

中性 (维持)

BDI止跌回升, 集运进入需求旺季

2013年7月15日

航运行业数据周报 (7.8-7.14)

上证指数 2073

行业规模

		占比%
股票家数 (只)	70	3.3
总市值 (亿元)	4869	2.4
流通市值 (亿元)	4248	2.6

行业指数

%	1m	6m	12m
绝对表现	-10.1	-9.9	-14.0
相对表现	3.3	2.1	-4.1



资料来源: 港澳资讯、招商证券

相关报告

- 1、航运行业数据周报系列
- 2、《交通运输行业 2013 年中期投资策略-前进中的物流 改革中的铁路》2013/6/13
- 3、《交通运输行业 2013 年度投资策略 - 聚“交”热点, 立足防御, 静待周期》2012/12/3

常涛

010-57601863
changt@cmschina.com.cn
S1090512030004

研究助理

陈舒然

chenshuran@cmschina.com.cn
0755-82943260

本周 BDI 涨 4.6% 至 1149 点, 下半周在伯南克讲话及矿商重新发货推动下运价止跌回升。沿海煤运持续低迷, 但跌幅收窄, 环渤海煤价创近五年来新低。原油运输市场上波斯湾货盘集中释放加剧运力供给紧张, VLCC 运价创年内新高。集装箱运输市场上, 需求旺季的到来缓解了供需失衡局面, 主要航线平均舱位利用率均在 90% 以上。

- **国际干散货市场: 运价先抑后扬, 下半周矿商表现活跃。** 本周 BDI 报收于 1149 点, 涨 4.6%, BCI 收报 2058 点, 涨 6.7%, BPI 收报 1097 点, 涨 8.8%。海岬型市场运价再次上涨。大西洋市场往返航线市场货盘在下半周增多, 带来日租金水平的迅速上涨。巴拿马型船市场上, 大西洋市场上粮食、煤炭、铁矿石货盘对运价提供支撑。
- **国内沿海散货市场: 综指跌幅收窄, 煤价创五年新低。** 本周 CCBFI 跌幅略有收窄, 周五报收于 966.6 点, 较上周下跌 0.3%, 金属矿石运价稳定, 煤炭与粮运价格有所下降。去库存成为煤运市场基调。国内煤企进行低价促销, 环渤海动力煤价格创五年来新低。粮食市场上, 远期报价上涨且有卖方惜售现象, 煤运市场的低迷亦给粮运运价上涨带来困难。
- **油轮市场: 原油运力趋紧, VLCC 运价升至年内高位。** 本周四伦敦 Brent 原油现货价格收报 107.7 美元/桶, 涨 2.1%; WTI 原油价格周四收报 104.91 美元/桶。周四 BDTI 收报 613 点, 涨 2.5%; BCTI 收报 566 点, 涨 2%。VLCC 运价继续上涨, 至今年的最高点。波斯湾货盘集中释放, 运力供给紧张。苏伊士油轮市场运价上升, 阿芙拉运输市场稳定, 运价处于低位。
- **集装箱市场: 需求旺季到来, 供需失衡缓解。** 本周 CCFI 收报 1046.7 点, 较上周上涨 1.1%, SCFI 为 1084.4 点, 较上周下跌 3%。欧线传统旺季到来, 运输需求的上升消化了供给的增长。平均舱位利用率在 90% 左右, 地中海航线平均舱位利用率在 90% 以上。部分航商筹划 8 月初新一轮提价计划。北美航线平均舱位利用率在 90% 以上。
- **投资策略: (1) 干散货: 全年看, 市场的供需失衡局面难以改善, 预计 Cape 及 Panamax 的运力增速将达到 8% 及 15% 以上, 需求增速难以与之匹配, 供需继续恶化将是大概率事件; 而存量过剩运力调整更需时日。近期 BDI 的反弹主要受大西洋市场超跌和衍生品市场炒作推动, 预计持续性不会太强。(2) 集运: 欧线提价成功, 船东终于暂时告别超低价。但运价的维护本质上是改善市场价格水平, 停止航商现金流恶化, 并为运价的下跌留出空间。装载率不足下运价难以持续大幅超过盈亏线, 预计全年航企盈利仍将较为困难。**
- **风险提示: 欧美经济超预期回落、集运联盟瓦解等。**

一、干散货市场：大西洋货盘力撑运价止跌回升

1. 主要指数变动情况

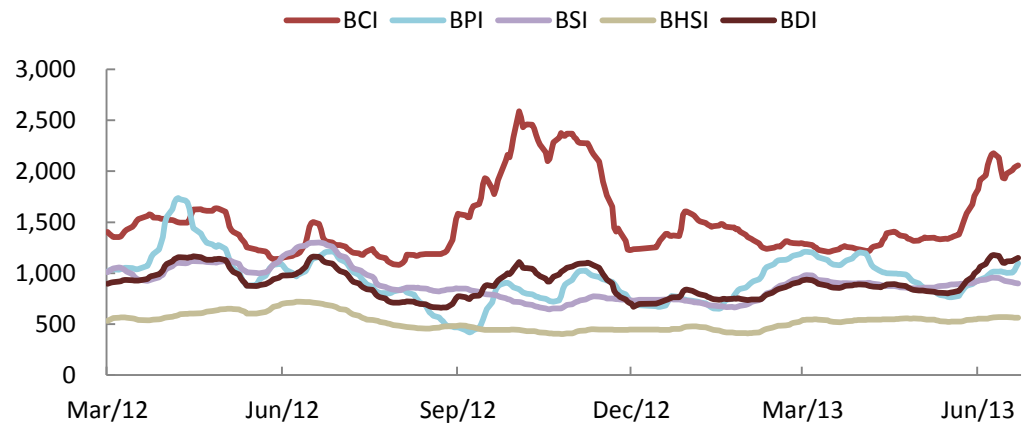
本周 BDI 上涨 4.6%，周五报收于 1149 点。BCI 收报 2058 点，涨 6.7%；BPI 收报 1097 点，涨 8.8%。

表 1：波罗的海干散货运价指数一周变动

	本周	上周	变动幅度	年度至今	变动幅度
BDI	1149	1099	4.5%	669	71.7%
BCI	2058	1929	6.7%	1235	66.6%
BPI	1097	1008	8.8%	699	56.9%
BSI	897	924	-2.9%	728	23.2%
BHSI	561	568	-1.2%	447	25.5%

资料来源：Wind

图 1：波罗的海运价指数变化图



资料来源：Wind

➤ 海岬型船 (Capesize) 市场

本周海岬型市场运价再次上涨。大西洋市场往返航线市场货盘在下半周增多，带来日租金水平的迅速上涨。受此带动，远程矿现货市场日租金亦有小幅上涨，但总体货量较上周有所减少。太平洋市场上，澳洲几大矿商集中在后半周出货，拉动租金水平上升。但澳洲部分港口铁矿石出货量较上周下降。消息称纽卡斯尔港工人在周四开始长达四天的罢工活动，或对市场造成不利影响。

➤ 巴拿马型船 (Panamax) 市场

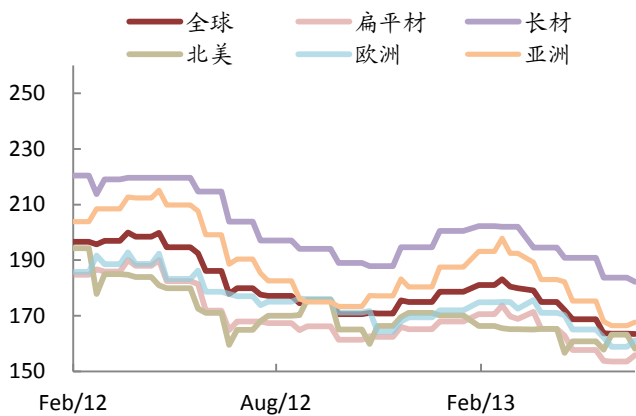
本周巴拿马市场运价水平大幅上升。大西洋市场方面，南美货盘较稳定，且主要是 7 月下旬货盘，消息称 8 月份仍有部分南美货盘，但货量较少。此外，大西洋市场上煤运及铁矿石运输亦对运价提供支撑。太平洋市场上澳洲至中国煤炭航线运价基本维持稳定。

2. 先行指标

(1) 钢材

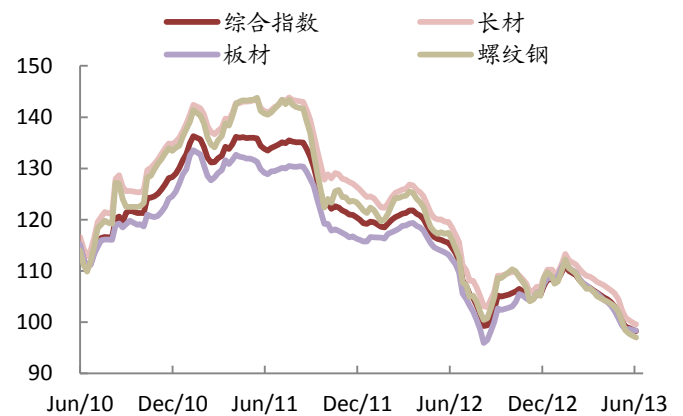
本周国内主要城市钢材库存略有下降,其中螺纹钢收报 698.96 万吨,比上周下降 2.0%,线材库存收报 176.2 万吨,比上周下降 5.8%,热卷(板)库存收报 429.8 万吨,比上周下降 1.3%。

图 2: 国际钢铁价格指数变化图



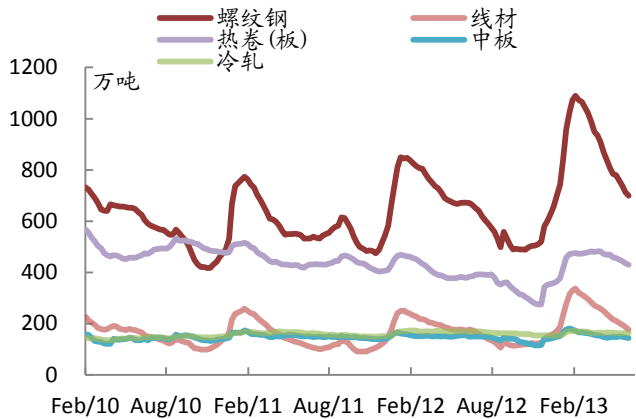
资料来源: Wind

图 3: 中国钢材价格指数变化图



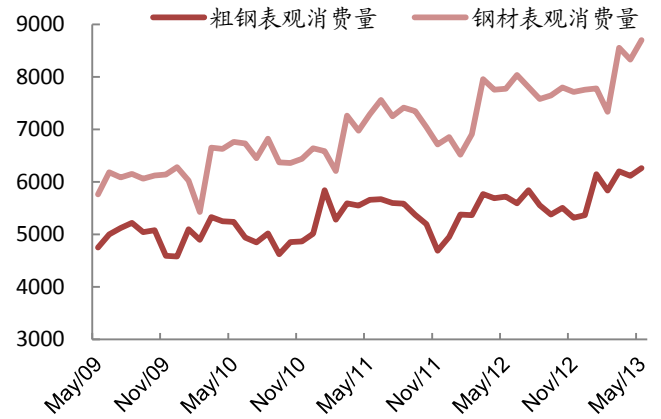
资料来源: Wind

图 4: 中国主要城市钢材库存变化图



资料来源: Wind

图 5: 中国钢铁表观消费量变化图



资料来源: Wind

(2) 铁矿石

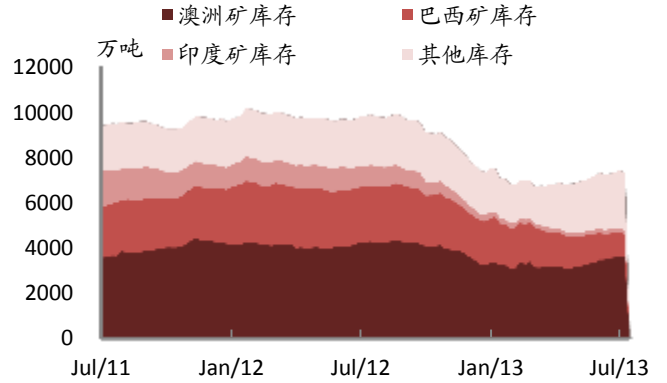
本周迁西 66%铁精粉价格收 1005 元/吨(与上周持平)。青岛港进口巴西粉矿港口价格收 890 元/湿吨(较上周上涨 10 元/吨),印度粉矿港口价格为 895 元/湿吨(较上周上涨 10 元/吨)。

图 6: 国内主要地区铁矿石价格



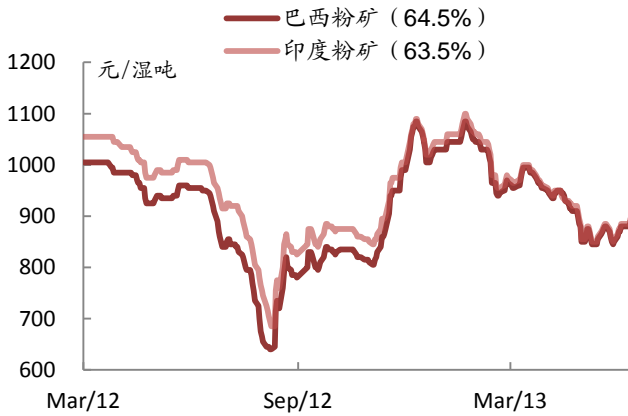
资料来源: Wind

图 7: 国内港口库存



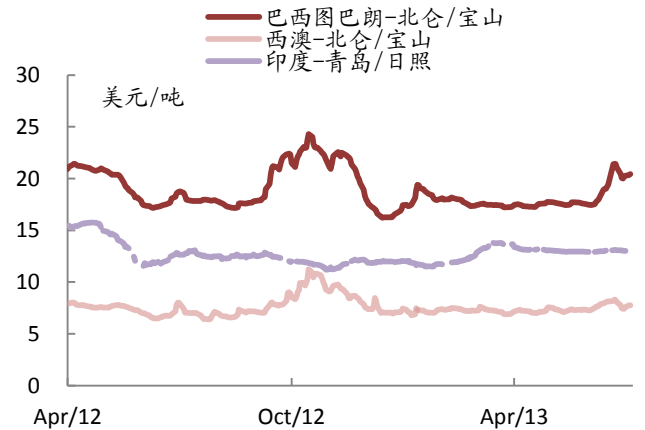
资料来源: Wind

图 8: 青岛港进口铁矿石港口价格



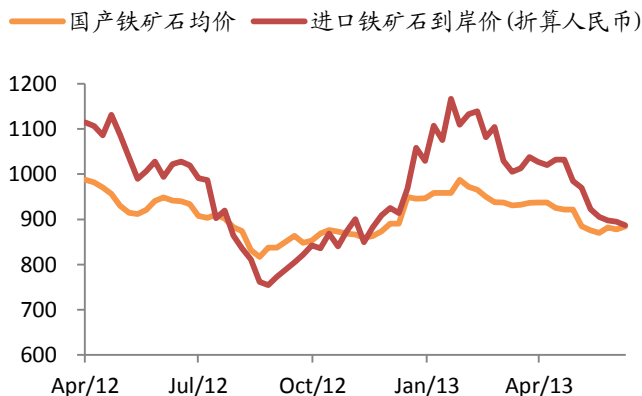
资料来源: Wind

图 9: 铁矿石海运费



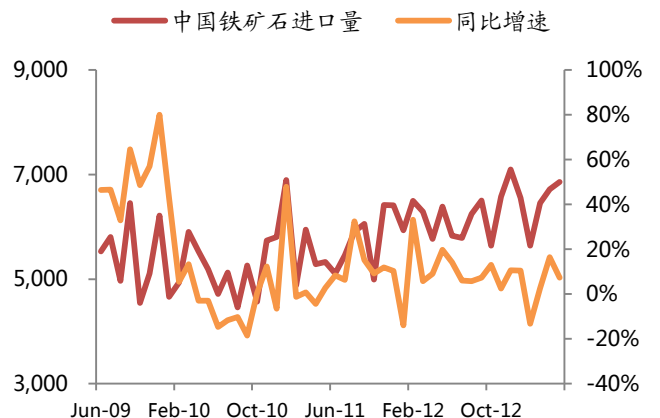
资料来源: Wind

图 10: 国内外铁矿石价格对比



资料来源: Wind

图 11: 中国铁矿石进口量



资料来源: Wind

(3) 煤炭

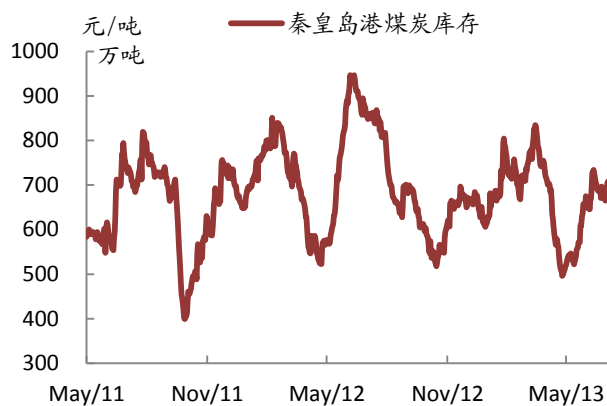
7月10日环渤海动力煤价格为592元/吨,较上周下降4元/吨。7月5日秦皇岛港口煤炭库存为708.53万吨,比上周上涨3.94%。

图 10: 秦皇岛动力煤价格



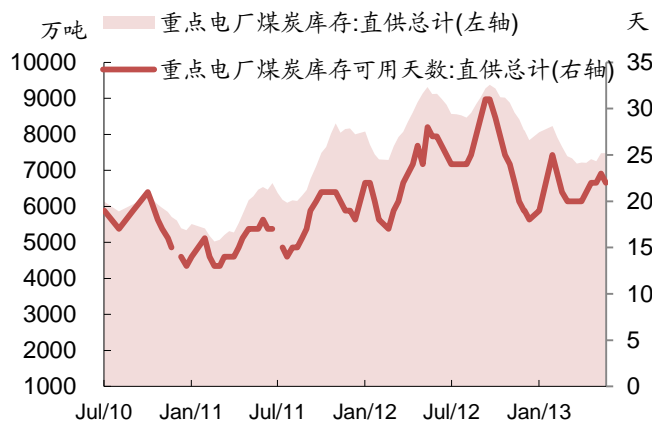
资料来源: Wind

图 11: 秦皇岛港煤炭库存



资料来源: Wind

图 12: 全国重点电厂的库存情况



资料来源: Wind

图 13: 澳大利亚BJ煤炭现货价格



资料来源: Wind

二、沿海散货市场：综指跌幅收窄，煤价创五年新低

本周 CCBFI 跌幅略有收窄，周五报收于 966.61 点，较上周下跌 0.3%，金属矿石运价稳定，煤炭与粮运价格有所下降。

盛夏来临，但电煤需求仍未带动运输市场。去库存成为煤运市场基调，高温带来的耗电量增长可以通过长协运输得到满足。国内煤企进行低价促销，环渤海动力煤价格创五年来新低，但由于电煤库存居高不下，贸易商以观望为主，成交意愿不强。6 月进口煤炭数量同比大幅下降，但上半年累计进口量同比增长 13.3%。正在到来的台风季或利于运价稳定。

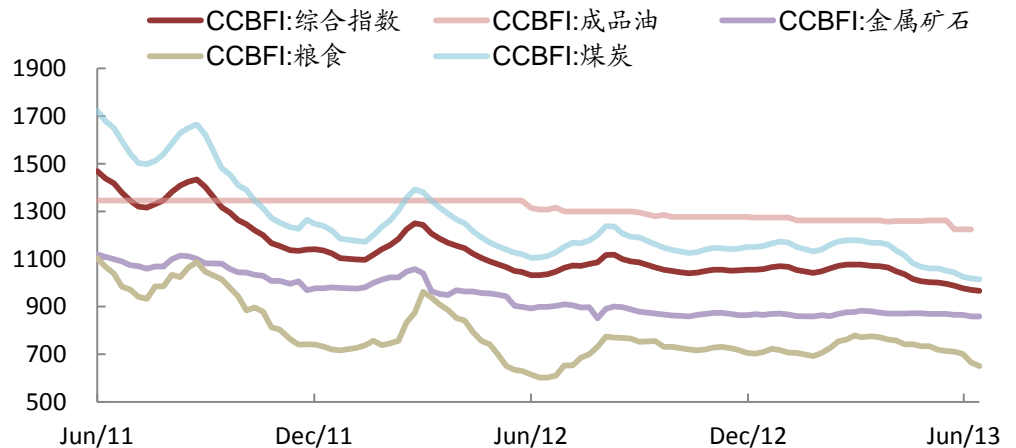
传统钢材淡季中需求疲弱，虽然低库存对钢材价格有一定刺激作用，但铁矿石运价仍未有明显改观。粮食市场上，远期报价上涨且有卖方惜售现象，煤运市场的低迷亦给粮运运价上涨带来困难。

表 2：中国沿海运输指数（CCBFI）两周内变动

	本周	两周前	变动幅度
综合指数	967	977	-1.0%
成品油			
金属矿石	859	865	-0.8%
粮食	650	702	-7.3%
煤炭	1015	1026	-1.0%

资料来源：Wind

图 14：中国沿海运输指数（CCBFI）变化图



资料来源：Wind

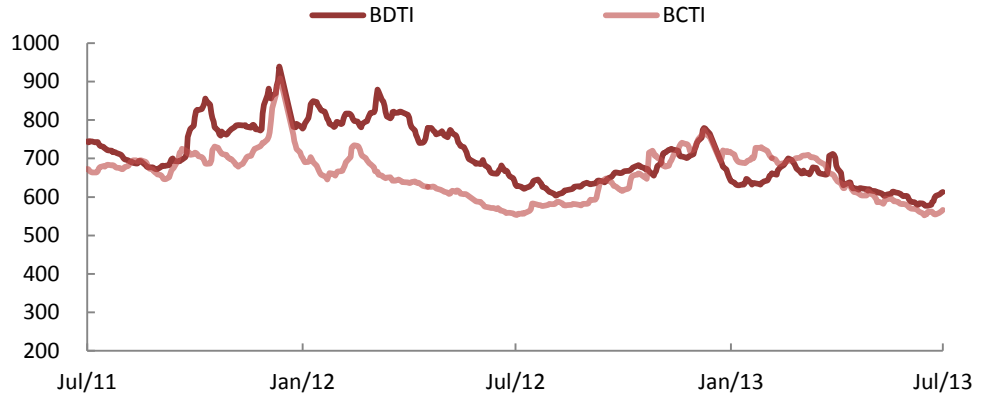
三、油轮市场：原油运力趋紧，VLCC 运价升至年内高位

1. 主要指数变动情况

本周四伦敦 Brent 原油现货价格收报 107.7 美元/桶，涨 2.1%；WTI 原油价格周四收报 104.91 美元/桶。周四 BDTI 收报 613 点，涨 2.5%；BCTI 收报 566 点，涨 2.0%。

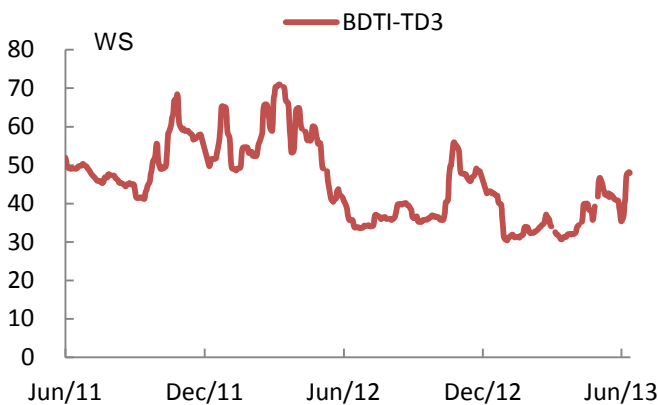
不同船型中，VLCC 运价继续上涨，至今年的最高点。在上月低迷过后，本月货主加大了在波斯湾的租船力度，货盘集中释放，运力供给紧张。后半周因运价上涨过快，船东租船趋缓。苏伊士油轮市场运价上升，阿芙拉运输市场稳定，运价处于低位。

图15: 油轮运输指数变化图



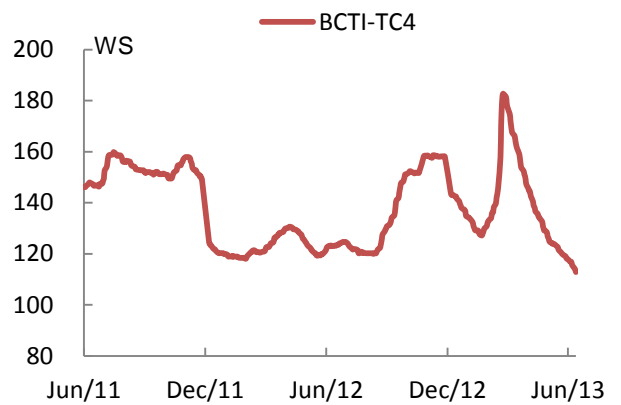
资料来源: Wind

图16: BDTI-TD3



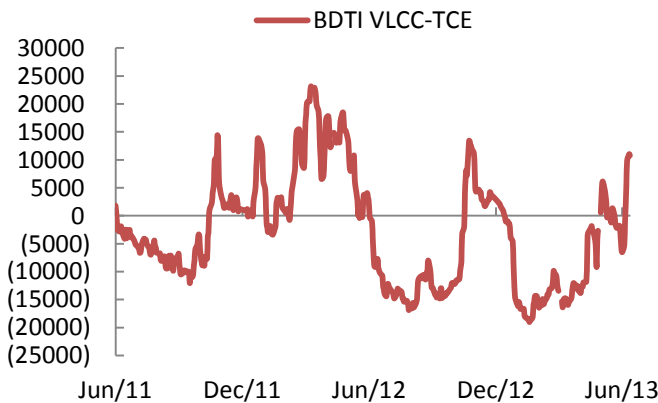
资料来源: Clarkson

图17: BCTI-TC4



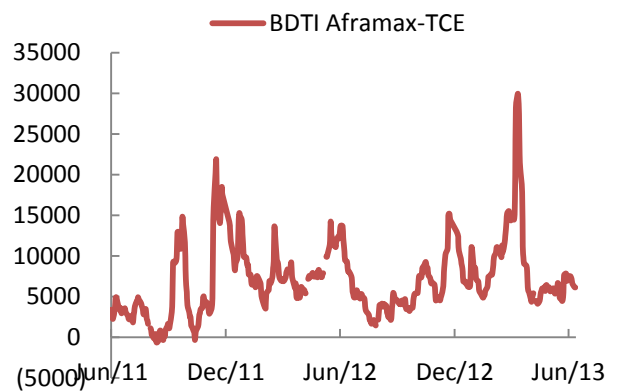
资料来源: Clarkson

图20: VLCC-TCE指数变化图



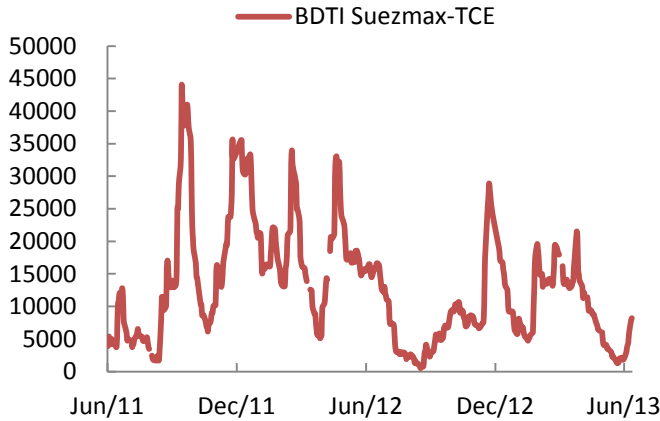
资料来源: Clarkson

图18: Aframax-TCE指数变化图



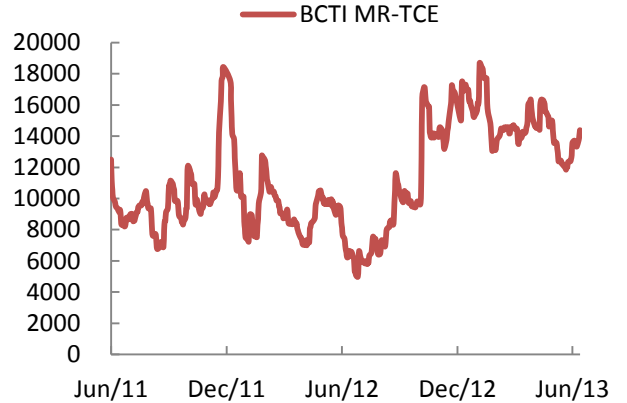
资料来源: Clarkson

图 19: Suezmax-TCE 指数变化图



资料来源: Clarkson

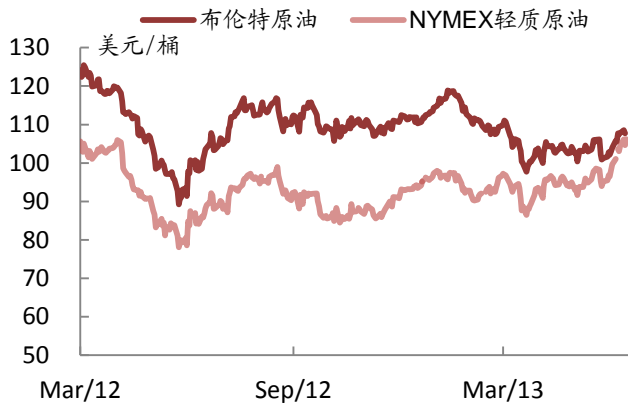
图 20: MR-TCE 指数变化图



资料来源: Clarkson

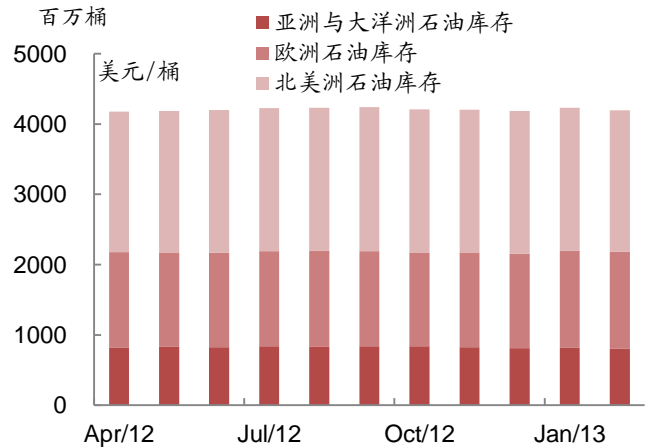
2. 先行指标

图 21: 国际原油价格



资料来源: Wind

图 22: 世界主要地区石油库存



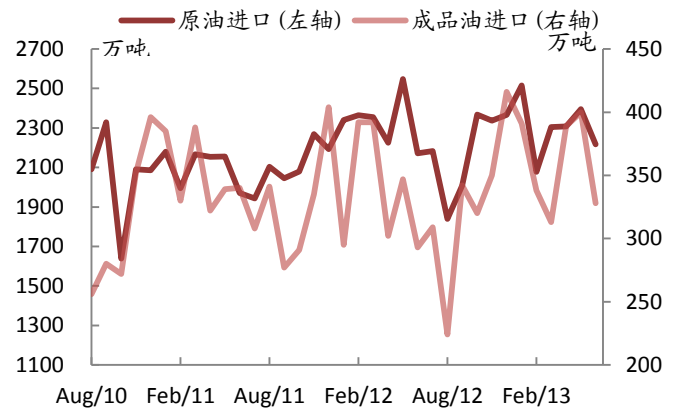
资料来源: Wind

图 23: 美国库存量



资料来源: Wind

图 24: 中国原油和成品油进口情况



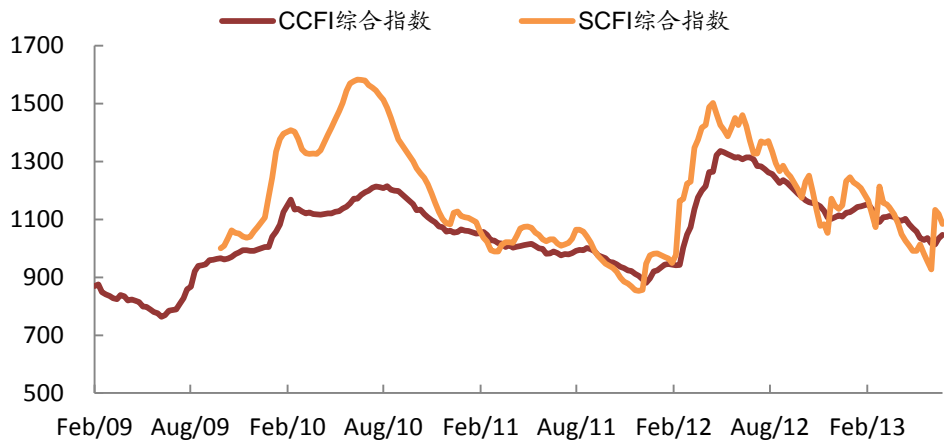
资料来源: Wind

四、集运市场：需求旺季到来，供需失衡缓解

1. 主要指数变动情况

本周中国出口集装箱综合指数收报 1046.7 点，较上周上涨 1.1%。反映即期市场的上海出口集装箱运价指数为 1084.4 点，较上周下跌 3.0%。

图 25：集装箱运输综合指数



资料来源：Wind

➤ 欧洲/地中海航线运价变化

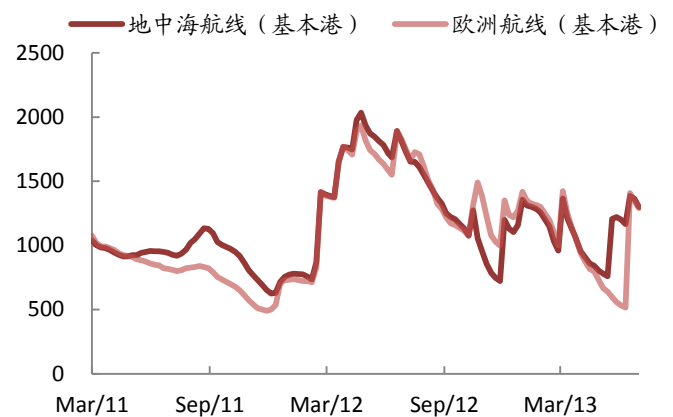
欧线传统旺季到来，船商在提价后停止舱位缩减计划，开放供给，但运输需求的上升消化了供给的增长。欧线平均舱位利用率在 90%左右，甚至有部分航次满舱。但对未来舱位供给增加的预期使得供需失衡局面并未真正缓解。地中海航线上由于市场竞争加剧，订舱价格下降速度亦有所提升，平均舱位利用率在 90%以上。部分航商筹划 8 月初新一轮提价计划。

图 26：欧洲/地中海航线运价变化 (CCFI)



资料来源：Wind

图 27：欧洲/地中海航线运价变化 (SCFI)



资料来源：Wind

➤ 北美航线运价变化

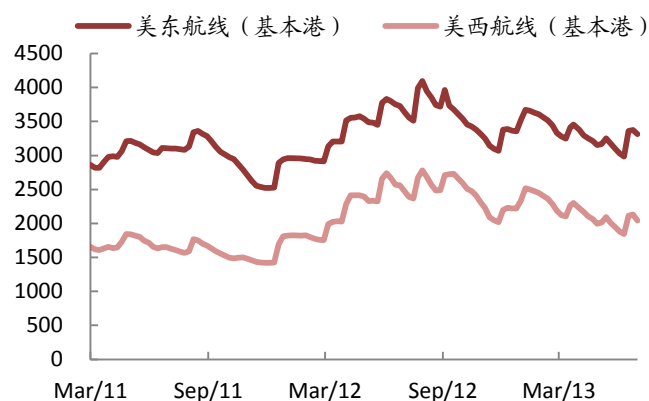
北美航线上，旺季到来运输需求上升，供需失衡局面得到缓解。经历月初上涨之后，运价目前基本维持稳定，但由于市场竞争激烈，即期订舱价格略有下降。北美航线平均舱位利用率在 90% 以上。

图 28: 美东/美西航线运价变化 (CCFI)



资料来源: Wind

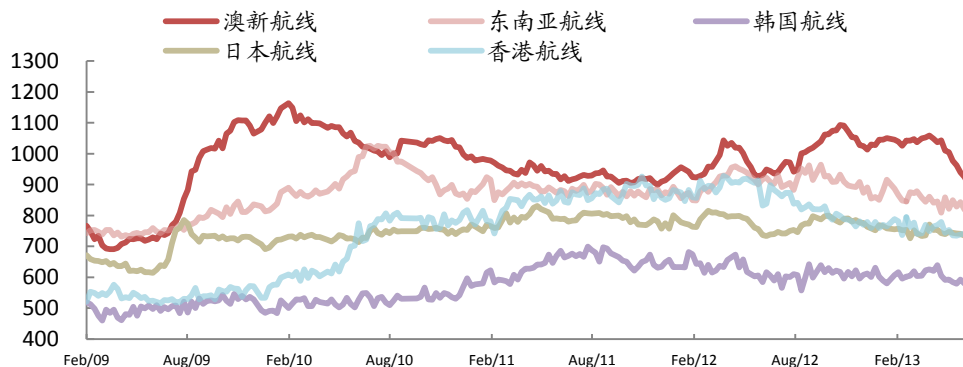
图 29: 美东/美西航线运价变化 (SCFI)



资料来源: Wind

➤ 亚洲内航线运价变化

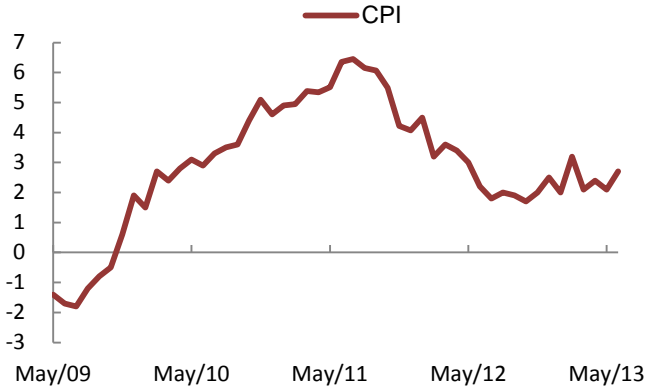
图 30: 亚洲内航线运价变化



资料来源: Wind

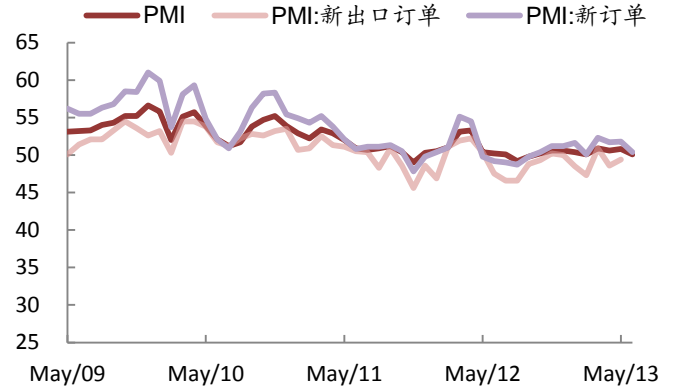
2. 先行指标（月度数据）

图 31: 中国CPI 变化图



资料来源: Wind

图 32: PMI变化图



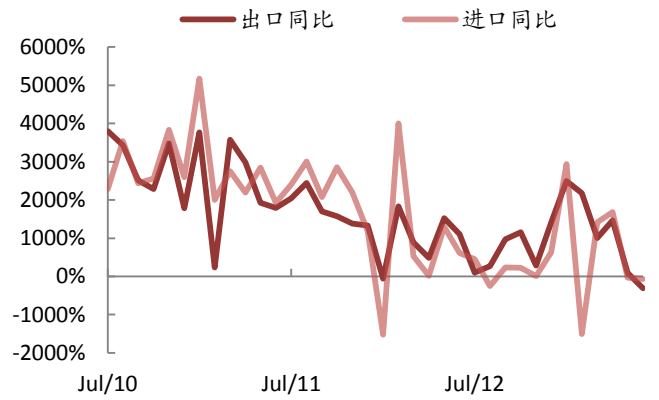
资料来源: Wind

图 33: 宏观经济景气指数:先行指数



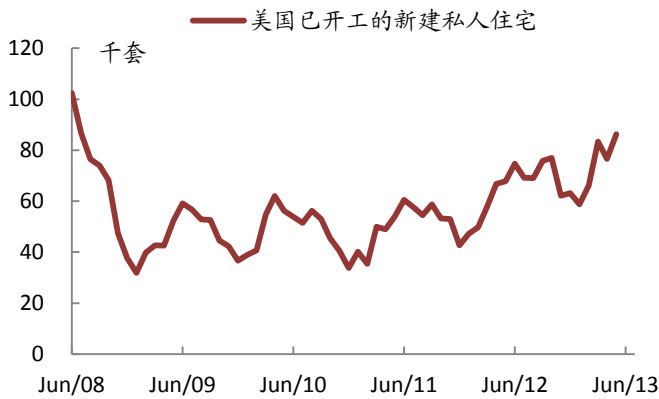
资料来源: Wind

图 34: 中国进出口数据同比变化



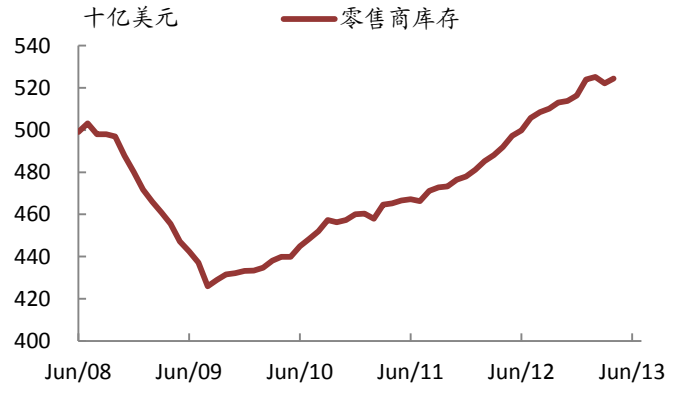
资料来源: Wind

图 35: 美国新建私人住宅开工数



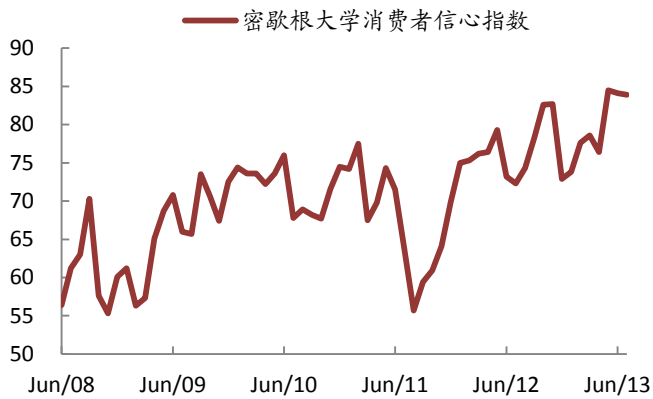
资料来源: Wind

图 36: 美国零售商库存



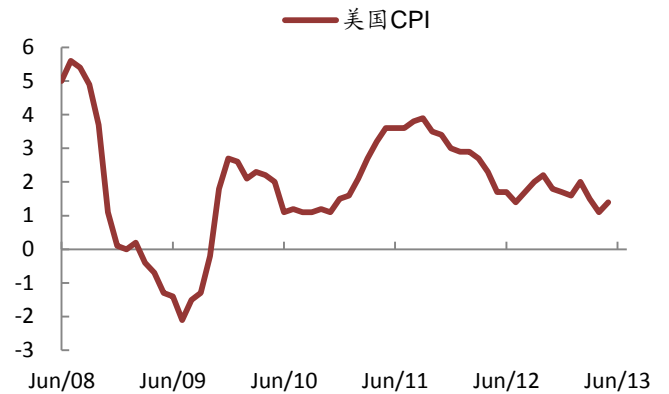
资料来源: Wind

图 37: 密歇根大学消费者信心指数



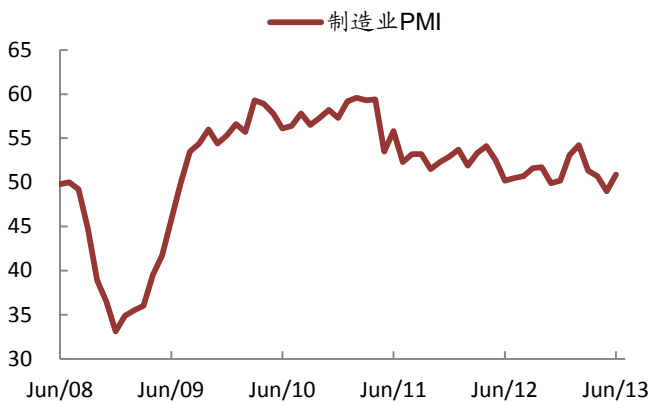
资料来源: Wind

图 38: 美国CPI数据变化图



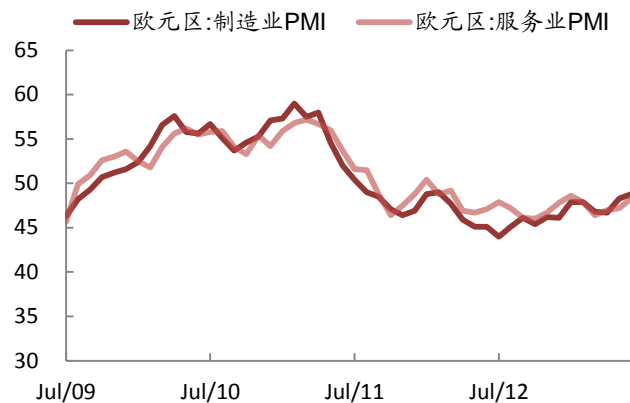
资料来源: Wind

图 39: 美国PMI数据变化



资料来源: Wind

图 41: 欧洲PMI数据变化



资料来源: Wind

分析师承诺

负责本研究报告的每一位证券分析师，在此申明，本报告清晰、准确地反映了分析师本人的研究观点。本人薪酬的任何部分过去不曾与、现在不与、未来也将不会与本报告中的具体推荐或观点直接或间接相关。

常涛，北京大学光华管理学院硕士，中国科学技术大学学士，曾供职于中国外运长航集团，长期从事干散货租船业务，对航运和港口业务有较为深刻的认识，对航运企业的运营有深入的研究，目前为招商证券交通行业首席分析师，负责航运、港口行业研究。团队获得 2012 年度新财富、金牛奖、水晶球最佳分析师。

陈舒然，清华大学学士，美国南加州大学硕士，曾供职于利丰集团美国部 (LF USA)。11 年 11 月加盟招商证券研发中心。

罗嫣嫣，上海交通大学交通运输（规划与管理）专业学士、硕士，美国乔治亚理工学院工业与系统工程专业硕士。09 年 5 月加盟招商证券研发中心，从事航空、机场、铁路行业研究。

陈卓，复旦大学管理科学与工程系硕士，天津大学工业工程系学士。曾供职于 DHL，长期从事项目规划工作，后供职于华创证券研究所从事行业研究。12 年加盟招商证券研发中心，目前从事物流和公路行业研究。

投资评级定义

公司短期评级

以报告日起 6 个月内，公司股价相对同期市场基准（沪深 300 指数）的表现为标准：

- 强烈推荐：公司股价涨幅超基准指数 20%以上
- 审慎推荐：公司股价涨幅超基准指数 5-20%之间
- 中性：公司股价变动幅度相对基准指数介于±5%之间
- 回避：公司股价表现弱于基准指数 5%以上

公司长期评级

- A：公司长期竞争力高于行业平均水平
- B：公司长期竞争力与行业平均水平一致
- C：公司长期竞争力低于行业平均水平

行业投资评级

以报告日起 6 个月内，行业指数相对于同期市场基准（沪深 300 指数）的表现为标准：

- 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

重要声明

本报告由招商证券股份有限公司（以下简称“本公司”）编制。本公司具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格。本报告基于合法取得的信息，但本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。本报告所包含的分析基于各种假设，不同假设可能导致分析结果出现重大不同。报告中的内容和意见仅供参考，并不构成对所述证券买卖的出价，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。除法律或规则规定必须承担的责任外，本公司及其雇员不对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失负任何责任。本公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。客户应当考虑到本公司可能存在可能影响本报告客观性的利益冲突。

本报告版权归本公司所有。本公司保留所有权利。未经本公司事先书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、引用或转载，否则，本公司将保留随时追究其法律责任的权利。