

【要点】

◇ 交通运输和经济发展密切相关，国内外经济形势下滑对交通运输行业将产生负面影响，行业增速将进一步下滑。但是，国民经济的稳定增长仍然能够支持交通运输行业的稳定增长。

◇ 民航业经营和财务状况逐步恶化，政府开始向航空公司注资，未来可能通过推动行业整合等措施来救助陷入困境的航空公司，行业整合预期进一步加强。

◇ 金融海啸波及实体经济才刚刚开始，最困难的时刻或许还未降临。不过，恐慌性下跌将导致BDI指数进入超跌区域，短期内市场有可能会出现报复性反弹。

◇ 国家加大基础设施投资力度，交通运输是基础建设受益者中的最终一环，建议关注由投资拉动带来的交易性投资机会。

◇ 在现有存货消化之后，保证国民经济增长实现8%所需要的物资、原材料等需求将重新启动，市场在金融海啸中对行业预期的过度反应有望得到纠正，从而带来投资机会。

燃油税改革
促行业可持续发展

国务院决定自2009年1月1日起实施成品油税费改革，取消原在成品油价外征收的公路路费、航道养护费、公路运输管理费、公路客货运附加费、水路运输管理费、水运客货运附加费等六项收费，逐步有序取消政府还贷二级公路收费。燃油税主要通过提高现行成品油消费税单位税额来实现，不再新设税种，提高后的汽油、石脑油、溶剂油、润滑油消费税单位税额为每升1元，柴油、燃料油、航空煤油为每升0.8元。

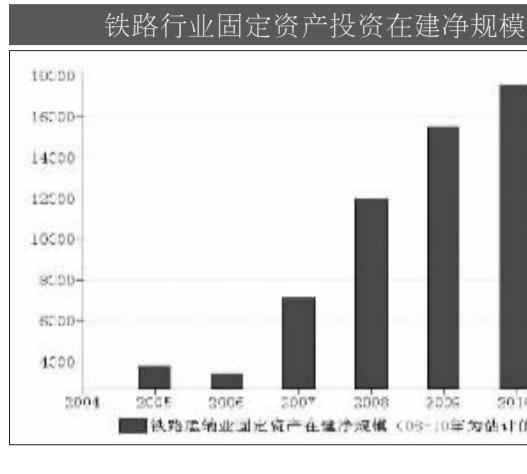
根据《国务院关于实施成品油价格和税费改革通知》，运输行业与燃油价格的联动机制将会得到进一步的完善。其中，铁路货运价格，根据上年国内柴油价格上涨影响铁路运输成本增加的情况，由铁路运输企业消化20%，其余部分通过提高铁路货物运输价格疏导；民航国内航线旅客运输价格，首先在运价浮动机制内，由航空公司自主调整具体票价，需要调整燃油附加时，根据航空煤油价格影响民航运成本变化情况，由航空公司消化20%，其余部分通过调整燃油附加标准或基准票价的方式疏导；出租车和道路客运价格，由各地进一步完善价格联动机制，根据油价变动情况决定调整运价或燃油附加。这种联动机制的完善将有效降低燃油价格波动对企业的经营的影响程度，而适度承担燃油变动成本也有助于运输企业提高成本控制能力。

对于高速公路而言，此次改革并未取消通行费，而是逐步取消政府还贷二级公路，因此，对高速公路行业的影响是有利有弊，影响行业的根本因素依然是国民经济的发展所带来的道路通行量的变化。在国民经济依然能够保持8%的增速、高速公路路网不断完善的情况下，道路车流量有望维持一定的增长，短期内二级公路逐步取消收费所产生的分流作用有限。(王晓艳)

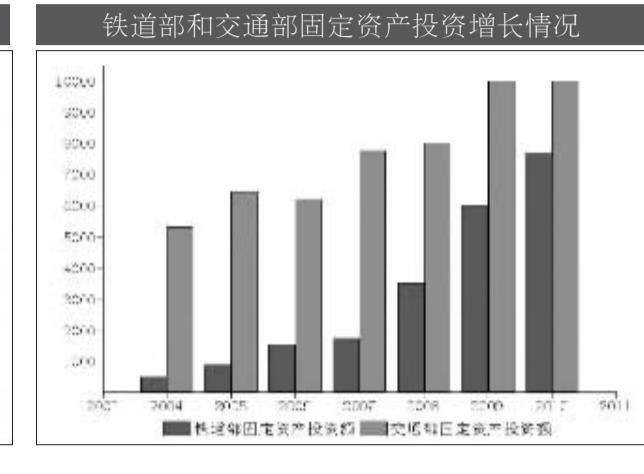
□ 民族证券 王晓艳

为进一步扩大内需、促进经济平稳较快增长，国家将加大投资力度，而交通运输行业作为基础设施则成为一个重要的投资方向，国务院以及相关部门已经就具体投资进行了相应的规划。

国务院出台4万亿投资计划(到2010年)，其中，铁路、公路、机场、城乡电网18000亿；铁道部明确未来三年投资规模超过3.5万亿，主要包括1.6万公里建设规模的客运专线、1万公里建设规模的煤运通道和1.5万公里的西部干线铁路；交通部力争未来两年投资2万亿，主要用于公路建设，特别是国家高速公路网、农村公路建设以及国省干线公路扩容；民航局计划2010年前投资5500亿元，主要用于新建和改扩建机场。2010年前，交通运输行业的投资有望达到4.65万亿元，平均每年2.3万亿元。



2009年，铁道部计划完成基本建设投资6000亿元，交通部力争完成投资1万亿元(其中包括投向高速公路的计划约4000—5000亿元，农村公路2000亿元，港口700亿元，内河疏浚、航道建设等共约200亿元等)。而2007年与二者相对应的投资规模却分别为2365亿元



元和7777亿元；预计2008年二者分别达到3500亿元和8000亿元。交通运输行业的投资力度要比以往更甚。

伴随着相关的铁路、公路、水运和航空项目的建成，交通运输行业将成为最终的受益者，交通运输网络的容量和通过能力将得到大幅改善，运输

效率将得到有效提升。

目前，包括航空和航运在内的交通运输行业需求增长疲软，局部铁路货运实际需求小于预计需求，港口煤炭、铁矿石等大宗原材料的大量库存更导致运输需求呈现短期真空状态，但是，我国国民经济依旧保持增长，大

航运 港口业
需求衰退 严冬提前袭来

当前，金融海啸已经让航运和港口行业快速跌入低谷，行业遭遇了前所未有的严冬，但金融海啸波及实体经济才刚刚开始，最困难的时刻或许还未降临，也许2009年全球航运和港口业将迎来近十年来的最低谷。不过，在恐慌性下跌之后，目前的BDI指数进入超跌区域，国际干散货船租金及运价水平大大低于日常经营成本，部分船东开始封存一部分老旧船舶，短期内市有可能会出现报复性反弹。

港口业下滑压力逐步加大

美国次贷危机和国内经济增速下滑，对港口吞吐量产生了直接的打击，在未来几个季度行业还将面临较大下滑压力。

以集装箱业务为主的港口，来自美国航线的吞吐量从2008年4月份开始出现连续下跌，而金融危机向实体经济的蔓延将会进一步抑制国际贸易，进而影响港口吞吐量。目前环渤海、长三角和珠三角地区的外贸吞吐量景气指数全面下降，而集装箱吞吐量除环渤海地区外也处于全面下降的态势。

对于干散货业务为主的港口来说，国内经济减速则大幅度降低了对干散货的需求，进而向大宗商品运输方向传递，港口吞吐量有下滑的趋势，不过状况要好于集装箱运输市场。

伴随着中国逐渐步入工业化中后期，经济增长方式将发生相应调整，大宗货物运输需求增速将下降一个水平，与其关系密

切的港口吞吐量增速也将相应下降，不过能够维持相对平稳。

预计2009年我国港口业吞吐量有望保持在12%左右。在全球金融海啸向实体经济蔓延的过程中，我们认为港口集装箱业务增长前景存在较大的不确定性，建议关注内需为主的散杂货港口。

干散货市场好时光已去

作为国际贸易的主要载体，2008年全球航运市场受到金融海啸的冲击无以复加，特别是国际干散货、集装箱运输市场。从2003年开始，国际干散货运输市场持续了长达五年的繁荣期，近两年中国对矿石的强劲需求成为推动国际干散货海运市场走向繁荣的主导力量。但是，金融危机的到来导致全球经济衰退，需求下降，运力增长将导致干散货运输市场短期进入供大于需的局面。

2009年和2010年将持续有2.2亿万吨载重吨的新船运力投放，占现有运力的55%，即使考虑到50%的订单没有交付，市场也很难消化1.1万载重吨的新增运力，国内经济增速的下降也使得“中国力量”难以力挽狂澜，国际干散货运输市场将进入调整期。国内沿海干散货运输与国际干散货运输面临同样的需求放缓困境。

油品运输市场继续低迷

与干散货和集装箱运输市场的繁荣和复苏不同，相当长一段时间以来，油轮市场一直处在低位运行，偶尔呈现季节性上涨。尽管近半年来市场出现下跌，但和干散货市场的疾风暴雨相比，油品运输市场要温和得多。

从当前来看，金融危机对油品运输市场的冲击尚不明显，运价指数仍在正常范围内波动。面对经济衰退，全球原油的价格出现了明显的回落，需求的下降成为必然。国际能源机构预计，2009年的全球原油日均需求量为8650万桶，同比增长0.4%。由于油价与运价呈现正相关性，2009年国际油运市场将随着国际油价进一步下跌。不过，金融危机对油运市场的冲击有限，而新运力的投入则将令油运市场维持低迷。

集装箱运输市场调整继续

我国是全球集装箱吞吐量最大的国家，其中40%的箱量来往于欧美。而集装箱运输市场最先受到美国次贷危机影响。2008年初，美国市场的萧条使得部分运力转入欧洲线，但是，下半年，欧洲线也陷入低谷，三季度欧洲线出现负增长。

目前，船公司已经通过采取削减运力、减速、调整航线等多种方式缓解市场运力供给压力。然而，大量新增运力还将逐步投入市场，预计2009—2010年将有61万标箱新运力投入市场，约占现时运力的40%。考虑到金融危机对实体经济和国际贸易的影响存在一定滞后过程，未来集装箱运输市场还有一定下跌空间，行业调整期还远远没有结束。(王晓艳)

2009年，在人民币升值止步的情况下，占航空公司利润构成比重较高的汇兑损益将非常有限；而全球航空业的萧条会使得行业内的投资收益难以获得。

不过，航空业困境往往也能带来行业整合机会。政府已经开始向航空公司注资，未来还可能通过推动行业整合等措施来救助陷入困境的航空公司，行业整合预期进一步加强。

目前我国机场行业的收入大部分还是来自于航空性业务，因此航空业运输量增速的下降直接影响到机场行业的经营状况。受到航空市场的影响，2008年1—9月，中国民航机场旅客吞吐量处于低增长状态。2009年机场行业的增速依然受制于航空业务。(王晓艳)

航空 机场
经济危机过后缓慢回升

在接二连三的事件冲击之下，航空业处于困境之中，客货运业务持续下滑，2008年三季度业务量呈大幅负增长，客座率和票价水平都处于近三年最低水平。初步统计，2008年旅客运输量达到1.92亿人，同比增长3.3%。

与收入增长缓慢相反的是成本大幅上升，国内燃油价格最高较2007年同期同比增50%。下半年国际油价快速回落，航空公司的燃油成本却并没有得到相应的回落，而是更多体会到了金

融衍生品的风险。航空业出现整体大额亏损。

作为和经济发展密切相关的行业，国内外经济形势的恶化将会直接影响到航空业的发展，占乘客比重80%以上的商务、旅游活动的下降将会直接减少客运业务，而制造业的萧条也将会直接降低货运业务。

2009年油价相对低位运营，将会降低航空公司的成本，但是部分金融衍生品工具可能将会影响航空公司无法相应放轻松。

目前，船公司已经通过采取削减运力、减速、调整航线等多种方式缓解市场运力供给压力。然而，大量新增运力还将逐步投入市场，预计2009—2010年将有61万标箱新运力投入市场，约占现时运力的40%。考虑到金融危机对实体经济和国际贸易的影响存在一定滞后过程，未来集装箱运输市场还有一定下跌空间，行业调整期还远远没有结束。(王晓艳)

2009年，在人民币升值止步的情况下，占航空公司利润构成比重较高的汇兑损益将非常有限；而全球航空业的萧条会使得行业内的投资收益难以获得。

不过，航空业困境往往也能带来行业整合机会。政府已经开始向航空公司注资，未来还可能通过推动行业整合等措施来救助陷入困境的航空公司，行业整合预期进一步加强。

目前我国机场行业的收入大部分还是来自于航空性业务，因此航空业运输量增速的下降直接影响到机场行业的经营状况。受到航空市场的影响，2008年1—9月，中国民航机场旅客吞吐量处于低增长状态。2009年机场行业的增速依然受制于航空业务。(王晓艳)

第六届董事会第五次会议决议公告

证券代码:600812 股票简称:华北制药 编号:临2009-001

华北制药股份有限公司第六届董事会第五次会议决议公告

本公司董事会及全体董事保证本公司公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

华北制药股份有限公司第六届董事会第五次会议通知于2009年1月5日以书面和电子邮件形式向全体董事发出，此次会议以通讯方式召开，会议表决截止日为2009年1月8日。本次会议符合《公司法》和《公司章程》的规定。因本议案涉及关联交易，为此11名董事中4名关联董事回避了表决，其余7名非关联董事参加了表决，并一致通过了《关于拟受让华药集团所持新药公司股权的议案》。

本公司、华北制药集团有限责任公司(下称华药集团)及云南微生物研究所分别持有华北制药集团新药研究开发有限责任公司(下称新药公司)20.09%、77.84%及2.07%的股权。为增加公司新产品，提高科研开发能力，减少关联交易，理顺投资管理关系，加强公司业务独立性，本公司经与华药集团协商，拟收购由其所持有的新药公司77.84%的股权。

鉴于华药集团为公司第一大股东(持股27.88%)，根据《上海证券交易所股票上市规则》的有关规定，本公司与华药集团的股权转让行为构成公司的关联交易。该项关联交易是公司生产经营的正常交易，对公司期间的损益及资产状况不产生重大影响；由于该收购可将新药公司的技术储备、研发平台和在研产品纳入公司，有利于提升公司的持续经营能力，有助于公司产品结构的优化和升级。

新药公司前身为1957年成立的“华北制药厂中心试验室”，1970年组建为“华北制药厂抗生素研究所”，1992年组建为“新药研究开发中心”，2001年改制为“华北制药集团新药研究开发有限责任公司”，注册资本963万元。截至2008年12月31日，新药公司的股权结构为华药集团占77.84%，公司占20.09%，云南微生物研究所占2.07%。

新药公司是融信息、科研、中试、生产为一体，在研发方面在国内制药行业中处于领先地位。新药公司主要研究领域为抗生素、生物技术药物、药物制剂型、小分子药物及天然药物筛选研究等。是国家认定的“企业技术中心”、“高技术研究成果产业化基地”、“微生物药物国家工程研究中心”。

四川国栋建设股份有限公司关于控股股东股权解除质押的公告

股票简称:国栋建设 股票代码:600321 编号:2009-004

四川国栋建设股份有限公司关于控股股东股权解除质押的公告

本公司董事会及全体董事保证本公司公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

本公司控股股东四川国栋建设集团有限公司于2007年12月4日质押给深圳发展银行成都分行的17,500,000股公司限售流通股已于2009年1月5日办理了解除质押，相关手续已在中国证券登记结算有限公司上海分公司办理完毕。

特此公告。

四川国栋建设股份有限公司

董 事 会

2009年1月9日

四川大西洋焊接材料股份有限公司更正公告

股票代码:600558 股票简称:大西洋 公告编号:临2009-003号

四川大西洋焊接材料股份有限公司更正公告

本公司董事会及全体董事保证本公司公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

四川大西洋焊接材料股份有限公司于2008年12月31日在《中国证券报》、《上海证券报》及上海证券交易所网站(www.sse.com.cn)上的公告了《四川大西洋焊接材料股份有限公司第二届董事会第七十次会议决议公告》暨召开2009年度第一次临时股东大会的通知，因工作失误将股权登记日误写为2008年1月12日，现更正为2009年1月12日，其他披露文件及内容正确无误。

特此公告。

四川大西洋焊接材料股份有限公司
董 事 会
2009年1月8日

东风电子科技股份有限公司
2008年度业绩预亏公告

证券代码:600081 股票简称:东风科技 编号:临2009-02

东风电子科技股份有限公司
2008年度业绩预亏公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容的真实、准确和完整，对公告的虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏负连带责任。

一、预计的本期业绩情况

1、业绩预告期间:2008年1月1日至12月31日。

2、业绩预告情况:经公司财务部门初步测算，预计公司2008年

全年净利润将发生大幅亏损。

3、本次所预计的业绩是否经过会计师审计:□是 否

4、上年同期业绩:2007年1月1日至2007年12月31日

1、净利润:4,603,252.78元

2、每股收益:0.0147元

3、原因分析:

四季度，受主要配套市场需求明显下降的影响，公司产品的产销量大幅下滑，导致公司主营业务利润亏损，加之公司计提全年一次性员工辞退福利和资产减值等因素的影响，预计公司2008年全年净利润将发生大幅亏损。

四、其他相关说明：

具体财务数据将在公司2008年度报告中进行详细披露，敬请广大投资者注意投资风险。

特此公告。