支持情况

在被调查的港口企业中，有 25.42%的企业希望能得到简化审批流程的政策支持；20.34%的企业希望政府能给予企业防疫物资支持；33.90%的企业希望能得到降低/减免税费等财政金融政策支持；13.56%的企业希望能得到相关环节的操作费用减免的政策支持；3.39%

的企业希望能得到暂停对挂靠中国的船实施低硫油方案的政策支持。

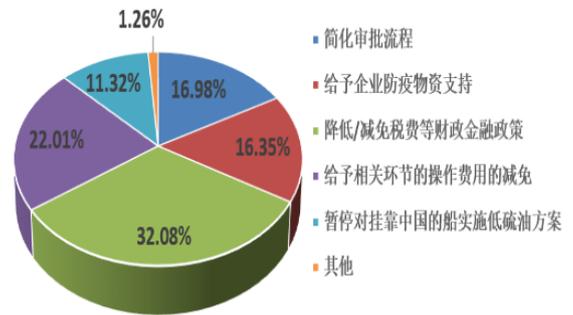


图 6-8 航运服务企业希望得到的政策支持情况

在被调查的航运服务企业中，有 16.98%的企业希望能得到简化审批流程的政策支持；16.35%的企业希望政府能给予企业防疫物资支持；32.08%的企业希望能得到降低/减免税费等财政金融政策支持；22.01%的企业希望能得到相关环节的操作费用减免的政策支持；11.32%的企业希望能得到暂停对挂靠中国的船实施低硫油方案的政策支持。

6.3 近九成航运企业业务量下降

受新冠肺炎疫情影响，国内大部分企业停工停产，复工延迟，导致航运需求大大降低。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业务量与往年同期相比情况进行了相关调查。

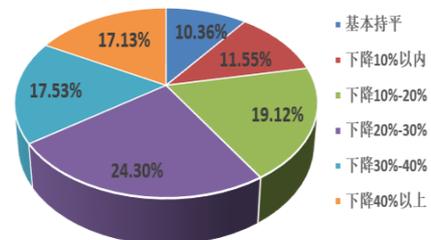


图 6-9 航运企业业务量与往年同期相比的情况

接受调查的企业中，有 10.36%的企业业务量与往年同期相比基本持平；11.55%的企业业务量较往年同期下降 10%以内；有 19.12%的企业业务量较往年同期下降 10%-20%；24.30%的企业业务量较往年同期下降 20%-30%；17.53%的企业业务量较往年同期下降 30%-40%；其余 17.13%的企业业务量较往年同期下降 40%以上。

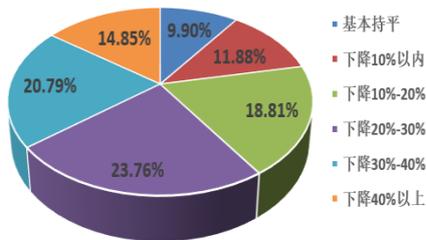


图 6-10 船舶运输企业业务量与往年同期相比的情况

接受船舶运输调查的企业中，有 9.90% 的企业业务量与往年同期相比基本持平；11.88% 的企业业务量较往年同期下降 10% 以内；有 18.81% 的企业业务量较往年同期下降 10%-20%；23.76% 的企业业务量较往年同期下降 20%-30%；20.79% 的企业业务量较往年同期下降 30%-40%；其余 14.85% 的企业业务量较往年同期下降 40% 以上。

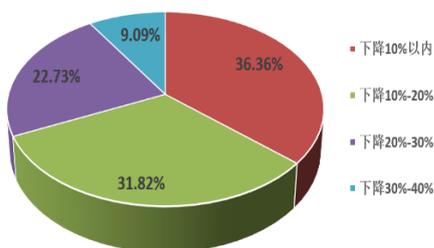


图 6-11 港口企业业务量与往年同期相比的情况

接受调查的港口企业中，36.36% 的企业业务量较往年同期下降 10% 以内；有 31.82% 的企业业务量较往年同期下降 10%-20%；22.73% 的企业业务量较往年同期下降 20%-30%；9.09% 的企业业务量较往年同期下降 30%-40%。没有港口企业业务量与往年基本持平，也没有港口企业业务量较往年同期下降超过 40%。

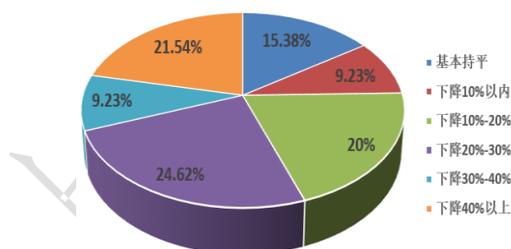


图 6-12 航运服务企业业务量与往年同期相比的情况

接受调查的航运服务企业中，有 15.38% 的企业业务量与往年同期相比基本持平；9.23% 的企业业务量较往年同期下降 10% 以内；有 20% 的企业业务量较往年同期下降 10%-20%；24.62% 的企业业务量较往年同期下降 20%-30%；9.23% 的企业业务量较往年同期下降

30%-40%；其余 21.54% 的企业业务量较往年同期下降 40% 以上。

通过上述调查可知，接受调查的企业中，航运服务企业超过两成的企业业务量较往年同期下降 40%，远远多于船舶运输企业和港口企业；仅一成企业业务量与往年基本持平，新冠肺炎疫情对航运市场的短期冲击较为明显。因此，企业在有序复工复产后，需要积极采取各种措施，来面对新冠疫情带来的冲击。

6.4 半数企业认为干散货市场的萧条将于国内疫情结束后 3-6 个月内结束

受疫情影响，有着全球航运晴雨表之称的波罗的海干散货指数（BDI）大幅下行，并且于 2020 年 2 月 10 日创下 2016 年 4 月 5 日以来的新低。针对受新冠病毒影响的干散货市场萧条的持续时间，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室对全国干散货运输企业进行了相关调查。

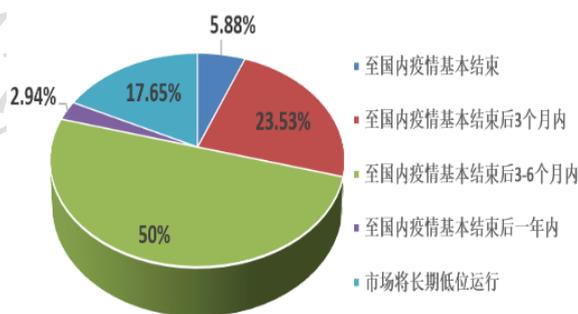


图 6-13 干散货运输企业认为干散货市场萧条的持续时间

接受调查的干散货运输企业中，有 5.88% 的企业认为最多持续至国内疫情基本结束；23.53% 的企业认为持续至国内疫情基本结束后 3 个月内；50% 的企业认为持续至国内疫情基本结束后 3-6 个月内；2.94% 的企业认为持续至国内疫情基本结束后一年内；17.65% 的企业认为市场将长期低位运行。

通过上述的调查结果可知，半数的干散货运输企业认为受病毒影响的萧条的干散货市场将于国内疫情基本结束后 3-6 个月内好转。因此，为了应对此时期萧条的干散货市场，干散货运输企业应减少企业运力投放，从而降低企业营运成本，尽量减少企业经营亏损。

6.5 多数企业将延长港口集装箱免堆期

受此次新冠肺炎疫情影响，厦门港、宁波舟山港和天津港等相继发布相关费用的减免措施，以保障口岸畅

通和外贸稳定发展。因此，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就“其他港口企业是否也会出台相关政策”的问题，对全国近三百家的港口企业进行了相关调查。

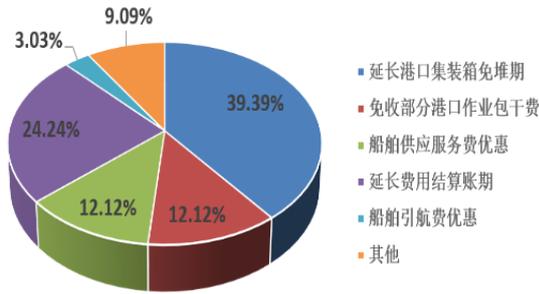


图 6-14 港口企业出台优惠政策情况

调查结果显示，在接受调查的港口企业中，有 39.39% 的企业表示将延长港口集装箱免堆期；12.12% 的企业表示将免收部分港口作业包干费；12.12% 的企业表示将实施船舶供应服务费的优惠；24.24% 的企业表示将延长费用结算账期；3.03% 的企业表示将实施船舶引航费的优惠；其余 9.09% 的企业将实施其他优惠政策。

通过上述调研结果可知，延长港口集装箱免堆期是多数港口企业将实施的优惠政策。由于此次新冠肺炎疫情的影响，不能及时进行物流运输，货物在码头的堆存时间加长，这种方式可以为客户带来最直接最便利的优惠，同时还能在较大程度上维护客户关系。

6.6 CY-DOOY/DOOR-CY 运输服务是企业重点发展方向

随着全球航运市场竞争压力持续增加，航运企业普遍提供更加多样的增值服务，来提高对物流终端客户的黏性。集装箱运输企业针对客户需求开展(或计划开展)哪些增值服务？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全国集装箱运输企业进行了相关调查。

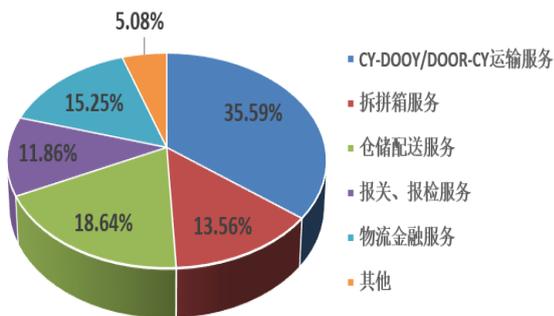


图 6-15 集装箱运输企业开展的增值服务

调查结果显示，在接受调查的集装箱运输企业中，有 35.59% 的企业开展 CY-DOOY/DOOR-CY 运输服务；13.56% 的企业开展拆拼箱服务；18.64% 的企业开展仓储配送服务；11.86% 的企业开展报关、报检服务；15.25% 的企业开展物流金融服务；5.08% 的企业开展其他增值服务。

通过上述调研结果可知，多数企业选择开展 CY-DOOY/DOOR-CY 运输服务。CY-DOOY/DOOR-CY 运输服务可节省客户为货物从仓库到堆场的时间，为客户带来了很大的便利。

6.7 全程物流业务中的集成物流服务和高效信息服务最被看重

目前已有部分航运企业逐步开展全程物流业务，培育重点客户群体，但也有部分航运企业尚未开展全程物流业务。针对集装箱运输企业认为在提供全程物流服务的过程中客户一般对哪些环节的服务最为看重，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室对全国集装箱运输企业进行了相关调查。

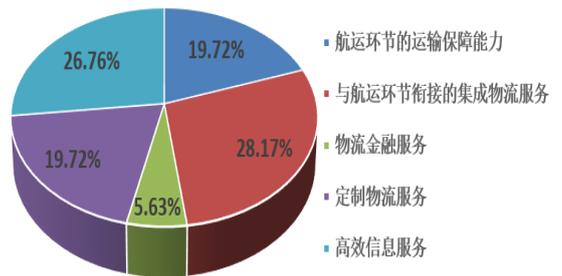


图 6-16 集装箱运输企业认为客户看重的环节

调查结果显示，在接受调查的集装箱运输企业中，有 19.72% 的企业认为是客户比较看重航运环节的运输保障能力；28.17% 的企业认为是与航运环节衔接的集成物流服务；5.63% 的企业认为是物流金融服务；19.72% 的企业认为是定制物流服务；其余 26.76% 的企业认为是高效信息服务。

通过上述调研结果可知，与航运环节衔接的集成物流服务和高效信息服务是多数企业认为客户最看重的。提供集成物流服务和高效信息服务是我国物流发展的方向，其实现途径是物流组织创新，以最低的成本实现顾客服务的最优化；此外，企业应打造公共信息平台以优化高效信息服务。

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