



长城证券

GREAT WALL SECURITIES

证券研究报告

分析师

黄 飏 0755-83516204

执业证书编号 S1070512060001

联系人

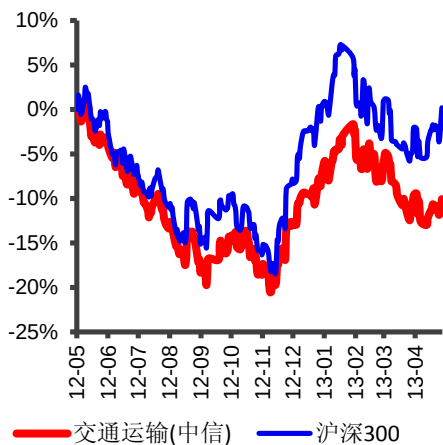
张 弛 010-88366060-8711

从业证书编号 S1070111100082

行业评级：中性

公路运输：中性
铁路运输：推荐
航空运输：中性
水上运输：推荐
高速公路：中性
机场：推荐
港口：中性
物流：中性

行业一年走势



数据来源：Wind 资讯

航运挣扎求生 沿海运输深陷泥沼

——交通运输业周报（5.13-5.19）

投资建议：

对行业给予**中性**评级，关注航运、铁路、机场、物流板块。推荐干散货业务龙头、业绩弹性最大、业绩股价已经触底的***ST 远洋**，货运龙头、资产优良，将最受益于价格改革的**大秦铁路**。同时，由于通航在 2013 年发展的良好预期，推荐海洋直升机龙头**中信海直**。

要点：

- **铁路**：3 月铁路发送旅客 1.69 亿人次，旅客周转量 851.9 亿人公里，同比分别增长 16.6%和 15.1%，货运周转 2544.88 亿吨公里，同比增长 -1.5%。前 3 个月，全国铁路基建投资 545.1 亿元，同比增长 28.0%。

铁路大部制改革的靴子落地，虽然我们判断短期将很难影响到实际经营层面，但更加市场化的定价能力将是铁路行业最大的受益点。预计未来铁路货运将有更大幅度或频率的提价出台，客运则有可能通过控制供给来维持盈亏平衡。铁路行业将由此进入长期景气上升阶段。

- **航运港口**：波罗的海干散货航运指数 BDI 收于 841 点，上涨-4.86%。BPI 涨幅-6.44%；BCI 涨幅-4.05%；BSI 涨幅-1.73%。中国出口集装箱运价指数 CCFI 涨幅-1.19%；上海出口集装箱运价指数 SCFI 涨幅-1.85%。

干散货市场的海岬型船由于中国基建开工运价上涨，巴拿马型船则由于需求不振，运价回落。集运市场仍受供需失衡影响表现较弱，欧洲市场的运力过剩严重，逐步被北美航线吸收。

- **航空机场**：我们认为目前行业在不考虑汇兑损益的情况下已经接近景气度的低点，但何时反转仍需对外围环境的观察判断，货运业务出现明显景气回升，预计随着经济复苏和 12 年低基数，13 年航空货运将显著好于 12 年。通用航空进入快速发展期，试点地区快速推广，长期看好。

机场仍是我们长期看好的板块，特别是在目前市场仍处于较大不确定性中，机场业绩稳定、高分红的特点优势尽显。

- **公路**：2013 年 4 月公路旅客周转量 1538.44 亿人公里，同比增长 7.3%。货物周转量 5133.87 亿吨公里，同比增长 12.5%。预计 2013 年主要上市公司全年车流量增速为 8-10%。公路收费治理将对相关上市公司长期盈利增速构成影响，但短期影响有限，预计行业将长期处于盈利缓慢下滑或维持的状态。

目 录

1. 板块本周表现	3
2. 行业观点	4
3. 行业数据	8
4. 行业及公司新闻	11

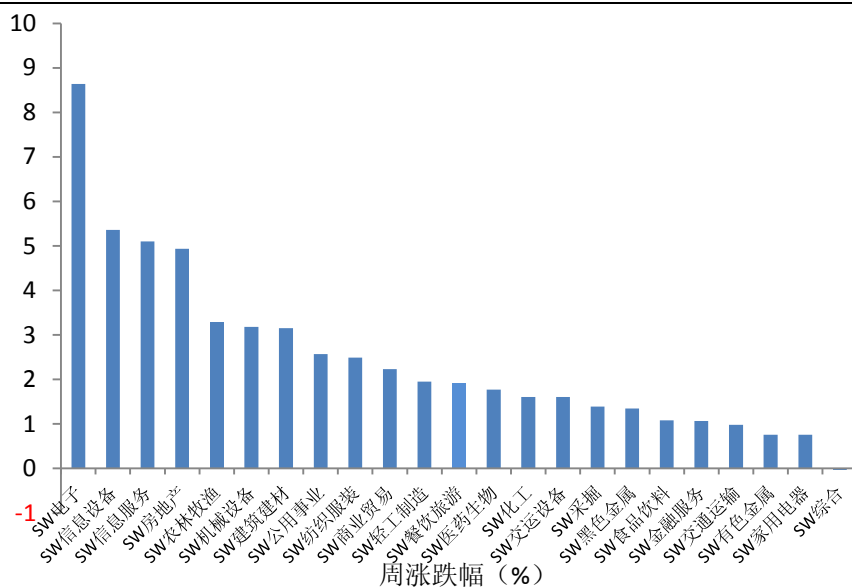
图表目录

图 1: 申万一级行业周涨跌幅(总市值加权平均)	3
图 2: 申万交运及二级行业周涨跌幅(总市值加权平均)	3
图 3: BDI 指数	8
图 4: BPI/BCI/BSI/BHSI 指数	8
图 5: CCFI 指数	8
图 6: CCFI 指数细分	8
图 7: SCFI 指数	9
图 8: SCFI 指数细分	9
图 9: 铁矿石运费	9
图 10: 油运指数	9
图 11: CCBFI 指数	10

1. 板块本周表现

交通运输板块周涨幅 0.98%，沪深 300 同期涨幅为 2.02%，交通运输板块表现显著弱于沪深 300。

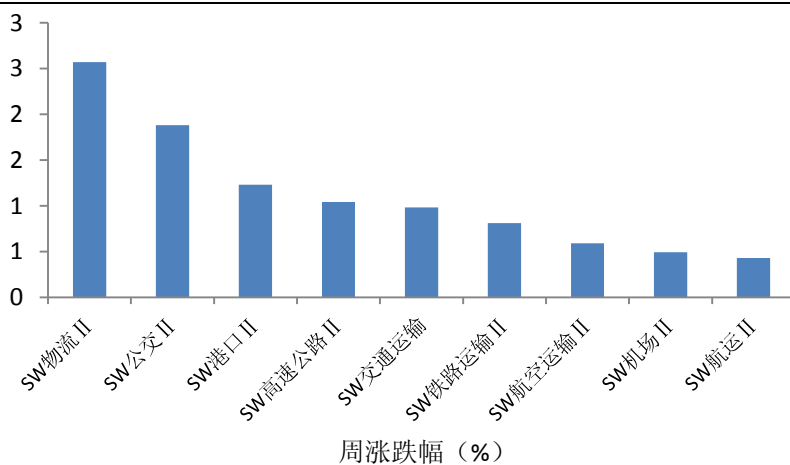
图 1：申万一级行业周涨跌幅(总市值加权平均)



资料来源：wind, 长城证券研究所

子板块中，受油价下跌和人民币升值影响，物流、公交板块表现较好，航运、航空受运价低迷影响仍然疲弱。

图 2：申万交运及二级行业周涨跌幅(总市值加权平均)



资料来源：wind, 长城证券研究所

2. 行业观点

公路：收费治理长期影响行业收入 经济下滑公司短期面临压力

2013 年 4 月公路旅客周转量 1538.44 亿人公里，同比增长 7.3%。货物周转量 5133.87 亿吨公里，同比增长 12.5%。货运增速呈现加速趋势。

公路运输和高速公路板块目前的市盈率分别接近板块历史估值最低值，开始反弹，下跌空间有限。特别是高速公路板块公司，大多数公司业绩稳定，且无长期负债，加之具有高分红的特点，使之具有类债券的特征，在大盘不确定性较强的时候可以作为抗风险的品种持有。

春节假期全国高速公路免收过路费 39.2 亿元，符合我们预期的范围，显著小于中秋国庆假期的 65.4 亿元，显示了不同假期的不同出行需求。同时，由于车流量增加，将增加道路养护管理相关费用。去年以来，上海、江苏、云南、广东等多省出台了包括高速公路在内的等级公路终止收费、降低收费标准等措施。我们认为，这是全国整治高速公路乱收费、超期收费的具体落实，等级公路减免收费工作将是一个长期趋势。高速公路上市公司短期影响不大，但长期来看，对业绩有一定影响，这也将促使公司向提高道路服务，收入多元化方向发展。同时，高速公路减免收费对公路运输企业构成长期利好。

2013 年，我们认为高速公路板块的业绩将受到挑战，一方面公路收费减免将长期影响公司收入，另一方面，由于限购等措施引起的乘用车销售增速放缓，以及经济增速下滑引起的货车流量增速下滑，板块业绩增速将出现拐点。由于公路建设维护费用的主要来源是公路收费、车辆购置税和燃油税，而我国前些年在公路高收费的背景下公路建设上大量负债，导致目前部分公路收入不及支出，成为地方政府融资平台的一大隐忧。预计中央将通过展期或拨款、补贴的方式加以解决。

铁路：大部制改革靴子落地，未来运价调整将超预期

2012 年全国铁路里程增加 0.48 万公里，增长重回快车道。2013 年 3 月铁路发送旅客 1.69 亿人次，旅客周转量 851.9 亿人公里，同比分别增长 16.6% 和 15.1%，货运周转 2544.88 亿吨公里，同比增长-1.5%。2012 全年固定资产投资 6310 亿元，其中基建 5185 亿元，2013 年前 3 个月，全国铁路基建投资 545.1 亿元，同比增长 28.0%。

经济复苏初露端倪，也带动铁路运输显示复苏迹象，11 月客运增速自 2011 年 10 月首次超过 10%，货运也有走强迹象，由于 2 月数据受春节影响，复苏是否确实仍需观察。大秦线月度运量已经回到历史最佳水平。随着 12 月两条高铁干线开通，预计客货运业务量均将会有明显增长，这个已在春运中有所体现。这样的特点有利于铁路加速进入改革的实质阶段，在制度问题解

决的基础上更顺利的进入价格机制改革和融资机制改革,有利于铁路运输运维服务、普通货物运输、特种货物运输等子行业。

如我们此前报告指出,运价改革超出此前市场预期,一方面因为成本增加,另一方面由于铁路大幅亏损,运价必须更加市场化。预计未来两年,价格改革仍然是铁路改革的排头兵。2013 至 2015 年,铁路货运价格将累计提升 30-50%。同时预计特殊运价也将在本年有所提升,利好大秦铁路。大部制改革将是新政改革的第一步,但要做到行政改革则仍需时日。即使并入交通运输部,铁道部也仍会在相当长一段时间内相对独立的工作。在未来一段时间如何明确铁路改革的具体措施,以及铁道部和各铁路局落实情况将决定铁路改革的效果。同时,如何解决铁路建设资金,偿还铁道部贷款也将是短期的重要问题,我们认为政府担保的银行信贷和企业债将是解决这一问题的最终方案。但是由于债务问题负担过重,我们预计铁路改革将分步进行,进度可能慢于预期。

但是,无论行政改革进度如何,有一点相对确定。此次改革的核心是通过市场化的定价解决铁路盈利不足和融资渠道单一的问题。因此未来铁路货运将通过更高频率或幅度的提价来获取更大利润,同时也将引入外资、民间资本来解决建设资金的瓶颈。铁路行业将进入景气的上升通道。

预计 13 年基建仍保持快速增长,应能突破铁路工作会议提出的 6500 亿固投规划。利好铁路基建、运输及相关上市公司。对于建设资金来源问题,我们认为由于缺乏实质的优惠政策和细化的引导措施,民资仍然难以大规模进入,短期看,银行支持和发债仍然将会是资金的主要来源,同时将配合对铁路债务的重组甚至部分剥离。长期来看,发挥铁路产业的整体优势,将铁路运营与其他产业结合实现协同增长,将是铁路改革的主要内容,将形成保证铁路客运和战略性物资运输的基础上更加市场化的经营方式,以实现融资渠道的多元化。

建议关注铁路货运龙头大秦铁路,以及铁道部唯一特许经营特种运输,运力受益于铁路运力提升和集装箱加速制造的铁龙物流。

航空&机场: 航空继续蛰伏等待春天

3 月航空运营数据: 旅客周转量和货邮运输量分别为 461.25 亿人公里和 14.61 亿吨公里,同比分别增长 17.1%和 1.6%。大中型飞机日利用率 9.6 小时,同比持平,正班客座率 83.6%。

行业客热货冷的局面出现改善,货运增长出现明显回升,随着经济企稳复苏加之 12 年的低基数,预计 2013 年航空货运表现将显著强于 2012 年。国际航线在 11 月表现分化,受事件性因素影响的亚太航线逐渐恢复。而欧美航线增长不及预期,导致国航将部分运力撤换至国内,导致国内供给增加。13 年 ASK 预计增长 13.8%,考虑到拆解,预计增长 11.9%,需求增长预计在 8%左右,供需不平衡仍然存在。商务飞行和国际航线将成为行业复苏的催化剂。

《国务院关于促进民航业发展的若干意见》指出，到 2020 年，行业要初步形成安全、便捷、高效、绿色的现代化民用航空体系。到 2020 年，我国民航业年运输总周转量达到 1700 亿吨公里，年均增长 12.2%，全国人均乘机次数达到 0.5 次；运输航空百万小时重大事故率不超过 0.15，航班正常率提高到 80%以上；飞行总量达 200 万小时，年均增长 19%；航空服务覆盖全国 89%的人口。在短期内将对市场形成正面刺激。

由于通用航空在国内发展极度落后，同时自 2010 年起，大力推进通用航空成为航空业发展的重要方向。按照规划 2013-2015 年为推广试点期，预计通用航空将迎来重要的发展期。

机场板块在市场不确定的当前属于上佳的配置品种，其稳定的业绩和分红使得行业在经济景气度下行区间仍然有较稳定的投资收益。当前机场以商业零售租赁为代表的非航业务收入持续快速增长，也使得公司收入结构普遍得到改善，同时呈现出多点开花的特征。

同时由于今年机场收费并轨预期强烈，国际行业业务占比较大的公司也将从中受益。目前机场板块的盈利状况主要受到产能限制。我们长期看好机场板块，在相对长的周期角度下，机场板块收益将超过市场平均水平。建议关注非航业务快速增长，且产能利用率不高，未来增长空间广阔的上海机场。

航运&港口：行业处于长周期底部，13 年为行业盈利拐点

波罗的海干散货航运指数 BDI 收于 841 点，较上周上涨-4.86%。巴拿马型运费指数 BPI 收于 930 点，涨幅-6.44%；好望角型运费指数 BCI 收于 1326 点，涨幅-4.05%；超级大灵便型运费指数 BSI 收于 851 点，涨幅-1.73%；小灵便型运费指数 BHSI 收于 553 点，涨幅 0.36%。中国出口集装箱运价指数 CCFI 收于 1069.97 点，涨幅-1.19%；上海出口集装箱运价指数 SCFI 收于 990.78 点，涨幅-1.85%。所有航线运价出现小幅下跌。

干散货方面，海岬型船尽管澳洲出货较为活跃，但太平洋市场运力过剩明显，油价也显著下滑，导致澳洲航线租金明显下跌。同时纽卡斯尔港维修导致出货量下滑，导致煤炭需求不足。巴拿马型船运价继续走低，南美市场的粮食需求不足，供需失衡导致船商继续压价揽租。由于物流及天气条件改善，巴西将延长港口工作时间，将对粮食运输形成利好。煤炭市场有部分印尼和东澳成交，国内煤炭贸易需求没有明显改善，电厂库存普遍在 20 天以上，运价也继续下滑。

集运市场需求不济导致运价仍在下滑，欧洲航线逐渐转入旺季，货量小幅上升，但二季度以来新交付运力持续增加，大多投入到欧洲航线，船公司加大揽活力度，自二季度以来该航线运价累计下跌 400 美元/TEU。北美航线受美国复苏明显的影响，运输量呈上升趋势，船公司纷纷加大运力投入，新增船舶、大船换小船的做法频频发生，美西的仓位利用率约 85%，美东则达到 90%。

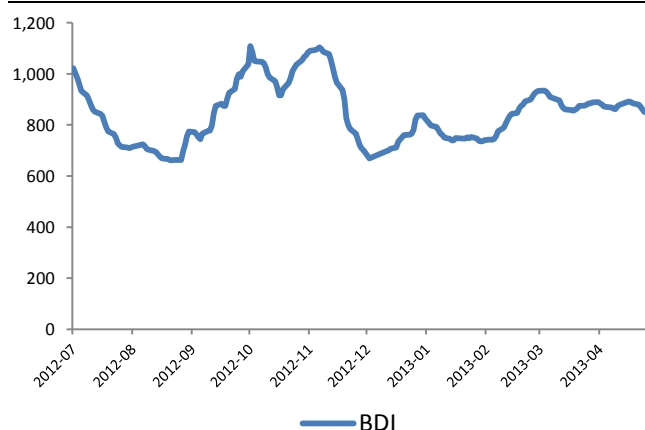
煤炭需求的低迷导致沿海运输价格持续走低，5月13日六大电厂存煤合计为1568万吨，和大秦线检修前仅差30万吨，主要电力企业电煤日耗仅为320万吨，各航线停船等待。运价明显下滑3.0%，金属矿石和粮食运价也有小幅下滑。

3. 行业数据

航运

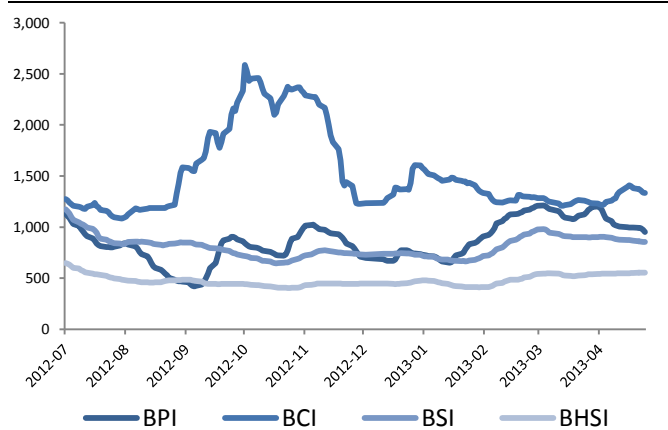
本周波罗的海干散货航运指数 BDI 收于 841 点，较上周上涨-4.86%。巴拿马型运费指数 BPI 收于 930 点，涨幅-6.44%；好望角型运费指数 BCI 收于 1326 点，涨幅-4.05%；超级大灵便型运费指数 BSI 收于 851 点，涨幅-1.73%；小灵便型运费指数 BHSI 收于 553 点，涨幅 0.36%。

图 3：BDI 指数



资料来源：波罗的海航运交易所, 长城证券研究所

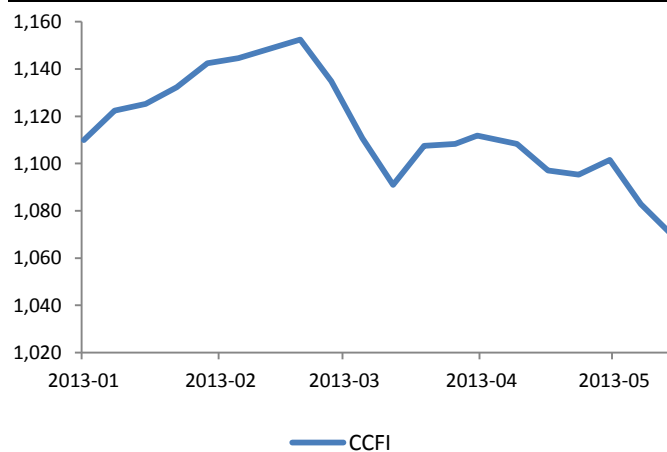
图 4：BPI/BCI/BSI/BHSI 指数



资料来源：波罗的海航运交易所, 长城证券研究所

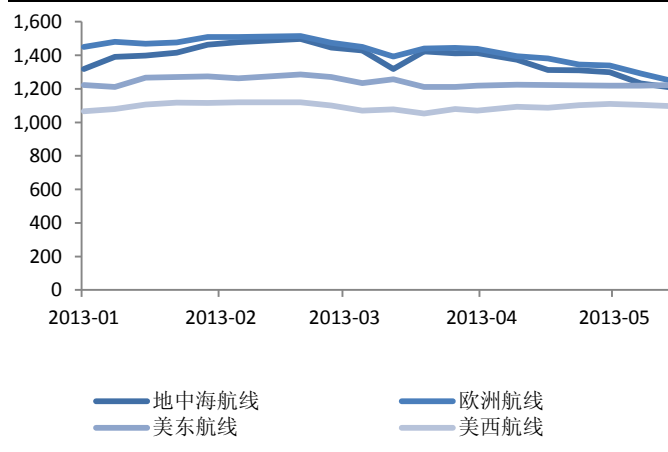
本周中国出口集装箱运价指数 CCFI 收于 1069.97 点，涨幅-1.19%；上海出口集装箱运价指数 SCFI 收于 990.78 点，涨幅-1.85%。所有航线运价出现小幅下跌。

图 5：CCFI 指数



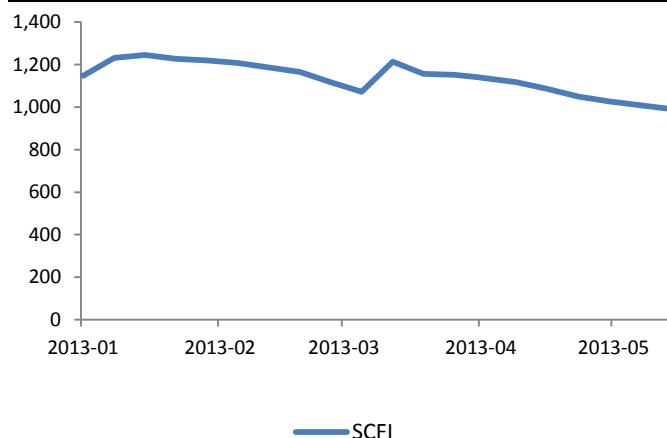
资料来源：中华航运网, 长城证券研究所

图 6：CCFI 指数细分



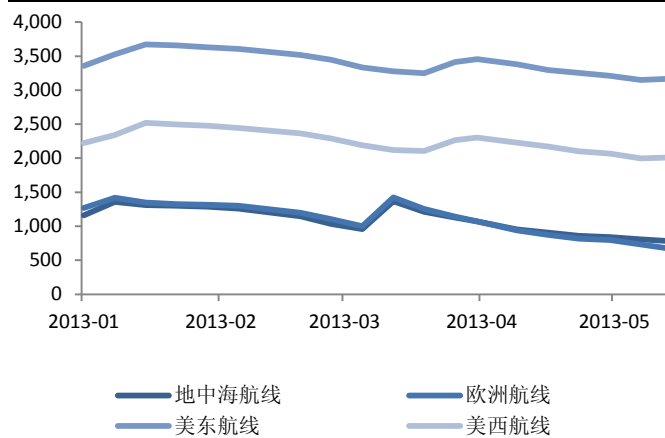
资料来源：中华航运网, 长城证券研究所

图 7: SCFI 指数



资料来源: 上海航运交易所, 长城证券研究所

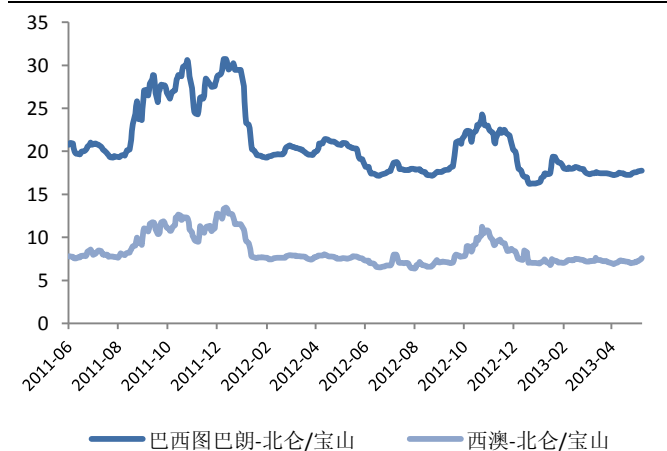
图 8: SCFI 指数细分



资料来源: 上海航运交易所, 长城证券研究所

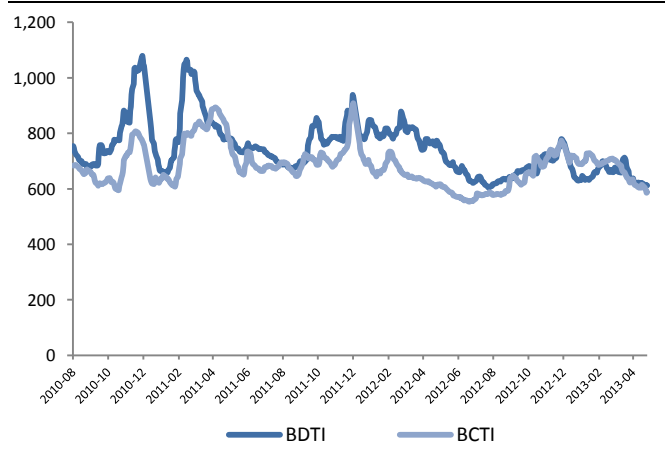
本周主要铁矿石航线运费方面, 巴西图巴朗-北仑/宝山航线运价 17.50 美元/吨, 较上周涨幅-1.11%; 西澳-北仑/宝山航线运价 7.11 美元/吨, 较上周上涨-3.80%。原油运输指数 BDTI 收于 612 点, 较上周涨幅-0.81%, 成品油运输指数 BCTI 收于 588 点, 较上周涨幅-3.45%。沿海散货运价指数 CCBFI 收于 1015.77, 较上期涨幅-1.90%。

图 9: 铁矿石运费



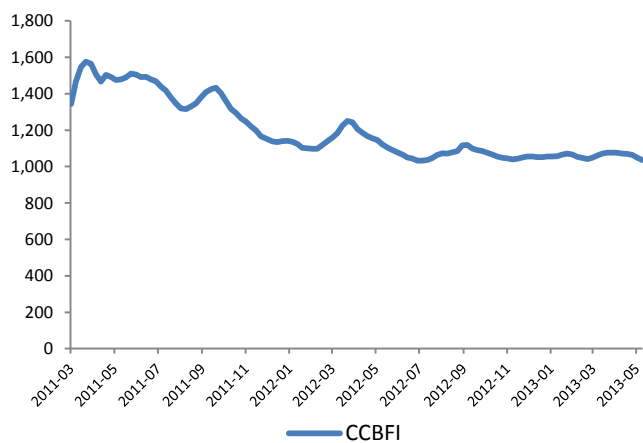
资料来源: 金属观察网, 长城证券研究所

图 10: 油运指数



资料来源: 波罗的海航运交易所, 长城证券研究所

图 11: CCBFI 指数



资料来源: 中华航运网, 长城证券研究所

4. 行业及公司新闻

交通运输业

经营性公路收费期限不得超过 25 年

为加强并规范对收费公路的管理工作，交通运输部组织起草了《收费公路管理条例（修正案征求意见稿）》并公开征求意见。意见稿提出，经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过 25 年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过 30 年。国家实施免费政策给经营管理者合法收益造成影响的，可通过适当延长收费年限等方式予以补偿。

意见稿还指出，非收费公路的发展资金由公共财政承担；收费公路以高速公路为主体，其发展资金除公共财政投入外，可利用社会融资方式筹集，通过收取的车辆通行费偿还。

（交通运输部 5 月 8 日）

公路

北京市出租汽车租价调整方案

按照市政府《关于加强出租汽车管理提高运营服务水平的意见》（京政发[2013]13 号）等文件精神，为提高出租汽车（以下简称出租车）运营效率和高峰时段出车率，增强出租车驾驶员职业吸引力和竞争力，更好地运用经济手段促进出租车综合服务水平的提升，根据《中华人民共和国价格法》、《政府制定价格听证办法》等有关规定，市发展改革委、市交通委等部门研究提出本市出租车租价调整和完善燃油附加费动态调整机制的方案。

一、本市出租车行业基本情况

（一）总体情况。作为城市客运体系的组成部分，出租车在满足市民个性化出行需求、体现城市综合服务能力方面发挥了积极作用。经过多年的发展，本市出租车行业形成了以公司制为主的经营模式。现有出租车企业 252 家，出租车个体工商户 1157 户，营运车辆 66646 辆，驾驶员近 10 万人，年客运量约 7 亿人次，占交通出行结构的 6.6%。

（二）价格情况。本市出租车价格包括基本租价和结构性租价两部分。基本租价标准于 2006 年制定，具体为：基价公里（3 公里，下同）以内每运次 10 元，计程标准（超过基价公里外里程，下同）每公里 2 元；根据油价变动情况，加收燃油附加费，目前对乘距超过基价公里的乘客加收 3 元/运次。结构性租价标准于 1991 年制定，主要包括：单程超过 15 公里以上部分，按租价 50% 加收空驶费。夜间运营（23:00-次日 5:00）按租价加收 20% 费用。停车等候或

时速低于 12 公里，每 5 分钟加收 1 公里租价。电话叫车费每次 3 元。合乘情况下，每位乘客按合乘里程费用的 60%付费。

(三)营运情况。根据出租车计价器记录数据和市发展改革委成本调查队成本监审情况，2012 年本市出租车单车月均行驶里程约 7480 公里，月均载客里程约 5088 公里，月均载客运营约 634 次，月均运营收入约 16300 元，每公里行驶收入约 2.18 元，每公里载客收入约 3.2 元。载客里程收入中，33% 为企业成本费用；2% 为企业缴纳税金；3% 为企业利润；40% 为燃油消耗和车辆日常维修保养、清洗、车检等费用；22% 为出租车驾驶员净运营收入。此外，政府给予出租车燃油补贴每车每月 905 元。

(四)乘客支出情况。根据 2012 年出租车计价器数据统计，乘客乘坐距离在 3 公里以内的占 27.6%，3-8 公里的占 42.4%，8-15 公里的占 20.5%，15 公里以上的占 9.5%。综合测算，乘客次均乘坐距离约 8 公里；次均支出约 25.6 元。

(五)存在主要问题。

1. 出租车服务能力不能满足城市发展需要。近年来，受交通拥堵、油价上涨等因素影响，本市出租车运营里程有所下降，交通高峰时段出车率较低，与不断增长的出租车出行需求出现反差。以单班车为例，2012 年月均运营里程比 2008 年减少近 520 公里，月均载客次数减少约 50 次。随着本市综合客运体系不断发展，地面公交线网不断优化，轨道交通逐步成网运营，为适应本市未来发展要求，出租车满足个性化出行需求的能力需进一步提升，早晚高峰、雨雪天气、机场火车站等特殊时段、特殊天气、特殊场站出租车服务能力有待改善。

2. 出租车驾驶员职业吸引力下降。近年来，本市职工收入水平稳步提高，出租车驾驶员收入增幅相对缓慢，从业吸引力明显下降。据统计，2006 年至 2012 年出租车驾驶员收入年均增长约 5%，低于社会平均工资年均 9% 的增幅。加之出租车行业工作强度大、安全营运要求高、工作条件较为艰苦，行业从业意愿逐年下降。2011 年本市出租车驾驶员资格考试报考人数约 6000 人，比 2007 年报考人数 1.8 万人下降 60% 以上。有意从事该行业的人员减少，对加强出租车管理、提升服务质量带来了一定程度的影响，不利于行业健康持续发展。

3. 出租车运营压力逐年增加。2006 年至 2012 年，本市成品油平均价格由 4.83 元/升提高到 7.86 元/升，上涨 3.03 元/升，按当前行驶里程计算，单车月均油耗由 3577 元提高到 5821 元，增加 2240 元左右，增长近 63%。同时，根据市发展改革委成本调查队对本市 25 家出租车企业成本监审结果，2012 年出租车企业月均单车成本比 2008 年增加约 718 元，平均每年增长约 180 元。其中企业承担驾驶员社会保险等相关费用增加 576 元，占成本增长因素的 80%。随着本市社会平均工资增长，社保基数相应增长，企业应缴纳的驾

驶员社保费用将进一步增加。按照社会平均工资年均 9% 的增幅测算，企业年均增加驾驶员社保费用每车每月 120 元左右。

二、本市出租车租价调整方案

根据上述分析,综合考虑城市出租车功能定位、从业吸引力、市民承受能力、行业可持续发展及同类城市管理实践等因素,按照共同负担的原则,适度调整出租车租价,注重发挥价格政策对出租车供给的调节作用,促进提高出租车运营效率和服务能力,提升行业服务质量。

(一)调价原则。

1. 租价政策基本保持稳定,租价水平与同类城市基本相当。
2. 调价收益全部用于提高驾驶员收入,鼓励驾驶员通过上路运营实现收入合理增长。
3. 运用差别化价格政策,激励出租车交通高峰时段上路运营,增加出租车运力供给,改善高峰时段供需关系。
4. 发展电召服务新业态,促进供需信息对接,调动出租车积极性,推动运营模式转变,提高资源利用效率。
5. 保留燃油附加费政策,及时应对油价波动影响。

(二)调价方案。

1. 基本租价。

方案一:基价标准由 10 元/3 公里调整为 13 元/3 公里;计程标准由 2 元/公里调整为 2.3 元/公里。燃油附加费由 3 公里以上运次加收 3 元调整为全部运次加收 1 元。

方案二:基价标准由 10 元/3 公里调整为 13 元/3 公里;计程标准由 2 元/公里调整为 2.6 元/公里。燃油附加费由 3 公里以上运次加收 3 元调整为全部运次加收 1 元。

2. 早、晚高峰期间(7:00-9:00 和 17:00-19:00)低速等候费(时速低于 12 公里)。由每 5 分钟加收 1 公里租价调整为每 5 分钟加收 2 公里租价,其他时段仍按现行标准执行。

3. 预约叫车服务费。由每次 3 元调整为提前 4 小时以上预约、预约成功率达到 99% 每次 8 元,4 小时以内预约每次 5 元。

4. 其他结构性租价政策保持不变。

(三)方案分析。

1. 租价调整对各相关方影响。

(1)对驾驶员影响。租价调整收益全部归驾驶员所有。方案一单车每公里载客收入由现在的 3.2 元提高到 3.61 元,增加 0.41 元,出租车净运营收入占总运营收入比例由 22%提高到 31%;方案二单车每公里载客收入由现在的 3.2 元提高到 3.84 元,增加 0.64 元,出租车净运营收入占总运营收入比例由 22%提高到 35%。

(2)对乘客影响。按照当前平均运距测算,方案一乘客每运次平均增支约 3.3 元,增幅约 13%;方案二乘客每运次平均增支约 5.1 元,增幅约 20%。对不同乘距乘客影响具体见下表: (3)对企业影响。企业不参与调价收益分配,调价后计价器调整费用由企业负担。严格控制企业承包金标准,禁止企业借机提高向驾驶员收取的承包金标准。

综合看,方案二调整幅度相对较高,乘客单次增支较多,对供需关系影响也相对较大。

2. 适度调节结构性矛盾,改善高峰时段供需关系。早晚高峰低速等候费调整后,驾驶员高峰期间单位小时运营收入与其他时段单位小时收入基本相当,有利于鼓励驾驶员高峰时段上路运营,增加出租车运力供给,改善高峰时段供需关系。

3. 优化出租车消费方式,培育发展电召服务新业态。据抽样调查,82%的被访市民在约车成功率提高、约车费用不高于 10 元时,愿意采用约车服务模式。预约叫车服务费调整后,可在一定程度上弥补出租车应叫成本,提高出租车应约积极性,有利于实现提前 4 小时预约叫车 99%成功率的目标,对转变出租车运营模式、方便乘客打车、提升服务质量、缓解交通拥堵、促进节能减排等都有重要意义。

4. 租价调整后,租价水平与国内同类城市基本相当。2006 年以来,为完善租价管理,上海先后 2 次调整租价,深圳、广州也分别调整了 1 次租价,租价水平高于本市现行水平。调后本市租价水平与三城市现行租价对比如下:

三、完善燃油附加费动态调整机制

(一)现行燃油附加费动态调整机制概况。

为积极应对燃油价格变动对出租车行业的影响,2006 年本市根据国家有关规定,按照企业、驾驶员、乘客、政府四方共同负担原则,经价格听证程序,建立了出租车燃油附加费动态调整机制。在油价(93 号汽油最高零售价,下同)达到 5.20 元/升时,由企业发放燃油补贴与驾驶员共同承担燃油上涨费用。油价达到 5.50 元/升时向运距超过基价里程的乘客收取 0.50 元/运次的燃油附加费,5.80 元/升时收取 1.00 元/运次的燃油附加费。油价达到 6.10 元/升时,提高租价,租价调整后,取消燃油附加费和停发燃油补贴。

2009 年,根据国家成品油价格和税费改革精神及油价变动情况,经市政府批准同意,本市完善了上述机制。油价在 4.26 元/升(不含)至 6.20 元/升(含)

区间变动时，由政府与企业向出租车驾驶员发放临时燃油补贴，承担油价变动影响。油价在 6.50 元/升(不含)至 7.10 元/升(含)区间时，在由政府和企业向出租车驾驶员发放临时燃油补贴的基础上，加收乘距超过基价公里乘客 1.00 元/运次的燃油附加费。油价超过 7.10 元/升时，按照程序研究调整租价，租价调整后取消燃油附加费。

2011 年 2 月 20 日，本市 93 号汽油价格达到 7.45 元/升，超过租价油价联动机制启动点 7.10 元/升。考虑价格宏观调控情况，未进行租价调整，继续采取加收燃油附加费方式。2011 年 2 月以来，本市根据油价变动，4 次上调 2 次下调燃油附加费标准。

现行联动机制总体上达到了预期效果，基本消化了油价上涨对出租车驾驶员燃油增支的影响，促进了服务质量的稳定。

2013 年 3 月 27 日，国家发展改革委出台了成品油价格机制完善方案，将成品油调价周期由现行 22 个工作日缩短至 10 个工作日，并取消了国际市场油价波动 4%才能调价的幅度限制。新机制运行后，成品油调价频率加快。为适应新的油价调整机制，降低油价频繁变动对行业和社会的影响，本市现行燃油附加费动态调整机制需进一步完善。

(二)燃油附加费动态调整机制方案。

为使本市出租车价格适应油价短周期、高频度调整，降低油价波动对行业和乘客影响，按照“可升降，易操作；动态联动，直观清晰”的原则，完善燃油附加费动态调整机制，实施燃油附加费标准与出租车常用油品(京 92 号汽油，下同)最高零售价波动水平定期联动。

1. 联动标准：按照本市出租车耗油及载客运营实际测算，油价每上涨 0.8 元/升，需加收 1 元燃油附加费进行疏导。

2. 联动方式：以 3 个月为 1 个周期，定期测算调整燃油附加费标准。周期内本市出租车常用油品最高零售价加权累计变动水平每提高(或降低)0.8 元/升，燃油附加费相应提高(或降低)1 元/运次。油价变动水平不足 0.8 元/升，按照“顺序承担油价风险，适时疏导油价影响”的原则，相应采取驾驶员负担、企业、政府临时补贴措施，燃油附加费标准不作调整。具体顺序承担方法由市交通委会同市财政局制定实施。燃油附加费标准调整不再召开价格听证会，燃油附加费调整同时按上述办法顺序调整燃油补贴。

四、综合配套措施

为加强出租车运价管理，保障驾驶员合法权益，促进行业健康持续发展，本市同时配套实施以下措施：

(一)继续保持燃油补贴政策。为减轻社会负担，并提高补贴效率，本市将继续实施出租车燃油补贴政策，并在保持燃油补贴总额不变的前提下，建立燃油应急补贴运力保障奖励机制，优化调整燃油补贴方式。部分补贴与驾驶员

出车天数、月均工作时间、日均出车率等运营指标挂钩后直接发放，体现多出车多收益；部分补贴用于燃油变动应急补贴、运力保障奖励机制和雨雪灾害天气政策性车损保险。具体补贴办法由市交通部门会同财政部门制定实施。

(二)加强出租车行业成本监管。在加强出租车行业日常监管和坚持做好企业审计工作的同时，规范出租车行业成本核算，定期开展出租车企业成本监审，加强企业成本约束力度。

(三)保障驾驶员权益。严格控制企业承包金标准，坚决禁止企业借机提高向驾驶员收取的承包金标准，并要求企业在收取承包金和行业主管部门规定的费用之外不得再向驾驶员收取其他任何管理和服务费用。加强出租车专用票据管理，严格落实税票免费政策。同时，加强对企业履行合同义务情况及社保政策执行情况监管，切实维护驾驶员合法权益。

(四)加快提升出租车服务质量水平。认真落实《关于加强出租车管理提高运营服务水平的意见》，积极推进推广预约叫车服务、畅通投诉服务渠道、落实企业主体责任、加强场站调度管理、净化市场环境等政策措施，切实加强出租行业管理，提高出租车运营服务水平。同时，继续优化公交线网，适度发展郊区县区域客运，推进“袖珍公交”发展，解决居民区到地铁“最后一公里”接驳问题。

(五)深化出租车租价政策研究，建立完善出租车租价动态调整机制。根据本市经济社会发展情况，综合考虑驾驶员收入、油价变动等因素及行业发展需要，不断完善本市出租车租价政策，建立与出租车行业管理相适应的租价动态调整机制。

(北京市发改委 5月6日)

铁路

国家铁路局“三定”方案出台

中国机构编制网公布了《国家铁路局主要职责内设机构和人员编制规定》(以下简称《规定》)，确定了主要职责、内设机构和人员编制(即“三定”方案)。

《规定》指出，国家铁路局(副部级)为交通运输部管理的国家局，设7个内设机构，机关行政编制为130名。《规定》中明确，取消国家铁路局开行客货直通列车、办理军事运输和特殊货物运输审批等14项审批职责。

职责转变

14项审批权被取消

《规定》要求取消的职能包括取消开行客货直通列车、办理军事运输和特殊货物运输审批；取消企业自备车辆参加铁路运输审批；取消企业铁路专用线与国铁接轨审批；取消设置或拓宽铁路道口人行过道审批；取消铁路超限超长超重集重承运人资质许可；取消铁路工业产品制造许可证核发；取消铁路

运输管理信息系统认定；取消铁道计算机联锁设备制造特许证核发；取消铁路货物装载加固方案审批；取消铁路计算机信息系统安全保护措施审批；取消铁路工程及设备报废审批；取消铁路日常清产核资项目审批；取消印制铁路客货运输票据审批；取消铁路基建大中型项目工程施工、监理、物资采购评标结果审批。

同时提及将取消《国务院机构改革和职能转变方案》需要取消的其他职责。

人员编制

设 7 个地区监管局

国家铁路局机关行政编制为：局长 1 名、副局长 4 名，总工程师、安全总监各 1 名，司局领导职数 23 名(含机关党委专职副书记 1 名)。

《规定》指出，国家铁路局设立沈阳、上海、广州、成都、武汉、西安、兰州 7 个地区铁路监督管理局，负责辖区内铁路监督管理工作，行政编制 350 名，领导职数按 1 正 2 副配备。此外，所属事业单位的设置、职责和编制事项另行规定。

要定性定量的分析，把各种因素综合起来，划大了不好管理，划细了交接太多容易出问题。国家铁路局下设 7 个地区铁路监督管理局，对运输有利，减少交接成本支出，同时便于算清账。”纪嘉伦说。

主要职责

监管运输安全和工程质量

《规定》中明确，国家铁路局的主要职责是加强铁路运输安全、工程质量和设备质量安全的监督管理，完善监督管理制度和技术标准体系，监督铁路企业落实安全生产主体责任、承担国家规定的公益性运输任务情况。

同时，要负责铁路安全生产监督管理，制定铁路运输安全、工程质量和设备质量监督管理办法并组织实施，组织实施依法设定的行政许可。组织或参与铁路生产安全事故调查处理。

此次国家铁路局设置的 7 个机构中，有 4 个机构与“监管”有关，分别是安全监察司、运输监督管理司、工程监督管理司、设备监督管理司。这无疑也是体现了运输安全、工程质量安全等监督管理职能在国家铁路局职责中的重要位置。

(铁道部 5 月 14 日)

铁总探路客货分离 成立上海北京货运营销中心

4 月下旬，上海铁路局和北京铁路局的货运营销中心分别成立。没有挂牌仪式，没有嘉宾剪彩，没有领导讲话，但这两个低调成立的新部门却肩负着为铁路货运市场化、“客货分离”乃至“网运分离”探路的重要使命。

按照上海铁路局对货运营销中心的规划，除了接手原来货运处的职能外，该中心还承担市场研究策划、价格政策运用、产品设计开发等职能。“把原来货运部门的职能扩大，独立性也进一步加强。”一位铁路局官员表示。

按照铁路总公司的部署，2013年将是“货运组织改革年”，5月初要在全路正式实施货运组织改革。以上海铁路局和北京铁路局为先锋，货运营销中心将在全国18个铁路局陆续成立。

货运营销中心成立

对货运处的老卜来说，此次货运改革并不仅仅是将以前的货运处改个名字这么简单。

按照上海铁路局货运营销中心的职能，该局货运营销中心为行政职能管理机构，主要负责全局货运营销工作，内设市场部、营销部、综合部等部门，并将货运订单受理职能划出，成立货运受理室，统一受理全局货运订单。此外，货运处装卸车组织协调工作划交铁路调度所，把货运营销和运价政策运用工作划交货运营销中心。

近年来，铁路在客运改革方面做了大量工作，但在货运组织方面还存着办理手续繁杂、运输组织与市场需求脱节、运输收费不规范和运力分配需要更加公开透明等问题。

一个现实的问题是，一季度铁路的货运发送量下降了1.2%，其中煤运下降尤为明显。以货运为主要业务的铁路局对此感受尤为深刻。事实上，在短途中，铁路对“白货”（指煤炭、钢铁和矿石之外的货物）市场流失情况已经相当严重。

（华夏时报 5月11日）

航空

中国国航与子公司将引进100架空客

中国国际航空股份有限公司抛出一项超级飞机采购计划，其与子公司未来将共同引进100架空中客车飞机，这将是一笔接近百亿美元的大订单。

公告指出，国航还将提前处置六架A340飞机。国航董事会授权公司管理层具体办理与飞机引进、退出相关的一切事宜，公司将在具体实施该项引进交易时披露相关细节。

空中客车4月曾透露，其已与中国航空器材集团公司签订60架客机订单，包括18架A330客机和42架A320系列客机，价值至少77亿美元。

中国国航还将为控股子公司中国国际货运航空公司引进八架波音B777-200ER飞机融资提供担保，国航与国货航另一股东国泰航空分别按51%

和 49% 的持股比例提供担保，飞机购置款的双方担保总额不超过 14.5 亿美元。

（路透 5 月 7 日）

航运

中海集运 7 亿美元订购 5 艘 1.84 万 TEU 集装箱船

中海集运宣布以不超过 7 亿美元（约 54.6 亿港元），向韩现代重工订购 5 艘当今世界最大的集装箱船，每艘容量为 1.84 万标箱。中集运也将因此取代世界头号班轮商马士基航运，成为世界最大集装箱船的订单拥有者。有关船舶将由 2014 年至 2015 年中期陆续交付。

每艘 1.84 万箱世界最大

中海集运的订造计划实则跟随着航运业潮流，据悉，包括马士基、长荣在内的世界各大班轮商，都正全力订造容量更大，而燃油消耗量更少，及低排放的船舶，以降低运营成本。

马士基于 2011 年下单订造 20 艘容量为 1.8 万标箱的船舶，在中海集运的订单出现前，原本是全球容量最大的集装箱船订单。下个月，由韩国大宇造船厂制造的第一批船舶将会交付。而目前世界上正在使用中的最大集装箱船，则由法国达飞轮船运营，可容纳 1.6 万标箱。

中海集运表示，有关订单是为推进该公司“大船、大合作”发展战略，即是说，为降低成本，提升竞争力，淘汰处置一部分维修成本高、燃油消耗大的小型船、老旧船，并以大型高效低耗船舶取而代之。

（公司公告 5 月 7 日）

机场

重庆机场迎来最大规模扩建 吞吐将达 4500 万次

至 2015 年，年旅客吞吐能力将达 4500 万人次，年货邮吞吐能力 55 万吨，实现 3 条跑道运行，拥有 70 万平方米航站楼

重庆江北国际机场（简称“重庆机场”）东航站区和第三跑道工程（四期扩建工程）的前期准备工作，已取得重大突破，预计 2015 年底建成。记者 5 月 12 日从重庆市发展改革委和重庆机场集团获悉，重庆机场自投用以来的这次最大规模扩建完成后，重庆机场的年旅客吞吐能力将达到 4500 万人次，其复合型枢纽地位也将现出雏形。

东航站区和第三跑道年内全部开建

国家发展改革委正式批准了重庆机场东航站区扩建项目的可研报告，为项目后续审批工作打下了坚实基础。据了解，中国民用航空局计划本月下旬对初步设计进行评审。

重庆市发展改革委相关负责人称，该项目是机场投用后最大规模扩建，建成后将改变现在两条近距离跑道不能独立起降的状况，并可起降目前全球最大型飞机空中客车 A380。届时，重庆机场将成为连接世界各地与中国的空中门户、亚太地区重要的货运枢纽、世界航空网络的重要节点。

“截至目前，主要进行飞行区试验段及三号航站楼（T3）、工作区平场土石方施工。”重庆机场相关负责人介绍，航站楼主楼及交通枢纽土石方平场工作已全部完成，航站楼主楼地下室土石方开挖完成了 60%。同时，扩建工程后续的项目审批、设计、招标、工程建设等工作也在推进中，并将于年内开建。

完成扩建的重庆机场，年旅客吞吐能力将达 4500 万人次，年货邮吞吐能力 55 万吨，实现 3 条跑道运行，拥有 70 万平方米航站楼，中转率达 20%。

到 2030 年，重庆机场将建成中国主要的大型航空枢纽，预计年旅客吞吐量将达 6400 万人次，年货邮吞吐量 220 万吨，拥有 4 条跑道、100 万平方米航站楼，中转率达 50%。

至 2040 年，重庆机场年旅客吞吐能力将达到 7000 万人次、年货邮吞吐能力 300 万吨，建设成为“世界一流、亚洲领先”的大型枢纽机场。

（重庆日报 5 月 12 日）

物流

一季度全国社会物流总额 43.3 万亿

一季度全国社会物流总额 43.3 万亿元，按可比价格计算，同比增长 9.4%，不过增速比去年同期回落 1.6 个百分点。

据统计，一季度社会物流总费用 2.1 万亿元，同比增长 10.%，增速比去年同期回落 2.2 个百分点。其中，运输费用增速低于平均水平。社会物流总费用与 GDP 的比率为 17.9%，与去年同期基本持平，较 2012 年全年下降 0.1 个百分点。运输费用 1.1 万亿元，占物流总费用的比重为 53.2%，同比增长 8.9%，增速比去年同期回落 2.2 个百分点。

中国物流企业景气指数（LPI）中，主营业务成本指数继续上升，3 月份升至 58.2%，高于主营业务利润指数 6.1 个百分点。物流企业仍然面临较高的成本压力。

（中国物流与采购联合会 5 月 6 日）

研究员介绍及承诺:

黄 颢: 电子学、经济学双学士，理学硕士。7 年证券研究工作经验，2012 年加入长城证券，任银行业研究员。

张 弛: 北京大学硕士，2011 年加入长城证券，任交通运输行业研究员。

本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格或相当的专业胜任能力，在执业过程中恪守独立诚信、勤勉尽职、谨慎客观、公平公正的原则，独立、客观地出具本报告。本报告反映了本人的研究观点，不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接接收到任何形式的报酬。

免责声明

长城证券有限责任公司（以下简称长城证券）具备中国证监会批准的证券投资咨询业务资格。

本报告由长城证券向其机构或个人客户（以下简称客户）提供，除非另有说明，所有本报告的版权属于长城证券。未经长城证券事先书面授权许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布，亦不得作为诉讼、仲裁、传媒及任何单位或个人引用的证明或依据，不得用于未经授权的其它任何用途。如引用、刊发，需注明出处为长城证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息，但本公司不保证信息的准确性或完整性。本报告所载的资料、工具、意见及推测只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的邀请或向他人作出邀请。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任。

长城证券在法律允许的情况下可参与、投资或持有本报告涉及的证券或进行证券交易，或向本报告涉及的公司提供或争取提供包括投资银行业务在内的服务或业务支持。长城证券可能与本报告涉及的公司之间存在业务关系，并无需事先或在获得业务关系后通知客户。

长城证券版权所有并保留一切权利。

长城证券投资评级说明

公司评级: 强烈推荐——预期未来 6 个月内股价相对行业指数涨幅 15%以上；
推荐——预期未来 6 个月内股价相对行业指数涨幅介于 5%~15%之间；
中性——预期未来 6 个月内股价相对行业指数涨幅介于 -5%~5%之间；
回避——预期未来 6 个月内股价相对行业指数跌幅 5%以上。

行业评级: 推荐——预期未来 6 个月内行业整体表现战胜市场；
中性——预期未来 6 个月内行业整体表现与市场同步；
回避——预期未来 6 个月内行业整体表现弱于市场。

长城证券销售交易部**深圳联系人**

刘 璇: 0755-83516231, 13760273833, liux@cgws.com
王 涛: 0755-83516217, 13808859088, wangt@cgws.com
陈方圆: 0755-83516287, 18607195599, chenfy@cgws.com
陈尚峰: 0755-83515203, 13826520778, chensf@cgws.com

北京联系人

赵 东: 010-88366060-8730, 13701166983, zhaodong@cgws.com
杨 洁: 010-88366060-8865, 13911393598, yangj@cgws.com
王 媛: 010-88366060-8807, 18600345118, wyuan@cgws.com
李彦仪: 010-88366060-8750, 18611670060, lyany@cgws.com
安雅泽: 010-88366060-8768, 18600232070, ayz@cgws.com
李珊珊: 010-88366060-1133, 18616891195, liss@cgws.com

上海联系人

谢彦蔚: 021-61680314, 18602109861, xieyw@cgws.com
陈 韵: 021-61680389, 15821566166, chenyun@cgws.com
杨 洋: 021-61680670, 15001991899, yang_yang@cgws.com
徐佳琳: 021-61680673, 13795367644, xujl@cgws.com

长城证券研究所

深圳办公地址: 深圳市福田区深南大道 6008 号特区报业大厦 16 层
邮编: 518034 传真: 86-755-83516207
北京办公地址: 北京市西城区西直门外大街 112 号阳光大厦 10 层
邮编: 100044 传真: 86-10-88366686
上海办公地址: 上海市民生路 1399 号太平大厦 3 楼
邮编: 200135 传真: 021-61680357
网址: <http://www.cgws.com>