



# 中国航运景气再创历史新高，运价高涨态势仍将持续 (上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室)

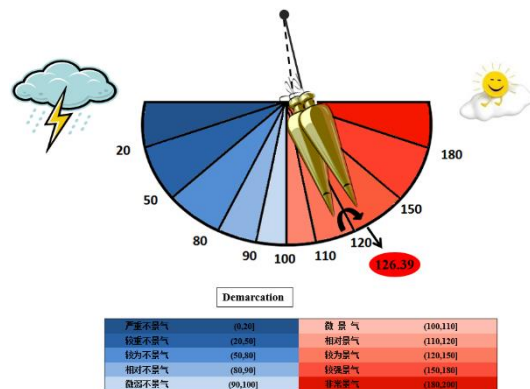
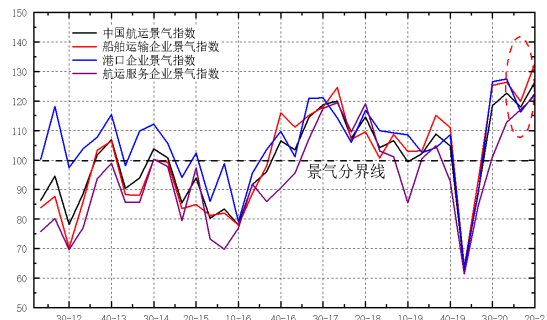
## ——中国航运景气报告系列（季度）——

### 内容摘要：

- **中国航运景气指数再创历史新高。**2021 年第二季度，中国航运景气指数为 126.39 点，进入较为景气区间，再创发布以来历史新高；中国航运信心指数为 164.20 点，与上季度基本持平，维持在较强景气区间。
- **干散货海运企业热度高涨。**2021 年第二季度，中国干散货运输企业景气指数为 133.85 点，较上季度大幅上升 20.05 点，进入较为景气区间；企业信心指数为 189.16 点，信心指数再创历史最高值。
- **集装箱运输企业大幅盈利。**2021 年第二季度，集装箱运输企业景气指数为 140.35 点，较上季度上升 24.89 点，进入较为景气区间；企业盈利情况景气指数达到 176.04 点，较上季度大涨 50.04 点，企业大幅盈利。
- **港口企业经营形势持续向好。**2021 年第二季度，港口企业景气指数为 122.50 点，较上季度小幅上涨，从相对景气区间上升至较为景气区间，并预计下季度港口企业景气指数为 122.75 点，维持在较为景气区间。
- **预计三季度市场运价持续高涨。**2021 年第三季度，预计船舶运输企业运费收入景气指数将达到 136.25 点，进入较为景气区间；其中，干散货运输企业运费收入景气指数达到 147.54 点，进入较为景气区间。船舶运输企业预计未来市场运价仍将持续高涨，运费收入依然可观。
- **时事聚焦：**
  - 1、在集装箱运输市场火爆的行情带动下，干散货海运市场同样高歌猛进，BDI 指数创下十年新高，有近半数企业预计干散货海运市场上涨行情将持续半年以上。
  - 2、近期，亚洲及欧美部分港口拥堵情况严重，近半数企业认为旺季来临大量货物到港及码头作业工人不足是近期港口拥堵的主要原因。
  - 3、在国务院制定“30/60 碳达峰/碳中和”目标背景下，近三成船舶运输企业表示将采取加速拆解老旧船舶的方式降低单船排放量，而多数港口企业将对港口装卸搬运设备进行电气化改造。

**风险提示：**本轮航运市场的高峰的关键影响因素之一是新冠病毒疫情，随着疫情对需求与供应链等影响的减弱，以及市场高位刺激下的船舶订单的快速增长，未来未来全球航运市场存在较大不确定性。

### 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 年第二季度中国航运景气状况

中国航运业热度依旧。2021年5月中国航运景气预警指数为107.69点，虽较上一季度有所下降，但依然处在正常区间；2021年5月中国航运景气动向指数为99.10点，较上一季度小幅下降，但同样处在正常区间。从微观层面来看，2021年第二季度，中国航运景气指数为

126.39点，较上季度上升8.47点，进入较为景气区间。中国航运信心指数为164.20点，与上季度基本持平，维持较强景气区间。中国航运业持续向好，企业家对市场经营信心高涨。（见表1-1，图1-1）

时间		中国航运景气预警指数	中国航运景气动向指数	中国航运景气指数	中国航运信心指数
3Q-20	7 月	53.21	98.50	118.40	115.63
	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		
2Q-21	3 月	118.99	96.84	126.39	164.20
	4 月	107.16	98.48		
	5 月	107.69	99.10		

表 1-1 中国航运景气状况

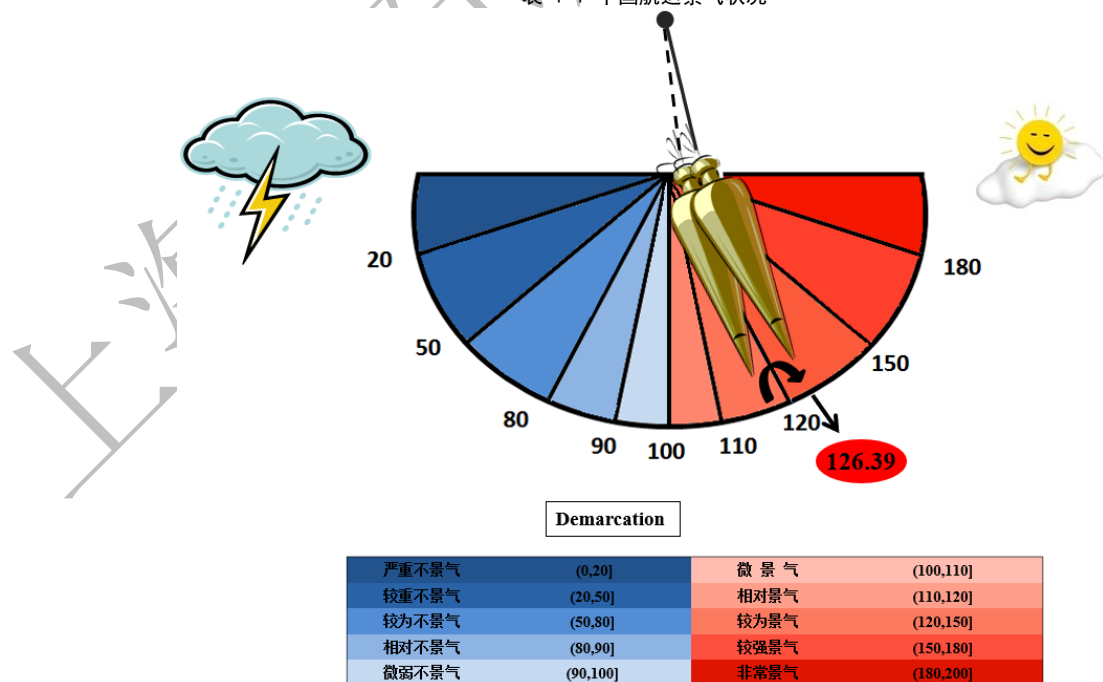


图 1-1 2021 年第二季度中国航运景气指数

来源：上海国际航运研究中心

2 中国航运业宏观景气监测分析

综合预警指数下跌至正常区间。2021 年第二季度，中国航运景气预警指数均值为 111.28 点，较上季度下降 7.88 点。二季度预警指数基本保持稳定，除 3 月处于偏热区间外，4 月、5 月均处于正常区间，市场总体情况比较活跃。（见图 2-1）

CCFI 指标持续处于过热区间。2021 年第二季度，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，5 月上升至过热区间。BDTI 指标本季度先大幅上涨后小幅下跌，持续处于偏冷区间。但 CCFI 指标本季度持续上升，一直处于过热区间；CCBFI 指标本季度小幅上涨，从偏冷区间上升至正常区间。（见图 2-2）

经济监测指标均处不同程度的下降。2021 年第二季度，各种经济指标均呈不同程度的下降。其中，固定资产投资及港口吞吐量下跌至过冷区间；消费品零售、发电量下跌至正常区间；整体综合指数由过热区间下跌至正常区间。（见图 2-3）

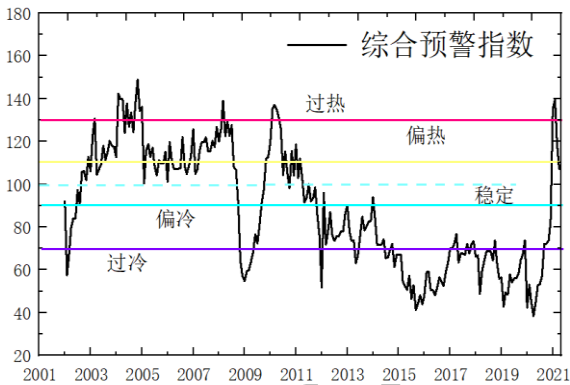


图 2-1 中国航运景气预警指数

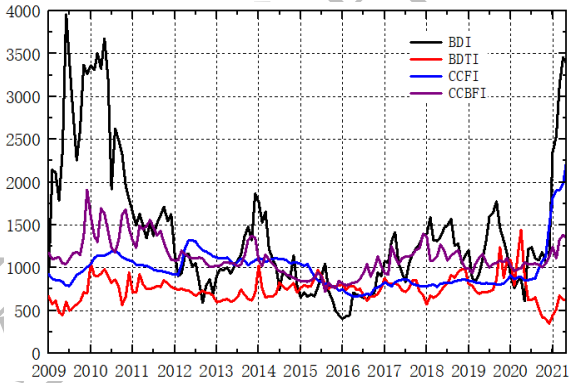


图 2-2 航运监测指标变化情况

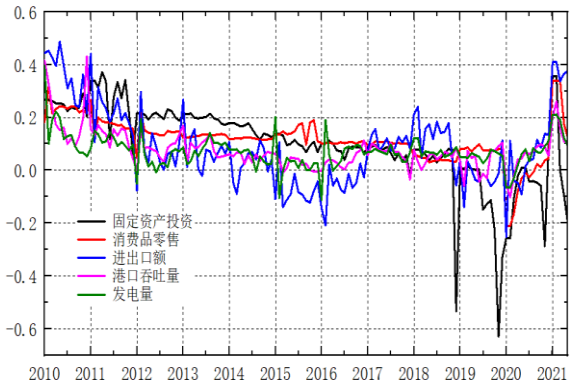


图 2-3 经济监测指标变化情况

时间	BDI	BDTI	CCFI	CCBFI	固定资产投资	消费品销售	进出口额	港口吞吐量	发电量	综合指数
2021-05	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2021-04	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2021-03	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2021-02	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2021-01	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2020-12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

（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 年第二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 126.39 点，较上季度上升 8.47 点，维持较为景气区间，景气指数再创发布以来历史新高。所有企业景气值均有不同程度的上涨，其中，集装箱企业景气度再次大幅上涨，较上季度上涨 24.89 点，由相对景气区间上升至较为景气区间。（见图 3-1）

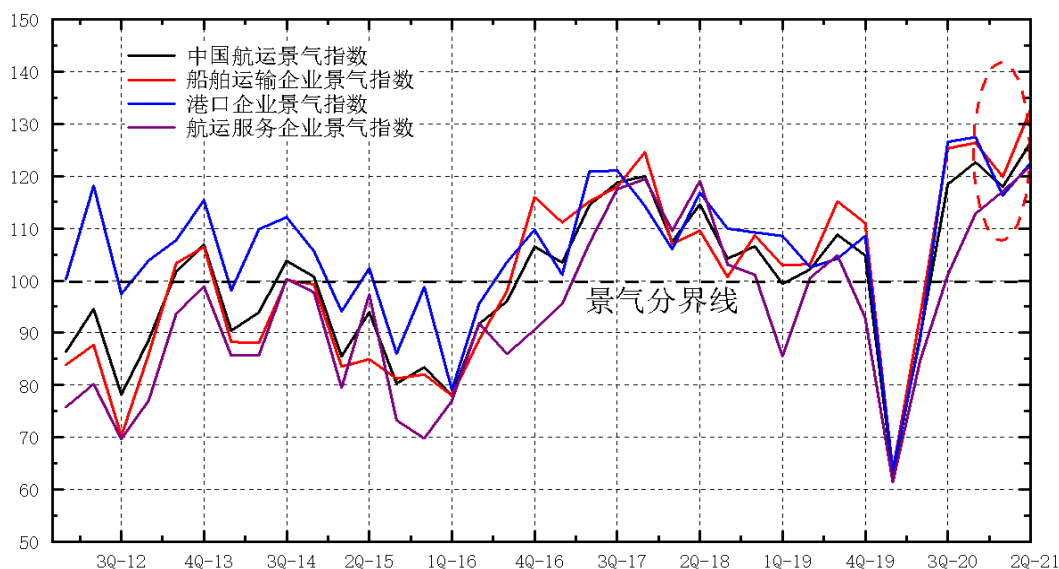


图 3-1 中国航运景气指数 (CSPI)

2021 年第二季度，中国航运信心指数为 164.20 点，与上季度基本持平，维持在较强景气区间。其中干散货运输企业信心指数再创历史新高，维持在非常景气区间。运行状态持一般态度的企业占 24.60%；对当前行业总体运行情况持不乐观态度的航运企业占 8.02%，该比例较上季度上升了 4.81%。总体来看，中国航运业发展形势持续向好。（见图 3-2）

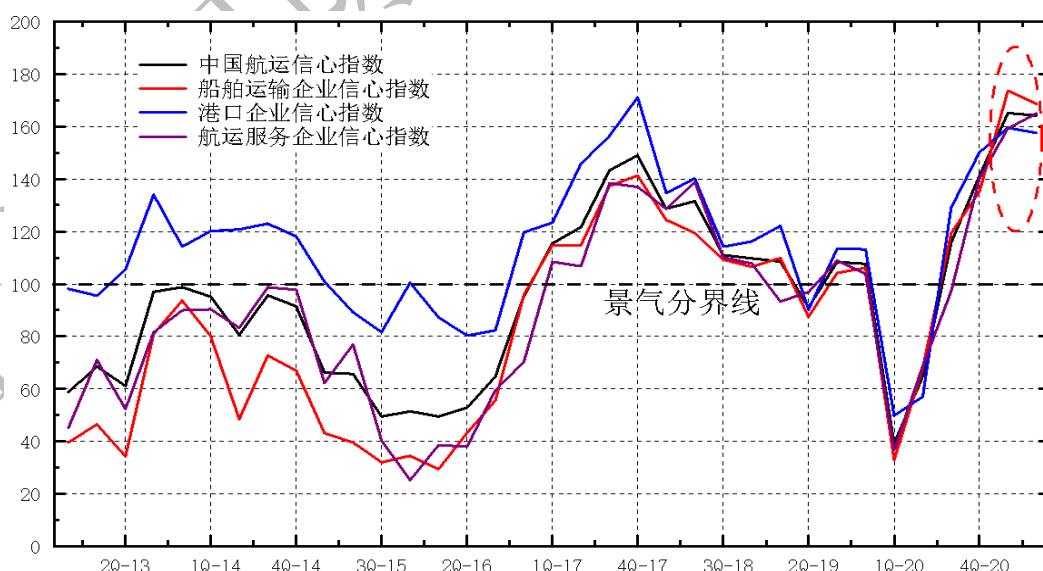


图 3-2 中国航运信心指数 (CSFI)



3.1 中国船舶运输企业景气分析

船舶运输企业信心充足。2021 年第二季度，船舶运输企业景气指数为 132.70 点，较上季度上升 12.85 点，进入较为景气区间；船舶运输企业信心指数为 168.66 点，较上季度下降 4.96 点，但依然维持在较强景气区间。

其中，干散货运输企业和集装箱运输企业景气指数分别为 133.85 点和 140.35 点，信心指数分别为 189.16 点和 168.31 点。船舶运输企业总体营运状况持续向好，企业家们信心充足，对未来前景持乐观态度。（见图 3-3）

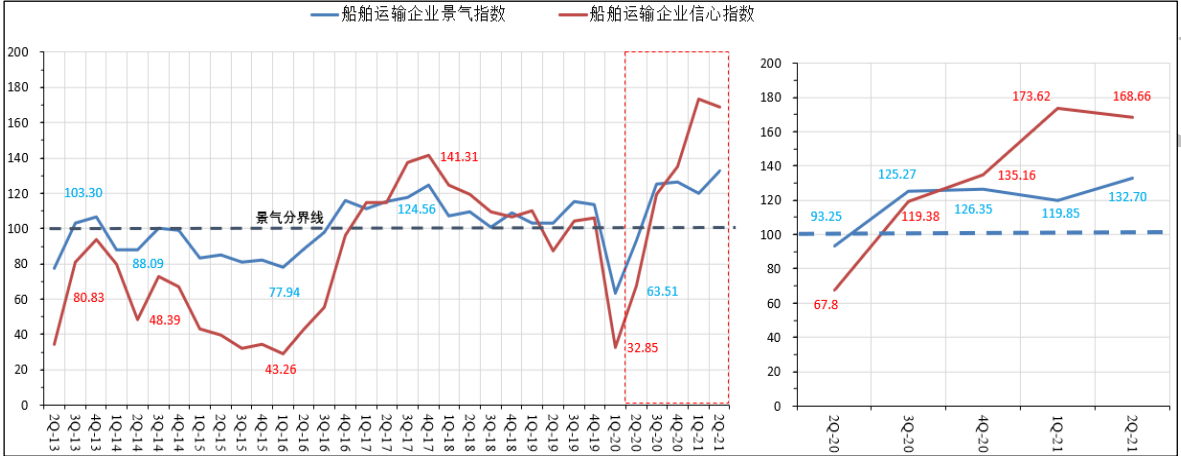


图 3-3 船舶运输企业景气指数和信心指数

大型船舶运输企业景气指数最高。2021 年第二季度，大型、中型、小型三类船舶运输企业景气指数分别为 139.07 点、128.29 点和 114.58 点。其中，大型、中型船舶运输企业景气指数较上季度上升 17.50 点和 9.64 点，均处于较为景气区间，而小型船舶运输企业景气指数与上季度基本持平，维持在相对景气区间。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）

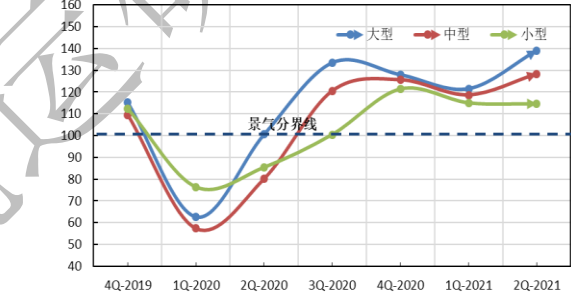


图 3-4 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数

船舶运输企业大幅盈利。2021 年第二季度，船舶运输企业运力投放继续增加，舱位利用率继续上升，运费收入大幅增加，尽管营运成本大幅上升，但是企业仍然保持较强盈利；贷款负债继续减少，劳动力需求大幅增

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继续加强，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	119.11	↑ 5.97	相对景气区间
舱位利用率	128.93	↑ 16.57	较为景气区间
运费	156.88	↑ 23.01	较强景气区间
营运成本	37.77	↑ 1.48	较重不景气区间
盈利情况	163.21	↑ 30.10	较强景气区间
流动资金	157.05	↑ 10.85	较强景气区间
企业融资	132.77	↑ 0.82	较为景气区间
贷款负债	137.59	↑ 11.93	较为景气区间
劳动力需求	152.77	↑ 21.87	较强景气区间
船舶运力投资意愿	140.89	↑ 5.86	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

干散货运输企业信心指数持续突破历史最高值。2021 年第二季度，干散货运输企业景气指数为 133.85 点，较上季度大幅上升 20.05 点，进入较为景气区间；干散货运输企业信心指数为 189.16 点，较上季度上升

5.58 点，再度突破历史最高值，处于非常景气区间。干散货运输企业总体运行状况向好，企业家们对行业总体发展信心十分充足。（见图 3-6）

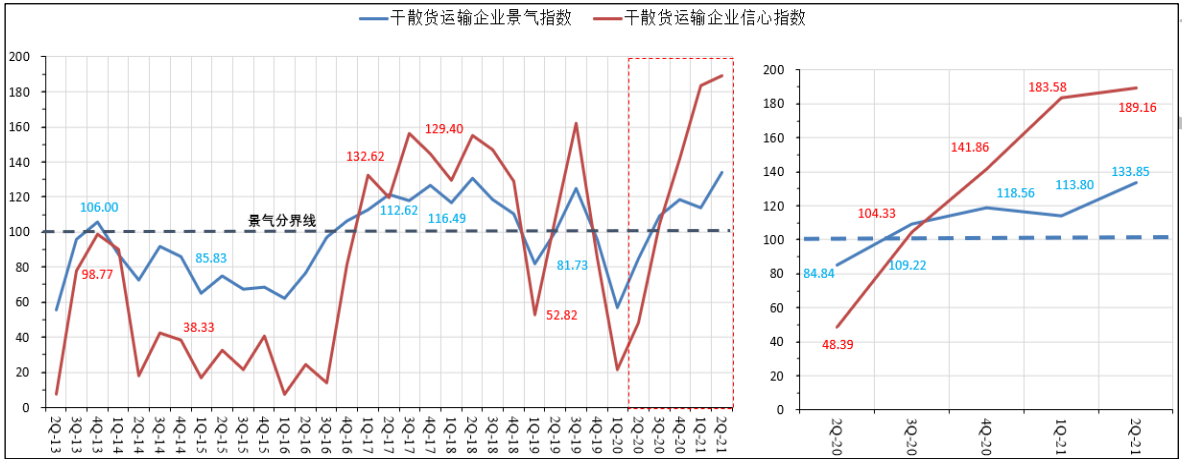


图 3-6 干散货运输企业景气 and 信心指数

大型干散货运输企业景气度涨幅最大。2021 年第二季度，大型、中型、小型三类干散货运输企业的景气指数分别为 143.00 点、123.64 点和 114.29 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。其中，大型干散货运输企业景气度上升幅度最大，较上季度上升了 29.00 点，进入较为景气区间，企业经营状况良好。（见图 3-7）

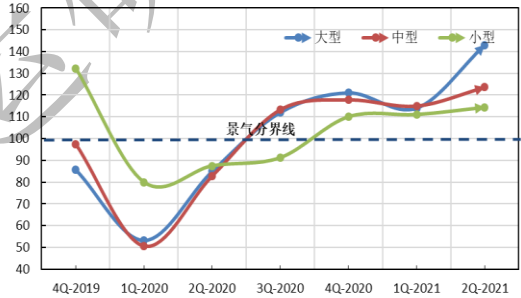


图 3-7 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数

干散货运输企业运费收入大幅上涨。2021年第二季度，干散货运输企业运力投放继续增加，船舶周转率继续上升，尽管营运成本大幅增加，但单位运费收入继续大幅上涨，企业盈利水平仍保持大幅上涨；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，劳动力需求大幅增加，企业运力投资意愿大幅上升至较强景气区间。（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	111.87	↑ 8.87	相对景气区间
船舶周转率	109.73	↑ 0.15	微景气区间
运费	183.03	↑ 27.61	非常景气区间
营运成本	31.25	↓ -2	较重不景气区间
盈利情况	195.58	↑ 47.66	非常景气区间
流动资金	145.65	↑ 30.15	较为景气区间
企业融资	112.82	↑ 8.07	相对景气区间
贷款负债	139.52	↑ 26.35	较为景气区间
劳动力需求	156.96	↑ 28.21	较强景气区间
船舶运力投资意愿	152.12	↑ 25.45	较强景气区间

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

**集装箱运输延续良好发展态势。**2021 年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为 140.35 点，较上季度大幅上升 24.89 点，进入较为景气区间；企业信心指数为

168.31 点，较上季度下降 13.48 点，进入较强景气区间。集装箱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 3-9）

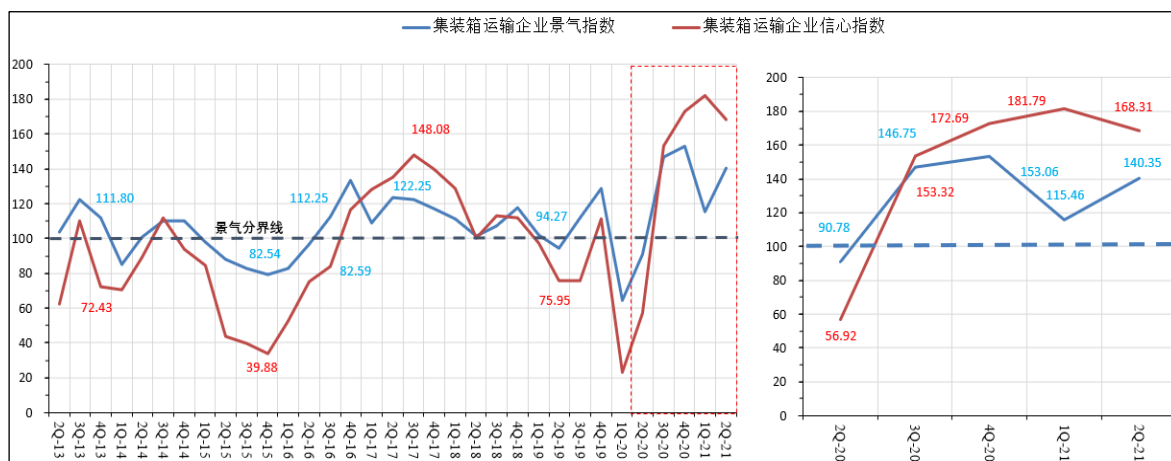


图 3-9 集装箱运输企业景气指数和信心指数

**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分别为 147.50 点、124.61 点、138.00 点。与上季度相比较，本季度的大、中、小型集装箱运输企业景气度都有不同幅度的上涨，大型集装箱运输企业景气指数由相对景气区间上升至较为景气区间，上升较快；中型集装箱运输企业景气指数由微景气区间跃入较为景气区间；小型集装箱运输企业景气指数则维持在较为景气区间。（见图 3-10）

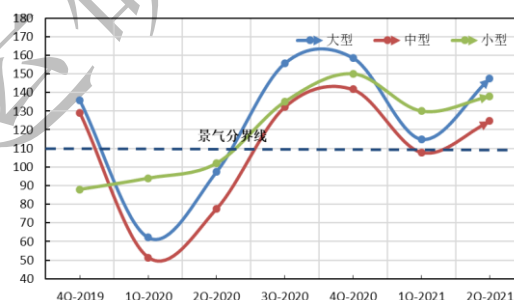


图 3-10 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数

**集装箱运输企业仍然保持较强盈利。**2021 年第二季度，集装箱运输企业运力投放略微增加，企业舱位利用率有所提升，运价水平大幅上升，尽管营运成本继续大幅上升，但企业仍然保持较强盈利；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，企业运力投资意愿继续大幅上升，劳动力需求也继续增加，企业抗风险能力逐步加强。（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	104.92	↑ 5.85	微景气区间
舱位利用率	148.19	↑ 72.12	较为景气区间
运费	165.54	↑ 81.11	较强景气区间
营运成本	13.69	↓ -43.81	严重不景气区间
盈利情况	176.04	↑ 52.04	较强景气区间
流动资金	168.54	↓ -2.75	较强景气区间
企业融资	148.62	↓ -5.59	较为景气区间
贷款负债	149.08	↑ 16.44	较为景气区间
劳动力需求	148.38	↑ 35.52	较为景气区间
船舶运力投资意愿	180.54	↑ 37.97	非常景气区间

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

中国港口企业景气指数上升至较为景气区间。2021 年第二季度，港口企业景气指数为 122.50 点，较上季度小幅上涨，从相对景气区间上升至较为景气区间，港口企业总体经营状况较好；港口企业信心指数为 157.50 点，较上季度小幅下跌，维持在较强景气区间。港口企业经营情况继续好转，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）

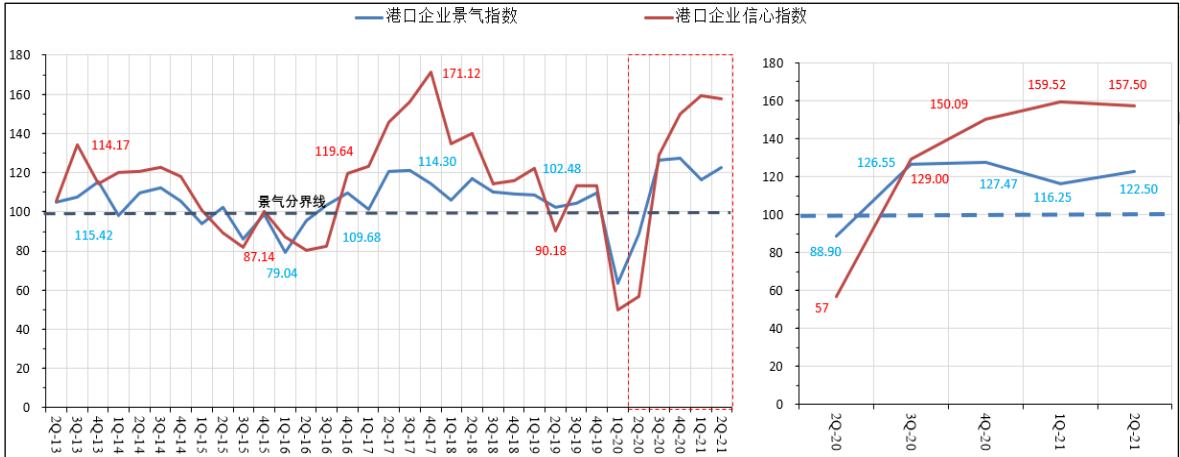


图 3-12 港口企业景气指数和信心指数

小型港口企业景气值大幅上涨。2021 年第二季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 136.67 点、108.0 点和 90.0 点。与上季度相比较，本季度的大、小型港口企业分别上涨 5.24 点和 50.0 点，小型港口企业景气指数上涨幅度最大，而中型港口企业下跌 17.55 点。大型、中型港口企业景气值均维持在景气线之上，而小型港口企业仍在不景气区间，运行状况较为不佳。（见图 3-13）

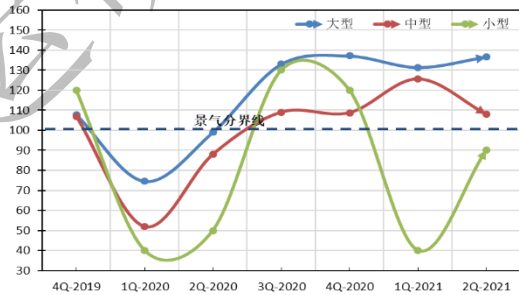


图 3-13 港口企业大、中、小型企业景气指数

港口企业运营成本持续上涨。2021 年第二季度，虽然港口营运成本持续上涨，但由于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。港口企业流动资金相对宽裕，企业融资难度较低，同时港口企业的劳动力需求也持续增加，新增泊位与机械投资较上季度小幅增加，且企业资产负债水平相对较好。（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	157.50	↑ 25.83	较强景气区间
泊位利用率	137.50	↑ 14.17	较为景气区间
收费价格	102.50	↓ -15.91	微景气区间
营运成本	57.50	↓ -27.50	较为不景气区间
企业盈利	147.50	↑ 29.96	较为景气区间
流动资金	127.50	↑ 15.52	较为景气区间
企业融资	130.00	↑ 0.24	较为景气区间
资产负债	102.50	↑ 7.66	微景气区间
劳动力需求	135.00	↑ 20.63	较为景气区间
新增泊位与机械投资	127.50	↓ -8.06	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 年第二季度，航运服务企业景气指数为 121.88 点，较上季度小幅上升 4.85 点，从相对景气区间上升至较为景气区间；航运服务企业信心指数为 164.95 点，较上季度上升 5.71

点，维持在较强景气区间。航运服务企业景气指数与信心指数较上季度均有所上升，航运服务企业家们对行业发展信心充足。（见图 3-15）

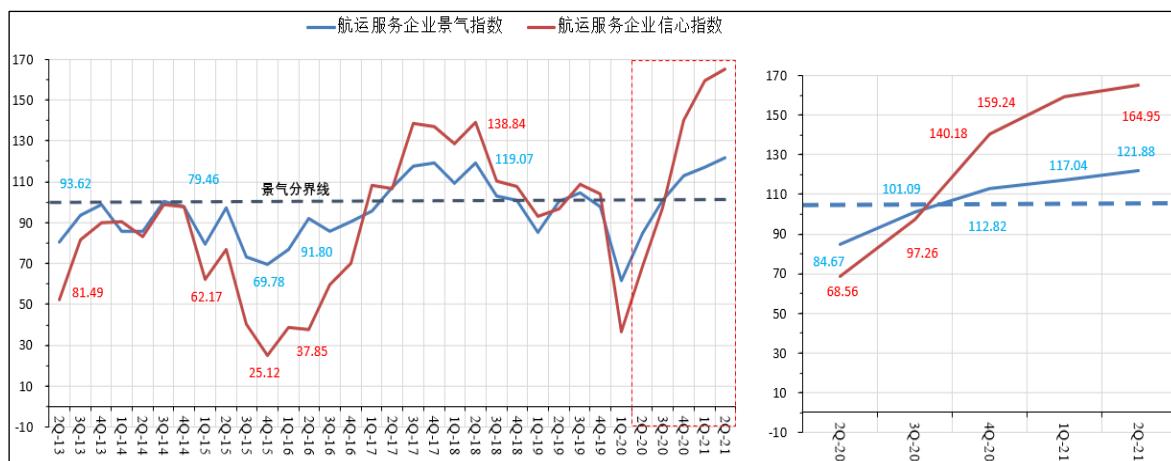


图 3-15 航运服务企业景气和信心指数

大、中、小型航运服务企业景气指数均上涨。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分别为 125.71 点、114.54 点、118.80 点，与上季度相比较，大、中、小型航运服务企业分别上涨 4.81 点和 3.37 点和 7.50 点。大、中、小型企业景气指数均有不同程度的上升，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）

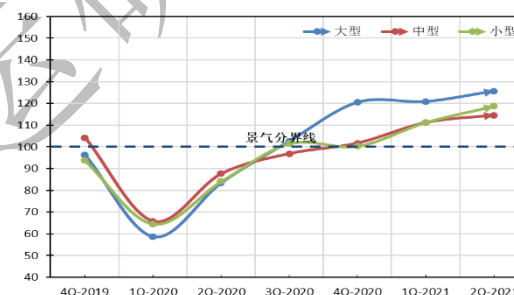


图 3-16 航运服务企业大、中、小型企业景气指数

航运服务企业货款拖欠持续增加。2021年第二季度，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

业盈利情况也持续转好；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，导致企业融资难度降低，但货款拖欠持续增加。（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	144.00	↑ 12.39	较为景气区间
业务量	152.00	↑ 19	较强景气区间
业务收费价格	148.00	↑ 28.11	较为景气区间
业务成本	60.00	↓ -23.11	较为不景气区间
盈利状况	140.00	↑ 25.49	较为景气区间
流动资金	120.00	↓ -9.09	相对景气区间
企业融资	100.00	↓ -11.16	景气分界点
货款拖欠	76.00	↓ -23.74	较为不景气区间
劳动力需求	136.00	↑ 2.26	较为景气区间
固定资产投资	112.00	↓ -2.5	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

航运市场发展呈下降趋势。2021 年 5 月，中国航运先行指数收于 110.02 点，本季度一直处于下降趋势，较上季度最后一个月下跌 8.36 点。一致指数为 104.94 点，高于去年一致指数平均数 94.69 点，比上季度平均值 102.53 点上升 2.41 点。滞后指数为 98.23 点，高于

去年滞后指数平均值 93.92 点，比上季度平均值 95.03 点上升 3.20 点。从指数走势上来看，先行指数处于波动下降态势，预计未来航运市场发展或将面临下行压力。（见图 4-1）

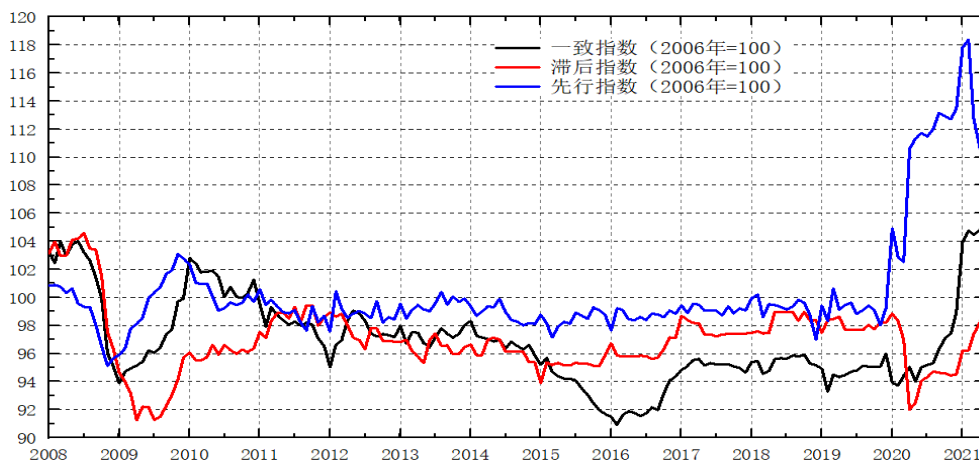


图 4-1 中国航运景气动向分指数走势图

2021 年第二季度，先行指标组的各项指标中，船舶到港量自 2021 年 3 月起先抑后扬；发电量和固定资产投资、货币供应量本季度呈下降趋势；消费品零售额本季度也呈下降趋势。（见图 4-2）

2021 年 5 月，一致指标组中，港口吞吐量、进出口额本季度呈下降趋势。四大航运指标中，BDI、BDTI 本季度先扬后抑，分别收于 3381 点和 622 点；CCFI 本季度持续上升，收于 2244 点；CCBFI 本季度先扬后抑，收于 1337 点。（见图 4-3）

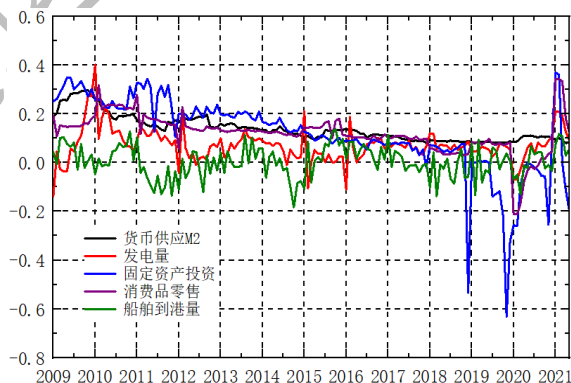


图 4-2 先行指标走势图

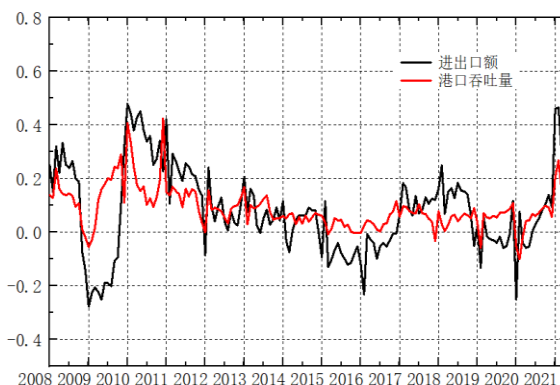
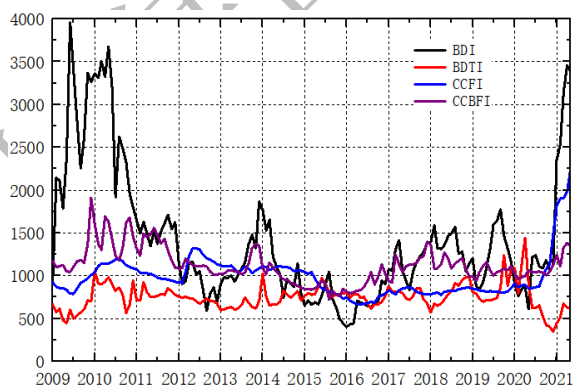


图 4-3 一致指标走势图

5 2021 年第三季度中国航运景气预测

根据中国航运景气调查显示，2021 年第三季度中国航运景气指数预计为 121.00 点，较本季度下降 5.40 点，维持在较为景气区间。其中船舶运输和港口企业信心指数维持在较为景气区间，航运服务企业信心指数下降至微景气区间。2021 年第三季度中国航运信心指数预计为 162.73 点，较本季度下降 1.46 点，依然维持在较强景气区间。所有企业家们对市场经营信心充足，其中，干散货运输企业信心指数最高，维持非常景气区

间。(见图 5-1、图 5-2 和图 5-3)

根据中国航运景气调查，2021 年第三季度，预计有 64.17%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 3.21 个百分点；28.34%的航运企业持一般态度，较本季度上升 3.74 个百分点；其余 7.49%的航运企业持不乐观态度，较本季度下降 0.53 个百分点。总体上看，中国航运企业信心依旧充足。

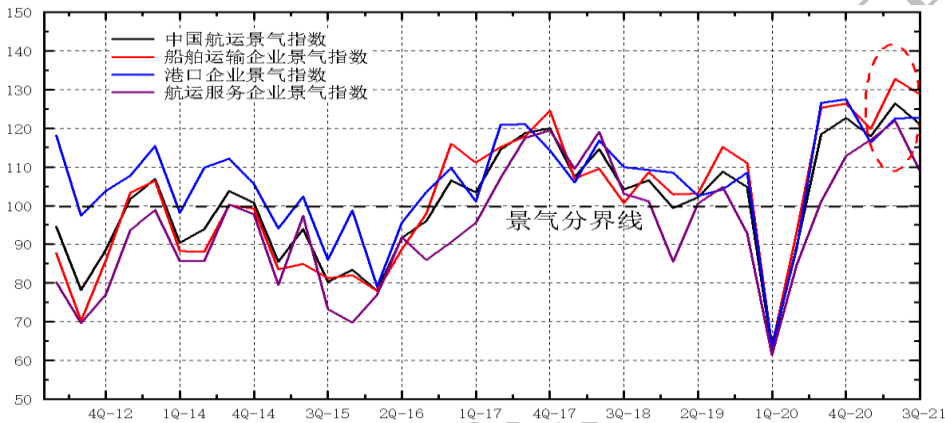


图 5-1 中国航运景气指数预测

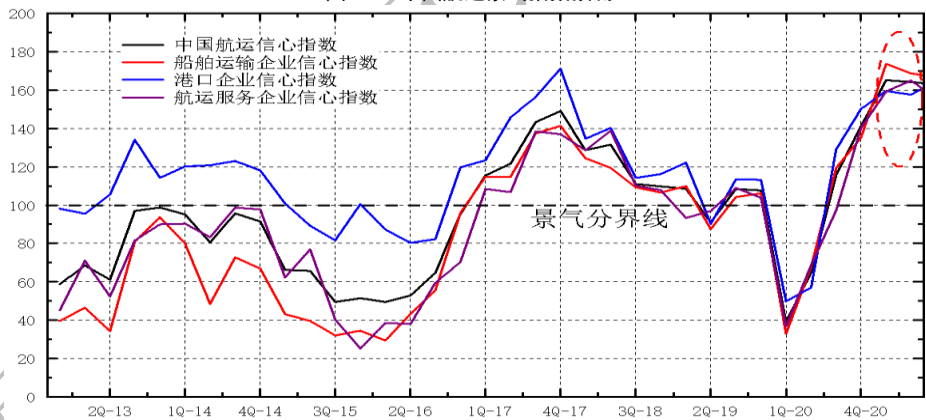


图 5-2 中国航运信心指数预测

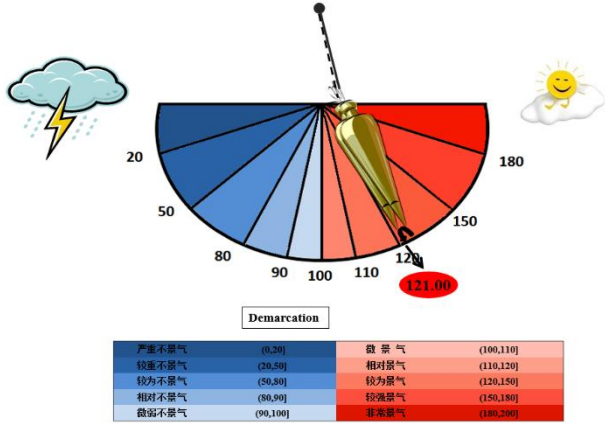


图 5-3 2021 年第三季度中国航运景气指数预测

5.1 中国船舶运输企业景气预测

船舶运输企业将保持向好态势。根据中国航运景气调查，2021 年第三季度，船舶运输企业景气指数预计为 128.76 点，较本季度下降 3.94 点，维持在较为景气区间；船舶运输企业信心指数预计为 166.61 点，与

本季度基本持平，继续保持在较强景气区间。总体上来说，预计 2021 年第三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）

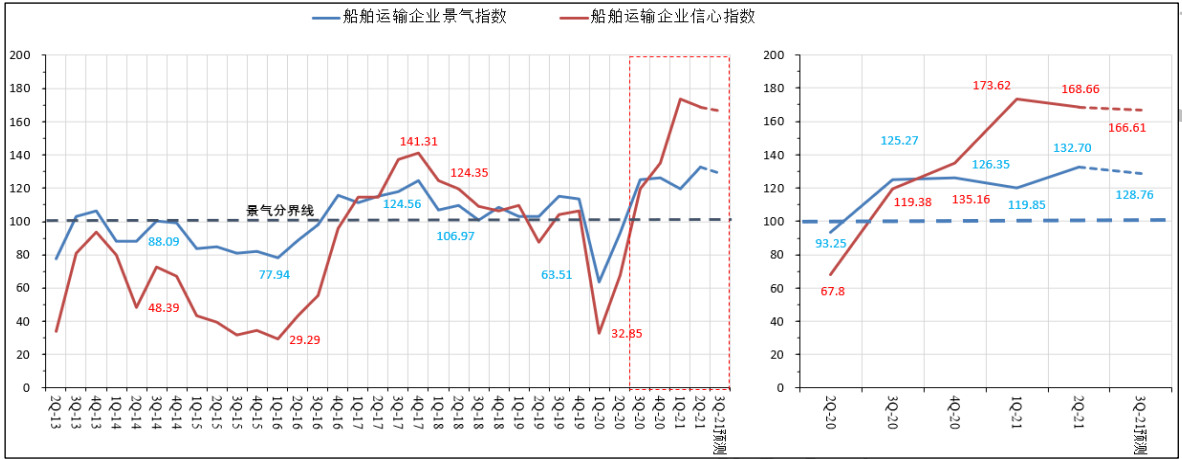


图 5-4 船舶运输企业景气和信心指数预测

预计大型船舶运输企业景气度最高。2021 年第三季度，大型、中型和小型三类船舶运输企业景气指数预计分别为 134.07 点、126.28 点和 111.67 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略微下降。其中，大型船舶运输企业景气指数最高，维持在较为景气区间。总体上来说，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）

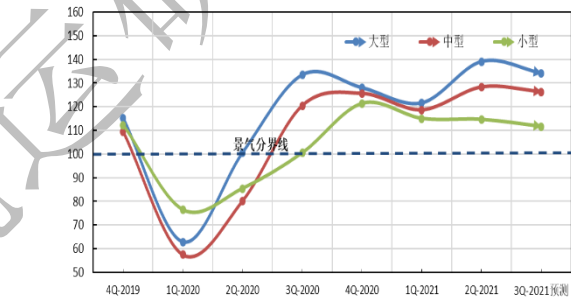


图 5-5 船舶运输企业大、中、小型企业景气指数预测

船舶运输企业将继续保持盈利。2021年第三季度，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，尽管营运成本将持续走高，但企业将继续保持盈利。企业流动资金非常充裕，

企业融资能力较好，贷款负债将继续减少，劳动力需求继续大幅增加，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	129.64	↑ 10.53	较为景气区间
舱位利用率	127.05	↓ -1.88	较为景气区间
运费	136.25	↓ -20.63	较为景气区间
营运成本	42.23	↑ 4.46	较重不景气区间
盈利情况	143.04	↓ -20.17	较为景气区间
流动资金	159.11	↑ 2.06	较强景气区间
企业融资	132.05	↓ -0.72	较为景气区间
贷款负债	132.68	↓ -4.91	较为景气区间
劳动力需求	153.39	↑ 0.62	较强景气区间
船舶运力投资意愿	132.14	↓ -8.75	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

干散货运输企业对未来经营信心持续高涨。2021 年第三季度,干散货运输企业景气指数预计为 123.23 点,较本季度下降 10.62 点,将维持在较为景气区间;干散货运输企业信心指数预计为 182.60 点,较本季度下降

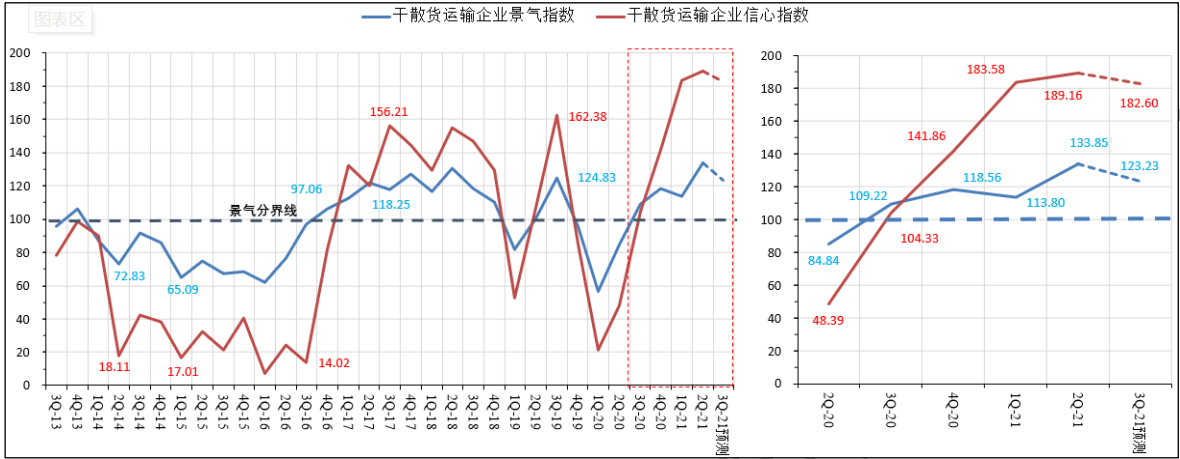


图 5-7 干散货运输企业景气和信心指数预测

预计中型干散货运输企业景气度最高。2021 年第三季度,大型、中型、小型干散货运输企业的景气指数预计分别为 127.00 点、127.27 点和 101.43 点。与本季度相比,下季度大型、中型干散货运输企业将继续处在较为景气区间;小型干散货运输企业跌至微景气区间。其中,中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)

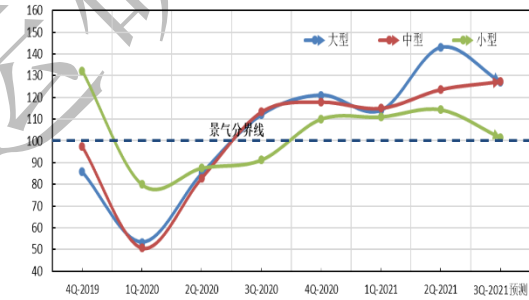


图 5-8 干散货运输企业大、中、小型企业景气指数预测

干散货运输企业主要指标预计持续向好。2021 年第三季度,预计干散货市场运费水平继续上升,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,但是企业仍将保持盈利。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	130.82	↑ 18.95	较为景气区间
船舶周转率	104.55	↓ -5.18	微景气区间
运费	126.53	↓ -56.5	较为景气区间
营运成本	46.08	↑ 14.83	较重不景气区间
盈利情况	141.1	↓ -54.48	较为景气区间
流动资金	158.47	↑ 12.82	较强景气区间
企业融资	112.82	→ 0	相对景气区间
贷款负债	129.79	↓ -9.73	较为景气区间
劳动力需求	147.36	↓ -9.6	较为景气区间
船舶运力投资意愿	134.81	↓ -17.31	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

集装箱运输企业经营状况持续乐观。根据中国航运景气调查显示，2021 年第三季度，集装箱运输企业的景气指数值预计为136.09 点，较本季度下降4.26 点，维持在较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计

为 168.31 点，与本季度持平，维持在较强景气区间。总体来看，预计下季度集装箱运输企业经营持续向好，集装箱运输企业信心充足，对市场持乐观态度。（见图 5-10）

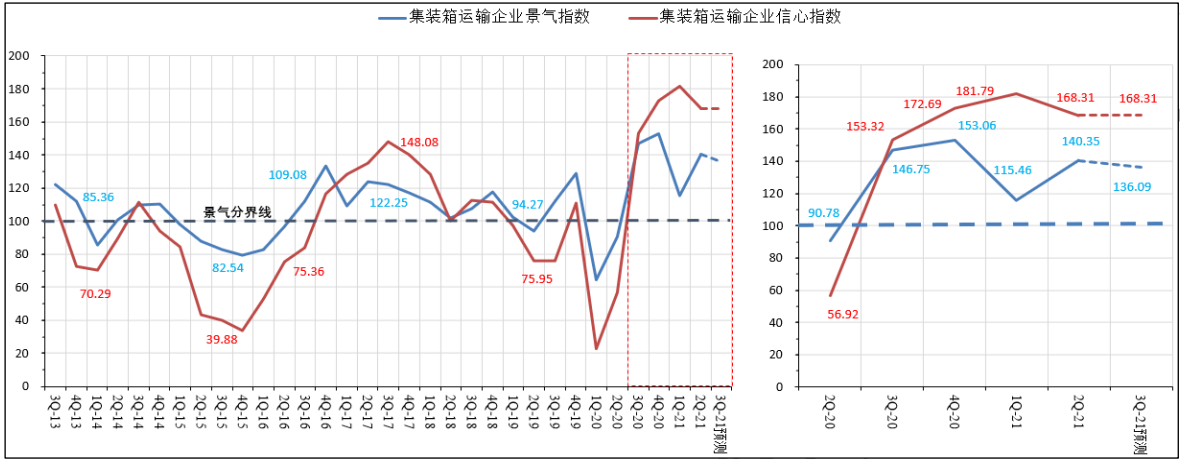


图 5-10 集装箱运输企业景气和信心指数预测

预计大型集装箱运输企业经营状况最佳。2021 年第三季度，大型、中型、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为 142.50 点 、120.77 点、136.00 点。与本季度相比较，下季度大型、中型、小型集装箱运输企业将继续处在较为景气区间。其中，大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）

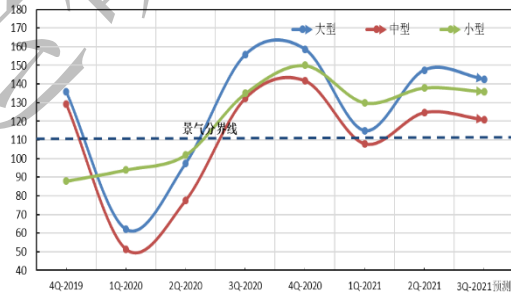


图 5-11 集装箱运输企业大、中、小型企业景气指数预测

预计集装箱运输企业盈利水平持续上升。2021年第三季度，虽然企业营运成本持续走高，但预计集装箱运输企业运力投放将有所增加，舱位利用率将继续上升，集装箱运价水平将继续上升，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继续增加，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	109.42	↑ 4.5	微景气区间
舱位利用率	146.27	↓ -1.92	较为景气区间
运费	147.54	↓ -18	较为景气区间
营运成本	19.27	↑ 5.58	严重不景气区间
盈利情况	164.69	↓ -11.35	较强景气区间
流动资金	161.04	↓ -7.50	较强景气区间
企业融资	146.69	↓ -1.93	较为景气区间
贷款负债	141.58	↓ -7.5	较为景气区间
劳动力需求	168.31	↑ 19.93	较强景气区间
船舶运力投资意愿	156.12	↓ -24.42	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

港口企业家对行业未来发展信心十足。根据中国航运景气调查显示，2021 年第三季度，港口企业景气指数预计为 122.75 点，较本季度小幅上涨 0.25 点，维持在较为景气区间，经营状况持续良好；港口企业信心

指数预计为 165.00 点，较本季度上涨 7.50 点，维持在较强景气区间。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十足。(见图 5-13)

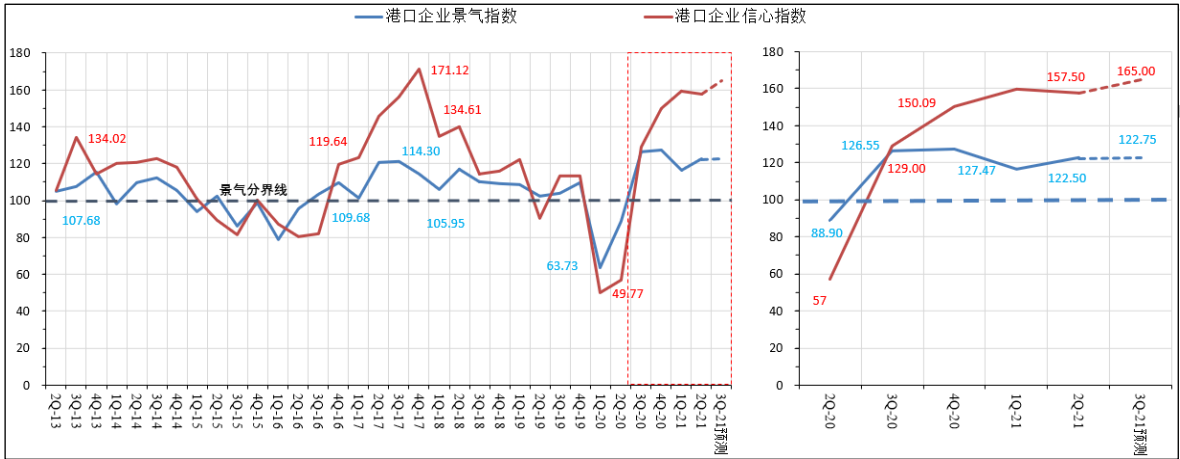


图 5-13 港口运输企业景气 and 信心指数预测

预计小型港口企业景气指数大幅上升。2021 年第三季度，大型、中型、小型三类港口企业景气指数值预计分别为 130.83 点、105.00 点和 120.00 点。与本季度相比较，下季度除小型港口企业景气指数大幅上升，大、中型港口企业景气指数均小幅下跌。其中小型港口企业景气指数从相对不景气区间上升至相对景气区间。(见图 5-14)

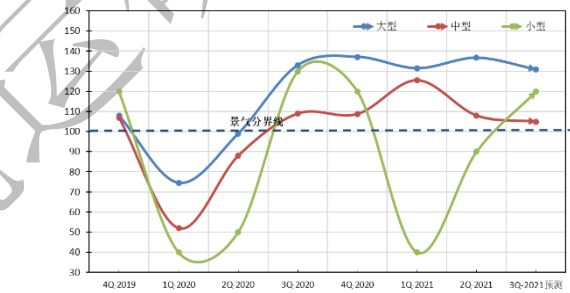


图 5-14 港口运输企业大、中、小型企业景气指数预测

预计港口企业盈利指标持续向好。2021年第三季度，预计港口吞吐量持续上升，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	140.00	↓ -17.50	较为景气区间
泊位利用率	135.00	↓ -2.50	较为景气区间
收费价格	107.50	↑ 5.00	微景气区间
营运成本	75.00	↑ 17.50	较为不景气区间
企业盈利	145.00	↓ -2.50	较为景气区间
流动资金	132.50	↑ 5.00	较为景气区间
企业融资	130.00	→ 0.00	较为景气区间
资产负债	102.50	→ 0.00	微景气区间
劳动力需求	125.00	↓ -10.00	较为景气区间
新增泊位与机械投资	135.00	↑ 7.5	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 年第三季度，航运服务企业景气指数预计为 108.90 点，较本季度下降 12.98 点，下跌至微景气区间；航运服务企业信心指数预计为 155.30 点，较本季度下跌 9.65 点，

维持在较强景气区间。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）

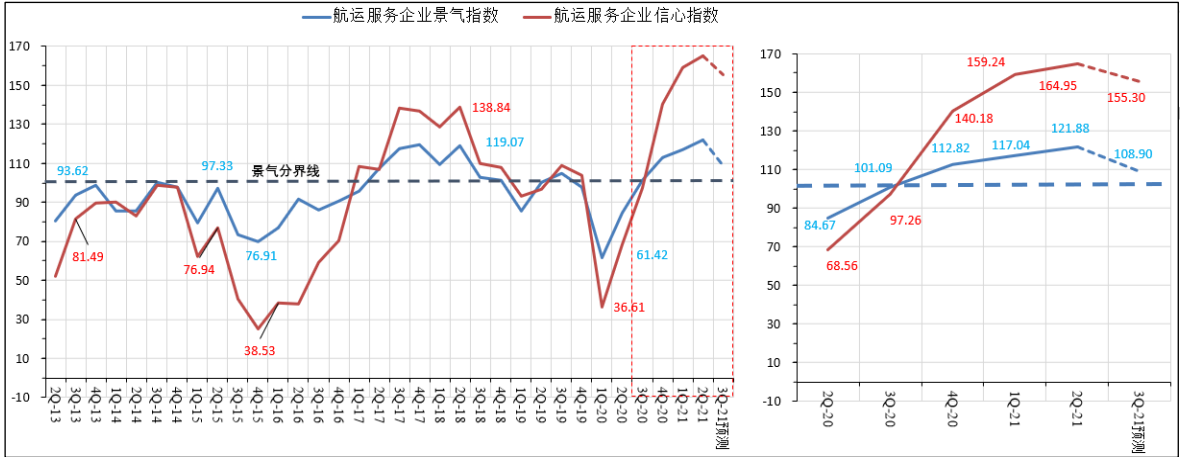


图 5-16 航运服务企业景气 and 信心指数预测

预计大、中、小型航运服务企业景气指数均下跌。2021 年第三季度，大型、中型、小型三类航运服务企业的景气指数预计分别为 106.43 点、111.51 点和 114.40 点，大、中、小型航运服务企业景气指数均不同程度下跌，分别下跌 19.28 点、3.03 点和 4.40 点。其中大型航运服务企业下跌至微景气区间，中、小型航运服务企业维持在相对景气区间，总体经营状况良好。（见图 5-17）

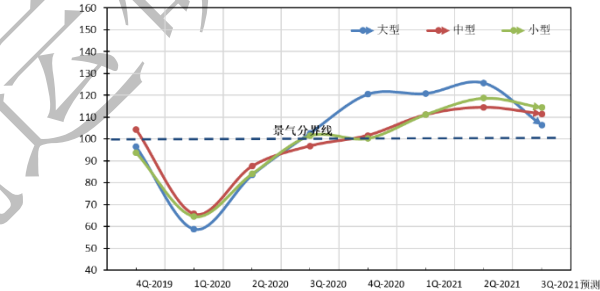


图 5-17 航运服务企业大、中、小型企业景气指数预测

航运服务企业拖欠货款持续增加。2020年第三季度，预计航运服务企业业务预订量、业务量和业务收费价格持续上涨，导致企业盈利情况持续良好，但业务成本依然处于高位。企业流动资金相对充足，企业融资难

度减小，但拖欠货款持续增加，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	136	↓ -8.00	较为景气区间
业务量	140	↓ -12.00	较为景气区间
业务收费价格	124	↓ -24.00	较为景气区间
业务成本	68	↑ 8.00	较为不景气区间
盈利状况	128	↓ -12.00	较为景气区间
流动资金	108	↓ -12.00	微景气区间
企业融资	104	↑ 4.00	微景气区间
货款拖欠	84	↑ 8.00	相对不景气区间
劳动力需求	132	↓ -4.00	较为景气区间
固定资产投资	120	↑ 8	相对景气区间

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 近半数船舶运输企业采取加速拆解老旧船舶的方式应对“30/60 碳达峰/碳中和”目标

2021 年 3 月,国务院制定了“30/60 碳达峰/碳中和”目标,航运业作为排放“大户”,也在不断加强减排力度。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将采取哪些措施应对“30/60 碳达峰/碳中和”目标进行了相关调查,调查结果如图 6-1 所示。

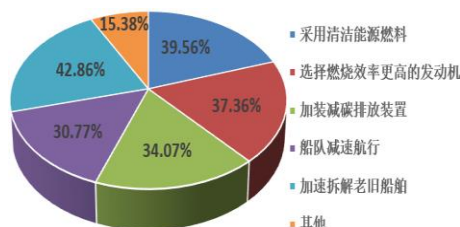


图 6-1 船舶运输企业应对“碳达峰/碳中和”目标措施的调查情况

在接受调查的船舶运输企业中,有 39.56%的企业表示将主要采用清洁能源燃料来实现减排目标;37.36%的企业表示选择燃烧效率更高的发动机,以降低碳排放强度;34.07%的企业表示采取加装减碳排放装置的方式来达到减排的目标;30.77%的企业表示采取船队减速航行的措施;42.86%的企业表示采取加速拆解老旧船舶;其余 15.38%的企业将采取其他措施应对“30/60 碳达峰/碳中和”目标。

通过上述的调查结果可知,近半数船舶运输企业采取加速拆解老旧船舶的方式应对“30/60 碳达峰/碳中和”目标。“双碳”之路任重而道远,船舶运输企业需要采取积极措施来实现这个目标。

### 6.2 多数港口企业将对港口装卸搬运设备进行改造以达到“碳达峰、碳中和”目标

针对国务院制定 30/60“碳达峰/碳中和”目标,上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室同样就港口企业将采取何种措施应对进行了相关调查,调查结果如图 6-2 所示。

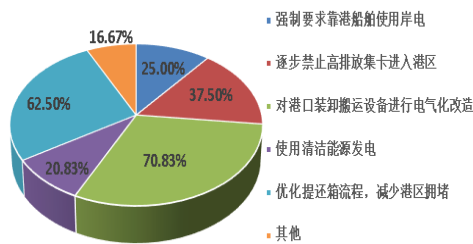


图 6-2 港口企业采取何种措施应对“碳达峰、碳中和”目标

在接受调查的港口企业中,有 25.00%的企业表示将强制要求靠港船舶使用岸电,以减少靠港船舶的碳排放;37.50%的企业表示将逐步禁止高排放集卡进入港区,引导进港集卡向低排放标准发展;70.83%的企业表示将对港口装卸搬运设备进行电气化改造,在港口生产作业过程中实现“零排放”目标;20.83%的企业表示将使用清洁能源发电;62.50%的企业表示将优化提还箱流程,减少港区拥堵;另有 16.67%的企业表示将通过其他措施应对。

通过上述调查可知,接受调查的港口企业中,多数港口企业将采取港口装卸搬运设备进行电气化改造及异地提还箱及优化提还箱流程,减少港区拥堵等措施应对制定的“碳达峰、碳中和”目标。港口企业需制定好相关措施来应对“碳达峰、碳中和”政策目标,应提前做好相应对策。

### 6.3 近半数企业预计下季度新投入运力增长 10%以上

随着上半年航运运价指数的快速上涨,航运公司同样也加快了船舶运力的投放。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预计新投入运力情况进行了相关调查,调查结果如图 6-3 所示。

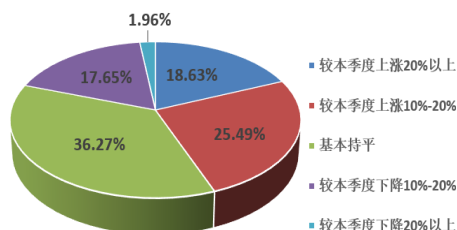


图 6-3 船舶运输企业预计新投入运力的调查情况

在接受调查的船舶运输企业中,有 18.63%的企业表示预计新投入运力较本季度上涨 20%以上;25.49%

的企业表示预计新投入运力较本季度上涨 10%-20%；36.27%的企业表示预计新投入运力与本季度基本持平；17.65%的企业表示预计新投入运力较本季度下降 10%-20%；另 1.96%的企业表示预计新投入运力较本季度下降 20%以上。

通过上述调查可知，接受调查的船舶运输企业中，近五成企业预计新投入运力较本季度增加。未来随着新运力的不断投入，市场运力供给将大幅上升，对市场运价或将造成冲击，企业应提前做好相应风险防控。

6.4 超四成干散货运输企业认为 BDI 指数大涨走势将持续半年及以上

上半年 BDI 指数持续上涨，指数飙升至 3266 点，创下 2010 年 6 月以来的新高。针对 BDI 大涨的情况还会持续多久的问题，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室对全国干散货运输及航运服务企业进行了相关调查。

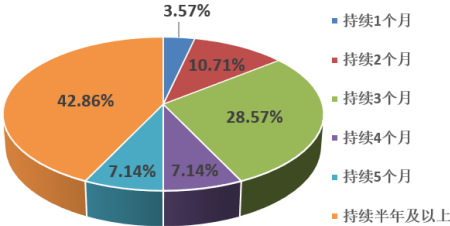


图 6-4 干散货运输企业认为 BDI 大涨情况持续时间调查情况

接受调查的干散货运输企业中，有 3.57%的企业认为将持续 1 个月；10.71%的企业认为将持续 2 个月；28.57%的企业认为将持续 3 个月；7.14%的企业认为将持续 4 个月；7.14%的企业认为将持续 5 个月；42.86%的企业认为将持续半年及以上。

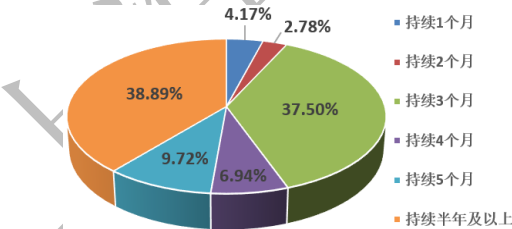


图 6-5 航运服务企业认为 BDI 大涨情况持续时间调查情况

接受调查的航运服务企业中，有 4.17%的企业认为将持续 1 个月；2.78%的企业认为将持续 2 个月；37.50%的企业认为将持续 3 个月；6.94%的企业认为将持续 4 个月；9.72%的企业认为将持续 5 个月；38.89%的企业

认为将持续半年及以上。

通过上述调查可知，接受调查的企业中，有超四成的干散货运输企业及近四成的航运服务企业认为 BDI 指数上涨趋势将维持半年及以上，干散货运输市场将迎来新一轮的上涨行情。

6.5 超七成集装箱运输企业认为成本费用中上涨幅度最大的是租船成本

虽然近期集装箱市场运价暴涨，企业大幅盈利，但企业经营成本同样居高不下。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集装箱集运输企业成本费用结构进行了相关调查，调查结果如图 6-6 所示。

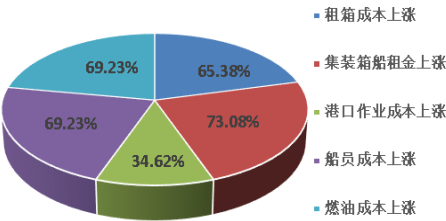


图 6-6 集装箱运输企业认为成本费用中上涨幅度较大的部分

接受调查的集装箱运输企业中，有 65.38%的企业认为当前经营成本居高不下的主要原因是租箱成本的上涨；73.08%的企业认为是集装箱船租金成本的上涨；34.62%的企业认为是港口作业成本上涨；69.23%的企业认为是船员成本上涨；另 69.23%的企业则认为是燃油成本上涨。

通过上述调查可知，接受调查的集装箱运输企业中，超七成集装箱运输企业认为成本费用中上涨幅度较大的部分是租船成本的上涨。同时，受疫情影响，船员、燃油、租箱成本也出现了较大的涨幅，也给企业经营带来压力。

## 6.6 旺季来临大量货物到港及港口依然缺箱是近期港口拥堵的主要原因

近期,因亚洲及欧美部分港口拥堵导致集装箱运费进一步上升,最高或达 23000 美元/FEU。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近期堵港的原因,对全国集装箱运输及航运服务企业进行了相关调查。

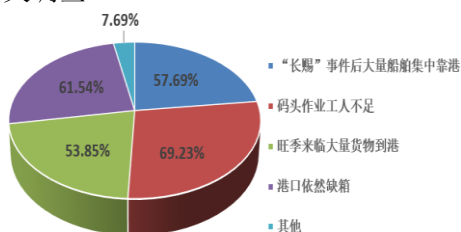


图 6-7 集装箱企业认为造成近期堵港的主要原因

在被调查的集装箱企业中,有 57.69%的企业认为是因为“长赐”轮事件后大量船舶集中靠港,导致了港口出现较大强度的拥堵;69.23%的企业认为是收疫情影响,码头作业工人不足,港口装卸效率下降;53.85%的企业认为是因为旺季来临大量货物到港;61.54%的企业认为是因为港口依然缺箱。

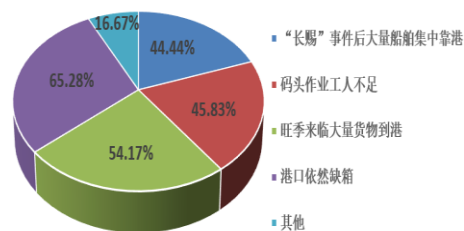


图 6-8 航运服务企业认为造成近期堵港的主要原因

在被调查的航运服务企业中,有 44.44%的企业认为是因为“长赐”事件后大量船舶集中靠港;45.83%的企业认为是因为码头作业工人不足;54.17%的企业认为是因为旺季来临大量货物到港;65.28%的企业认为是因为港口依然缺箱;其余 16.67%的企业认为是其他原因。

通过上述调查可知,多数企业认为旺季来临大量货物到港及港口依然缺箱是近期港口拥堵的主要原因,货主及航运公司应合理安排出货时间及靠港计划,避免因港口拥堵造成船货损失。

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