



上海证券
SHANGHAI SECURITIES

中国航司获批再增中美航班，中通获准纳入港股通

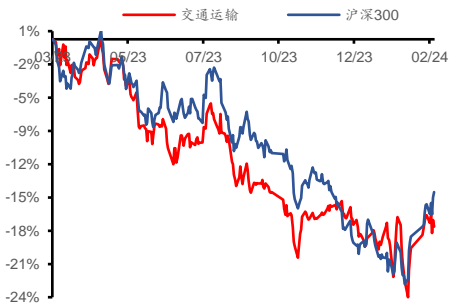
——交通运输行业周报 20240224-20240301

增持（维持）

行业： 交通运输
日期： 2024年03月04日

分析师： 王亚琪
Tel: 021- 53686472
E-mail: wangyaqi@shzq.com
SAC 编号: S0870523060007

最近一年行业指数与沪深 300 比较



相关报告：

《降低全社会物流成本，强调优化运输结构及主干线大通道》

——2024 年 02 月 27 日

《春节假期国内出游人次达 4.74 人次，民航量价表现坚挺》

——2024 年 02 月 20 日

《春运出行有望创新高，航空、铁路预计高位运行》

——2024 年 02 月 06 日

■ 行情回顾

过去一周（2024/2/23-2024/3/1）上证指数报收 3027.02 点，涨幅为 0.74%；深证成指报收 9434.75 点，涨幅为 4.03%；创业板指报收 1824.03 点，涨幅为 3.74%；沪深 300 指数报收 3537.80 点，涨幅为 1.38%。SW 交运指数报收 2019.83 点，跌幅为 1.29%。

交运子板块中，过去一周（2024/2/23-2024/3/1）跌幅较小的子板块为物流及航运港口，跌幅分别为 1.02%及 1.04%。本周前五位领涨个股为华光源海（15.51%）、东方嘉盛（11.43%）、音飞储存（9.49%）、龙江交通（8.81%）及密尔克卫（7.34%）；前五位领跌个股为东航物流（-7.23%）、渤海轮渡（-4.81%）、南方航空（-3.87%）、申通快递（-3.64%）及华贸物流（-3.59%）。

■ 主要观点

航空：当地时间 2 月 26 日，美国交通部发布最新通告，自 2024 年 3 月 31 日起，允许中方航司每周执行 50 个中美直航客运往返航班。目前，中美之间的航班在依据 2023 年 11 月中美双方的通告执行，即中美航司都可以最多执行每周 35 个往返客运航班。

增班之后，中美之间的航班量仍远低于疫情前的每周约 300 班。根据航班管家的数据，今年年初，中美之间的航班恢复率为 20.1%，中欧恢复率已经达到 84.1%，中国到英国、中东等的航班量则已超过了疫情前。

我们认为，本次的增班将有利于 2024 年北半球夏季中美航班持续正常化，且暑期中美票价预计将有所下滑，建议关注 2024 年国际航班恢复进程。

快递：3 月 1 日起，交通运输部新修订的《快递市场管理办法》正式施行，其中规定经营快递业务的企业未经用户同意，不得代为确认收到快件，不得擅自将快件投递到智能快件箱、快递服务站等快递末端服务设施。

我们认为，新规的实施有望推进快递行业持续高质量发展，同时推动快递企业推进服务分层、价格分层，提供更灵活的末端服务。

航运：油运方面，截至 3 月 1 日，BDTI 报 1142 点，较上周环比下滑 5.5%；BCTI 报 986 点，较上周环比下滑 7.2%。干散货方面，截至 3 月 1 日，BDI 报 2203 点，较上周环比增长 18.1%。集装箱方面，截至 3 月 1 日，CCFI 及 SCFI 分别报 1352.4 点及 1979.1 点，分别较上周变动-3.55%及-6.20%。

■ 风险提示

消费需求恢复不及预期；旅客出行需求不及预期；国际地缘冲突加剧；宏观经济不及预期等。

目 录

1 本周行业表现.....	3
2 行业观点.....	4
3 行业新闻及公司公告.....	5
3.1 上海机场 2023 年预计录得归母净利润 9.46 亿元，扭亏为盈.....	5
3.2 中通快递获准纳入港股通.....	6
4 风险提示.....	6

图

图 1: 2024 年初至今交运及沪深 300 走势 (截至 2024 年 3 月 1 日)	3
图 2: 过去一周交运子板块表现 (2024/2/23-2024/3/1)	3
图 3: 2020~2024 年 BDTI 及 BCTI 指数 (截至 2024 年 3 月 1 日)	5
图 4: 2010~2024 年美国原油库存 (不包含战略石油储备)、库欣库存及战略石油储备 (单位: 千桶) (截至 2024 年 2 月 23 日)	5
图 5: 2020~2024 年 BDI、BCI、BPI、BSI 指数 (截至 2024 年 3 月 1 日)	5
图 6: 2020~2024 年 CCFI 及 SCFI 指数 (截至 2024 年 3 月 1 日)	5

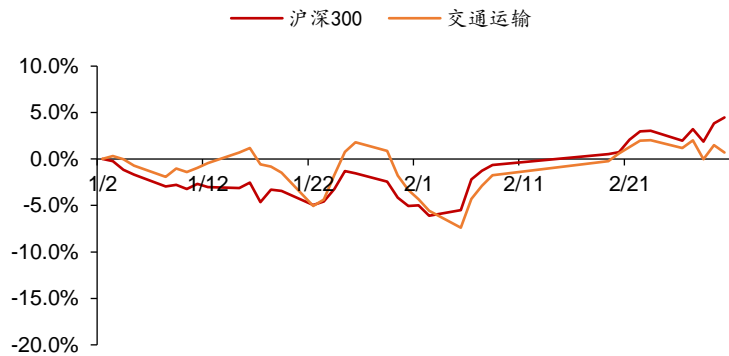
表

表 1: 过去一周前五位领涨个股 (2024/2/23-2024/3/1)	4
表 2: 过去一周前五位领跌个股 (2024/2/23-2024/3/1)	4

1 本周行业表现

过去一周（2024/2/23-2024/3/1）上证指数报收 3027.02 点，涨幅为 0.74%；深证成指报收 9434.75 点，涨幅为 4.03%；创业板指报收 1824.03 点，涨幅为 3.74%；沪深 300 指数报收 3537.80 点，涨幅为 1.38%。SW 交运指数报收 2019.83 点，跌幅为 1.29%。

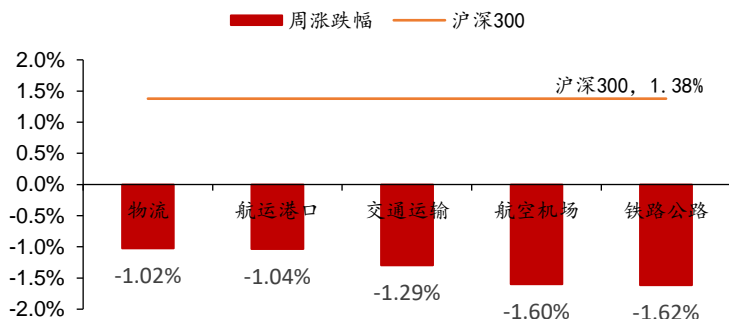
图 1：2024 年初至今交运及沪深 300 走势（截至 2024 年 3 月 1 日）



资料来源：iFind，上海证券研究所

交运子板块中，过去一周（2024/2/23-2024/3/1）跌幅较小的子版块为物流及航运港口，跌幅分别为 1.02% 及 1.04%。本周前五位领涨个股为华光源海（15.51%）、东方嘉盛（11.43%）、音飞储（9.49%）、龙江交通（8.81%）及密尔克卫（7.34%）；前五位领跌个股为东航物流（-7.23%）、渤海轮渡（-4.81%）、南方航空（-3.87%）、申通快递（-3.64%）及华贸物流（-3.59%）。

图 2：过去一周交运子板块表现（2024/2/23-2024/3/1）



资料来源：iFind，上海证券研究所

表 1: 过去一周前五位领涨个股 (2024/2/23-2024/3/1)

领涨个股	所属板块	周收盘价	周涨幅	月涨幅	年涨幅
华光源海	跨境物流	7.97	15.51%	-4.32%	-13.37%
东方嘉盛	中间产品及消费品供应链服务	21.64	11.43%	-2.79%	-15.80%
音飞储存	仓储物流	11.88	9.49%	-2.14%	2.41%
龙江交通	高速公路	3.83	8.81%	10.06%	-4.96%
密尔克卫	仓储物流	49.7	7.34%	1.84%	-6.60%

资料来源: iFinD, 上海证券研究所

表 2: 过去一周前五位领跌个股 (2024/2/23-2024/3/1)

领跌个股	所属板块	周收盘价	周涨幅	月涨幅	年涨幅
东航物流	跨境物流	15.4	-7.23%	-0.77%	4.19%
渤海轮渡	航运	9.10	-4.81%	-0.44%	2.48%
南方航空	航空运输	5.71	-3.87%	-3.55%	-0.87%
申通快递	快递	7.95	-3.64%	0.25%	2.05%
华贸物流	跨境物流	7.52	-3.59%	-0.66%	1.76%

资料来源: iFinD, 上海证券研究所

2 行业观点

航空: 当地时间 2 月 26 日, 美国交通部发布最新通告, 自 2024 年 3 月 31 日起, 允许中方航司每周执行 50 个中美直航客运往返航班。目前, 中美之间的航班在依据 2023 年 11 月中美双方的通告执行, 即中美航司都可以最多执行每周 35 个往返客运航班。

增班之后, 中美之间的航班量仍远低于疫情前的每周约 300 班。根据航班管家的数据, 今年年初, 中美之间的航班恢复率为 20.1%, 中欧恢复率已经达到 84.1%, 中国到英国、中东等的航班量则已超过了疫情前。

我们认为, 本次的增班将有利于 2024 年北半球夏季中美航班持续正常化, 且暑期中美票价预计将有所下滑, 建议关注 2024 年国际航班恢复进程。

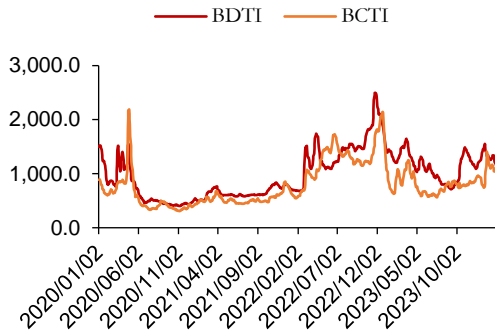
快递: 3 月 1 日起, 交通运输部新修订的《快递市场管理办法》正式施行, 其中规定经营快递业务的企业未经用户同意, 不得代为确认收到快件, 不得擅自将快件投递到智能快件箱、快递服务站等快递末端服务设施。

我们认为, 新规的实施有望推进快递行业持续高质量发展, 同时推动快递企业推进服务分层、价格分层, 提供更灵活的末端

服务。

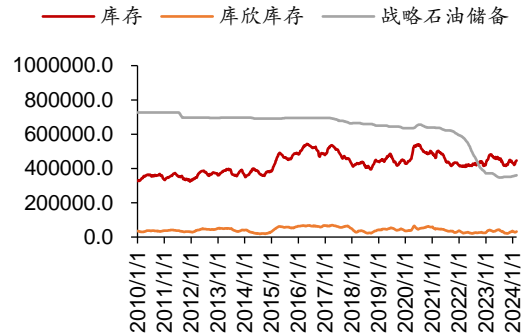
航运：油运方面，截至3月1日，BDTI报1142点，较上周环比下滑5.5%；BCTI报986点，较上周环比下滑7.2%。干散货方面，截至3月1日，BDI报2203点，较上周环比增长18.1%。集装箱方面，截至3月1日，CCFI及SCFI分别报1352.4点及1979.1点，分别较上周变动-3.55%及-6.20%。

图 3：2020~2024 年 BDTI 及 BCTI 指数（截至 2024 年 3 月 1 日）



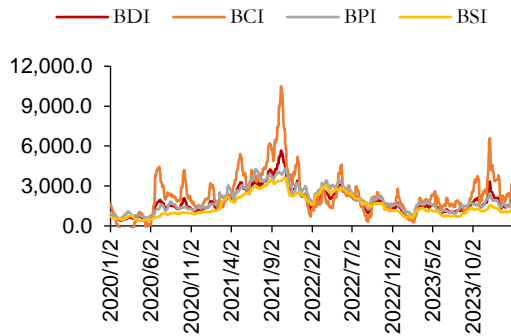
资料来源：iFind，上海证券研究所

图 4：2010~2024 年美国原油库存（不包含战略石油储备）、库欣库存及战略石油储备（单位：千桶）（截至 2024 年 2 月 23 日）



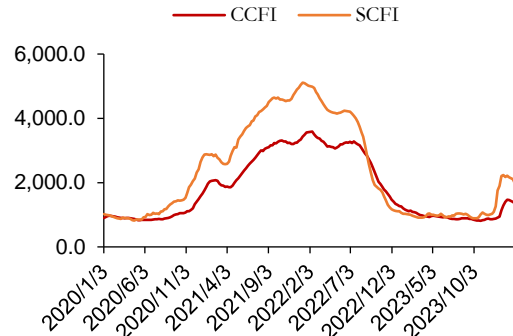
资料来源：iFind，上海证券研究所

图 5：2020~2024 年 BDI、BCI、BPI、BSI 指数（截至 2024 年 3 月 1 日）



资料来源：iFind，上海证券研究所

图 6：2020~2024 年 CCFI 及 SCFI 指数（截至 2024 年 3 月 1 日）



资料来源：iFind，上海证券研究所

3 行业新闻及公司公告

3.1 上海机场 2023 年预计录得归母净利润 9.46 亿元，扭亏为盈

3月2日，上海机场发布公告称，公司2023年预计录得营收110.46亿元，同比增长101.55%；归母净利润9.46亿元，扣非归

母净利润 8.42 亿元，实现扭亏为盈。2023 年上海航空枢纽实现恢复性增长，境内市场恢复至疫情前水平，出入境旅客量大幅增长，推动公司航空性收入和非航空性收入同比大幅增长。（公司公告）

3.2 中通快递获准纳入港股通

2024 年 3 月 1 日，上交所发布公告，根据《上海证券交易所沪港通业务实施办法》的有关规定，将中通快递纳入沪港通下的港股通股票名单，自 3 月 4 日起正式生效。

作为中国快递行业龙头企业，同时也是快递行业首个在美国纽交所和香港联交所完成“双重主要上市”的中概股，此次中通快递调入港股通名单后，符合资格的境内投资者即可开始买入中通快递港股。此举将直接有助于其公司股票的流动性提升，进一步提高中通快递的市场关注度，其在中国香港资本市场的稀缺价值也将日益凸显。（智通财经网）

4 风险提示

消费需求恢复不及预期；旅客出行需求不及预期；国际地缘冲突加剧；宏观经济不及预期等。

分析师声明

作者具有中国证券业协会授予的证券投资咨询资格或相当的专业胜任能力，以勤勉尽责的职业态度，独立、客观地出具本报告，并保证报告采用的信息均来自合规渠道，力求清晰、准确地反映作者的研究观点，结论不受任何第三方的授意或影响。此外，作者薪酬的任何部分不与本报告中的具体推荐意见或观点直接或间接相关。

公司业务资格说明

本公司具备证券投资咨询业务资格。

投资评级体系与评级定义

股票投资评级：	分析师给出下列评级中的其中一项代表其根据公司基本面及（或）估值预期以报告日起 6 个月内公司股价相对于同期市场基准指数表现的看法。
买入	股价表现将强于基准指数 20%以上
增持	股价表现将强于基准指数 5-20%
中性	股价表现将介于基准指数±5%之间
减持	股价表现将弱于基准指数 5%以上
无评级	由于我们无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使我们无法给出明确的投资评级
行业投资评级：	分析师给出下列评级中的其中一项代表其根据行业历史基本面及（或）估值对所研究行业以报告日起 12 个月内的基本面和行业指数相对于同期市场基准指数表现的看法。
增持	行业基本面看好，相对表现优于同期基准指数
中性	行业基本面稳定，相对表现与同期基准指数持平
减持	行业基本面看淡，相对表现弱于同期基准指数
相关证券市场基准指数说明：A 股市场以沪深 300 指数为基准；港股市场以恒生指数为基准；美股市场以标普 500 或纳斯达克综合指数为基准。	

投资评级说明：

不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准，投资者应区分不同机构在相同评级名称下的定义差异。本评级体系采用的是相对评级体系。投资者买卖证券的决定取决于个人的实际情况。投资者应阅读整篇报告，以获取比较完整的观点与信息，投资者不应以分析师的投资评级取代个人的分析与判断。

免责声明

本报告仅供上海证券有限责任公司(以下简称“本公司”)的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。

本报告版权归本公司所有，本公司对本报告保留一切权利。未经书面授权，任何机构和个人均不得对本报告进行任何形式的发布、复制、引用或转载。如经过本公司同意引用、刊发的，须注明出处为上海证券有限责任公司研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

在法律许可的情况下，本公司或其关联机构可能会持有报告中涉及的公司所发行的证券或期权并进行交易，也可能为这些公司提供或争取提供多种金融服务。

本报告的信息来源于已公开的资料，本公司对该等信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本报告所载的资料、意见和推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值或投资收入可升可跌。过往表现不应作为日后的表现依据。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见或推测不一致的报告。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本报告中的内容和意见仅供参考，并不构成客户私人咨询建议。在任何情况下，本公司、本公司员工或关联机构不承诺投资者一定获利，不与投资者分享投资收益，也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责，投资者据此做出的任何投资决策与本公司、本公司员工或关联机构无关。

市场有风险，投资需谨慎。投资者不应将本报告作为投资决策的唯一参考因素，也不应当认为本报告可以取代自己的判断。