



2013年5月27日

评级: 中性

航运港口

行业周报

证券研究报告

分析师 张庆 CFA S1080513030002

电话: 0755-83026577

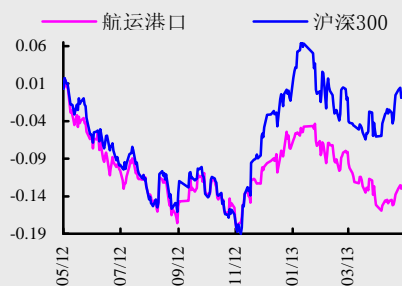
邮件: zhangqing2@fcsc.cn

BDI 继续下探, 集装箱北美航线小幅涨价

行业主要数据

上市公司家数	28
总市值(亿元)	2,913.08
流通A股市值(亿元)	2,046.34

航运港口行业与沪深300指数比较



相关报告

摘要:

- **干散货市场**, 5月26日 BDI 下探至 826 点.铁矿石船运相对活跃, 部分航线运价企稳。本周煤炭、粮食贸易市场仍表现疲软, 船运需求不足, 运价在底部继续走跌; 铁矿石船运相对活跃, 但运价上涨极为有限。中国进口干散货运价指数 (CDFI) 显示, 本周中国进口干散货主要航线运价跌多涨少。
- **沿海散货市场**, 当前沿海散货运输市场仍处传统淡季, 运输需求整体低迷, 船多货少的格局持续加重, 运价低位下探。5月24日, 上海航运交易所发布的中国沿海(散货)综合运价指数报收于 1007.03 点, 较上周下跌 0.9%。其中煤炭、粮食运价有所下滑。秦皇岛-广州、秦皇岛-上海煤炭线运价指数分别为 1045.98、1192.64, 较上周下跌-0.3%和-1.6%
- **出口集装箱市场**。本周, 中国出口集装箱运输市场总体行情维持弱势格局: 欧地航线近期市场货量增长动能匮乏以及航商低价揽货策略打压市场运价上行动能。北美航线开始执行涨价计划, 小幅拉升本周订舱价格, 支持综合指数跌幅趋缓。5月24日, CCFI 运价指数为 1057.92 点, 较上期下跌 1.1%。
- **油运市场**。本周美国石油库存已接近历史最高位水平, 加上中国公布的 4 月采购经理人指数 (PMI) 数据较低, 以及投资者对美联储可能缩减其刺激计划的忧虑挥之不去, 使油价继续保持下行趋势。周四, 布伦特原油现货价格周四报 101.15 美元/桶, 比上周四下跌 2.1%。本周国际原油运输市场成交较为平稳, 运价略有下降。
- **风险提示**: 宏观经济波动, 油价起伏不定。



干散货运输市场

铁矿石船运相对活跃 部分航线运价企稳

本周煤炭、粮食贸易市场仍表现疲软, 船运需求不足, 运价在底部继续走跌; 铁矿石船运相对活跃, 但运价上涨极为有限。上海航运交易所发布的中国进口干散货运价指数(CDFI)显示, 本周中国进口干散货主要航线运价跌多涨少。

海岬型船市场

本周海岬型船市场运价先抑后扬, 周四海岬型船中国北方至澳大利亚往返航线 TCT 日租金报 7116 美元, 较上周四下跌 1.7%。铁矿石租船方面, 钢材价格继续下跌, 市场对后市仍持悲观态度, 钢厂一直低库存运营。本周部分钢厂及贸易商返回市场补库存, 询盘较多, 但因后市仍不明朗, 报价较低, 购买仍谨慎。周二澳洲矿商在现货市场集中拿船, 为低迷的市场添加些许气氛, 运价止跌小幅上扬。据悉, 西澳至中国铁矿石航线, 市场有 7.45 美元/吨的成交。本周四, 西澳丹皮尔至青岛铁矿石航线运价为 7.26 美元/吨, 与上周四基本持平; 巴西图巴朗至青岛铁矿石航线运价 17.47 美元/吨, 较上周四下跌 0.5%。国内钢材需求依旧疲软, 沿海主要港口铁矿石库存增加, 铁矿石价格降至年内低点, 现货市场远程矿仍稀少, 运力过剩持续笼罩市场, 铁矿石海运整体仍处于较低水平。因周五新加坡假期, 市场人士预计前期短暂的运价上涨将受到影响。煤炭方面, 本周市场煤炭货盘较少, 在铁矿石运价小幅上调带动下, 煤炭航线运价基本与上周持平。周四, 南非理查兹贝至中国青岛和澳大利亚纽卡斯尔至中国青岛煤炭航线运价分别为 12.18 美元/吨和 10.74 美元/吨, 均与上周四基本持平。

巴拿马型船市场

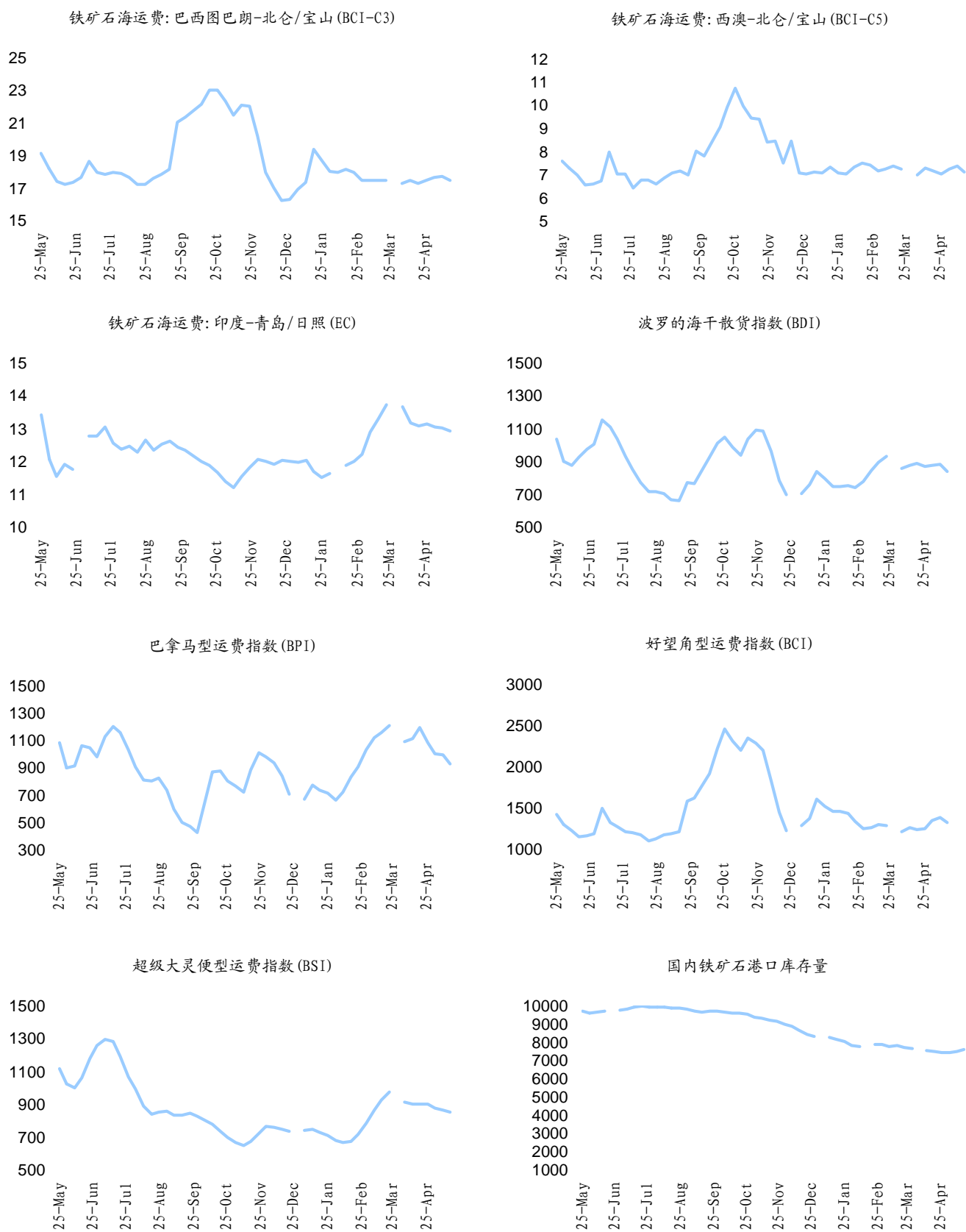
本周巴拿马型船市场运价加速下跌。周四巴拿马型船中国南方经东澳大利亚至中国往返航线 TCT 日租金报 6344 美元, 较上周四下跌 12.1%。粮食方面, 南美市场货盘逐渐稀少, 美湾和美西至亚洲的成交也极为有限, 货少船多继续压制粮食市场运价。成交记录显示, 巴西桑托斯到北中国, 受载期在 6 月中上旬, 运价仅为 34 美元/吨; 受载期为 6 月中旬帕拉那瓜至北中国, 成交价为 35.5 美元/吨。本周四, 巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 35.11 美元/吨, 较上周四下跌 3.3%; 美西至中国北方港口粮食航线运价为 21.98 美元/吨, 较上周四下跌 1.0%; 美湾密西西比河至中国北方港口粮食航线运价为 42.09 美元/吨, 较上周四下跌 1.0%。煤炭方面, 太平洋市场成交仍多为印尼的短途航线, NOPAC 船运稀少, 太平洋地区即期运力十分充裕; “迎峰度夏”的传统煤炭需求旺季即将到来, 市场依旧充满寒意, 国内限制低卡煤进口消息虽未有定论, 但也加剧市场观望气氛, 煤炭船运需求整体表现低迷, 运价继续下行。本周四, 澳大利亚海波因特至中国舟山煤炭航线运价为 12.31 美元/吨, 较上周四下跌 3.6%。

超灵便型船市场

本周超灵便型船市场运价继续缓慢下滑。周四, 超灵便型船中国南方至印尼往返航线 TCT 日租金报 7304 美元, 较上周四下跌 1.6%。煤炭贸易方面, 市场情绪仍悲观, 成交依然缓慢, 超灵便型船煤炭运价继续小幅下跌。本周四, 印尼萨马林达至中国广州煤炭航线运价为 8.67 美元/吨, 较上周四下跌 1.0%。东南亚地区镍矿、铝矾土等货盘有所增加, 运价有企稳迹象。本周四, 印尼苏拉威西岛至中国天津和菲律宾苏里高至中国日照镍矿航线运价分别为 11.78 美元/吨和 9.42 美元/吨, 分别与上周四持平和下跌 1.0%。

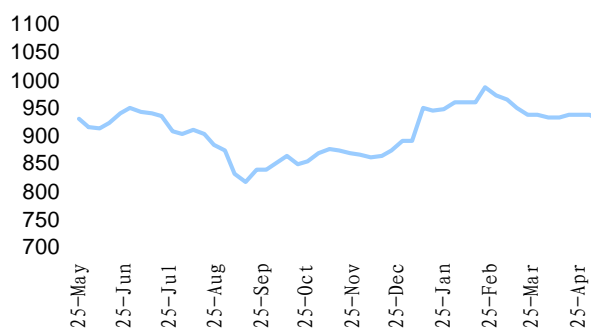


图 1: 干散货市场相关数据

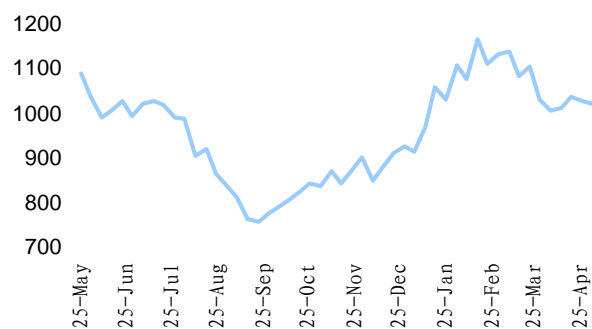




平均价: 国产铁矿石



平均价: 进口铁矿石到岸价: 折人民币



数据来源: WIND 第一创业证券研究所



沿海散货运输市场

当前沿海散货运输市场仍处传统淡季，运输需求整体低迷，船多货少的格局持续加重，运价低位下探。5月24日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收于1007.03点，较上周下跌0.9%。其中煤炭、粮食运价有所下滑。

往年这个时候，电力企业纷纷着手迎接夏季电力消费高峰，但今年整体经济增速放缓，工业耗电需求低迷。尤其在当前气候适宜、民用电也有所撤力的情况下，电厂电煤库存持续高位，下游卸港甚至处于长期饱和状态。电厂根本无需增加电煤采购来补充煤炭库存。5月22日，5500大卡动力煤综合平均价格报收611元/吨，较前一期下跌1元/吨，煤炭产地方面停产限产现象明显增多。国内煤炭需求仍无法摆脱低迷的窘境，航运市场货源稀缺，北方锚地待装船舶数量明显下行。沿海煤炭运输市场行情依旧在“寒冬”里持续下探，运价仍全面下行，部分船舶开始了新一轮停运计划。

5月24日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1067.25点，较上周下降1.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线仍有一定程度降幅。其中，华东航线秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为25.6元/吨，较上周同期下跌0.5元/吨；进江航线秦皇岛至张家港（2-3万dwt）航线运价为31.9元/吨，较上周同期下跌0.9元/吨；秦皇岛至南京（3-4万dwt）航线运价为33.8元/吨，较上周同期下跌0.8元/吨。华南航线方面，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为35.2元/吨，较上周同期下跌0.2元/吨。

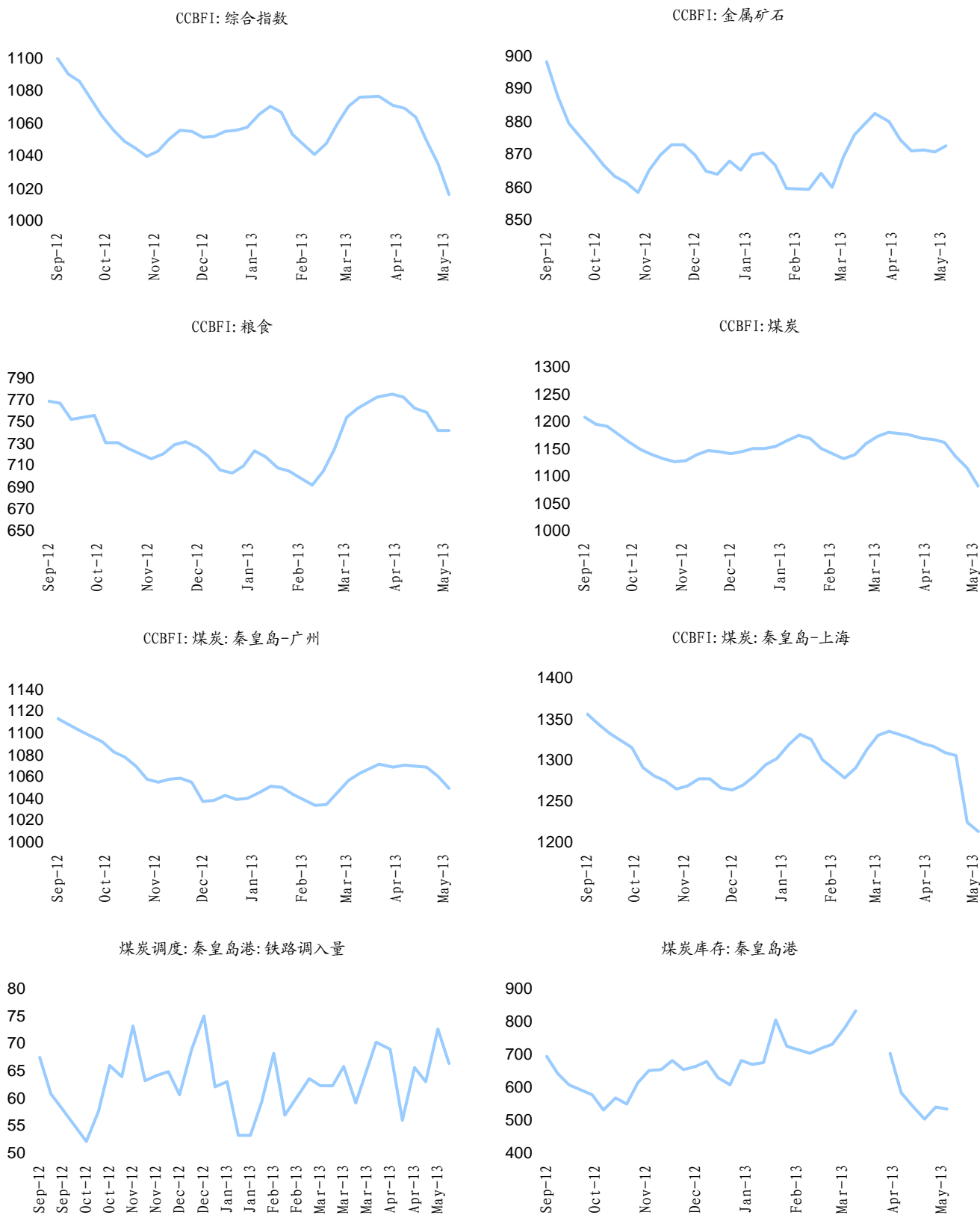
当前钢厂依然亏损严重，对后市信心不足，基本维持原材料低库存操作。进口矿需求持续低迷，市场成交零星，沿海金属矿石运输市场行情回暖缺乏支撑因素。5月24日，沿海金属矿石货种运价指数报收872.70点，较上周持平。其中，北仑至镇江（3-4万dwt）航线运价为18.0元/吨。

由于后期南方粮食到港量较大，加上天气转暖，粮食霉变现象加重，饲料厂观望情绪浓厚，从而导致南北粮价倒挂。鉴于利润因素，贸易商发货积极性较低，市场又出现无货可拉的窘境。5月24日，沿海粮食货种运价指数报734.15点，较上周下跌1.0%。

目前成品油市场资源供应过剩，需求低迷主导市场。同时因新机制调价时间较短，下游观望情绪依旧浓厚，终端需求进一步走弱，柴油批发成交多为小单。运输市场行情依旧毫无改善迹象。5月24日，上海航运交易所发布的成品油运价指数为1259.22点。



图 2: 沿海散货市场相关数据



数据来源: WIND 第一创业证券研究所



出口集装箱运输市场

运输需求维持弱势 指数上涨动能匮乏

本周，中国出口集装箱运输市场总体行情维持弱势格局：欧地航线近期市场货量增长动能匮乏以及航商低价揽货策略打压市场运价上行动能。北美航线开始执行涨价计划，小幅拉升本周订舱价格，支持综合指数跌幅趋缓。5月24日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为1057.92点，较上期下跌1.1%；上海出口集装箱运价指数为991.25点，与上周基本持平。

欧洲航线，本周市场运价未能止跌，最低市场运价跌至600美元/TEU下方。从运力角度而言，航商对各自可用运力的投放仍保持谨慎，部分抵消了近期新船下水所带来的冲击。据Aphaliner数据显示，5月，亚欧航线周运力较上年同期下跌1.2%。尽管如此，欧洲航线货源基础依然薄弱，本周上海出发船舶平均舱位利用率约80%，加上航商重启“价格战”揽取货源，导致市场运价自3月中起连续下跌，累计跌幅近800美元/TEU，5月24日，上海航运交易所发布的中国出口至欧洲航线运价指数为1203.17点，较上周下跌3.6%，较上季度末下跌16.7%。为挽回市场运价，各大航商陆续宣布6月涨价计划，涨幅在500~1000美元/TEU。鉴于市场运价目前已探至低位，业内人士对本轮涨价保持乐观，但实际涨幅仍将取决于当时市场表现。

地中海航线，多个航商表示，在斋月货量的支持下，至地中海东岸航线明显优于至地西航线，但由于目前地西航线市场最低运价已下行至700美元/TEU以下，航商迫切需要对市场运价进行恢复。鉴于此，继上周地东航线运价小幅上涨后，个别经营地西航线的航商也开始执行6月初涨价计划，但总体跌势未见扭转。5月24日，上海航运交易所发布的上海出口至地中海基本港市场运价（海运费及海运附加费）为760美元/TEU，较上周下跌2.4%。

北美航线，总体市场运价下行压力较大。尽管美国近期宏观经济数据表现靓丽，运输需求复苏进程较好，但在运力升级、新船下水以及部分航商部署旺季运力等因素影响下，5月亚洲至北美航线周度运力投放量较上年同期高出近10%，供大于求的情况持续恶化。本周，美西、美东船舶舱位利用率均为80%左右，部分航商已推迟甚至取消本周涨价计划，市场实际平均涨幅不足100美元/FEU。与此同时，据业内人士表示，今年年度合约谈判情况并不乐观，整体签约运价涨幅未及预期。5月24日，反映总体市场的上海航运交易所发布的中国出口至美西、美东航线运价指数分别为1106.10点、1217.04点，与上周基本持平；反映即期市场的上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运费及海运附加费）分别为2093美元/FEU、3254美元/FEU，较上周分别上涨4.0%、2.7%。

波斯湾航线，收货地政局不稳继续打压货源需求。本周，主要航商至波斯湾、红海航线市场平均舱位利用率均为80%左右。舱位利用率低迷以及个别航商的低价揽货策略继续打压波斯湾航线市场运价。5月24日，上海航运交易所发布的上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运费及海运附加费）为873美元/TEU，较上周下跌5.0%。

日本航线，市场货量小幅下滑，上海港船舶平均舱位利用率下滑至70%以下，市场运价小幅下跌。5月24日，上海航运交易所发布的中国出口至日本航线运价指数为742.96点，较上周下跌1.5%。



图 3: 出口集装箱市场相关数据



数据来源: WIND 第一创业证券研究所



外贸进口油轮运输市场

原油运价波动下行

本周美国石油库存已接近历史最高位水平，加上中国公布的4月采购经理人指数（PMI）数据较低，以及投资者对美联储可能缩减其刺激计划的忧虑挥之不去，使油价继续保持下行趋势。周四，布伦特原油期货价格周四报101.15美元/桶，比上周四下跌2.1%。本周国际原油运输市场成交较为平稳，运价略有下降。5月23日，上海航运交易所发布的沙特至宁波26.5万吨级船运价（CT1）报WS37.18（TCE为5081美元/日），较上周四下跌6.4%；西非至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS37.41（TCE为5114美元/日），下跌0.9%。

超大型油轮（VLCC）：

超大型油轮（VLCC）运输市场本周成交与上周基本持平，运价总体呈现前低后高的震荡态势。至中国航线的波斯湾六月上旬货盘已基本释放完毕，货盘集中释放后，市场成交萎缩，运价回落。且目前中东市场运力情况较五月中旬更为充足，供需情况不容乐观。上半周的韩国货盘一度做到WS35的超低价；之后中国货盘强势涌入，对市场预判乐观，以及部分船东也不愿意再做低价，共同推涨CT1航线运价。CT1本周5日平均运价为WS37.27，较上周下跌6.7%。西非航线本周货盘较少，运价较为平稳。仅有的几个成交均受到中东市场运价前跌后涨的影响波动，但波动幅度较为平缓。本周CT2的5日平均运价为WS37.27，较上周下跌3.6%。

苏伊士型油轮（Suezmax）：

本周的苏伊士型油轮（Suezmax）运输市场成交有所上升，运价受VLCC船型影响也经历了一波前低后高的触底行情。上半周，市场行情较为萧条，市场出现西非至欧洲航线一票货十船抢的罕见局面。运价在周二触及底部，13万吨级船西非至美湾运价降至WS50，波斯湾至大西洋航线运价一度降至WS47.5。之后，六月下旬货盘进入市场，询盘增多，但由于船多货少，运价回升较为缓慢。周四，西非至巴西13万吨级船成交价为WS52.5。同时加勒比海运力过剩现象仍较为严重，依然值得关注。

阿芙拉型油轮（Aframax）：

本周阿芙拉型油轮（Aframax）运输市场交易与上周基本持平，运价较为平稳。北大西洋市场本周平均运价在WS80左右，地中海在WS68左右。近年来，阿芙拉型船运价受油轮市场运价下跌影响，等价期租租金盈利越来越难。不过近期，东西伯利亚地区出口增强给阿芙拉型船开辟了另一个市场。McQuilling经纪行预计，未来阿芙拉型油轮运价都将维持在一个较为稳定的状态。由于此船型拆船率较高，船位利用率也会有所增加。

此外，国际成品油轮（Product）运输市场本周总体成交少于上周，运价震荡下行。由于中东地区炼厂重组，以及中国正在扩大炼厂的出口能力，燃料油的运输格局预计将发生变化，从产地直接进口的长途航线将挤占部分短途航线的份额。本周LR2型船成交较少，波斯湾至日本7.5万吨级船运价继续下降。波斯湾至日本5.5万吨级船运价目前徘徊在WS104至WS105。美国与欧洲和加勒比海之间的成品油货盘本周成交也有萎缩，MR型船运价继续下行。3.7万吨级船欧洲至美国的成交运价在WS140左右。



免责声明:

本报告仅供第一创业证券股份有限公司(以下简称“本公司”)研究所的客户使用。本公司研究所不会因接收人收到本报告而视其为客户。若本报告的接收人非本公司的客户,应在基于本报告作出任何投资决定或就本报告要求任何解释前咨询独立投资顾问。

本报告的信息均来源于公开资料,本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证,也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。

本报告可能在今后一段时间内因公司基本面变化和假设不成立导致的目标价格不能达成的风险。

我们已力求报告内容的客观、公正,但文中的观点、结论和建议仅供参考,报告中的信息或意见并不构成所述证券的买卖出价或征价,投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。本公司不会承担因使用本报告而产生的法律责任。

本公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易,也可能为这些公司提供或者争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等相关服务。

本报告版权归本公司所有,未经本公司授权,不得复印、转发或向特定读者群以外的人士传阅,任何媒体和个人不得自行公开刊登、传播或使用,否则本公司保留追究法律责任的权利;任何媒体公开刊登本研究报告必须同时刊登本公司授权书,且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改,并自行承担向其读者、受众解释、解读的责任,因其读者、受众使用本报告所产生的一切法律后果由该媒体承担。任何自然人不得未经授权而获得和使用本报告,未经授权的任何使用行为都是不当的,都构成对本公司权利的损害,由其本人全权承担责任和后果。

市场有风险,投资需谨慎。

投资评级:

评级类别	具体评级	评级定义
股票投资评级	强烈推荐	预计6个月内,股价涨幅超同期市场基准指数20%以上
	审慎推荐	预计6个月内,股价涨幅超同期市场基准指数5-20%之间
	中性	预计6个月内,股价变动幅度相对基准指数介于±5%之间
	回避	预计6个月内,股价表现弱于市场基准指数5%以上
行业投资评级	推荐	行业基本面向好,行业指数将跑赢基准指数
	中性	行业基本面稳定,行业指数跟随基准指数
	回避	行业基本面向淡,行业指数将跑输基准指数

第一创业证券股份有限公司

深圳市罗湖区笋岗路12号中民时代广场B座25-26层

TEL:0755-25832583 FAX:0755-25831718

P.R.China:518028 www.firstcapital.com.cn

北京市西城区金融大街甲9号金融街中心8层

TEL:010-63197788 FAX:010-63197777

P.R.China:100140

上海市浦东新区巨野路53号

TEL:021-68551658 FAX:021-68551281

P.R.China:200135