



中国航运处历史最佳期，二季度缺箱仍十分严重

(上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室)

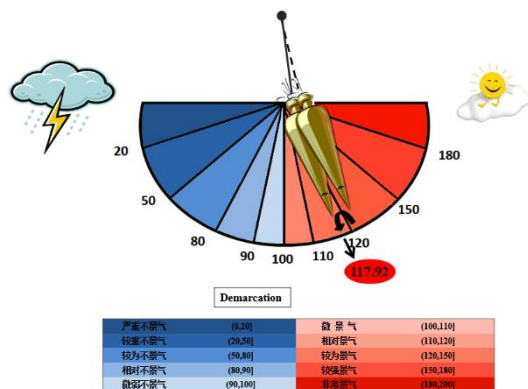
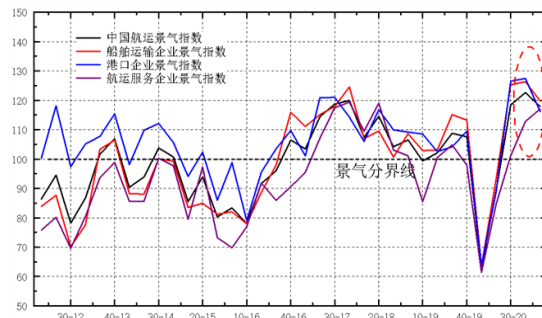
——中国航运景气报告系列（季度）——

内容摘要：

- **中国航运信心指数再创新高。**2021 年第一季度，中国航运景气指数为 117.92 点，进入相对景气区间；中国航运信心指数为 165.08 点，较上季度上涨 23.93 点，进入较强景气区间，景气度再创历史新高。
- **集装箱海运持续火爆。**2021 年第一季度，中国集装箱运输企业景气指数为 115.46 点，进入相对景气区间；企业信心指数为 181.79 点，上升至非常景气区间，集装箱海运持续火爆。
- **干散货运输企业信心十足。**2021 年第一季度，干散货运输企业信心指数达到 183.58 点，较上季度大幅上升 41.72 点，跃入非常景气区间，信心指数持续上升且达到历史最高值，企业家们对市场持乐观态度。
- **航运服务企业持续好转。**2021 年第一季度，航运服务企业景气指数为 117.04 点，维持在相对景气区间；但企业信心指数为 159.24 点，较上季度上升 19.06 点，从较为景气区间上升至较强景气区间，企业业务量及盈利情况持续好转。
- **预计港口企业经营形势大幅向好。**2021 年第二季度，港口企业景气指数预计为 123.77 点，从相对景气区间进入较为景气区间，港口吞吐量、流动资金和企业盈利状况将持续大幅向好。
- **时事聚焦：**
 - 1、在经历 2020 年下半年的赚钱效益，船舶运输企业开始不断投入新船运力，预计有近半数船舶运输企业将考虑在 2021 年订造新船舶，其中有 16% 的企业新船订单将占到现有运力的 10% 以上。
 - 2、牛年伊始，散运市场一改往年颓势，淡季超旺，综合各种因素来看，中国对铁矿石需求的大幅上升和大宗货物上涨以及部分港口出现拥堵等是干散货市场淡季超旺的主要原因。
 - 3、虽然目前已有部分空箱回流至中国港口，但集装箱紧缺情况仍在持续，超八成集装箱运输企业认为空箱紧缺局面还将持续 3 个月及以上。

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
王敏婕 孙吉磊
电话：021-65853850 转 8039
邮箱：dqzhou@sisi-smu.org
传真：021-65373125

1 2021年第一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
2Q-20	4月	38.33	97.94	89.37	64.79
	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		
1Q-21	12月	82.57	101.43	117.92	165.08
	1月	135.51	105.91		
	2月	139.39	106.57		

表 1-1 中国航运景气状况

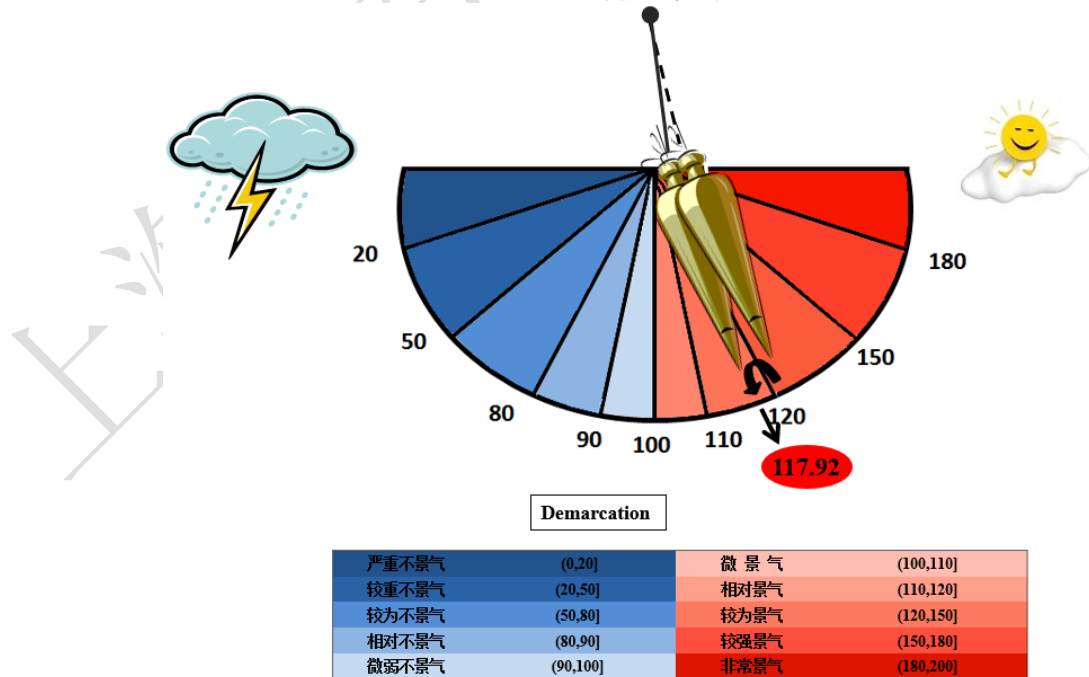


图 1-1 2021年第一季度中国航运景气指数

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

综合预警指数上升至过热区间。2021 年第一季度，中国航运景气预警指数均值为 119.16 点，较上季度上涨 46.41 点。一季度预警指数大幅上涨，2 月上涨至本季度最高点 139.39 点，处于过热区间，市场总体情况比较活跃。（见图 2-1）

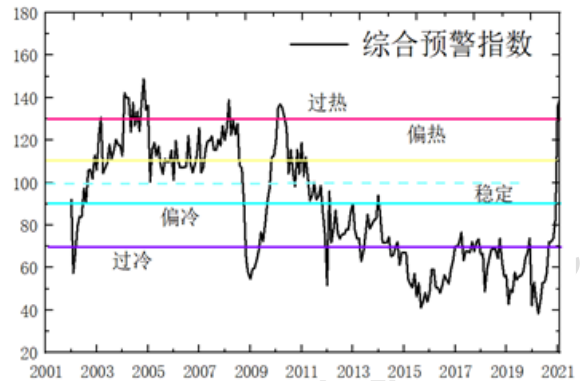


图 2-1 中国航运景气预警指数

BDTI 指标持续处于过冷区间。2021 年第一季度，干散货海运市场有序恢复，四大航运监测指标中 BDI 指数大幅上升，整体上升至正常区间。BDTI 指标本季度先小幅下跌后小幅上涨，持续处于过冷区间。CCFI 指标本季度一直持续上升，从偏热区间上升至过热区间；CCBFI 指标本季度先小幅上涨后小幅下跌，从偏冷区间跌至过冷区间。（见图 2-2）

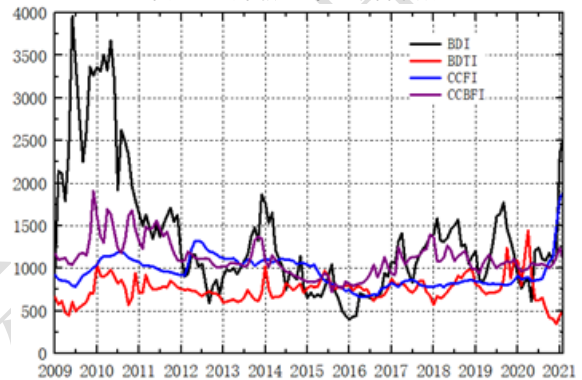


图 2-2 航运监测指标变化情况

经济监测指标均处于过热区间。2021 年第一季度，各种经济指标均呈不同程度的上升。其中，固定资产投资和综合指数从偏冷区间上升至过热区间；消费品零售增速、港口吞吐量、发电量也明显上升，从正常区间上升至过热区间。所有经济监测指标都上升至过热区间。（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
2021-02	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2021-01	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-10	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-09	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

（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

2021 年第一季度中国航运企业经营状况持续向好，中国航运景气指数为 117.92 点，较上季度下降 4.70 点，景气值均有不同程度的下跌，其中，集装箱企业景气度下降幅度最大，较上季度下降 37.60 点，由较强景气区间进入相对景气区间。除航运服务企业外，其他类型企业景气度均有不同程度的下跌，其中，集装箱企业景气度下降幅度最大，较上季度下降 37.60 点，由较强景气区间下降至相对景气区间。（见图 3-1）

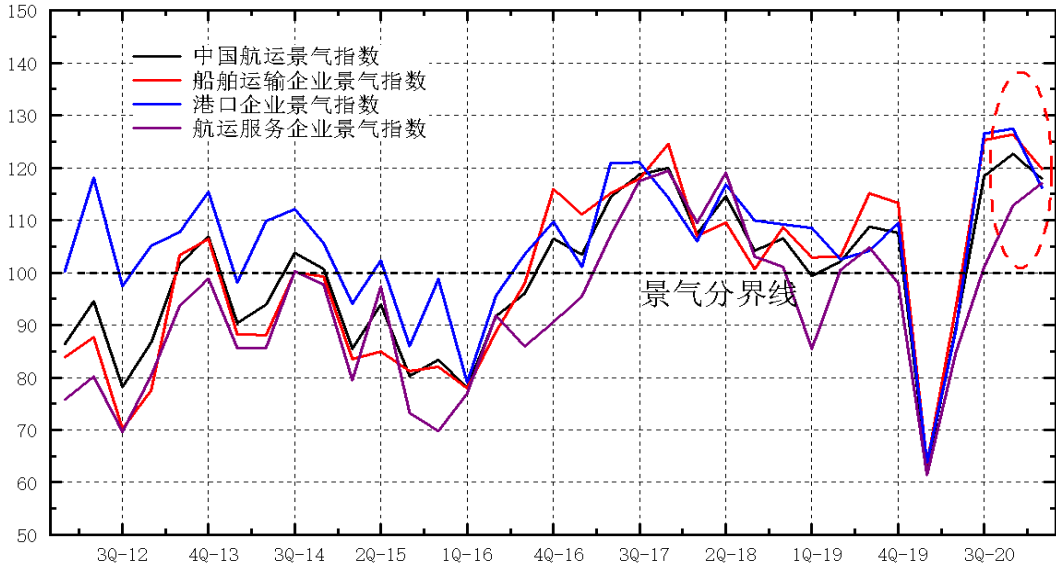


图 3-1 中国航运景气指数 (CSPI)

2021 年第一季度，中国航运信心指数为 165.08 点，较上季度上涨 23.93 点，进入较强景气区间，信心指数再创历史新高。所有企业信心指数均有不同程度的上涨，企业家们对未来充满信心。其中，干散货运输企业信心指数为 183.58 点，较上季度大幅上涨 41.72 点，企业家们对市场经营信心充足。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 66.31%，较上季度上升 17.10%；对当前行业总体运行状态持一般态度的企业占 30.48%；对当前行业总体运行情况持不乐观态度的航运企业占 3.21%，该比例较上季度降低了 7.78%。总体来看，中国航运业发展形势持续向好。（见图 3-2）

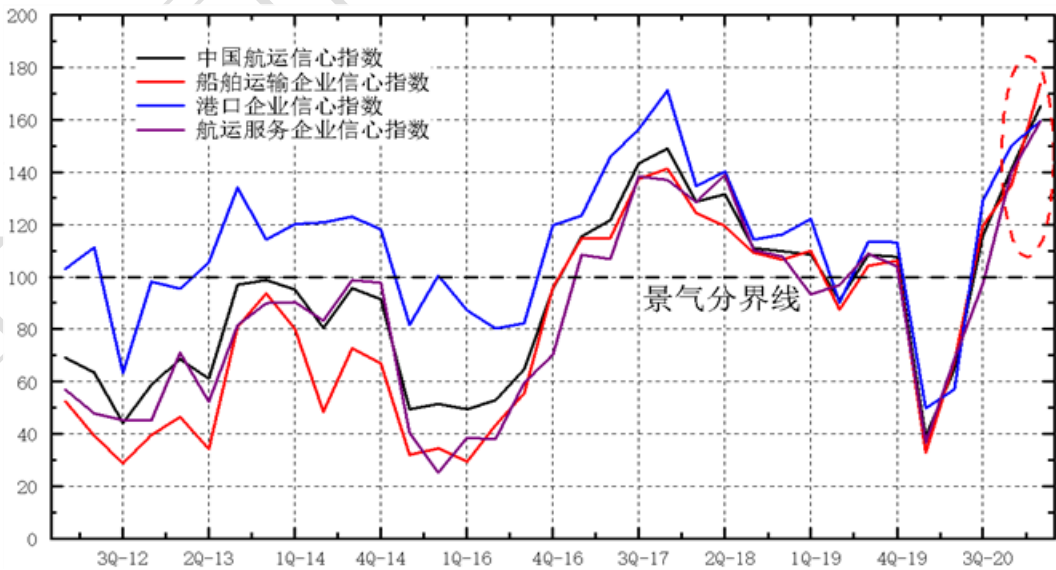


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)

3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业信心指数大幅上涨。2021 年第一季度，船舶运输企业景气指数为 119.85 点，较上季度下降 6.50 点，进入相对景气区间；船舶运输企业信心指数为 173.62 点，较上季度大幅上升 38.46 点，跃入较强

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 113.80 点和 115.46 点，信心指数分别为 183.58 点和 181.79 点。船舶运输企业总体营运状况持续向好，信心指数达到历史最高值。（见图 3-3）

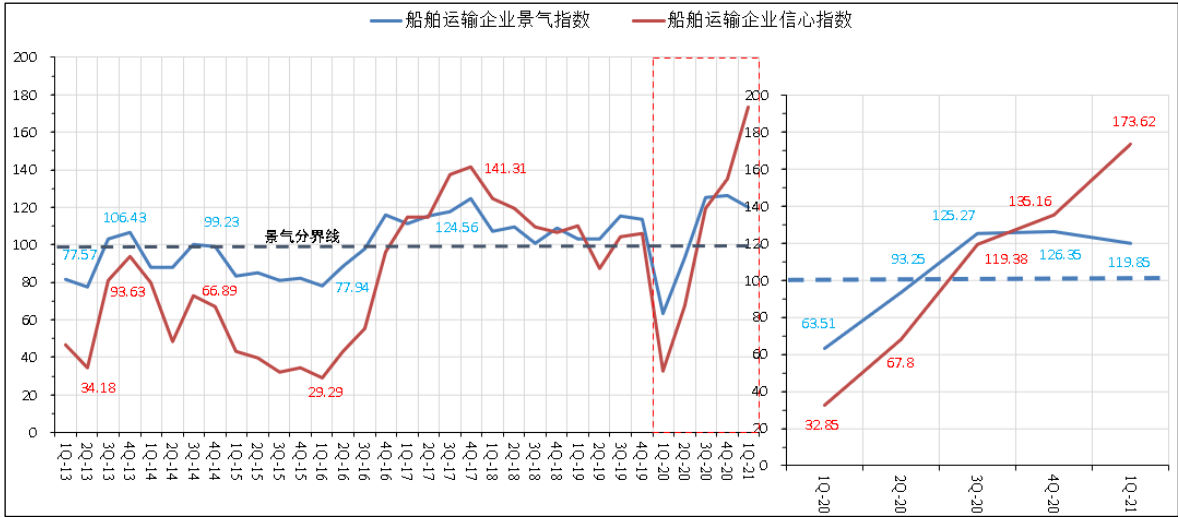


图 3-3 船舶运输企业景气和信心指数

大型船舶运输企业景气指数最高。2021 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 121.56 点、118.65 点和 115.00 点。其中，大型船舶运输企业景气指数继续处在较为景气区间，而中型、小型船舶运输企业景气指数较上季度小幅下降，均进入相对景气区间。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）

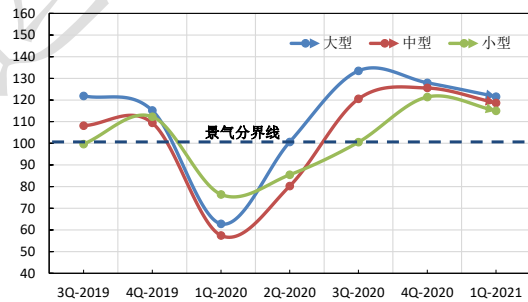


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

船舶运输企业主要指标持续向好。2021 年第一季度，船舶运输企业运力投放继续增加，舱位利用率持续好转，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，流动资金非常宽裕，企业融资相对容易，船东们的运力投资意愿逐步加强，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	113.14	↓ -6.14	相对景气区间
舱位利用率	112.36	↓ -10.37	相对景气区间
运费	133.87	↓ -28.89	较为景气区间
营运成本	36.29	↓ -19.58	较重不景气区间
盈利情况	133.11	↓ -21.36	较为景气区间
流动资金	146.2	↑ 7.56	较为景气区间
企业融资	131.95	↑ 14.68	较为景气区间
贷款负债	125.66	↑ 0.79	较为景气区间
劳动力需求	130.9	↓ -12.60	较为景气区间
船舶运力投资意愿	135.03	↑ 10.90	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状况大幅改善。2021 年第一季度，干散货运输企业景气指数为 113.80 点，较上季度下降 4.76 点，维持在相对景气区间；干散货运输企业信心指数为 183.58 点，较上季度大幅上升 41.72 点，

跃入非常景气区间。干散货运输企业总体运行状况大幅改善，企业信心指数持续上升且达到历史最高值，企业家们对市场持乐观态度。（见图 3-6）

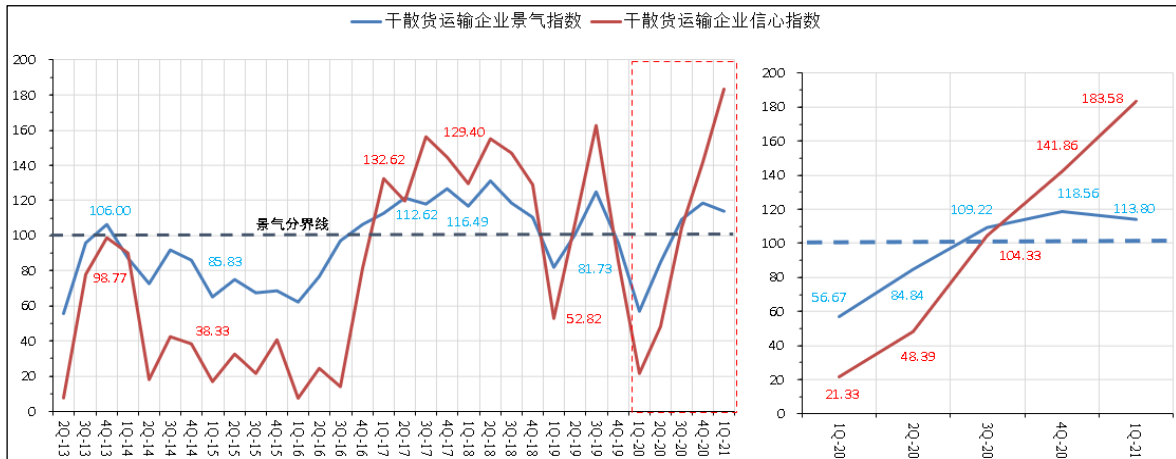


图 3-6 干散货运输企业景气和信心指数

中型干散货运输企业景气状况最佳。2021 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 114.00 点、115.00 点和 111.00 点。与上季度相比较，本季度的中型、小型干散货运输企业景气度与上季度基本持平，维持在相对景气区间。而大型干散货运输企业景气度较上季度下降了 7.00 点，进入相对景气区间。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）

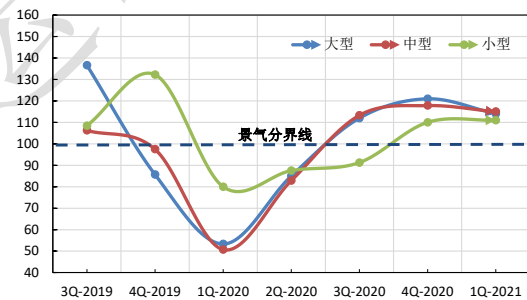


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

干散货运输企业运费收入大幅上涨。2021 年第一季度，干散货运输企业运力投放继续增加，船舶周转率有所上升，尽管营运成本大幅增加，但单位运费收入大幅上涨，企业盈利水平仍保持较强盈利；企业流动资金

较为充裕，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较为景气区间。（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	103.00	↓ -13.21	微景气区间
船舶周转率	109.58	↑ 25.44	微景气区间
运费	155.42	↓ -21.08	较强景气区间
营运成本	33.25	↓ -17.82	较重不景气区间
盈利情况	147.92	↓ -19.37	较为景气区间
流动资金	115.50	↑ 0.21	相对景气区间
企业融资	104.75	↓ -0.25	微景气区间
贷款负债	113.17	↑ 0.1	相对景气区间
劳动力需求	128.75	↓ -12.32	较为景气区间
船舶运力投资意愿	126.67	↑ 10.67	较为景气区间

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 点为景气状况分界线，100 点以上为景气区间，100 点以下为不景气区间，数值越大越景气。

3.3 中国集装箱运输企业景气分析

集装箱运输持续火爆。2021 年第一季度，集装箱运输企业的景气指数为 115.46 点，虽然较上季度大幅下降 37.60 点，但依然处于相对景气区间；企业信心指

数为 181.79 点，较上季度上升 9.10 点，从较强景气区间上升至非常景气区间。集装箱运输企业总体营运状况持续向好，信心指数达到历史最高值。（见图 3-9）

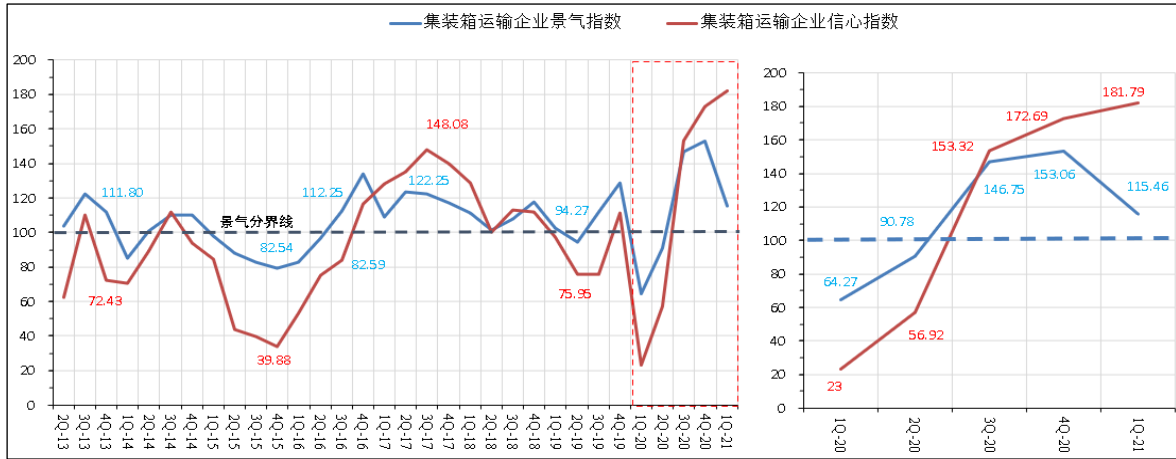


图 3-9 集装箱运输企业景气和信心指数

小型集装箱运输企业景气状况最佳。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分别为 115.00 点、107.86 点、130.00 点。与上季度相比较，本季度的大型、中型、小型集装箱运输企业景气指数均大幅下降，但依然维持在景气线之上。其中，小型集装箱运输企业景气指数维持在较为景气区间，企业景气状况最佳。总体来说，大型、中型、小型集装箱运输企业经营状况持续向好。（见图 3-10）

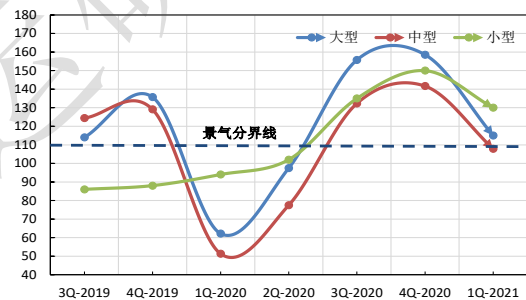


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

集装箱运输企业继续大幅盈利。2021 年第一季度，尽管集装箱运输企业运力投放有所减少，企业舱位利用率大幅下降，运价水平有所下降，营运成本继续上升，但企业盈利水平仍然持续上升；企业流动资金非常充裕，

企业融资难度继续降低，贷款负债继续减少，企业运力投资意愿继续上升，劳动力需求也继续增加，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	99.07	↓ -40.3	微弱不景气区间
舱位利用率	76.07	↓ -100.54	较为不景气区间
运费	84.43	↓ -111.4	相对不景气区间
营运成本	57.5	↓ -0.37	较为不景气区间
盈利情况	124	↓ -54.69	较为景气区间
流动资金	171.29	↓ -8.81	较强景气区间
企业融资	154.21	↑ 7.67	较强景气区间
贷款负债	132.64	↓ -10.9	较为景气区间
劳动力需求	112.86	↓ -44.58	相对景气区间
船舶运力投资意愿	142.57	↓ -12.05	较为景气区间

图 3-11 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100 点为景气状况分界值，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

中国港口企业信心十足。2021 年第一季度，港口企业景气指数为 116.25 点，较上季度小幅下跌，从较为景气区间跌落至相对景气区间，港口企业总体经营状况较好；港口企业信心指数为 159.52 点，较上季度小

幅上升 9.43 点，维持在较强景气区间，港口企业家们信心十足，对行业总体运行状况持乐观态度。（见图 3-12）

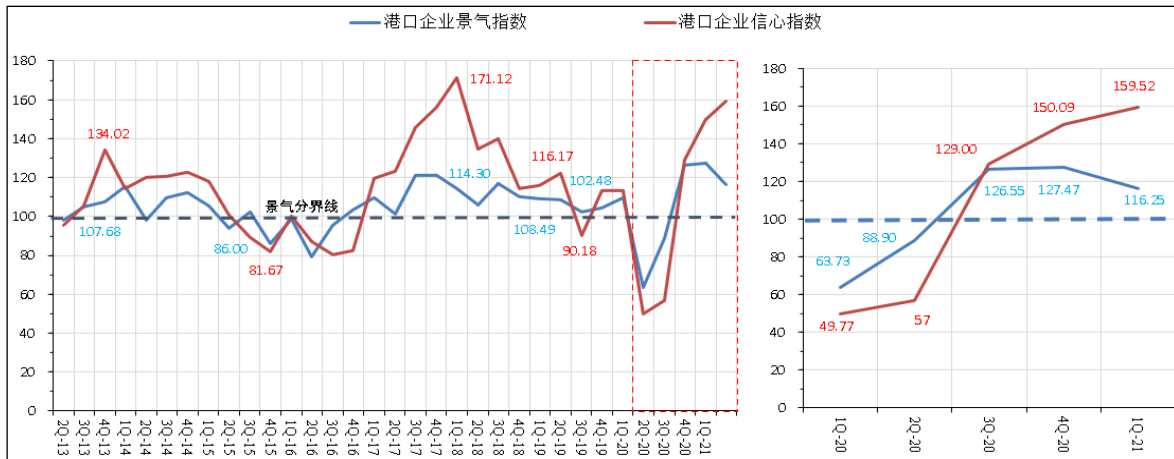


图 3-12 港口企业景气指数和信心指数

小型港口企业景气值下降幅度最大。2021 年第一季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 131.43 点、125.55 点和 40 点。与上季度相比较，本季度的大、小型港口企业分别下降 5.71 点和 80 点，小型港口企业景气指数下降幅度最大，而中型港口企业上涨 16.80 点。大型、中型港口企业景气值均维持在景气线之上，而小型港口企业跌至较重不景气区间，运行状况较为不佳。（见图 3-13）

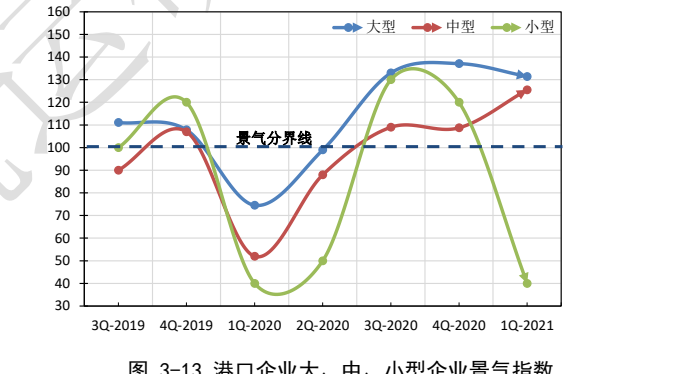


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

港口企业运营成本状况不佳。2021 年第一季度，虽然港口吞吐量持续上涨，泊位利用率持续上升，港口收费价格上升，使得企业盈利也继续上升，但运营成本持续居高不下。港口企业流动资金相对宽裕，企业融资难

度仍然较低，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小幅增加，企业资产负债水平也相对提升。（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	131.67	↓ -44.13	较为景气区间
泊位利用率	123.33	↓ -27.92	较为景气区间
收费价格	118.41	↑ 26.98	相对景气区间
营运成本	85.00	↑ 8.21	相对不景气区间
企业盈利	117.54	↓ -28.26	相对景气区间
流动资金	111.98	↓ -32.84	相对景气区间
企业融资	129.76	↓ -13.10	较为景气区间
资产负债	94.84	↑ 15.29	微弱不景气区间
劳动力需求	114.37	↓ -17.77	相对景气区间
新增泊位与机械投资	135.56	↑ 1.27	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

航运服务企业经营信心充足。2021 年第一季度，航运服务企业景气指数为 117.04 点，较上季度小幅上升 4.22 点，维持在相对景气区间；但航运服务企业信心指数为 159.24 点，较上季度上升 19.06 点，从较为景

气区间上升至较强景气区间。航运服务企业景气指数与信心指数较四季度均有所上升，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）

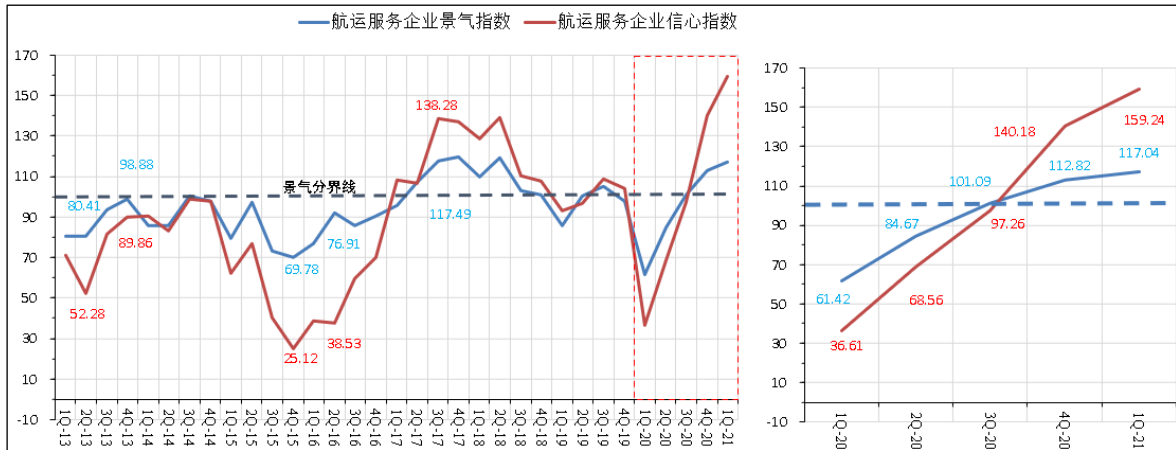


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

小型航运服务企业景气指数上涨幅度最大。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分别为 120.91 点、111.18 点、111.304 点，与上季度相比较，大、中、小型航运服务企业分别上涨 0.35 点和 9.46 点和 10.94 点。大、小型企业均维持在景气线以上，其中小型航运服务企业景气指数上涨幅度最大，总体运行情况良好。（见图 3-16）

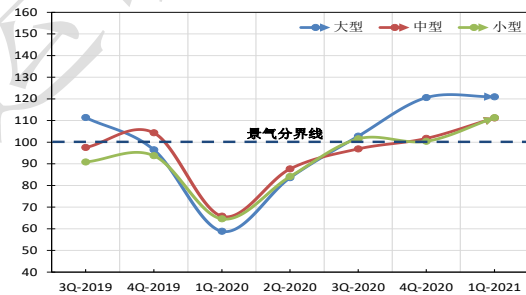


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

航运服务企业融资难度降低。2021 年第一季度，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上升，以及业务收费价格的持续上涨，企业盈利

情况也持续改善；由于企业流动资金宽裕，固定资产投资意愿有所增加，劳动力需求有所提升，导致企业融资困难程度也降低，但贷款拖欠持续增加。（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	131.61	↓ -20.00	较为景气区间
业务量	133.00	↓ -15.81	较为景气区间
业务收费价格	119.89	↓ -17.19	相对景气区间
业务成本	83.11	↑ 23.23	相对不景气区间
盈利状况	114.51	↓ -28.53	相对景气区间
流动资金	129.09	↑ 23.44	较为景气区间
企业融资	111.16	↑ 16.87	相对景气区间
贷款拖欠	99.74	↑ 31.41	微弱不景气区间
劳动力需求	133.74	↑ 17.43	较为景气区间
固定资产投资	114.50	↑ 11.35	相对景气区间

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。2021年2月，中国航运先行指数收于118.38点，本季度一直处于上升趋势，较上季度最后一个月上涨5.67点。一致指数为102.53点，高于去年一致指数平均数94.54点，比上季度平均值97.39点上升5.14点。滞后指数为95.66点，低于去

年滞后指数平均值98.46点，比上季度平均值94.54点上升1.12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）

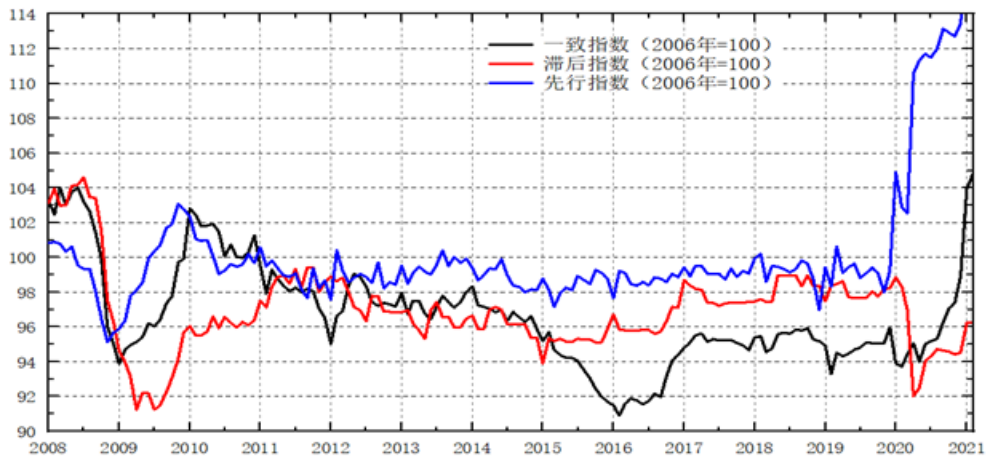


图 4-1 中国航运景气动向分指数走势图

2021年第一季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自2020年12月起先抑后扬；发电量和固定资产投资本季度持续上升；货币供应量本季度总体呈下降趋势；消费品零售额本季度呈上升趋势。（见图4-2）

2021年2月，一致指标组中，港口吞吐量、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、CCFI本季度持续上升，分别收于518点和1901点；CCBFI本季度持续下降，收于1112点。（见图4-3）

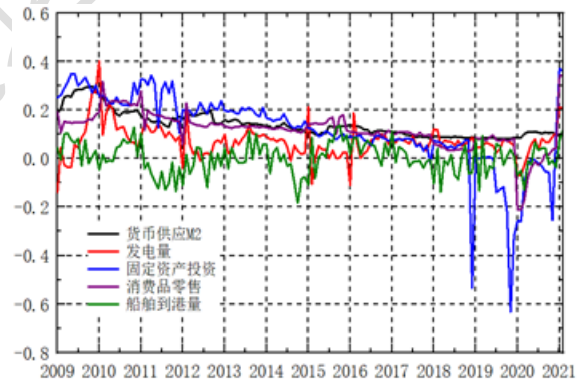


图 4-2 先行指标走势图

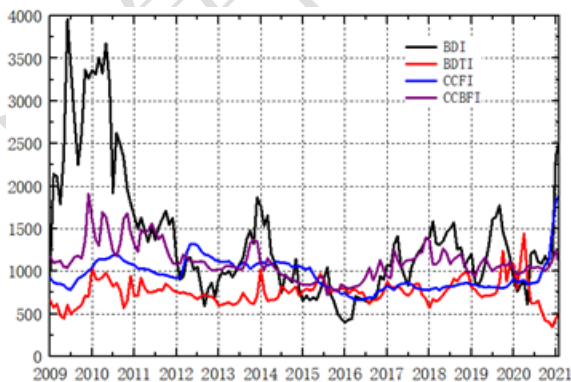


图 4-3 一致指标走势图



5 2021年第二季度中国航运景气预测

根据中国航运景气调查显示, 2021年第二季度中国航运景气指数预计为121.96点, 较本季度上升4.04点, 进入较为景气区间。其中除航运服务企业景气指数将小幅下降以外, 其他类型企业景气值均有所上涨。2021年第二季度中国航运信心指数预计为158.92点, 较本季度下降6.16点, 依然维持在较强景气区间。所有企业家们对市场营销信心充足, 其中, 港口企业信心

指数最高。(见图5-1、图5-2和图5-3)

根据中国航运景气调查, 2021年第二季度, 预计有59.89%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6.42个百分点; 35.29%的航运企业持一般态度, 较本季度上升4.81个百分点; 其余4.81%的航运企业持不乐观态度, 较本季度上升1.60个百分点。总体上看, 中国航运企业信心将有所下降。

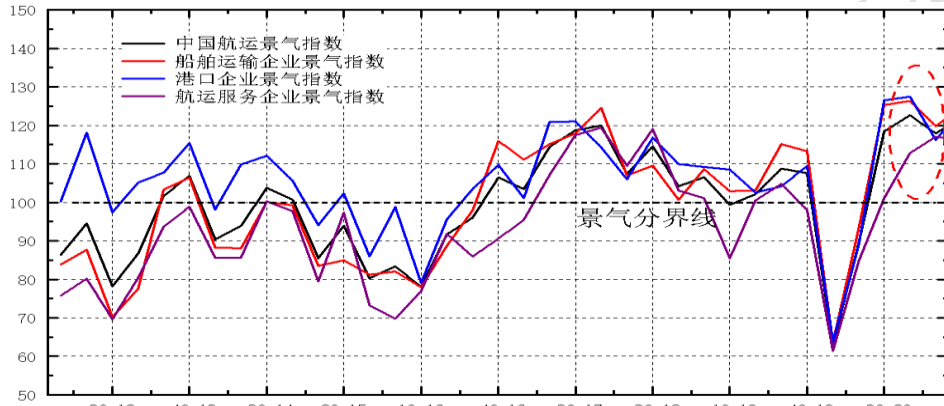


图 5-1 中国航运景气指数预测

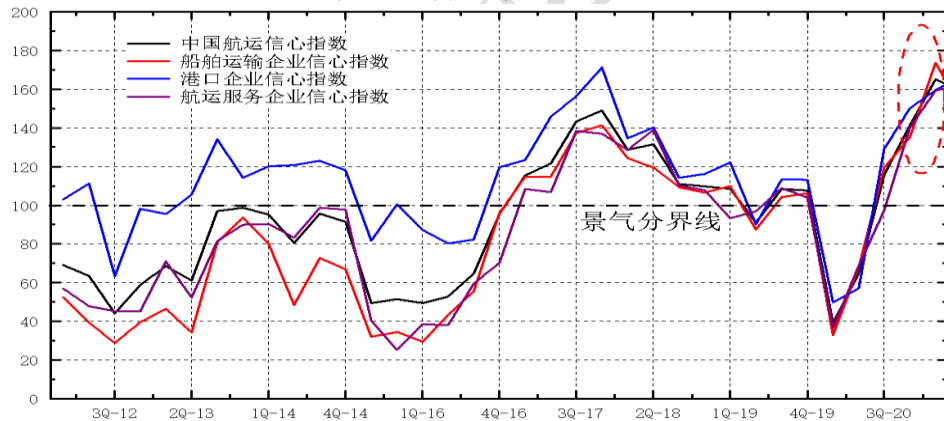


图 5-2 中国航运信心指数预测

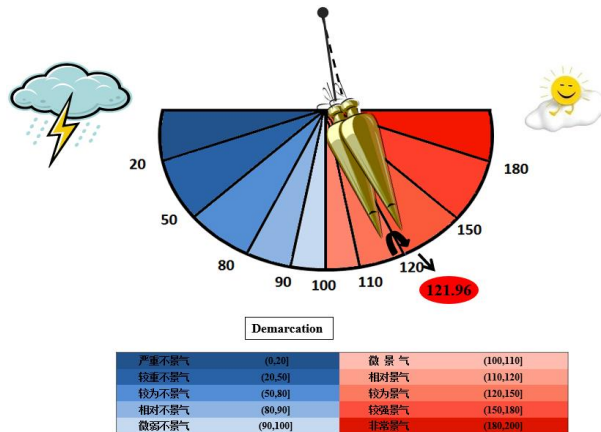


图 5-3 2021年第二季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

船舶运输企业总体经营形势持续向好。根据中国航运景气调查，2021年第二季度，船舶运输企业景气指数预计为124.87点，较本季度上升5.02点，进入较为景气区间；船舶运输企业信心指数预计为150.49点，

较本季度下降23.13点，信心指数维持在较强景气区间。总体来说，预计2021年第二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）

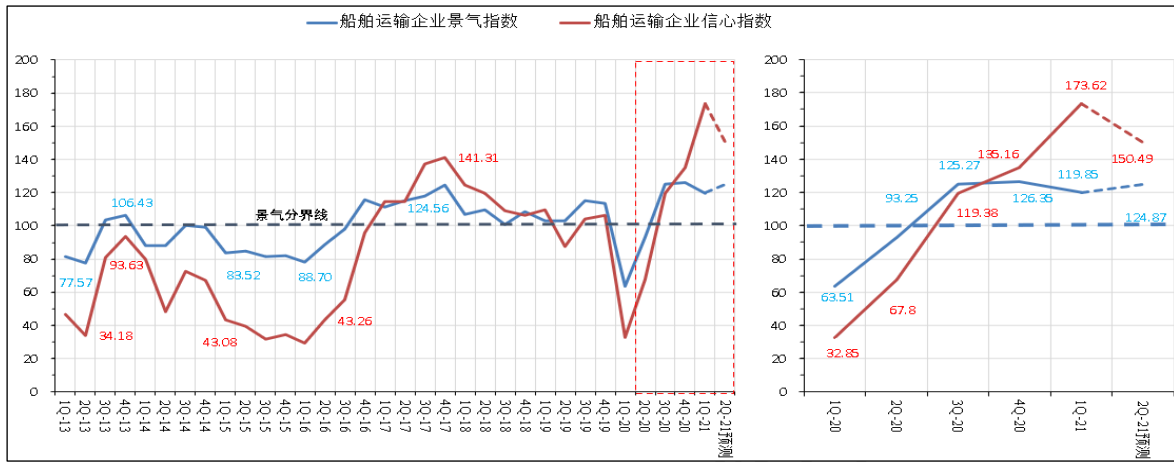


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

预计中型船舶运输企业景气度最高。2021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125.00点、125.41点和123.46点。与本季度相比较，下一季度的大、中、小型船舶运输企业景气指数均有所上升。其中，中型船舶运输企业景气指数最高，将进入较为景气区间。总体来说，大型、中型、小型船舶运输企业经营状况将持续向好。（见图5-5）

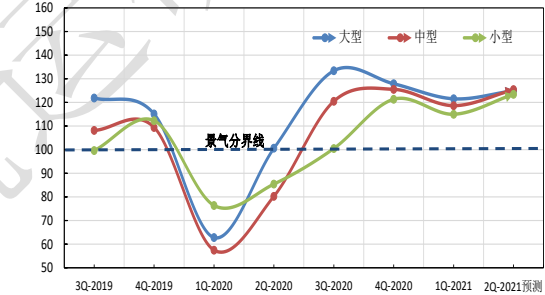


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

船舶运输企业主要经营指标持续向好。2021年第二季度，预计船舶运输企业将继续增加运力投放，舱位利用率继续上升，运费收入将继续增加，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，劳动力需求继续增加，船舶运力投资意愿将继续增加，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	130.18	↑ 17.04	较为景气区间
舱位利用率	141.14	↑ 28.78	较为景气区间
运费	130.71	↓ -3.16	较为景气区间
营运成本	44.04	↑ 7.75	较重不景气区间
盈利情况	130.93	↓ -2.18	较为景气区间
流动资金	143.22	↓ -2.98	较为景气区间
企业融资	135.08	↑ 3.13	较为景气区间
贷款负债	124.93	↓ -0.73	较为景气区间
劳动力需求	134.18	↑ 3.28	较为景气区间
船舶运力投资意愿	134.3	↓ -0.73	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

干散货运输企业信心依旧充足。2021年第二季度，干散货运输企业景气指数预计为123.49点，较本季度上升9.68点，将进入较为景气区间；干散货运输企业信心指数预计为162.00点，较本季度下降21.58点，将

回落至较强景气区间。总体来说，预计2021年第二季度干散货海运企业经营状况持续向好，企业家们对未来市场经营信心依然充足。（见图5-7）

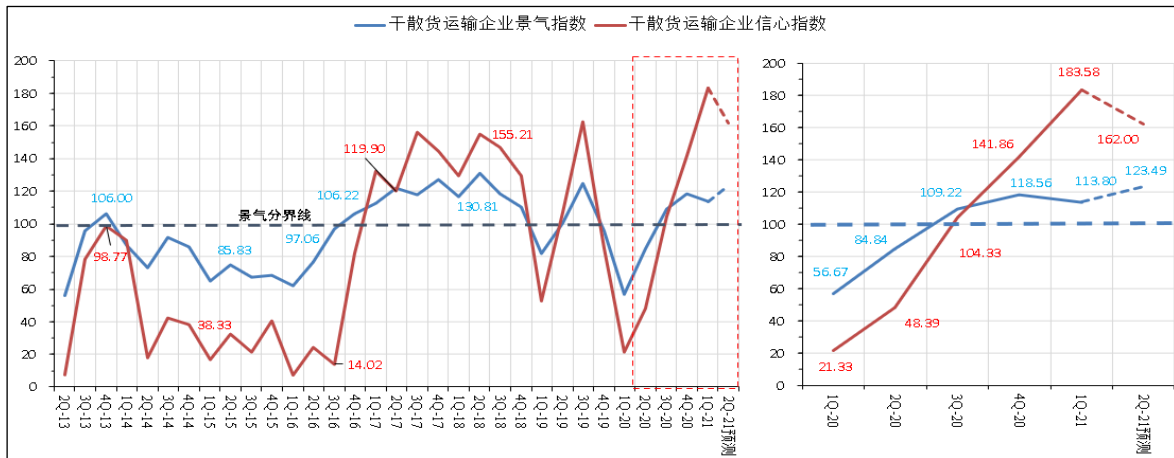


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

预计小型干散货运输企业景气度最高。2021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125.00点、118.34点和126.00点。与本季度相比，下季度中型干散货运输企业将继续处在相对景气区间；大型、小型干散货运输企业将进入较为景气区间。其中，小型干散货运输企业景气指数最高，企业经营状况持续向好。（见图5-8）

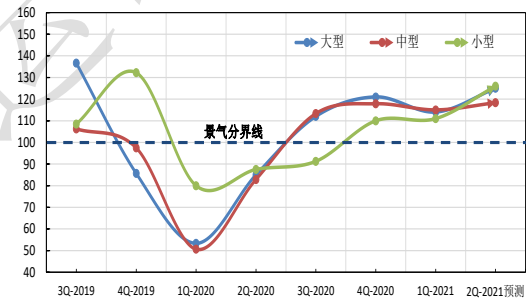


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

干散货运输企业盈利预计大幅增加。2021年第二季度，预计干散货市场运费水平持续上升，企业将继续加大运力投放，船舶周转率将继续增加，尽管营运成本将继续增加，但是企业盈利仍将大幅增加。此外，企业

流动资金将继续增加，企业融资难度将继续下降，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	121.58	↑ 18.58	较为景气区间
船舶周转率	152.75	↑ 43.17	较强景气区间
运费	155.67	↑ 0.25	较强景气区间
营运成本	48.17	↑ 14.92	较重不景气区间
盈利情况	152.17	↑ 4.25	较强景气区间
流动资金	123.92	↑ 8.42	较为景气区间
企业融资	110.75	↑ 6	相对景气区间
贷款负债	115	↑ 1.83	相对景气区间
劳动力需求	125.17	↓ -3.58	较为景气区间
船舶运力投资意愿	129.67	↑ 3.00	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

集装箱运输行业经营将维持良好态势。根据中国航运景气调查显示，2021年第二季度，集装箱运输企业的景气指数预计为125.87点，较本季度上升10.41点，进入较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数预

计为137.71点，较本季度大幅下降44.08点，仍维持在景气线之上，进入较为景气区间。总体来看，预计下季度集装箱运输行业经营持续向好，集装箱运输企业家信心充足，对市场持乐观态度。（见图5-10）

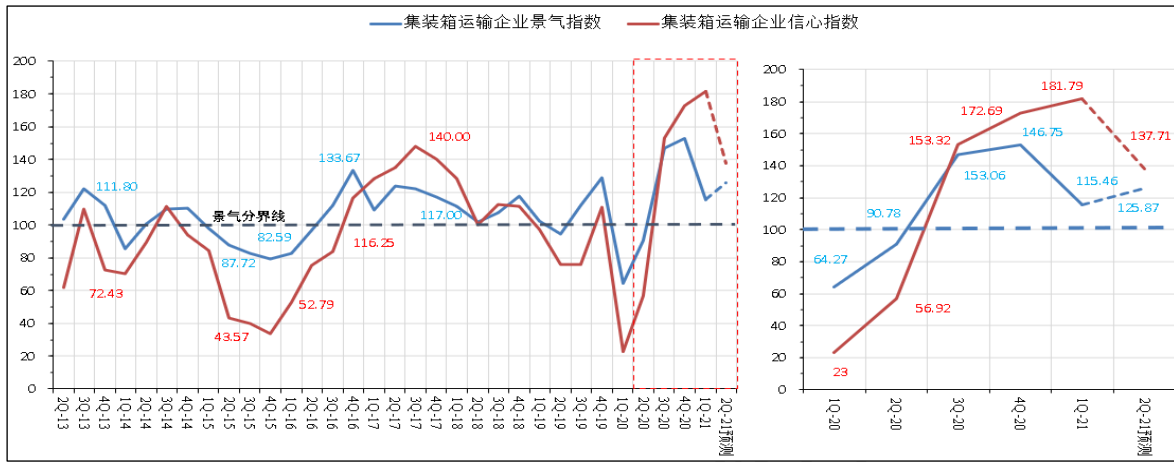


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

预计小型集装箱运输企业经营状况最佳。2021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125.00点、124.29点、132.00点。与本季度相比较，下季度小型集装箱运输企业将继续处在较为景气区间；大型、中型集装箱运输企业将升至较为景气区间。其中，小型集装箱运输企业景气指数最高，企业经营状况持续向好。（见图5-11）

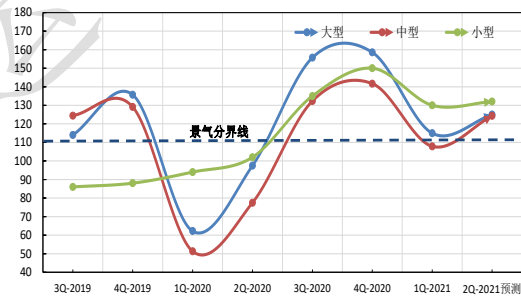


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

预计集装箱运输企业经营指标几乎全面向好。2021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将有所增加，舱位利用率将上升，集装箱运价水平将上升，使得企业盈利水平持续上

升。集装箱运输企业流动资金将更加充足，企业融资难度将继续下滑，企业贷款负债将继续减少，船舶运力投资意愿将增加，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	139.21	↑ 40.14	较为景气区间
舱位利用率	129.93	↑ 53.86	较为景气区间
运费	100.29	↑ 15.86	微景气区间
营运成本	47	↓ -10.5	较重不景气区间
盈利情况	119.79	↓ -4.21	相对景气区间
流动资金	163.79	↓ -7.50	较强景气区间
企业融资	156	↑ 1.79	较强景气区间
贷款负债	112.86	↓ -19.78	相对景气区间
劳动力需求	139.79	↑ 26.93	较为景气区间
船舶运力投资意愿	150.07	↑ 7.50	较强景气区间

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

预计港口企业经营最为乐观。根据中国航运景气调查显示，2021年第二季度，港口企业景气指数预计为123.77点，较本季度上涨7.07点，维持在较强景气区间。总体来看，中国港口企业经营最为乐观，且港口企业家们对未来行业发展信心十足。(见图5-13)

指数预计为166.59点，较本季度上涨7.07点，维持在较强景气区间。总体来看，中国港口企业经营最为乐观，且港口企业家们对未来行业发展信心十足。(见图5-13)

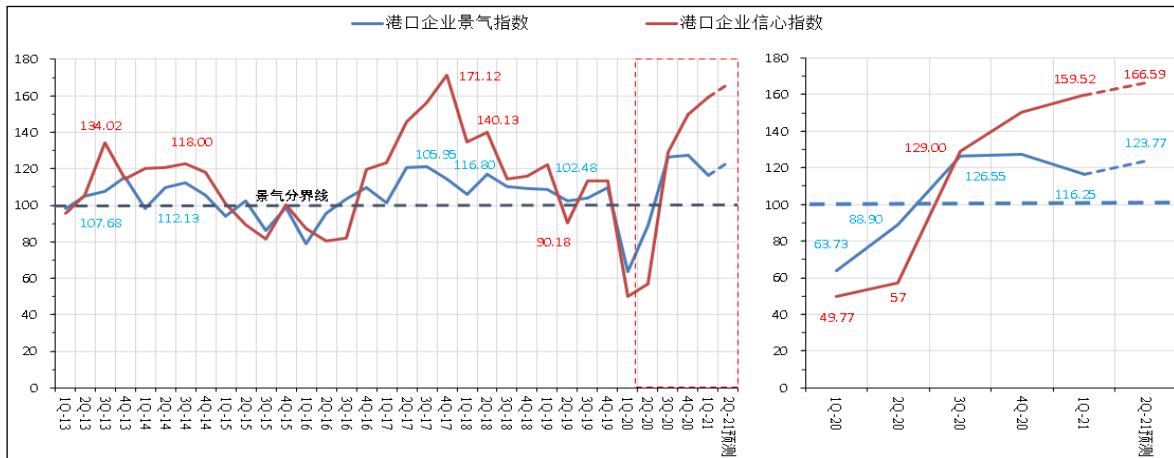


图 5-13 港口运输企业景气指数和信心指数预测

预计小型港口企业景气指数仍处于景气线之下。2021年第二季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数数值预计分别为137.86点、122.22点和70.00点。与本季度相比较，下季度的大、小型港口企业景气指数有不同幅度的上升，其中小型港口企业景气指数上升幅度最大，但仍处于景气线之下。中型港口企业维持在较为景气区间。(见图5-14)

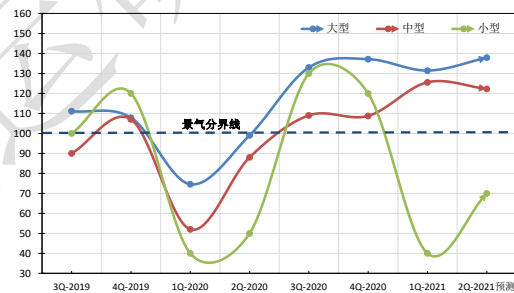


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

港口企业盈利指标大幅向好。2021年第二季度，预计港口吞吐量继续上升，泊位利用率也持续增加，港口企业收费价格上涨，虽然营运成本将持续上涨，但港口企业盈利水平仍将继续上升。同时，预计由于港口企业

流动资金也将更加充裕，企业融资难度持续降低，使得贷款负债减少，港口企业劳动力需求将上涨，新增泊位与机械投资意愿也将依旧上涨。(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	143.25	↑ 11.58	较为景气区间
泊位利用率	133.41	↑ 10.08	较为景气区间
收费价格	107.06	↓ -11.35	微景气区间
营运成本	75.16	↓ -9.84	较为不景气区间
企业盈利	141.75	↑ 24.21	较为景气区间
流动资金	134.05	↑ 22.07	较为景气区间
企业融资	131.27	↑ 1.51	较为景气区间
资产负债	122.06	↑ 27.22	较为景气区间
劳动力需求	115.63	↑ 1.26	相对景气区间
新增泊位与机械投资	134.05	↓ -1.51	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

预计航运服务企业经营信心依旧充足。2021 年第二季度，航运服务企业景气指数预计为 116.29 点，较本季度下降 0.75 点，维持在相对景气区间；航运服务企业信心指数预计为 162.49 点，较本季度上涨 3.25 点，

处于较强景气区间。总体来看，预计航运服务企业经营状况持续良好，航运服务企业家们经营信心依旧充足。（见图 5-16）

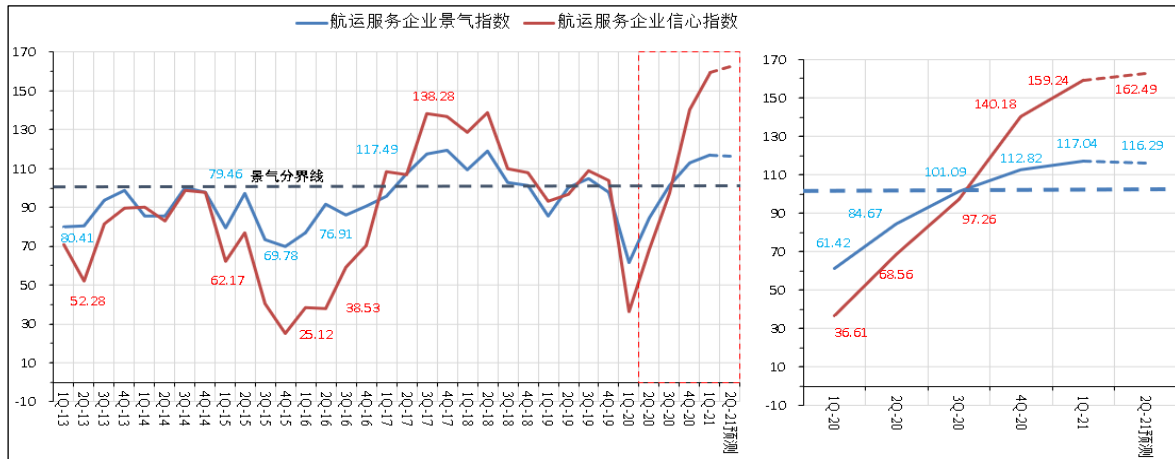


图 5-16 航运服务企业景气 and 信心指数预测

预计大、中、小型航运服务企业均处于相对景气区间。2021 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 116.36 点、116.47 点和 115.65 点，中、小型航运服务企业景气指数小幅上涨 5.29 点和 4.35 点，维持在相对景气区间。大型航运服务企业较本季度下降 4.55 点，从较为景气区间进入相对景气区间，总体经营状况良好。（见图 5-17）

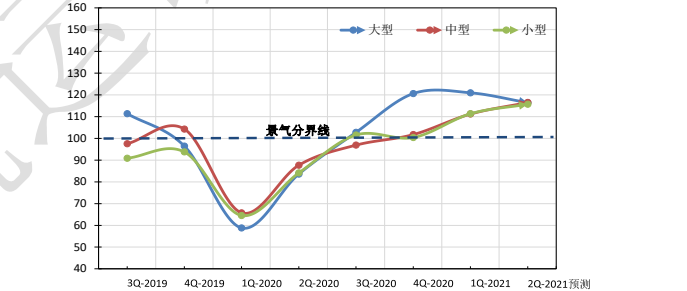


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

航运服务企业业务成本将大幅上涨。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上涨，导致企业盈利情况较好，但业务成本依然居高不下。企业流动资金相对充足，企业融资难度减

小，而拖欠货款增加。固定资产投资意愿加大，劳动力需求也将增大。大部分指标处于景气线以上，航运服务企业整体经营状况较好。（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	141.97	↑ 10.36	较为景气区间
业务量	135.86	↑ 2.86	较为景气区间
业务收费价格	128.19	↑ 8.30	较为景气区间
业务成本	62.6	↓ -20.51	较为不景气区间
盈利状况	129.75	↑ 15.24	较为景气区间
流动资金	120.22	↓ -8.87	较为景气区间
企业融资	111.73	↑ 0.57	相对景气区间
货款拖欠	87.54	↓ -12.20	相对不景气区间
劳动力需求	135.29	↑ 1.55	较为景气区间
固定资产投资	109.7	↓ -4.8	微景气区间

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 近五成船舶运输企业采取调整运力部署及靠港的方式应对供应链堵塞问题

近期,全球集装箱物流供应链堵塞,导致航班准班率大幅下降,从而使得船公司的服务质量受到挑战。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认为应该采取哪些措施应对供应链堵塞这一问题进行了相关调查,调查结果如图 6-1 所示。

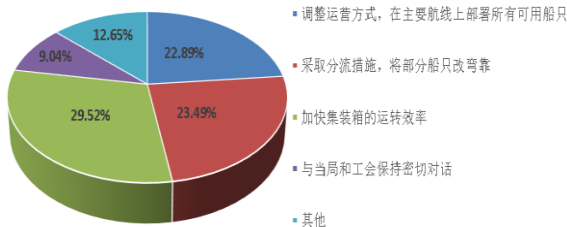


图 6-1 船舶运输企业应对供应链堵塞措施的调查情况

在接受调查的船舶运输企业中,有 22.89%的企业表示采取调整运营方式,在主要航线上部署所有可用船只来缓解供应链堵塞;有 23.49%的企业表示采取分流措施,改变部分船只靠港;有 29.52%的企业表示采取加快集装箱的运转效率(释放控制、提前返回、较低的空置停留时间)的措施;有 9.04%的企业表示采取与当局和工会保持密切对话来干预造成供应链堵塞的因素。

通过上述的调查结果可知,近五成船舶运输企业采取调整运力部署及靠港的方式应对供应链堵塞问题,在维护全球供应链稳定上,船舶运输企业扮演着重要的角色。

6.2 多数港口企业采取异地还箱、提箱的措施缓解港口拥堵

日前,中国港口已有部分空箱回流,部分港口甚至陷入了拥堵。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采取了哪些措施来缓解港口拥堵这一问题进行了相关调查,调查结果如图 6-2 所示。

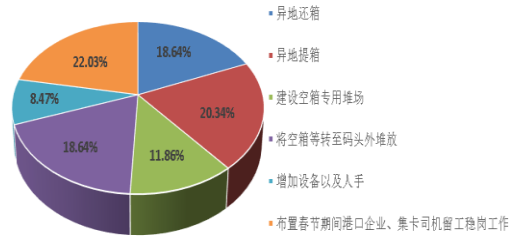


图 6-2 港口企业采取缓解港口拥堵措施的调查情况

在接受调查的港口企业中,有 39%的港口企业表示港口主要采取异地提还箱的方式缓解港口拥堵;11.86%的企业表示通过建设空箱专用堆场来缓解港口拥堵;18.64%企业表示将空箱等转至码头外堆放缓解港口拥堵;有 8.47%企业表示增加设备以及人手的措施,以更高的效率加快集装箱流转;另有 22.03%表示采取布置春节期间港口企业、集卡司机留工稳岗工作的措施。

通过上述调查可知,多数港口企业将采取异地提还箱及布置春节期间港口企业、集卡司机留工稳岗工作的措施来缓解港口拥堵问题。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拥堵问题。

6.3 超八成集装箱运输企业认为空箱紧缺局面仍将持续 3 个月

虽然目前已有部分空箱回流至中国港口,但集装箱紧缺情况仍在持续。针对空箱紧缺局面的持续时间,上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室对全国集装箱运输企业进行了相关调查,调查结果如图 6-3 所示。

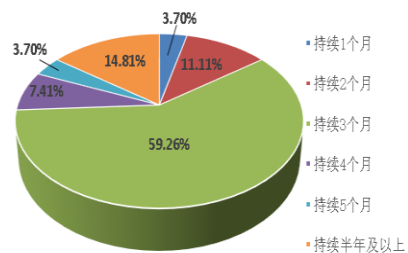


图 6-3 集装箱运输企业认为空箱紧缺局面的持续时间

接受调查的集装箱运输企业中,有 3.7%的企业认为将持续 1 个月;11.11%的企业认为将持续 2 个月;59.26%的企业认为将持续 3 个月;7.41%的企业认为将持续 4 个月;3.7%的企业认为将持续 5 个月;14.81%的企业认为将持续半年及以上。

通过上述调查可知,超八成集装箱运输企业认为空箱紧缺局面将持续3个月及以上。因此,为了应对此时期的空箱紧缺局面,集装箱运输企业应继续推动加大运力投放,加快集装箱回运,提高运转效率,为外贸平稳发展提供有力的物流支撑。

6.4 近半数船舶运输企业将考虑2021年订造新船舶

在经历2020年下半年的赚钱效益,部分船公司发布了订造新船舶以增加公司运力的公告。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对船舶运输企业2021年计划新增运力情况进行了相关调查,调查结果如图6-4所示。

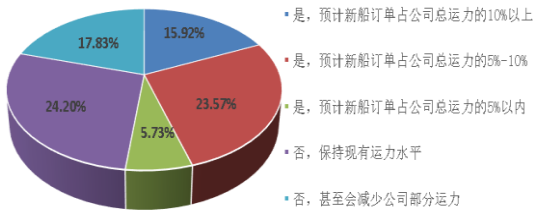


图 6-4 船舶运输企业是否考虑订造新船舶的调查情况

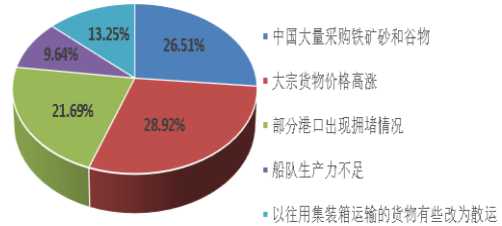
在被接受调查的船舶运输企业中,有15.92%的企业表示预计新船订单占公司总运力的10%以上;23.57%的企业表示预计新船订单占公司总运力的5%-10%;5.73%的企业表示预计新船订单占公司总运力的5%以内;24.20%的企业表示不考虑订造新船舶,保持现有运力水平;另17.83%的企业表示不订造新船舶,甚至会减少公司部分运力。

通过上述调查可知,接受调查的船舶运输企业中,近五成企业表示将考虑在2021年订造新船舶。未来随着新造船舶的不断投入,市场运力供给将大幅上升,进一步影响市场运价,企业应提前做好相应风险防控。

6.5 大宗货物需求和交易价格上涨及港口拥堵严重是干散货市场淡季超旺的主要原因

牛年伊始,散运市场一改往年颓势,淡季超旺。2月17日,波罗的海干散货运价指数(BDI)增至1756点,单日暴涨17.46%,连续2日大涨,近一周涨幅35%,创下3周末新高,相比去年同日仅434点上涨了四倍以上。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针对干散货市场淡季超旺的原因,对全国

干散货运输企业进行了相关调查,调查结果如图6-5所示。



示。

图 6-5 干散货运输企业认为干散货市场淡季超旺的原因

接受调查的干散货运输企业中,有26.51%的企业认为是因为中国对铁矿石和谷物运输需求的大幅上升直接导致了运价的大幅上涨;28.92%的企业认为是因为大宗货物交易价格高涨,进一步带动运价的上涨;21.69%的企业认为是因为部分港口出现拥堵情况,船舶有效运力不足;9.64%的企业认为是因为船队生产力不足;另13.25%的企业则认为是因为集装箱舱位紧张且运价较高,以往用集装箱运输的货物有些改为散运。

通过上述调查可知,接受调查的干散货运输企业中,多数企业认为中国对铁矿石需求的大幅上升和大宗货物价格上涨以及部分港口出现拥堵等是干散货市场淡季超旺的主要原因。由于干散货运输市场是接近于完全竞争结构的市場,受运价波动的影响较大,干散货运输企业应时刻关注干散货市场运价,关注并掌握更多的金融工具,以应对市场的不确定性及隐藏的风险。

6.6 近三成航运企业拓展内陆腹地物流业务的主要方式是与内陆大型物流企业合作开展业务

在以内循环为主的政策指引下,我国内陆腹地发展潜力巨大,拓展内陆市场已经成为航运企业挖掘新增量的重要手段。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当前拓展内陆腹地物流业务的主要方式进行了相关调查。

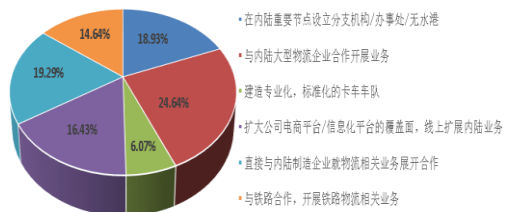
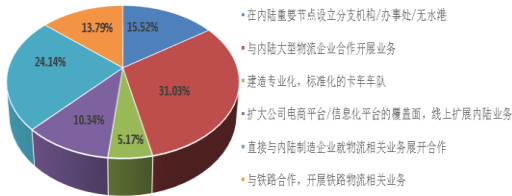


图 6-6 航运企业当前拓展内陆腹地物流业务的主要方式

在被调查的航运企业中,有18.93%的企业表示在内陆重要节点设立分支机构/办事处/无水港;24.64%的

企业表示与内陆大型物流企业合作开展业务；6.07%的企业表示建造专业化，标准化的卡车车队；16.43%的企业表示扩大公司电商平台/信息化平台的覆盖面，线上扩展内陆业务；19.29%的企业表示直接与内陆制造企业就物流相关业务展开合作；14.64%的企业表示与铁路合作，开展铁路物流相关业务。



路合作，开展铁路物流相关业务。

图 6-7 船舶运输企业当前拓展内陆腹地物流业务的主要方式

在被调查的船舶运输企业中，有 15.52%的企业表示在内陆重要节点设立分支机构/办事处/无水港；31.03%的企业表示与内陆大型物流企业合作开展业务；5.17%的企业表示建造专业化，标准化的卡车车队；10.34%的企业表示扩大公司电商平台/信息化平台的覆盖面，线上扩展内陆业务；24.14%的企业表示直接与内陆制造企业就物流相关业务展开合作；13.79%的企业表示与铁路合作，开展铁路物流相关业务。

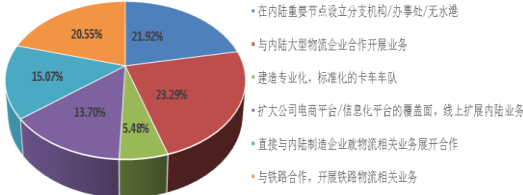


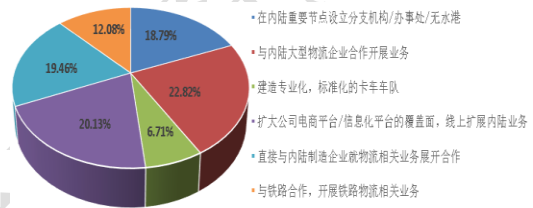
图 6-8 港口企业当前拓展内陆腹地物流业务的主要方式

在被调查的港口企业中，有 21.92%的企业表示在内陆重要节点设立分支机构/办事处/无水港；23.29%的

企业表示与内陆大型物流企业合作开展业务；5.48%的企业表示建造专业化，标准化的卡车车队；13.7%的企业表示扩大公司电商平台/信息化平台的覆盖面，线上扩展内陆业务；15.07%的企业表示直接与内陆制造企业就物流相关业务展开合作；20.55%的企业表示与铁路合作，开展铁路物流相关业务。

图 6-9 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 18.79%的企业表示在内陆重要节点设立分支机构/办事处/无水港；22.82%的企业表示与内陆大型物流企业合作开展业务；6.71%的企业表示建造专业化，标准化的卡车车队；20.13%的企业表示扩大公司电商平台/信息化平台的覆盖面，线



上扩展内陆业务；19.46%的企业表示直接与内陆制造企业就物流相关业务展开合作；12.08%的企业表示与铁路合作，开展铁路物流相关业务。

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学术委员会主任、上海海事大学教授）

委员：

张婕姝（上海国际航运研究中心秘书长、上海海事大学教授）

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）

周德全（上海国际航运研究中心首席经济师，航运发展研究所所长）

陈悠超（上海国际航运研究中心航运发展研究所市场分析师）

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