

罗雄、姚俊
 86-21-68407562
 luox@cmschina.com.cn

2009年05月19日

干散货强劲上扬 继续看好干散货

航运市场周报090511—090515

交通运输

航运

中性（维持）

市场基础数据

指标	本周	涨幅
BDI	2544	14.91%
CCBFI	1086	-0.96%
BDTI	473	-1.46%
BCTI	478	4.37%
CCFI	813	-0.6%
HRCI	361	-0.3%

摘要:

□ **干散货市场：继续上扬。**周五，波罗的海干散货运价指数报收 2544 点，再创今年新高，较上周五上涨 330 点，涨幅为 14.91%。海岬型船涨幅为 17.48%。巴拿马型船上涨幅为 15.39%。超灵便型船涨幅为 11.79%；灵便型船运价指数（BHSI）涨幅为 10.17%。

□ **干散货市场可以相对乐观。**主要原因是目前市场的悲观预期抑制了短期运力的增长（主要是船舶延迟交付），而中国经济的复苏可能较市场预期更为强劲，更多的基础材料的进口将对干散货市场构成有力支撑。

□ **国内沿海散货市场：基本稳定。**沿海（散货）运价指数报 1086.46 点，比上周下降 0.96%。本周除煤炭运价因沿海煤炭港口延续货少船多、船舶压港的情况而继续下跌外，其余原油、成品油、矿石和粮食运输市场本周行情稳定。

□ **油轮市场：涨跌互现。**波罗的海交易所原油综合运价指数周五报 473 点，比上周五下跌 7 点，跌幅为 1.46%。其中 VLCC 运输市场运价低位徘徊，苏伊士型油轮运输市场运价波动下行，阿芙拉型油轮运输市场成交转热，运价小幅波动，成品油轮运输市场成交活跃，成品油综合运价指数周五报 478 点，比上周五上涨 20 点，涨幅为 4.37%。

□ **集装箱市场：市场运价颓势依旧，但货量有所企稳反弹。**本周，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为 813.97 点，较上周下降 0.6%，上海地区集装箱运价指数报 777.70 点，较上周下降 0.4%。本周国际集装箱租船指数为 361.8 点，较上周的 362.9 点微幅下跌 0.3%。

□ **我们在最近的公司报告中上调中国远洋的评级至审慎推荐-A。**

重点公司主要财务指标

	股价	07EPS	08EPS	09EPS	08PE	09PE	PB	评级
中远航运	11.07	0.82	1.11	0.51	10.0	21.7	3.3	审慎推荐-A
中国远洋	12.97	2.05	1.06	-0.36	12.2	-	2.5	审慎推荐-A
中海发展	13.67	1.39	1.59	0.48	8.6	28.5	2.2	中性-A
招商轮船	5.56	0.28	0.36	0.26	15.4	21.4	2.0	中性-A
长航油运	5.86	0.39	0.37	0.08	15.8	73.3	2.1	中性-A
宁波海运	8.42	0.35	0.53	0.18	15.9	46.8	2.5	中性-B
中海海盛	7.22	0.59	0.23	0.16	31.4	45.1	2.1	中性-B
中海集运	4.18	0.29	0.01	-0.13	418.0	-	1.5	中性-B
平均值		0.77	0.66	0.15	65.9	39.5	2.3	

资料来源：招商证券

相关报告

《航运市场周报》系列
 《交通行业月报》系列

一、国际干散货市场继续上扬，国内沿海市场基本稳定

1、国际干散货市场继续上扬，综指再创今年新高

周五，波罗的海干散货运价指数报收于 2544 点，再创今年新高，较上周五上涨 330 点，涨幅为 14.91%。

海岬型船市场：上涨

本周波罗的海海岬型船运价指数报收于 3481 点，较上周五上涨 518 点，涨幅为 17.48%。本周海峡型船 4 条航次期租航线平均日租金为 33922 美元，较上周的 28390 美元/天，上涨了 19.5%。国际三大矿业巨头在铁矿石货盘的程租租船和航次租船再度发威，一些国际著名的贸易商如嘉吉公司、奥登多夫公司和来宝集团在航次租船交易异常活跃，推动海岬型船行情异常高涨。

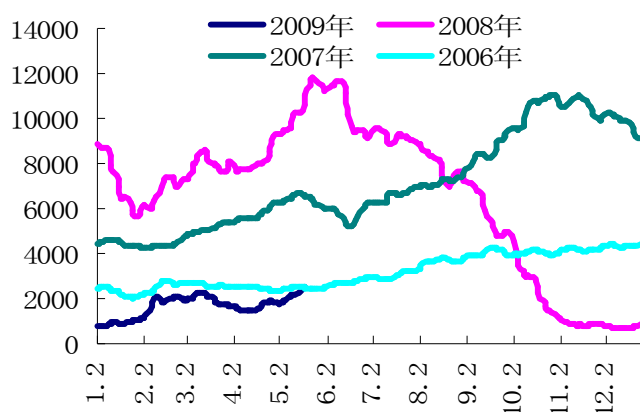
巴拿马型船市场：上涨

本周波罗的海巴拿马型船运价指数报收于 2474 点，较上周上涨 330 点，涨幅为 15.39%。本周末，巴拿马型船 4 条航次期租航线平均日租金为 19783 美元，比上周的 17162 美元，上涨了 15.3%。从地中海和黑海至远东地区的大量铁矿石货盘，加之大西洋运往美国的生铁等新鲜货盘的海运需求，推动大西洋部分航线的航次日租金快速上升。在太平洋地区，除了中国从澳洲进口动力煤继续保持增长态势外，本周中国从澳洲进口的炼焦煤新鲜需求，租家们在期租市场特别是长期期租交易重趋活跃，推动太平洋地区费率增幅比大西洋地区更胜一筹。此外，中国为破解与国际三大矿业巨头的铁矿石谈判难题，本周加大从印度的价廉物美铁矿石货盘进口力度，对行情推高作用不容小觑。

灵便型船市场：上涨

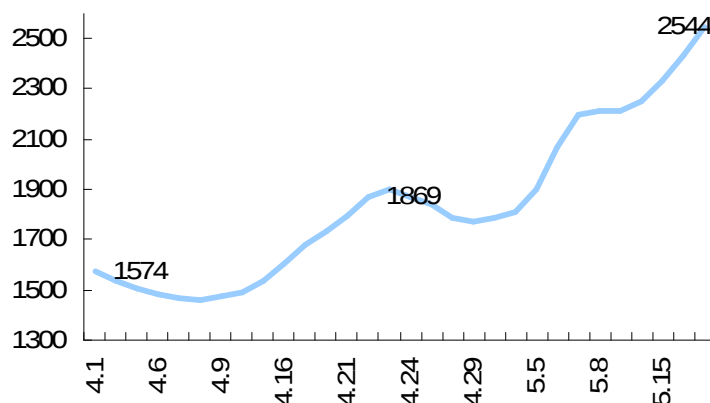
本周，从美国运往亚洲的谷物和焦炭货盘，以及从印尼运往印度的煤炭货盘，成为推动超灵便型船和灵便型船行情的主力。本周五波罗的海超灵便型船运价指数（BSI）报收于 1754 点，较上周上涨 185 点，涨幅为 11.79%；灵便型船运价指数（BHSI）报收 823 点，较上周上涨 76 点，涨幅为 10.17%。

图1：BDI指数近年来走势



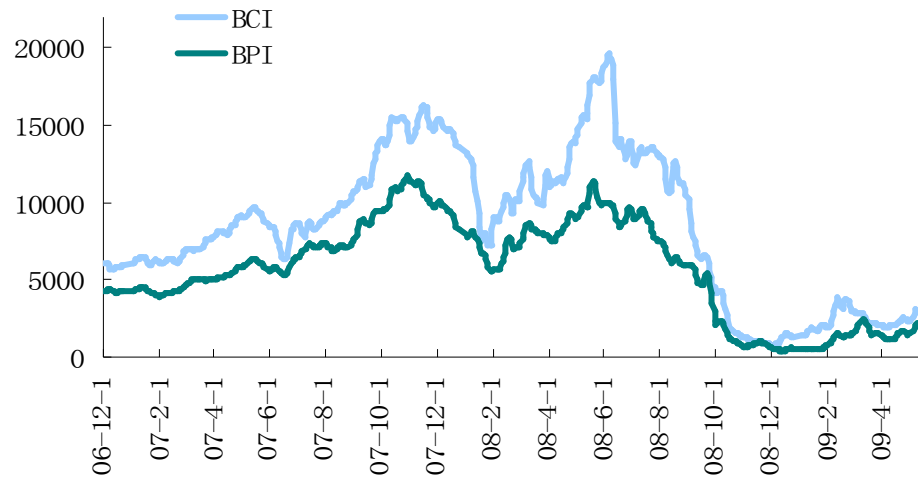
资料来源：Bloomberg、招商证券

图2：BDI指数近期走势



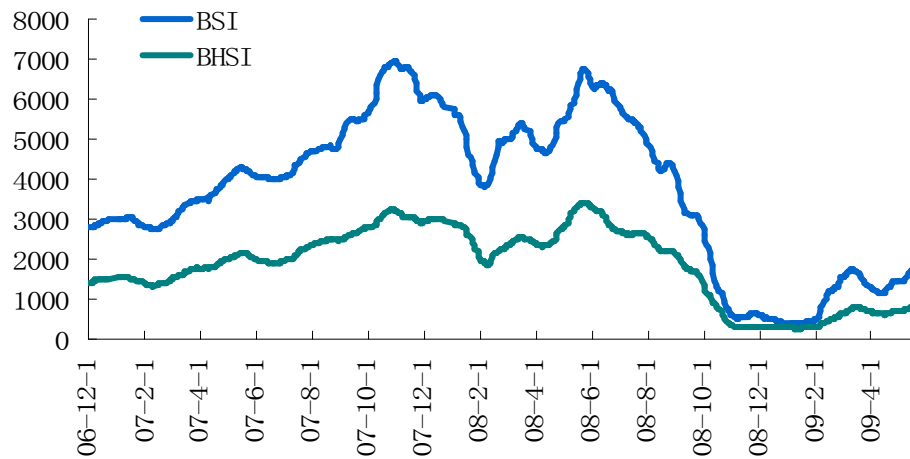
资料来源：Bloomberg、招商证券

图 3: 本期 BPI 和 BCI 走势



来源: Bloomberg、招商证券

图 4: 本期 BSI 和 BHSI 走势



来源: Bloomberg、招商证券

表 1: 本期 BDI 构成航线租金或运价情况

构成航线 (美元)	5 月 8 日	5 月 15 日	涨跌
BCI 四条航次期租航线日租金平均值	28390	33922	19.5%
BPI 四条航次期租航线日租金平均值	17162	19783	15.3%
BSI 六条航次期租航线日租金加权平均值	16411	18344	11.8%
BHSI 六条航次期租航线日租金加权平均值	10705	11768	9.9%

来源: Clarkson、招商证券

表 2: 本期 BCI 构成航线租金或运价情况

构成航线	载重吨	5 月 8	5 月 15	涨跌	08 年均	09 年均
煤炭 (美元/吨)						
南非理查德湾 - 鹿特丹	15 万吨	10.93	11.823	8.2%	30.21	8.33
南美玻利瓦尔 - 鹿特丹	15 万吨	10.76	12.57	16.9%	31.71	9.47
澳洲格拉德斯通 - 鹿特丹	15 万吨	14.81	16.14	9.0%	40.9	12.76
铁矿石 (美元/吨)						
西澳大利亚 - 北仑/宝山	15 万吨	9.06	10.55	16.4%	23.53	7.48
巴西图巴朗 - 鹿特丹	16 万吨	10.32	12.06	16.9%	30.5	9.03
巴西图巴朗 - 北仑/宝山	15 万吨	21.33	25.44	19.3%	59.85	18.55
航次期租 (美元/天)						
跨大西洋	17.2 万吨	26936	32864	22.0%	107723	21656
欧陆 - 远东	17.2 万吨	42962	50692	18.0%	142688	36661
跨太平洋	17.2 万吨	28454	34038	19.6%	100952	22083
远东 - 欧陆	17.2 万吨	15208	18092	19.0%	70371	11327
4 条航线平均		28390	33922	19.5%	105515	22966

来源: Clarkson、招商证券

表 3: 本期 BPI 构成航线租金或运价情况数据

构成航线 (美元/天)	5 月 8	5 月 15	涨跌	08 年均	09 年均
大西洋往返航次 (7.4 万吨)	21688	25838	19.1%	53779	12160
大西洋至远东 (7.4 万吨)	25286	29398	16.3%	63005	18016
太平洋往返航次 (7.4 万吨)	13989	15428	10.3%	43048	8491
远东至西欧 (7.4 万吨)	7685	8470	10.2%	35673	4984
四条期租航线日租金平均值	17162	19783	15.3%	49207	10921

来源: Clarkson、招商证券

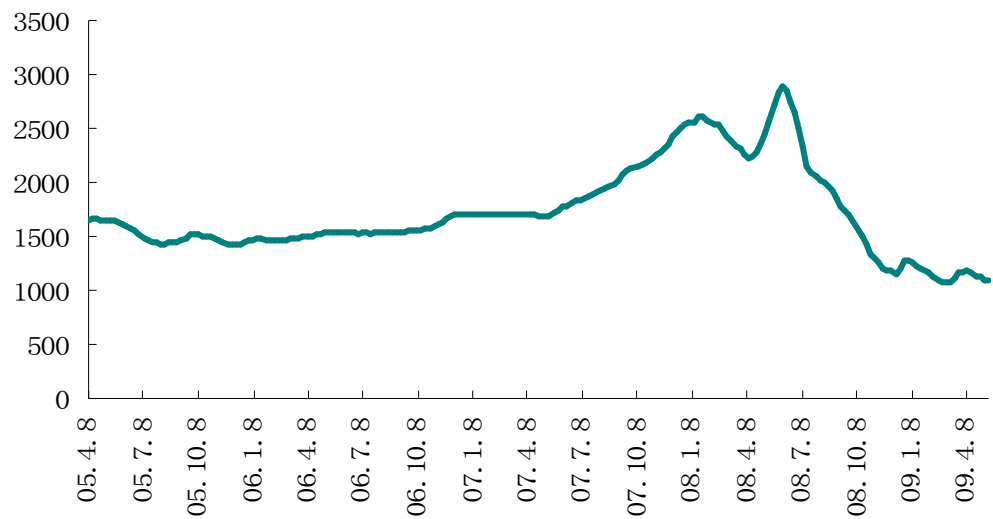
2、中国国内沿海运输市场基本稳定

本周,上海航运交易所发布的沿海(散货)运价指数沿海(散货)运价指数报 1086.46 点,比上周下降 0.96%。

煤炭运输情况: 下跌。由于沿海煤炭港口延续货少船多、船舶压港的情况,煤炭运价本周继续下跌,收于 1166.49 点,比上周下降 1.54%。

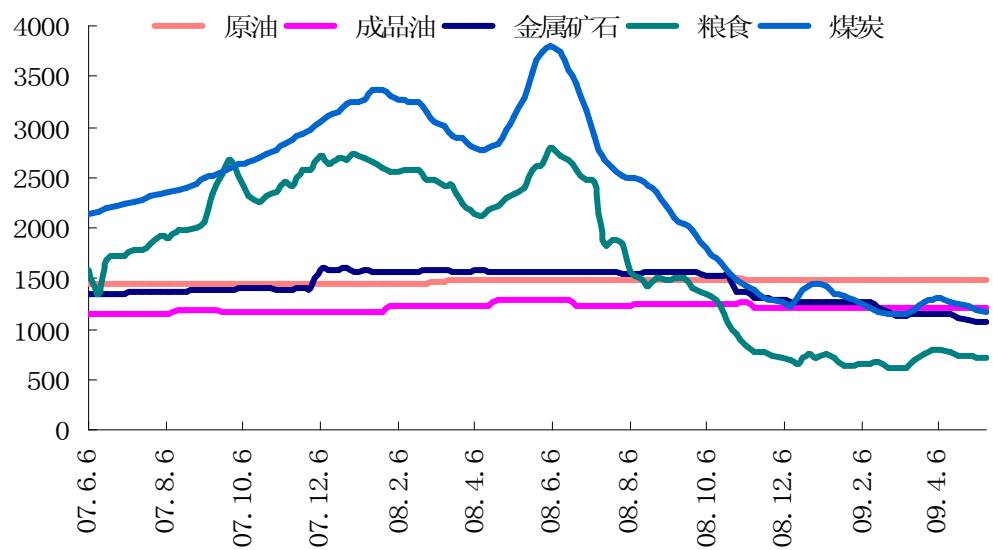
除煤炭运输市场下跌外,其余原油、成品油、矿石和粮食运输市场本周行情稳定。

图 5：中国沿海散货综合指数走势



来源：上海航交所、招商证券

图 6：中国沿海散货各大货种指数走势



来源：上海航交所、招商证券

表 4: 本期国内沿海散货运价指数和部分航线情况

指数或航线	市场运价(元/吨)	本周	周涨跌(%)
综合指数		1086.46	-0.96%
原油		1486.55	0.00%
宁波-南京(2-3万吨)	58	1642.64	0.00%
舟山-南京(2-3万吨)	57	1497.78	0.00%
广州-南京(2-3万吨)	99	1512.83	0.00%
成品油		1210.37	0.00%
大连-上海(2万吨)	72 / 64	1087.13	0.00%
大连-广州(2万吨)	138 / 111	1129.57	0.00%
天津-温州、台州(0.2-0.5万吨)	120 / 94	1413.74	0.00%
天津-汕头、广州(0.2-0.5万吨)	175 / 125	1451.84	0.00%
金属矿石		1074.31	0.00%
北仑-上海(2-3万吨)	17	1393.91	0.00%
北仑-南通(2-3万吨)	20	1113.13	0.00%
青岛-张家港(1万吨)	25	674.64	0.00%
舟山-张家港(0.5万吨)	17	894.37	0.00%
粮食		707.66	0.00%
大连-广州(2万吨)	42	751.87	0.00%
营口-深圳(2万吨)	33	604.51	0.00%
煤炭		1166.49	-1.54%
秦皇岛-广州(4-5万吨)	37	1080.18	-1.26%
秦皇岛-上海(2-3万吨)	29	1327.3	-2.69%
秦皇岛-宁波(1.5-2万吨)	29	1012.95	-3.10%
天津、京唐-上海(2-3万吨)	30	1186.1	-1.17%
秦皇岛-福州(2-3万吨)	34	972.25	-1.67%
天津-南通(0.5万吨)	39	1402.56	0.00%
天津-宁波(0.5万吨)	35	1296.14	2.44%
黄骅-上海(2-3万吨)	30	1055.91	-3.97%

来源: 上海航交所、招商证券

二、油轮市场：市场平淡 未有波澜

波罗的海交易所原油综合运价指数周五报 473 点，比上周五下跌 7 点，跌幅为 1.46%；成品油综合运价指数周五报 478 点，比上周五上涨 20 点，涨幅为 4.37%。

表 5：本周全球原油轮运输航线的费率情况

		WS			平均日期租		当期期租		涨跌
		5 月 8	5 月 15	2009	2008	2009	5 月 8	5 月 15	
VLCC									
280,000t	Gulf - Europe	17.5	20.0	32	74,040	30,450	1,944	6,159	217%
280,000t	Gulf - US Gulf	17.5	20.0	32	71,945	29,331	1,471	5,346	263%
265,000t	Gulf - Japan	27.5	25.0	42	105,284	38,118	11,445	7,496	-35%
265,000t	Gulf - S.Korea	27.5	25.0	42	102,245	38,319	12,598	9,303	-26%
270,000t	Gulf - Sing	27.5	27.5	44	108,578	41,517	12,550	12,969	3%
280,000t	Gulf - Red Sea	32.5	32.5	52	118,456	56,112	22,830	23,304	2%
260,000t	WAF - East	27.5	25.0	43	82,914	39,986	13,705	9,464	-31%
260,000t	WAF - US Gulf	35.0	32.5	53	100,831	54,181	25,607	20,988	-18%
280,000t	Med - UKC	40.0	40.0	59	128,503	71,868	39,306	38,390	-2%
260,000t	WAF-WC India	2.30	2.15	2.91	87,240	43,144	24,351	20,768	-15%
平均					92,644	39,987	12,965	10,519	-19%
Suezmax									
130,000t	Gulf - S.China	60.0	55.0	72	65,548	35,336	23,425	19,938	-15%
130,000t	WAF - USAC	57.5	57.5	72	65,588	34,296	21,319	20,535	-4%
130,000t	WAF - Med	60.0	57.5	72	76,636	36,398	24,806	22,036	-11%
130,000t	Med - Med	75.0	67.5	77	87,664	38,189	34,640	27,327	-21%
平均					76,626	36,243	27,980	23,931	-14%
Aframax									
80,000t	Gulf - East	62.5	62.5	77	38,045	19,331	10,652	10,902	2%
80,000t	Med - Med	72.5	67.5	79	50,627	19,864	14,888	11,750	-21%
80,000t	Med - USAC	75.0	75.0	93	50,924	26,557	15,944	15,208	-5%
80,000t	UKC - UKC	65.0	67.5	80	68,484	15,645	2,709	4,347	60%
80,000t	UKC - USAC	70.0	70.0	97	50,584	26,358	11,339	10,977	-3%
80,000t	UKC - Med	60.0	60.0	74	40,355	17,466	7,748	7,591	-2%
80,000t	Indo - Japan	60.0	57.5	74	38,514	16,820	8,176	6,906	-16%
70,000t	Carib -US Gulf	85.0	80.0	94	36,093	19,908	15,466	12,984	-16%
80,000t	BlackSea- Med	80.0	72.5	87	67,769	28,319	22,449	17,234	-23%
平均					49,922	19,981	12,390	10,687	-14%

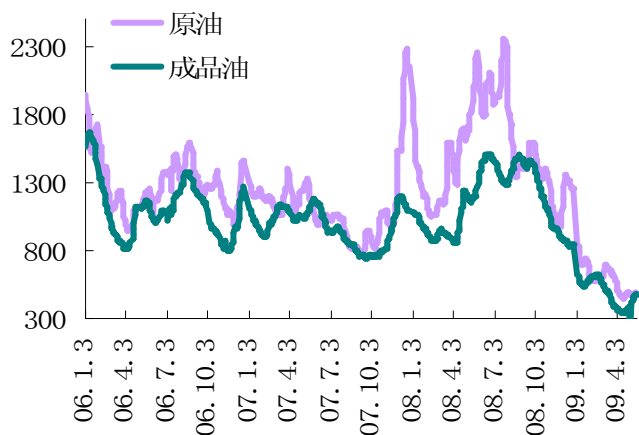
来源：Clarkson、招商证券

表 6: 本周全球成品油轮运输航线的费率情况

		WS			平均日期租		当期期租		涨跌
		5月8	5月15	2009	2008	2009	5月8	5月15	
Clean Product									
75,000t	Gulf - Japan	55.0	55.0	76	41,305	17,005	5,233	5,164	-1%
55,000t	Gulf - Japan	62.5	62.5	88	34,854	14,712	4,240	4,176	-2%
35,000t	Gulf - Japan	75.0	75.0	94	22,968	8,200	2,763	2,715	-2%
35,000t	Gulf - E.Africa	95.0	102.5	135	31,952	17,043	8,120	9,691	19%
37,000t	UKC - USAC	130.0	130.0	112	24,669	12,407	14,664	14,432	-2%
38,000t	Caribs - USAC	120.0	120.0	106	23,650	10,424	12,401	12,076	-3%
30,000t	Sing - Japan	55.0	55.0	91	13,386	4,583	-3,100	-3,167	
30,000t	Med - USAC	140.0	140.0	134	22865	13,384	13,177	12,741	-3%
30,000t	Med - UKC	100.0	130.0	126	20713	12,449	6,541	11,724	79%
30,000t	Med - Med	90.0	120.0	114	36510	11,186	4,162	11,948	187%
30,000t	BlackSea-Med	90.0	125.0	120	29075	14,596	6,978	14,302	105%
30,000t	Baltic - UKC	90.0	90.0	116	20687	11,363	4,336	4,262	-2%
30,000t	UKC - UKC	90.0	90.0	116		9,479	1,316	1,267	-4%
MR' 平均					23,325	10,531	6,970	7,150	3%
Hdy'平均					21,422	12,399	8,018	9,576	19%
Dirty Product									
55,000t	Med - US Gulf	75.0	77.5	99	36955	18,214	8,626	8,797	2%
55,000t	UKC - US Gulf	75.0	77.5	99	40028	19,635	9,619	10,161	6%
50,000t	Caribs - USAC	72.5	72.5	98	33552	14,930	6,243	5,784	-7%
45,000t	Med - UKC	85.0	82.5	108		15,574	7,180	6,029	-16%
Dirty 平均					36,845	17,593	8,163	8,247	1%

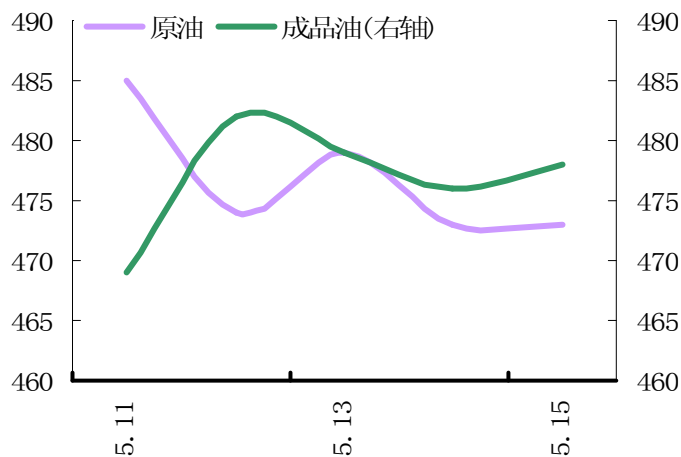
来源: Clarkson、招商证券

图7: 油轮运输指数近年来走势



资料来源: Bloomberg、招商证券

图8: 油轮运输指数本期走势



资料来源: Bloomberg、招商证券

三、集装箱运输：继续走低，但货量出现企稳迹象

1、中国出口集装箱运输市场

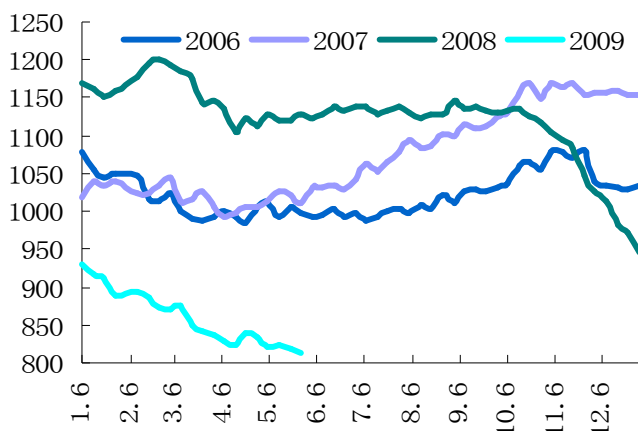
本周，中国出口集装箱运输市场总体行情继续走低，运输需求表现疲软，市场运价颓势依旧。5月15日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱运价指数报813.97点，较上周下降0.6%，上海地区集装箱运价指数报777.70点，较上周下降0.4%。

欧洲和地中海航线：小幅下跌。5月15日，上海航运交易所发布的欧洲、地中海航线运价指数分别为840.6点、946.85点，分别较上周下跌1.34%、0.39%。在经历了“五一”节后惯例的萎缩期之后，本周货量略有反弹。但由于航线运力过剩的局面积重难返，船舶舱位利用率始终难有起色，平均维持在80%左右，最低的仅有70%的水平。受此影响，本周欧洲航线市场运价再度下挫。鉴于目前欧洲、地中海航线市场运价一再下滑，班轮公司经营状况每况愈下，新一轮的运价普涨计划正在酝酿成形。据悉，下一轮的涨价计划将于6月逐步执行，届时正值欧地航线传统旺季，如果今年的夏季出货高峰能如往年般如约而至，或可为日渐萧条的欧线市场带来一丝暖意。

北美航线：小幅下跌。5月15日，上海航运交易所发布的美西航线、美东航线运价指数分别为854.47点和1261.77点，分别较上周下跌2.3%和2.27%。本周货量小幅上扬，船舶平均舱位利用率攀升至85%左右，市场运价基本保持稳定。据分析，近期美线运价一路下滑，收缩空间所剩无几，是本周运价止跌企稳的主要原因。近期，北美航线年度合约谈判正全面展开，就目前的形势而言，今年的长约价格将不及去年的七成水平。如果下半年市场行情不见好转，船公司全年亏损的局面将难以改变。

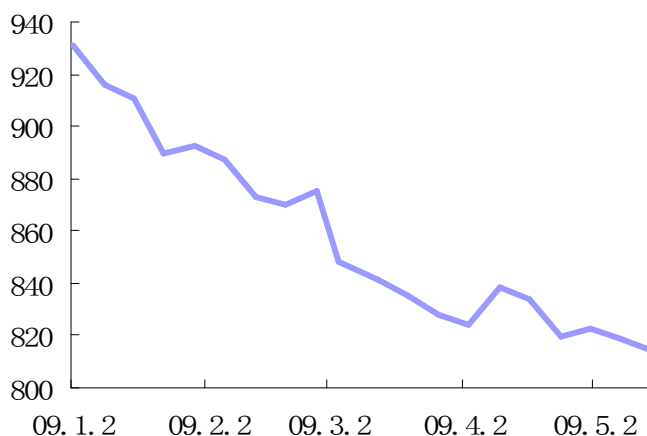
日本航线：微弱反弹。5月15日，上海航运交易所发布的日本航线运价指数为643.78点，较上周基本持平。本周货量止跌企稳，但反弹势头微弱。上海出口至日本航线平均舱位利用率继续勉强维持在五成左右，运价同步企稳。

图9：中国出口集装箱运输指数近年来走势



资料来源：上海航交所、招商证券

图10：中国出口集装箱指数近期走势



资料来源：上海航交所、招商证券

表 7: 本期中国出口集装箱运价各大航线指数

航线	5 月 8 日	5 月 15 日	本期涨跌
综合指数	819.06	813.97	-0.62%
日本航线	635.47	643.78	1.31%
欧洲航线	852.03	840.6	-1.34%
美西航线	874.62	854.47	-2.30%
美东航线	1291.09	1261.77	-2.27%
香港航线	531.01	535.46	0.84%
韩国航线	461.17	480.53	4.20%
东南亚航线	731.32	736.1	0.65%
地中海航线	950.53	946.85	-0.39%
澳新航线	707.28	712.63	0.76%
南非南美航线	714.84	711.87	-0.42%
东西非航线	870.52	868.49	-0.23%

来源：上海航交所、招商证券

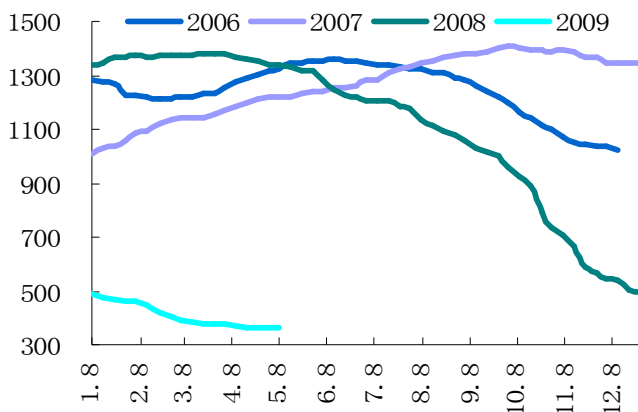
2、国际集装箱租船指数

本周国际集装箱租船指数为 361.8 点，较上周的 362.9 点微幅下跌 0.3%。

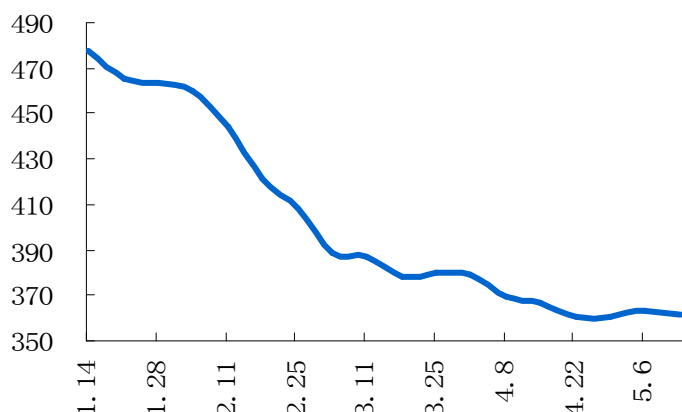
本周国际集装箱运输方面的主要动态如表 9。全球多家班轮公司近日宣布今年首季录得巨额亏损，增加业界对集装箱海运市场前景的忧虑。A.P.莫勒—马士基集团集团首季亏损 3.7 亿美元，高于市场预期；新加坡海皇东方航运（NOL）宣布亏损 2.4 亿美元，总收入按年大跌 36%；韩进海运和德国赫伯罗特航运亏损额则分别为 2.2 亿美元和 3 亿美元。4 家船企总计亏损额已超过 11 亿美元。

运价市场的不断下行已对航线营运构成威胁，因此近期多家船公司及班轮工会均决定提高运价，以期恢复到航线可持续营运的水平。

由于需求急剧减少，船公司纷纷削减、整合航线并加强各公司家的合作，以实现航线合理化。

图 11: 集装箱租船指数近年来走势


资料来源：中贸物流网、招商证券

图 12: 集装箱租船指数近期走势


资料来源：中贸物流网、招商证券

表 8: 集装箱租船指数周明细

船舶类型 (载箱量载重吨/吊杆)	航速	权重	5 月 6 日	5 月 13 日	涨跌
250 teu/4,500 dwt Geared	12 knots	2%	25.1	25.1	0.00%
510 teu/6,500 dwt Gearless	15 knots	5%	10.4	10.4	0.00%
520 teu/5,500 dwt Geared	15.5 knots	5%	10.9	11.1	1.83%
650 teu/9,500 dwt Geared	15 knots	5%	26.1	26.8	2.68%
1,000 teu/12,000 dwt Geared	17.5 knots	5%	10.3	10.3	0.00%
1,100teu/13,750 dwt Gearless	19 knots	5%	29.4	29.4	0.00%
1,100teu/18,500 dwt Geared	19 knots	5%	30.8	31.2	1.30%
1,200teu/17,000 dwt Gearless	19 knots	5%	37.9	37.9	0.00%
1,600teu/25,000 dwt Gearless	18 knots	15%	47.4	45.7	-3.59%
1,700 teu/24,000 dwt Geared	19.5 knots	15%	48.1	48.1	0.00%
2,500 teu/34,000 dwt Geared	22 knots	10%	31	31	0.00%
2,800teu/35,000 dwt Gearless	22 knots	10%	30.1	30.1	0.00%
3,500teu/45,000 dwt Gearless	22.5 knots	5%	12	11.5	-4.17%
4,300teu/55,000 dwt Gearless	24 knots	3%	12.5	12.3	-1.60%
INDEX		100%	362.9	361.8	-0.30%

来源: 中贸物流网、招商证券

表 9: 本期国际班轮公会和船公司动态

公会或船公司	动态
马士基	◆ A.P.莫勒—马士基集团首季从上年同期的盈利 10.5 亿美元转为亏损 3.73 亿美元; 季度营收下降 24%, 从上年同期的 144 亿美元降至 110 亿美元。该集团行政总裁安仕年日前在哥本哈根承认, 不排除全年录得亏损的可能性, 并认为假如市况低潮持续, 将有班轮公司会不支倒下。安仕年认为, 海运市场目前正面对多年以来最严峻的危机, 运力过剩问题将至少再持续数年。 ◆ 马士基航运宣布自 6 月 1 日起上调马士基亚洲至拉美航线将运价。还计划於今年稍後将再进一步上调亚洲至拉美航线运价并征收旺季附加费。
赫伯罗特航运公司	◆ 宣布从今年 6 月 15 日起将上调远东至北欧航线运价。该公司还计划从 8 月至 10 月期间征收每个 20 柜 150 美元的旺季附加费。 ◆ 首季亏损达 3 亿美元。
中远	◆ 中远集运将与东方海外、东京船舶一起, 自 09 年 5 月中旬开始合作经营一条新的远东—中东快航, 新航线名为中东快航 (MEX)。三方共同投入 5 艘 7500TEU 船舶(实装 6500TEU), 其中, 中远集运和 OOCL 分别投入 2 艘船舶, TSK 公司投入 1 艘船舶。新航线将于 2009 年 5 月 17 日从上海开始, 挂港顺序如下: 上海—宁波—香港—蛇口—新加坡—杰布阿里—达曼—新加坡—香港—上海。MEX 航线作为一条专注于远东—中东的航线, 将替代中远集运的 CPG 航线。
韩进海运	◆ 宣布从 2009 年 5 月 15 日起将上海港出口到澳大利亚地区的燃油附加费(BAF)调至 USD 225/TEU, USD 450 / FEU。 ◆ 首季亏损达 2.2 亿美元。

新加坡海皇东方航运 (NOL)	◆ 宣布第 1 季度的净亏损亏损 2.4 亿美元, 而去年同期他们赚取了 1.21 亿美元利润。东方海皇下属的集装箱业务子公司美总轮船在此期间内的货运量同比下降了 27%, 共承运了 962,000 TUE。集装箱航运业务的收入在锐减了 36% 后降至 13 亿美元。
长容海运	◆ 将升级一条独立运营的远东/中东航线, 该航线上 6 艘 2800TEU 运力将陆续升级为 3400TEU。此外, 该航线还将增加挂靠青岛、上海和宁波等港口。升级后的这条中东航线运营周期将由原来的 6 周增至 7 周。
达飞轮船	◆ 日前宣布将与马士基班轮合作新开一条连接北亚和黑海地区的新航线, 以取代原先马士基班轮的欧亚 3 号航线。新航线共将投入 10 艘 6500TEU 运力, 分别由马士基班轮和达飞各提供 5 艘。
商船三井	◆ 从 4 月 1 日起对往南美东岸的集装箱每 20 英尺箱提高运价 500 美元, 对往南美西岸、墨西哥的提高 300 美元, 往南非的提高 250 美元, 40 英尺箱加倍收取。
管辖亚洲/南美西岸航线的班轮公会	◆ 今年将分 3 次上调运价, 4 月 1 日每 20 英尺箱提高 300 美元, 6 月 1 日继续提高 300 美元, 8 月 1 日再提高 500 美元。
AADA(亚洲 / 澳洲运价协议组织)	◆ 将在现有航线的运价基础上对干货和冷货运价每个 20 柜分别上调 250 美元和 500 美元。该次运价上调也将与其他装船附加费并行征收。

来源: 相关公司、招商证券

参考报告:

《航运市场周报》系列。

该报告是我们颇具特色的定期产品系列之一, 每周对国际航运市场进行跟踪、分析和总结, 为定期的周报报告系列。由于国际航运市场与全球经济紧密相关, 本产品也可为研究宏观经济的人士参考。

分析师简介

罗雄，长期从事交通行业研究，深刻了解行业变化趋势。对行业内多家优质上市公司进行了长期的跟踪和研究。

姚俊，博士，曾在招商局集团博士后科研工作站从事博士后研究，主要研究领域为交通物流、港口业发展、企业战略管理等，目前为招商证券交通行业研究员。

分析师承诺

负责本研究报告全部或部分内容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。

投资评级定义

我公司从 2008 年 4 月 11 日起，调整公司短期评级名称及定义、公司短期评级与行业投资评级的比较基准，公司长期评级保持不变。调整后的评级体系如下：（详细情况请参见《关于招商证券调整投资评级体系的说明》）

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

免责条款

本报告中的信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。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或征价。我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。我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。

本报告仅向特定客户传送，版权归招商证券所有。未经我公司书面许可，任何机构和个人均不得以任何形式翻版、复制、引用或转载。