

## 8月初“首涨”成功 冷看8月中旬“第二涨”

### 摘要：

6月下旬至7月初多家班轮公司希望推涨7月上半月运价，然而市场孱弱，涨价失败，运价持续回落。7月17日SCFIS（上海→欧洲）录得760点，连续下跌8周，此时市场订舱价跌至\$740/TEU、\$1300/FEU左右水平，部分货代报出\$1000/FEU左右的低价。为了避免运价长期低于盈亏平衡线，马士基航运、达飞轮船、韩新航运等多家班轮公司在7月初宣布会从7月31日-8月1日起上涨亚洲→欧洲航线运价，并且涨幅较大，达到\$1025/TEU、\$1900/FEU左右的水平。7月中旬市场开始筑底，7月24日SCFIS录得779.38点，7月下旬继续反弹，7月31日录得782.81点。临近月底，THE联盟、达飞轮船出现爆舱。8月上旬涨价成功，订舱价如期提升至\$1800FEU左右。此轮运价上涨更主要是由于供给端驱动，出货需求复苏并不十分明显，涨价基础并不牢固。

当前已进入亚欧航线传统旺季。为了获取更大的利润，达飞轮船再度宣布从8月15日起将亚洲港口(包括日本、东南亚和孟加拉国)到所有北欧港口(包括英国以及从葡萄牙到芬兰/爱沙尼亚的全航线)的FAK费率上涨至\$1150/TEU、\$2100/FEU。不过，从目前供需情况分析，欧线再想实现如此大幅度跳涨颇具难度。整体预判，8月上半月欧线FAK订舱价将会阴跌，8月中旬FAK订舱价上涨后会再度回落。



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

## 目 录

一、7月下旬市场反弹 8月初涨价成型 .....	1
二、需求端：欧洲经济继续磨底 中国对欧出口萎缩 .....	2
（一）亚欧航线运量已超越疫情期间 .....	2
（二）进口国/目的港——欧洲：经济磨底 消费不振 .....	4
（三）出口国/起运港——中国：制造业和外贸边际走弱 货运市场相对平稳 .....	7
（四）出口国/起运港——东盟+印度：海外需求不振 出口贸易下滑 .....	9
三、供给端：新船下水创近 8 年新高 供应链效率回落 .....	9
（一）总运力增长较快 .....	10
（二）东西主干航线运营情况 .....	11
（三）班轮公司运力情况 .....	12
（四）6 月供应链效率有所回落 .....	13
（五）集装箱滞留情况 .....	15
（六）船舶“低碳化”持续进行中 .....	15
四、成本端：船舶燃料油震荡下挫 二手船价格逆势上涨 .....	16
（一）经营成本：船员薪资持续回落 .....	16
（二）航次成本：船舶燃料油上涨 .....	16
（三）资金成本：船舶交易价格持续下跌 .....	17
五、货币端：美元兑人民币汇率有所回调 .....	18
六、后市展望 .....	19

## 一、7月下旬市场反弹 8月初涨价成型

6月下旬至7月初多家班轮公司希望推涨7月上半月运价，然而市场孱弱，涨价失败，运价持续回落。7月17日SCFIS（上海→欧洲）录得760点，连续下跌8周，此时市场订舱价跌至\$740/TEU、\$1300/FEU左右水平，部分货代报出\$1000/FEU左右的低价。为了避免运价长期低于盈亏平衡线，马士基航运、达飞轮船、韩新航运等多家班轮公司在7月初宣布会从7月31日-8月1日起上涨亚洲→欧洲航线运价，并且涨幅较大，达到\$1025/TEU、\$1900/FEU左右的水平。7月中旬市场开始筑底，7月24日SCFIS录得779.38点，7月下旬继续反弹，7月31日录得782.81点。临近月底，THE联盟、达飞轮船出现爆舱。8月初发运航次涨价成功，订舱价如期提升至\$1800FEU左右。此轮运价上涨更主要是由于供给端驱动，出货需求复苏并不十分明显，涨价基础并不牢固。8月第二周发运航次订舱价已经有所松动，有回落迹象。

从运力供给端来看，今年7月亚洲-北欧航线实际停航数量比预配增加8条，今年7-8月亚洲-北欧计划航次数减少9条。7月上海→欧洲航线中，三大班轮联盟单周预配在10-11条左右。新船下水压力较大，截至今年6月，全球集装箱船舶手持订单量录得738万TEU，今年上半年96万TEU新船下水，预计下半年还将有150万TEU运力下水。同时，6月新签船舶订单量达到32万TEU，创去年11月以来新高。

从运力需求端来看，国内方面，6月上海出口贸易额录得1437.26亿元，同比下降3.2%，环比基本持平。其中，上海出口至欧盟贸易额录得261.62亿美元，同比增长3.4%，环比下降0.26%。7月中国制造业继续萎缩，PMI继续低于荣枯线。欧洲方面，7月欧盟27国季调消费者信心指数录得-16.1，创2022年3月以来新高，但依然处于深度负值区间。虽然IMF小幅上调2023-2024年欧元区经济增速，但是当下依然处于磨底中。欧洲央行和英国将继续加息，高利率会抑制经济和消费复苏。

虽然7月中下旬运价出现反弹，但是依然处于近一年多来较低水平。7月SCFIS（上海→欧洲）均值785.81点，环比下跌10%，同比下跌88.6%，相比2021年同期回落91.2%。

表 1-1 2023 年 7 月 SCFIS(上海→欧洲) 均值对比

2023 年 7 月均值	月环比	与 2022 年同期对比	与 2021 年同期对比
785.81 点	-10%	-88.6%	-91.2%

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

表 1-2 2023 年 7 月 SCFI(上海→欧洲) 均值对比

2023 年 7 月 均值	月环比	与 2022 年 同期对比	与 2021 年 同期对比	与 2020 年 同期对比	与 2019 年 同期对比	与 2018 年 同期对比

\$798.25/TEU	-1.2%	-85.8%	-88.6%	-11.9%	14.4%	-10.1%
--------------	-------	--------	--------	--------	-------	--------

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

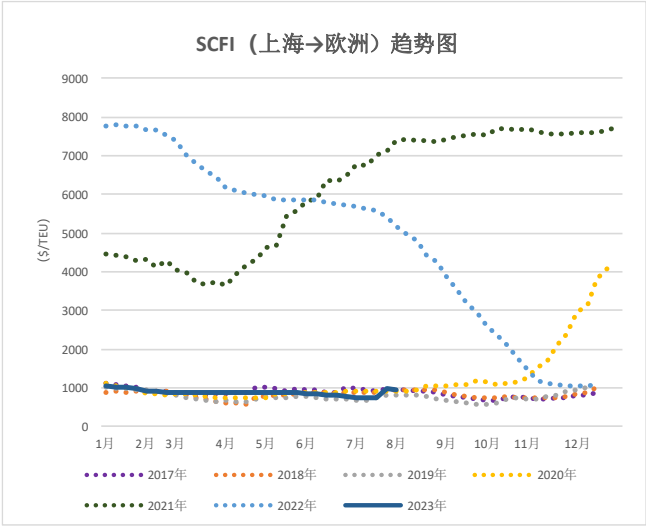


图 1-1：2017-2023 年 SCFI（上海→欧洲航线）季度图  
数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

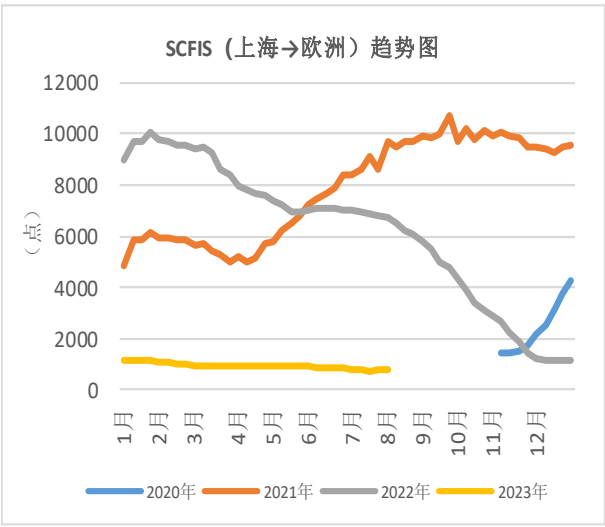


图 1-2：2020-2023 年 SCFIS（上海→欧洲航线）季度图  
数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

## 二、需求端：欧洲经济继续磨底 中国对欧出口萎缩

7 月中国制造业和货运市场并不景气。制造业 PMI 连续 4 个月低于荣枯线，持续处于萎缩之中；7 月中国港口集装箱吞吐量和上海整车货运流量指数均低于 6 月；仅 6 月中国物流景气指数依然处于扩张区间。欧洲通胀高企，欧洲央行和英国央行继续加息，经济继续处于磨底之中，消费不振，进口贸易量边际回落，导致中国对欧洲出口贸易额在 6 月出现同比和环比双负增长。虽然 5 月亚欧航线集装箱运量超越 2020-2022 年同期运量，不过增量主要源于中国至俄罗斯航线，中国至西北欧航线运量相比 2021 年减少 15%。8 月是亚欧集运市场传统旺季，但受欧洲需求不振以及对华贸易歧视政策，8 月中国对欧洲出货量难以出现大幅增加。

### （一）亚欧航线运量已超越疫情期间

2023 年 5 月全球集装箱运量录得 1513.39 万 TEU，环比增长 5.3%，同比下降 3%。全球前两大集运航线——“亚欧区域内航线”、“亚洲-北美航线”出现同比和环比双负增长。相较而言，全球第三大集运航线——“亚欧航线”则呈现同比和环比双正增长。5 月亚欧航线集装箱运量录得 114.53 万 TEU，同比和环比分别增长 6.6%和 0.4%，超越 2020-2022 年同期运量，相比 2019 年同期低于 1.4%。不过，其中的增量主要源于中国至俄罗斯航线，中国至西北欧航线运量相比 2021 年减少 15%。

表 2-1 2023 年 5 月全球及主干航线集装箱运量

单位: TEU	2023年5月	占比	环比	同比
CTS全球集装箱总量	15133900	100.0%	5.3%	-3.0%
Asia - Asia	4320100	28.5%	-5.0%	-4.1%
Asia - North America	1709100	11.3%	-20.5%	-15.0%
Asia - Europe	1445300	9.6%	0.4%	6.6%
Asia - Indian Sub Cont. & Middle East	766600	5.1%	12.6%	18.7%
Europe - Europe	660800	4.4%	-12.8%	-7.6%
North America - Asia	524400	3.5%	1.6%	-3.4%
Europe - Asia	520200	3.4%	-8.9%	-10.3%
Europe - North America	420300	2.8%	-13.7%	-19.4%
Asia - South & Central America	420200	2.8%	17.9%	26.2%
Indian Sub Cont. & Middle East - Ind. Sub Cont. & ME	353500	2.3%	14.6%	22.4%

数据来源: Bloomberg、方正中期期货研究院整理

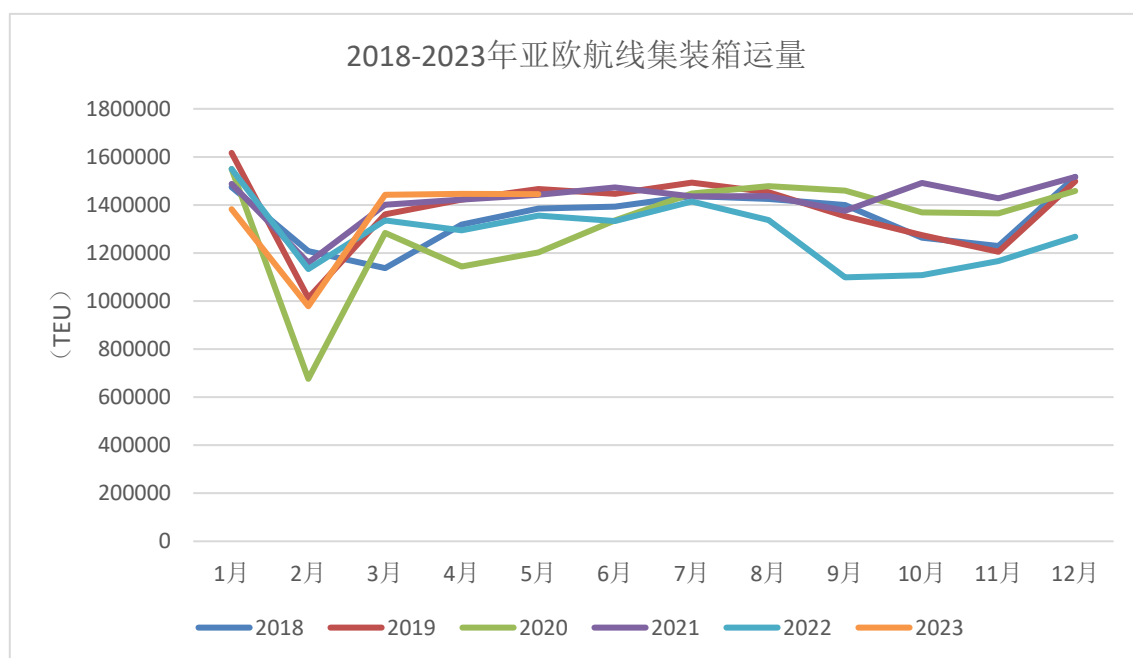


图 2-1: 2018-2023 年亚欧航线集装箱运量

数据来源: Bloomberg、方正中期期货研究院整理

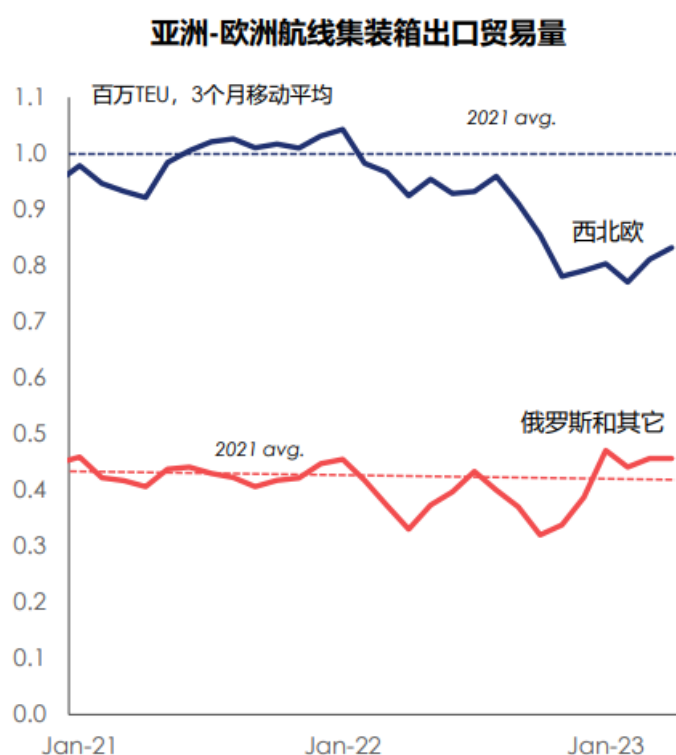


图 2-2: 亚洲-欧洲航线集装箱出口贸易量

## （二）进口国/目的港——欧洲：经济磨底 消费不振

虽然 IMF 预测欧洲经济边际好转，但当下继续磨底迹象较为明显，消费不振，进口萎靡。由于通胀高企，欧洲央行和英国央行将继续加息，一定程度影响经济和消费复苏。亚欧航线运量超越疫情期间，但增量主要源于中国→俄罗斯，中国→西北欧运量持续萎缩。

**经济方面**，今年二季度欧元区实际 GDP 录得 277.16 万亿欧元，同比增长 0.6%，增速创 2021 年二季度以来新低；环比增长 0.3%，创近三个季度新高。其中，欧洲经济火车头——德国同比萎缩 0.1%，连续两个季度同比负增长；环比微增 0.02%，结束连续两个季度环比负增长。7 月 ZEW 欧元区经济现状指数和景气指数分别录得-44.4 和-12.2，均低于前值。7 月欧洲制造业处于深度萎缩，欧元区和英国制造业 PMI 已经连续一年低于荣枯线；服务业扩张速度也有所放缓，欧元区和英国 PMI 连续三个月回落。IMF 对于欧洲经济持乐观态度，在 7 月《世界经济展望》中将 2023-2024 年欧元区经济增速上调 0.1 个百分点至 0.9%和 1.5%。

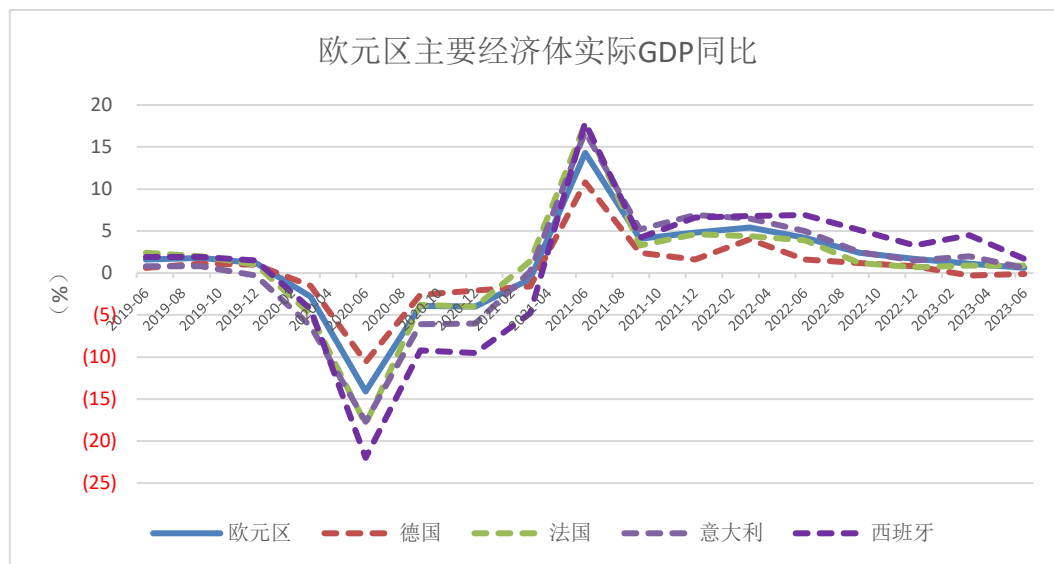


图 2-3：欧元区主要经济体实际 GDP 同比  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

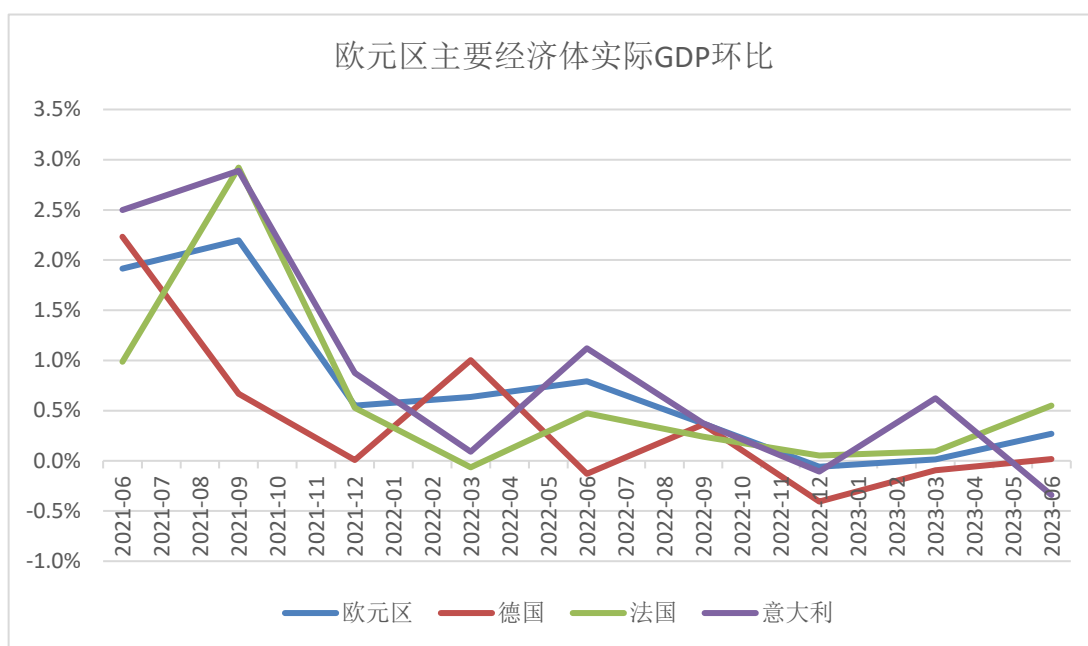


图 2-4：欧元区主要经济体实际 GDP 环比  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

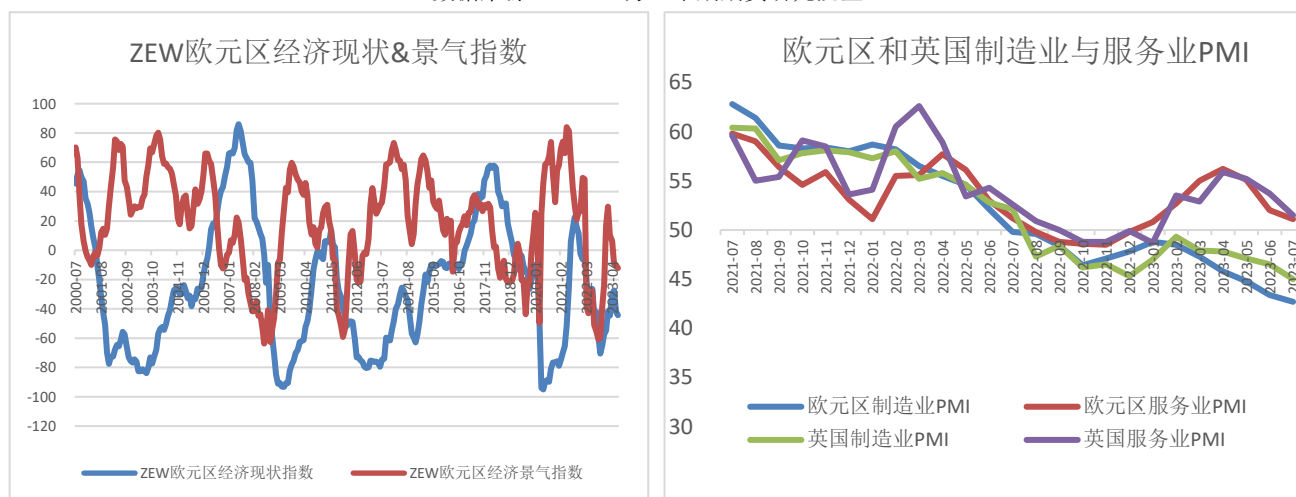


图 2-5：欧洲 PMI 及经济景气指数  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

**消费方面，消费信心：**7 月欧盟消费者信心指数录得-16.1，创 2022 年 3 月以来新高；英国消费者信心指数录得-30，创近三个月新低。**消费量：**6 月英国零售指数连续 15 个月同比回落，环比连续 3 个月正增长；5 月欧盟零售指数继续同比和环比双负增长。**消费能力：**4 月环比增长 0.4%，3 月欧盟零售指数环比下降 4.1%。当前欧洲通胀依然高企，英国和欧元区 CPI 同比增速分别录得 7.9%和 5.3%，一定程度吞噬欧洲民众购买能力。

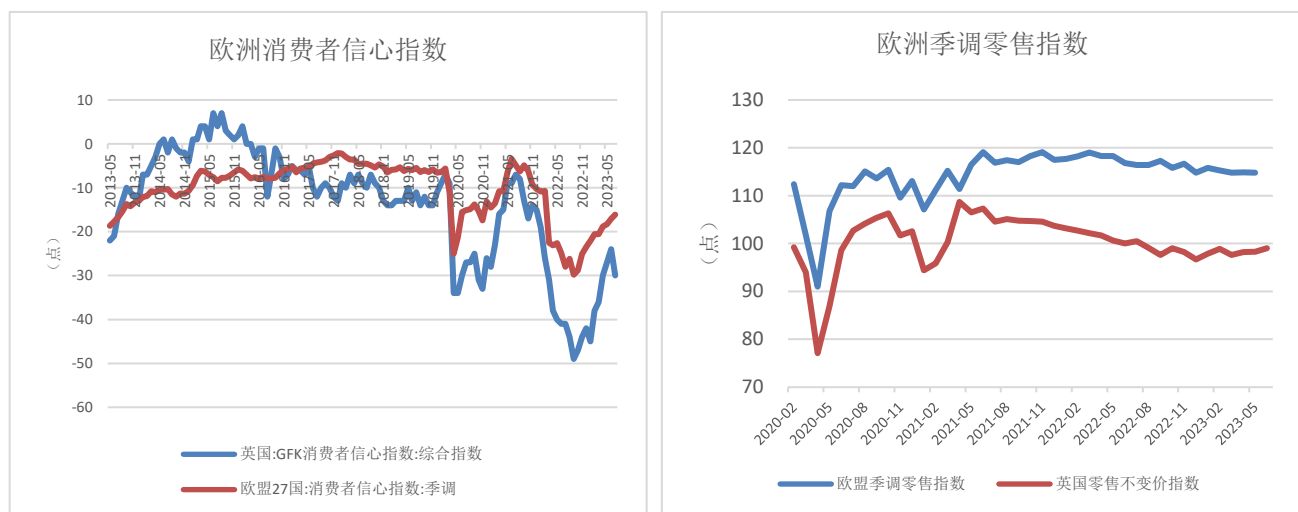


图 2-6：欧洲零售及消费者信心指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

货币政策方面，为了抑制通胀，欧洲央行在 7 月继续加息 25BP 至 4.25%，预计年底前还将加息 25BP。英国央行基准利率已经达到 5%，创 2008 年次贷危机以来新高；预计未来还将加息 3-4 次，将利率水平提高至 1998 年亚洲金融危机以来新高。高利率将制约欧洲经济发展，同时影响欧洲民众消费复苏。

表 2-2 隔夜指数掉期隐含的欧洲央行和英国央行基准利率

地区: 英国 »						地区: 欧元区 »					
目标利率	5.000	工具: 隔夜指数掉期 »	定价日期	08/01/2023		目标利率	3.7500	工具: 隔夜指数掉期 »	定价日期	08/01/2023	
有效利率	4.93150	当前隐含隔夜利率		4.931		有效利率	3.3920	当前隐含隔夜利率		3.644	
会议	加息/降息#	加息/降息%	隐含利率变动	隐含利率	假定利率变动	会议	加息/降息#	加息/降息%	隐含利率变动	隐含利率	假定利率变动
08/03/2023	+1.313	+131.3%	+0.328	5.259	0.250	09/14/2023	+0.373	+37.3%	+0.093	3.737	0.250
09/21/2023	+2.454	+114.1%	+0.613	5.545	0.250	10/26/2023	+0.640	+26.7%	+0.160	3.804	0.250
11/02/2023	+3.012	+55.8%	+0.753	5.684	0.250	12/14/2023	+0.606	-3.4%	+0.151	3.796	0.250
12/14/2023	+3.460	+44.7%	+0.865	5.796	0.250	01/25/2024	+0.696	+9.0%	+0.174	3.818	0.250
02/01/2024	+3.444	-1.6%	+0.861	5.792	0.250	03/07/2024	+0.380	-31.6%	+0.095	3.739	0.250
03/21/2024	+3.553	+10.9%	+0.888	5.819	0.250	04/11/2024	+0.190	-19.0%	+0.047	3.691	0.250
05/09/2024	+3.099	-45.3%	+0.775	5.706	0.250	06/06/2024	-0.801	-99.1%	-0.200	3.444	0.250
06/20/2024	+3.161	+6.2%	+0.790	5.722	0.250	07/18/2024	+0.202	+100.3%	+0.050	3.695	0.250

数据来源：Bloomberg、方正中期期货研究院整理

进口方面，5 月欧元区进口贸易额录得 2400 亿欧元，同比和环比下降 0.1%和 11.5%。

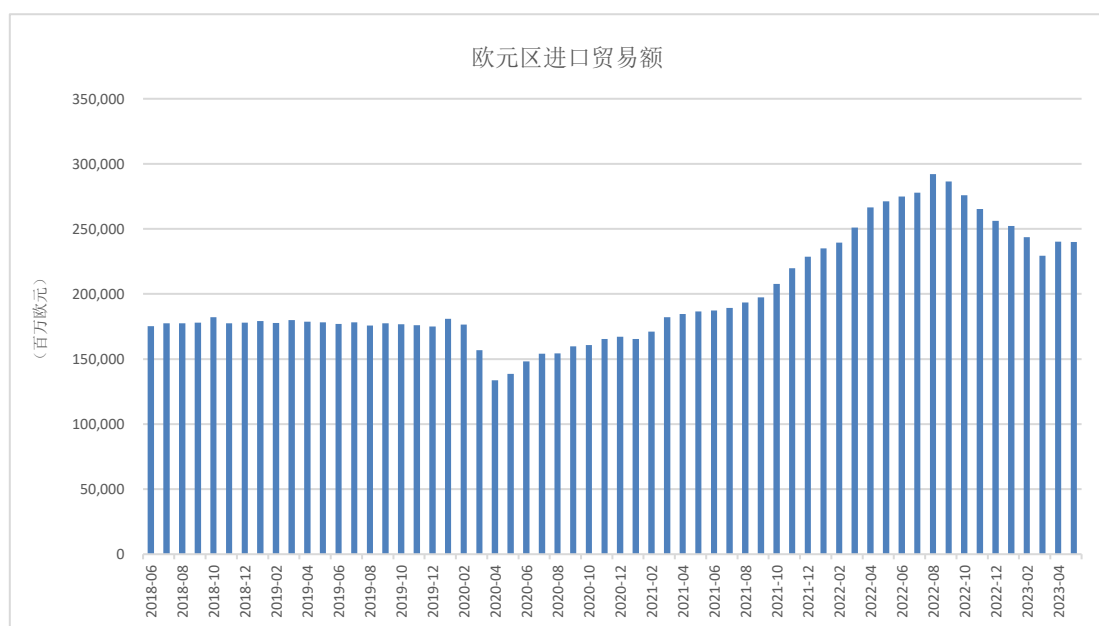




图 2-7：欧元区进口贸易额

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

### （三）出口国/起运港——中国：制造业和外贸边际走弱 货运市场相对平稳

受欧美需求不振影响，中国制造业和外贸边际回落。6 月中国总出口额录得 2853.2 亿美元，同比大幅下降 13%，创 2022 年 3 月疫情爆发以来最大降幅；环比增长 0.6%，终结连续两个月环比回落的颓势。其中，中国出口至欧洲情况并不理想，出现“同比和环比双负增长”。6 月，中国出口至欧盟贸易额录得 439.56 亿美元，是中国第二大出口贸易伙伴，同比和环比分别回落 12.9%和 1.5%；中国出口至英国贸易额录得 63.46 亿美元，同比和环比分别回落 10.2%和 8.6%。具体至上海出口情况来看，6 月上海出口贸易总额录得 1437.26 亿元，同比和环比分别回落 3.2%和 0.003%。其中，上海出口欧盟贸易额录得 261.62 亿元，同比增长 3.4%，环比下降 0.26%。7 月中国制造业 PMI 录得 49.3，其中新出口订单指数录得 46.3，均连续 4 个月低于荣枯线，尤其新出口订单指数深度低于荣枯线。由此可见，中国制造业均处于萎缩之中，未来出口贸易依然不景气。从出口货种来看，6 月回落速度较快的是笔记本电脑、鞋靴、手表、自行车、中央处理部件等；增速较快的是化肥、伞、摩托车等。

中国货运市场总体平稳，喜忧参半。7 月中国港口集装箱吞吐量周度均值 559 万 TEU，月环比下降 1.1%；7 月上海整车货运流量指数均值 98.9 点，月环比下降 1.1%；中国物流还是处于扩张区间，6 月中国物流景气指数中的业务总量、新订单、从业人员分别录得 51.7、50.4、51.2。

8 月是亚欧集运市场传统旺季，但受欧洲需求不振以及对华贸易歧视政策，8 月中国对欧洲出货量难以出现大幅增加。

表 2-3 2022-2023 年中国出口贸易额

亿美元	总出口	欧盟	美国	东盟	英国	总出口同比	欧盟同比	美国同比	东盟同比	英国同比	总出口环比	欧盟环比	美国环比	东盟环比	英国环比
2023-06	2853.22	439.55	426.94	433.03	63.46	-12.4%	-12.9%	-23.7%	-16.9%	-10.2%	0.5%	-1.5%	0.5%	4.4%	-8.63%
2023-05	2838.35	446.29	424.78	414.90	69.45	-7.1%	-7.0%	-18.2%	-15.9%	3.7%	-2.7%	-0.3%	-1.3%	-10.2%	8.4%
2023-04	2916.66	447.42	430.23	461.96	64.07	7.3%	3.9%	-6.5%	4.5%	10.8%	-4.4%	-2.5%	-1.5%	-18.1%	-3.3%
2023-03	3050.38	458.94	436.78	564.00	66.28	11.4%	3.4%	-7.7%	35.4%	7.3%	45.0%	40.4%	60.8%	48.3%	50.6%
2023-02	2103.34	326.85	271.59	380.31	44.00	-2.7%	-16.1%	-31.8%	33.7%	-17.3%	-26.8%	-31.1%	-38.8%	-14.8%	-35.1%
2023-01	2872.35	474.14	444.11	446.45	67.76	-11.6%	-9.5%	-14.2%	-6.7%	-12.7%	-4.5%	8.7%	-2.1%	-16.5%	2.4%
2022-12	3008.56	435.99	453.71	534.82	66.14	-11.4%	-17.5%	-19.5%	7.5%	-20.2%	2.7%	-2.7%	11.2%	6.3%	0.0%
2022-11	2929.12	447.88	408.06	502.89	66.11	-9.7%	-10.6%	-25.4%	5.2%	-16.5%	-1.1%	1.5%	-13.2%	2.9%	-5.1%
2022-10	2962.75	441.24	470.18	488.55	69.66	-1.0%	-9.0%	-12.6%	20.3%	-14.5%	-7.3%	-6.0%	-7.4%	-6.5%	-1.5%
2022-09	3196.27	469.62	507.60	522.64	70.74	4.9%	5.6%	-11.6%	29.5%	-11.8%	2.3%	-8.5%	2.0%	5.8%	-10.85%
2022-08	3123.00	513.47	497.75	494.16	79.35	6.5%	11.1%	-3.8%	25.1%	2.7%	-5.2%	-3.8%	-9.6%	-7.1%	4.5%
2022-07	3295.45	533.87	550.35	531.64	75.90	17.2%	23.2%	11.0%	33.5%	3.9%	1.2%	5.8%	-1.7%	2.1%	7.4%
2022-06	3257.61	504.75	559.79	520.87	70.68	16.2%	17.1%	19.3%	29.0%	-0.4%	6.7%	5.1%	7.7%	5.6%	5.6%
2022-05	3054.10	480.05	519.53	493.44	66.96	16.0%	20.3%	15.7%	25.9%	-5.9%	12.4%	11.4%	12.9%	11.6%	15.8%
2022-04	2717.70	430.77	460.13	442.13	57.80	3.3%	7.9%	9.4%	7.6%	-15.4%	-0.8%	-3.0%	-2.7%	6.2%	-6.4%
2022-03	2738.81	443.95	473.11	416.46	61.78	13.9%	21.4%	22.4%	10.4%	-3.5%	26.7%	13.9%	18.9%	46.4%	16.1%
2022-02	2161.24	389.72	397.96	284.48	53.20	5.7%	15.4%	9.7%	5.9%	-10.2%	-33.5%	-25.6%	-23.1%	-40.6%	-31.5%
2022-01	3249.32	524.07	517.48	478.74	77.63	23.4%	31.2%	16.9%	18.2%	22.4%	-4.3%	-0.8%	-8.2%	-3.8%	-6.3%

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

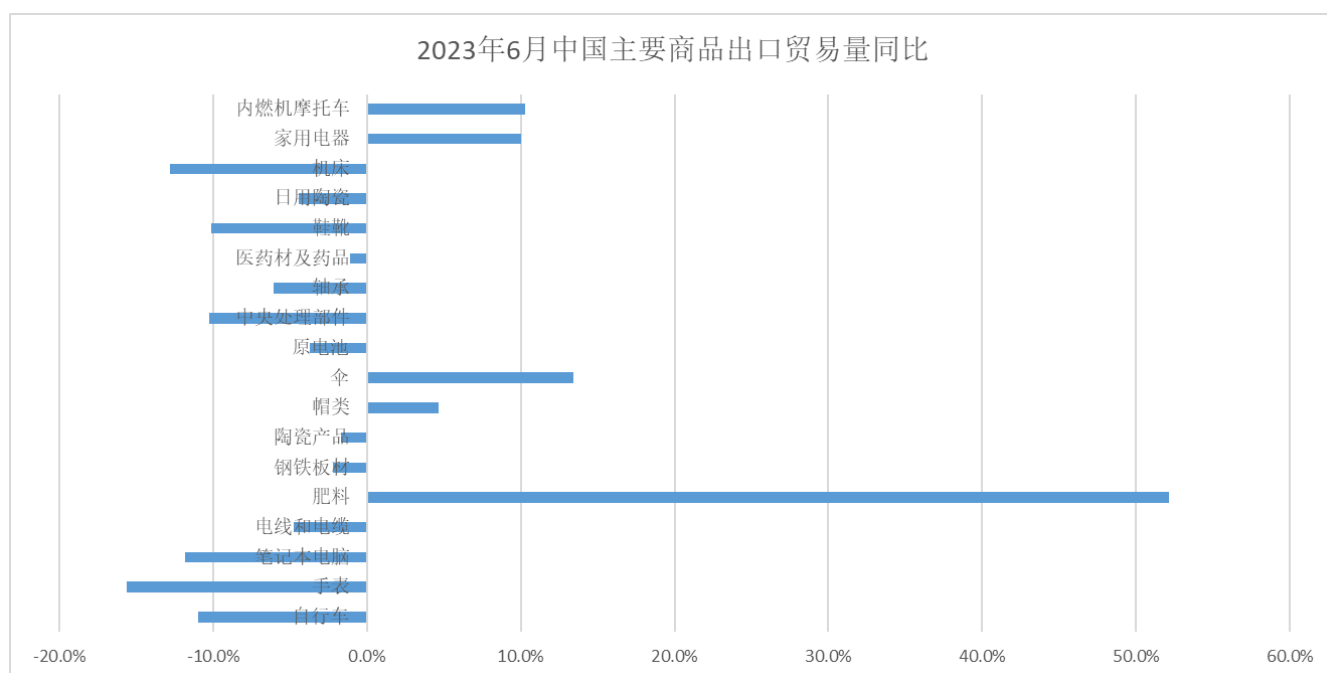


图 2-8：2023 年 6 月中国主要商品出口贸易量同比

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

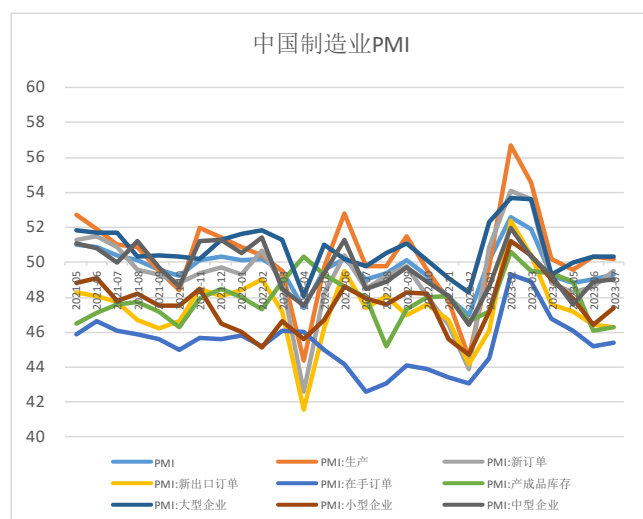


图 2-9：中国制造业 PMI

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

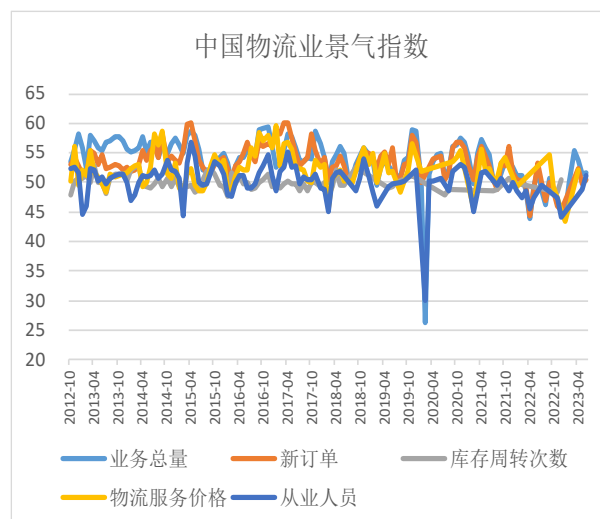


图 2-10：中国物流业景气指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

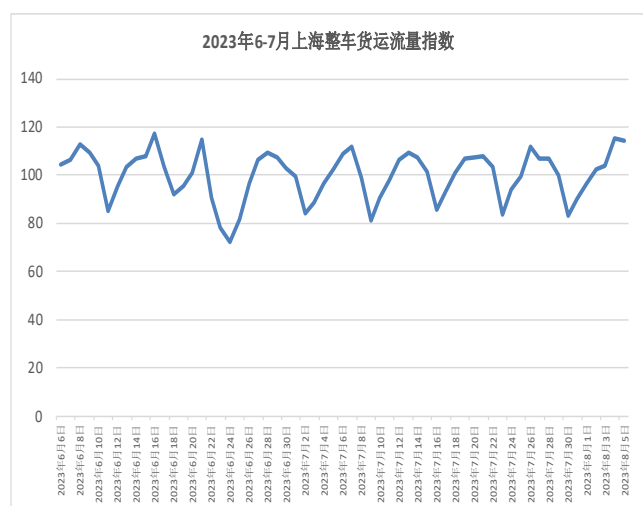


图 2-11：2023 年 6-7 整车货运流量指数

数据来源：G7、方正中期期货研究院整理

图 2-12：中国港口周度集装箱吞吐量

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

#### （四）出口国/起运港——东盟+印度：海外需求不振 出口贸易下滑

今年东盟和印度对外贸易出现不同程度回落。东盟国家很多都是出口导向型国家，并且以生产劳动廉价且密集型产品为主，缺乏竞争力，并且严重依赖欧美市场。随着欧美需求回落，东盟国家的外贸出口受到影响。随着外贸不振，越南、马来西亚、新加坡、缅甸的制造业 PMI 长期处于荣枯线以下，产业出现萎缩。不过，印度、泰国、菲律宾的制造业 PMI 却高于荣枯线，主要由于内需旺盛。

表 2-4 2023 年东盟和南亚主要国家对外出口贸易额月度同比

	越南	马来西亚	新加坡	印尼	泰国	菲律宾	印度	文莱
7月	-2.1%							
6月	-10.2%	-14.1%	-17.2%	-21.2%	-6.3%			
5月	-4.7%	-0.9%	-15.2%	0.9%	-2.9%	1.9%	-10.2%	
4月	-17.2%	-17.5%	-18.1%	-29.4%	-5.7%	-20.2%	-12.6%	
3月	-13.2%	-1.4%	-6.4%	-11.6%	2.2%	-9.1%	-6.0%	-39.7%
2月	12.8%	10.3%	-3.3%	4.1%	-5.3%	-18.1%	-0.4%	-9.9%
1月	-13.5%	1.4%	-9.7%	16.4%	-1.0%	-13.1%	1.6%	20.8%

备注：由于各国数据公布时间不一致，统计时段存在差别。

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

表 2-5：2022-2023 年东盟和印度制造业 PMI

	印度	越南	印尼	马来西亚	新加坡	泰国	菲律宾	缅甸
2022-01	54.00	53.70	53.70	50.50	50.60	51.70		
2022-02	54.90	54.30	51.20	50.90	50.20	52.50		
2022-03	54.00	51.70	51.30	49.60	50.10	51.80		50.40
2022-04	54.70	51.70	51.90	51.60	50.30	51.90		50.50
2022-05	54.60	54.70	50.80	50.10	50.40	51.90		50.90
2022-06	53.90	54.00	50.20	50.40	50.30	50.70		49.60
2022-07	56.40	51.20	51.30	50.60	50.10	52.40		51.60
2022-08	56.20	52.70	51.70	50.30	50.00	53.70	46.50	50.10
2022-09	55.10	52.50	53.70	49.10	49.90	55.70	43.10	50.40
2022-10	55.30	50.60	51.80	48.70	49.70	51.60	45.70	50.60
2022-11	55.70	47.40	50.30	47.90	49.80	51.10	44.60	50.30
2022-12	57.80	46.40	50.90	47.80	49.70	52.50	42.10	49.10
2023-01	55.40	47.40	51.30	46.50	49.80	54.50	49.60	48.70
2023-02	55.30	51.20	51.20	48.40	50.00	54.80	51.10	47.90
2023-03	56.40	47.70	51.90	48.80	49.90	53.10	55.50	47.80
2023-04	57.20	46.70	52.70	48.80	49.70	60.40	57.40	46.50
2023-05	58.70	45.30	50.30	47.80	49.50	58.20	53.00	48.40
2023-06	57.80	46.20	52.50	47.70	49.70	53.20	50.40	48.80
2023-07	57.70	48.70	53.30	47.80				48.80

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

### 三、供给端：新船下水创近 8 年新高 供应链效率回落

随着春节假期结束，东亚三国船厂复工，全球集装箱新船下水量在 3-7 月明显提速，今年 1-7 月运力增长的环比折年限率创近 8 年新高，预计下半年还将有 150 万 TEU 运力下水，运力供给压力较大。7 月班轮公司对全球三大东西主干航线运力投入出现明显分化，唯独亚欧航线运力规模同比和环比均正增长，亚洲-北欧航线停航力度较为有限。受到美西码头工人罢工以

及巴拿马运河枯水影响，全球供应链效率受到一定影响。6 月全球十大班轮准班率小幅低于前值，全球供应链压力指数大幅高于前值。其中，亚洲-北欧航线运营相对正常，总体可控。

（一）总运力增长较快

截至今年 8 月 2 日，全球共有 6666 艘集装箱船舶，合计 27511456TEU，月环比增加 35 艘合计 196576TEU。相比去年 12 月底，今年 1-7 月全球集装箱运力总规模累计增长 4.32%，环比折年率为 7.38%，远高于 2016-2022 年，逼近 2015 年的 8.2%。并且，全球运力增长有所提速，今年前 7 个月运力环比增长 0.36%、0.25%、0.75%、0.48%、0.58%、1.09%、0.73%。随着春节放假结束，3 月之后东亚三国造船节奏明显提速。

截至今年 6 月，全球未下水集装箱船舶手持订单量录得 738 万 TEU，占现有运力规模的 27.03%。预计 2023 全年新船下水量在 250 万 TEU 左右，今年上半年累计有 96 万 TEU 新船下水，这就意味着下半年还将有 150 万 TEU 运力下水。明年约有 300 万 TEU 运力下水，2025 年约有 180 万 TEU，2026 年约 120 万 TEU。新船下水量巨大将严重制约运价反弹。

表 3-1：2015-2023 年全球集装箱现有运力规模

	全球集装箱船运力(TEU)	年度运力新增幅度	全球集装箱船运力(艘)	年度运力新增幅度	单船运力 (TEU/艘)	年度单船运力新增幅度
2015年	20373139	8.20%	6086	2.00%	3348	6.10%
2016年	20687537	1.50%	6010	-1.20%	3442	2.80%
2017年	21519367	4.00%	6055	0.70%	3554	3.20%
2018年	22731761	5.60%	6148	1.50%	3697	4.00%
2019年	23615870	3.90%	6152	0.10%	3839	3.80%
2020年	24196537	2.50%	6159	0.10%	3929	2.30%
2021年	25345668	4.70%	6319	2.60%	4011	2.10%
2022年	26375308	4.10%	6515	3.10%	4048	0.90%
* 2023年7月31日	27515317	4.32%	6666	2.32%	4128	1.97%

\* 代表 2023 年 7 月 31 日与 2022 年 12 月 31 日对比

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

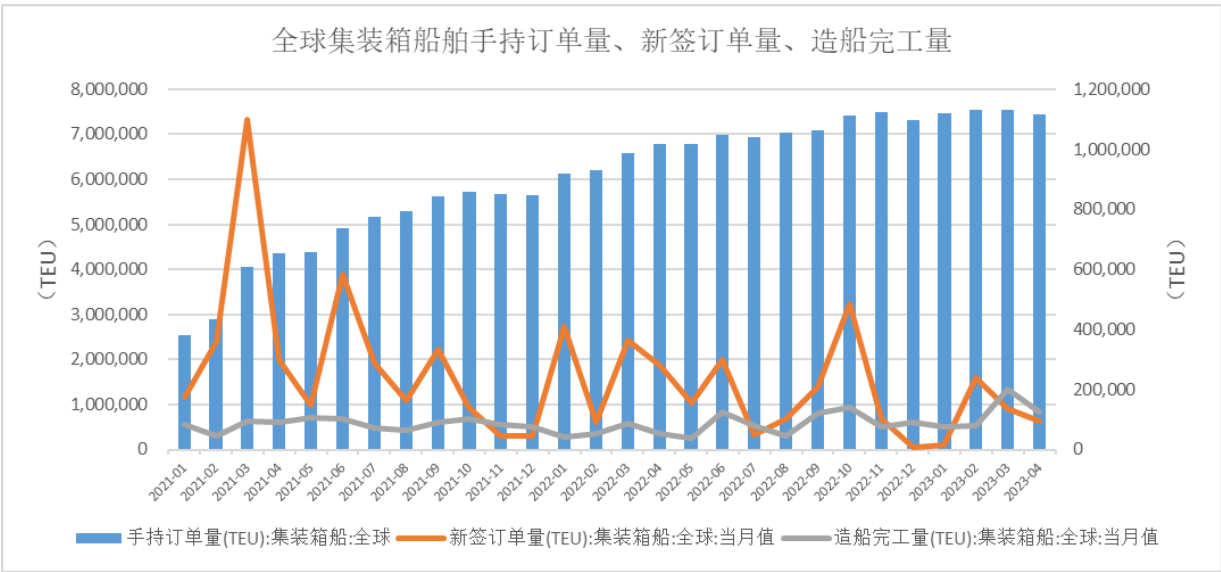


图 3-1 全球集装箱未下水手持订单量、新签订单量、造船完工量

数据来源：同花顺、方正中期期货研究院整理

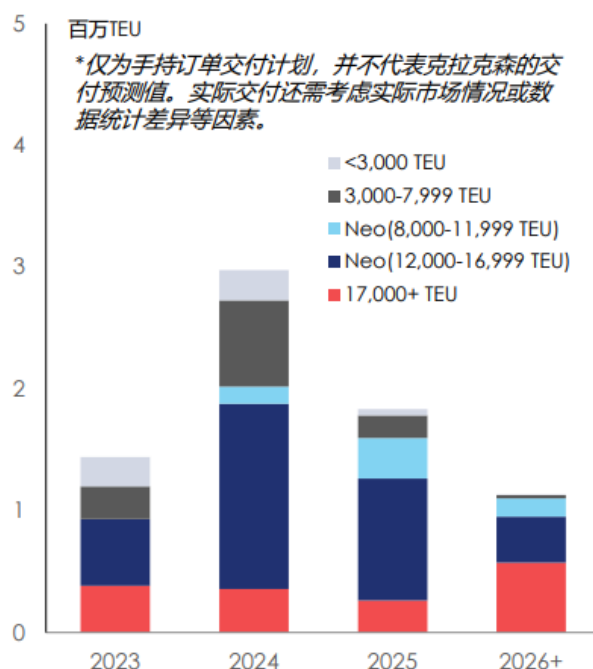


图 3-2: 2023-2026 年手持订单交付预测情况

数据来源: Clarksons、方正中期期货研究院整理

## (二) 东西主干航线运营情况

7 月班轮公司对全球三大东西主干航线运力投入出现明显分化。其中，跨太平洋航线和跨大西洋航线的运力规模同比和环比均负增长，尤其跨太平洋航线运力同比下降 18.6%，唯独亚欧航线运力规模同比和环比均正增长。截至 8 月 2 日，亚欧、跨太平洋、跨大西洋三大东西主干航线的舱位供给量分别达到 464872TEU、522787TEU 和 168011TEU。

表 3-2 全球三大东西主干航线运力规模变化情况

单位: TEU	亚欧航线	跨太平洋航线	跨大西洋航线
2023 年 8 月 2 日	464872	522787	168011
同 比	2.8%	-18.6%	-0.7%
环 比	0.9%	-0.3%	-1.5%

数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

将 6 月 28 日与 7 月 25 日统计的未来 9 周停航数量对比，可以看出亚洲-美东航线新增停航增加最为明显，亚洲-北欧航线新增停航 2 条。单看 7 月停航数量，亚洲-北欧航线实际停航数量比预配增加 8 条。与去年同期相比，今年 7-8 月亚洲-北欧计划航次数量减少 9 条。

表 3-3 东西四大主干航线 6-7 月停航情况

停航航次 航线区域	2023-6-28汇总 WK23-WK31	2023-7-25汇总 WK27-WK35	变化
亚洲-美西	38	35	-3
亚洲-美东	9	26	17
亚洲-北欧	12	14	2
亚洲-地中海	16	9	-7
总计	75	84	9

数据来源：容易船期、方正中期期货研究院整理

表 3-4 东西四大主干航线 7 月停航情况

停航航次 航线区域	2023-6-28汇总 WK26-WK30	2023-7-25汇总 WK26-WK30	变化
亚洲-美西	15	39	24
亚洲-美东	7	24	17
亚洲-北欧	7	15	8
亚洲-地中海	11	9	-2
总计	40	87	47

数据来源：容易船期、方正中期期货研究院整理

表 3-5 2022 与 2023 年 7-8 月东西四大主干航线计划航次

计划航次 航线区域	2022-7-31 汇总 WK27-WK35	2023-7-25 汇总 WK27-WK35	变化
亚洲-美西	459	336	-123
亚洲-美东	312	261	-51
亚洲-北欧	216	207	-9
亚洲-地中海	170	184	14
总计	1157	988	-169

数据来源：容易船期、方正中期期货研究院整理

### （三）班轮公司运力情况

截至 8 月 2 日，全球 TOP10 班轮公司现有运力规模合计录得 23089785TEU，占全球市场比重 83.9%。全球 TOP10 班轮公司未下水新船订单规模 516 艘合计 6201923TEU。未来班轮公司排名有可能出现重大变化。

达飞轮船运力规模未来有望超越马士基航运，成为全球第二大集装箱班轮公司。截至 2023 年 8 月 2 日，马士基航运现有运力规模录得 4142789TEU，相比达飞轮船现有运力规模 3495621TEU 依然高出 647168TEU。不过，达飞轮船的新船订单量远超马士基航运，同日达飞轮船和马士基航运分别录得 1225555TEU 和 406581TEU，达飞轮船高出 818974TEU。这就意味着待新船下水后，马士基航运和达飞轮船的运力规模将分别达到 4549730TEU 和 4721176TEU，马士



基航运整整少了 171806TEU。马士基目前的战略目标不仅仅是一家船公司，而是能提供“Door to Door”的供应链物流企业，最近几年收购或新建了不少货代、港口、仓库等上下游领域，这就导致对于运力的投资力度相对较低。2022 年初马士基航运被地中海航运超越，屈居全球第二大班轮公司，未来排名将进一步滑落至第三。

森罗商船有意收购韩新航运，成为全球第八大集装箱班轮公司。韩新航运目前由韩国开发银行和韩国海洋商业公司控股，两大股东退出意愿与日俱增，都不愿意再投身集运市场。作为韩新航运第三大股东，森罗商船想在集运市场做大做强。目前森罗商船运力规模为 15 艘合计 68620TEU，位居全球第 26 位。森罗集团创始董事长 Woo Oh-hyu 声称“我想最后一次完成韩国航运大业，我已经收到了来自集团内外大量关于接手韩新航运的请求，我也为此准备好了高达 4.5 万亿韩元的收购资金”。当然，这样的超大型收购短期内难以完成。不过，一旦完成，森罗商船很有可能停止“韩新航运”名称对外营运，而是直接承接韩新航运所有船队以“森罗商船”名称对外经营。

表 3-6 全球 TOP10 班轮公司运力规模（截至 2023 年 8 月 2 日）

排名	班轮公司	运力规模（TEU）	全球占比
1	地中海航运	5,211,152	18.9%
2	马士基航运	4,142,789	15.1%
3	达飞轮船	3,495,621	12.7%
4	中远海运	2,926,295	10.6%
5	赫伯罗特	1,862,282	6.8%
6	长荣海运	1,673,600	6.1%
7	海洋网联	1,686,930	6.1%
8	韩新航运	792,074	2.9%
9	阳明航运	705,614	2.6%
10	以星航运	593,428	2.2%
合计		23089785	83.9%

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

表 3-7 全球 TOP10 班轮公司未下水新船订单规模（截至 2023 年 8 月 2 日）

	班轮公司	新船订单规模（TEU）	总艘数（艘）
1	地中海航运	1,448,464	116
2	达飞轮船	1,225,555	119
3	中远海运	927,390	55
4	长荣海运	840,650	72
5	海洋网联	469,768	36
6	马士基	406,581	34
7	赫伯罗特	312,304	15
8	以星商船	306,184	38
9	韩新航运	265,027	26
10	阳明海运	77,500	5
合计		6201923	516

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

#### （四）6 月供应链效率有所回落

受到美西码头工人罢工以及巴拿马运河枯水影响，全球供应链效率受到一定影响。6 月，全球十大班轮准班率录得 50.23%，略低于前值 0.27BP；全球供应链压力指数录得-1.2，大幅高于前值-1.56。其中，亚洲-北欧航线运营相对正常，到离港准班率录得 52.73%，略低于前值 0.23BP，总体可控。

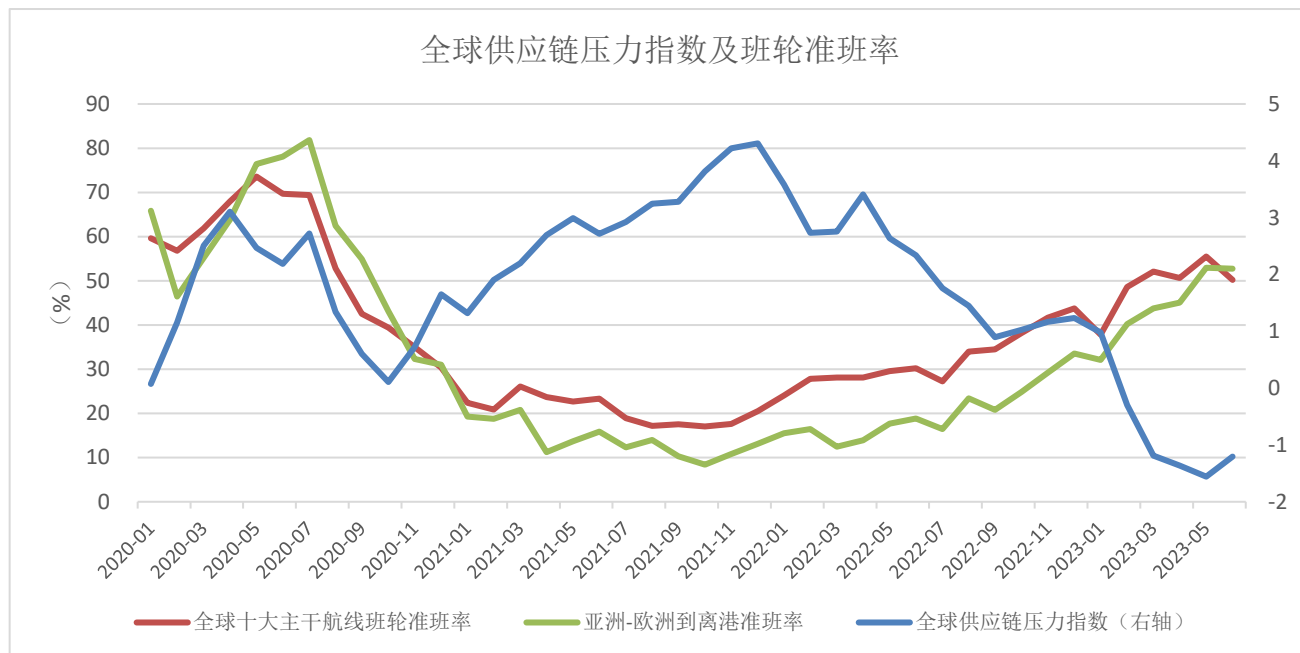


图 3-3：全球供应链压力指数及班轮准班率  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理







图 3-4：四大北欧基本港在港数量、在锚数量、在泊数量、平均等泊时间

数据来源：港口宝、方正中期期货研究院整理

### （五）集装箱滞留情况

由于出口不振，中国港口的集装箱滞留情况并未好转，上海港和青岛港 CAx 基本维持不变。相较而言，随着供应链不断恢复，欧洲港口的 CAx 趋势性回落。

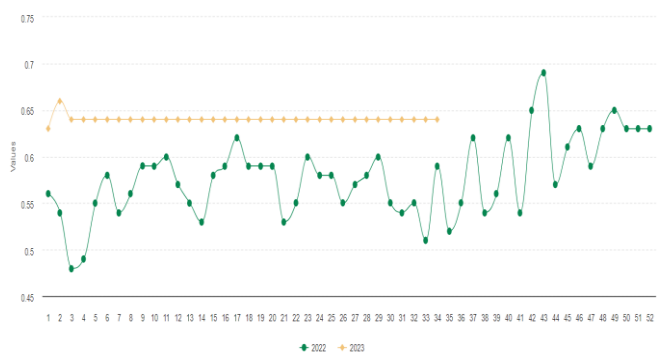


图 3-5：上海港 CAx 指数

数据来源：Xchange、方正中期期货研究院整理

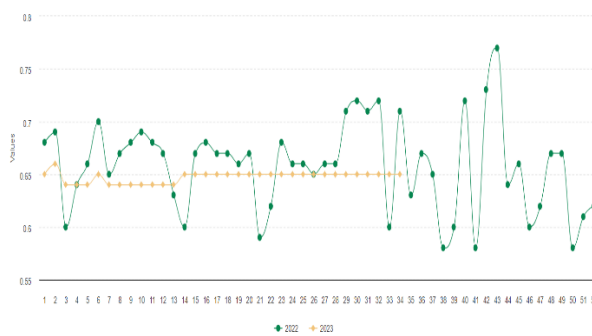


图 3-6：青岛港 CAx 指数

数据来源：Xchange、方正中期期货研究院整理

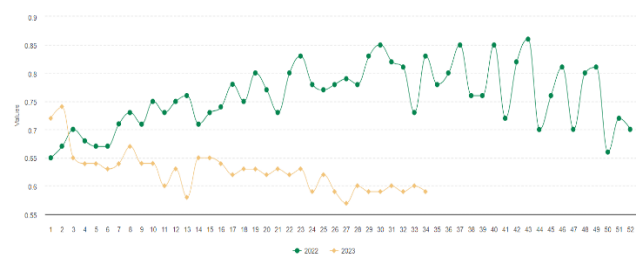


图 3-7：热那亚港 CAx 指数

数据来源：Xchange、方正中期期货研究院整理

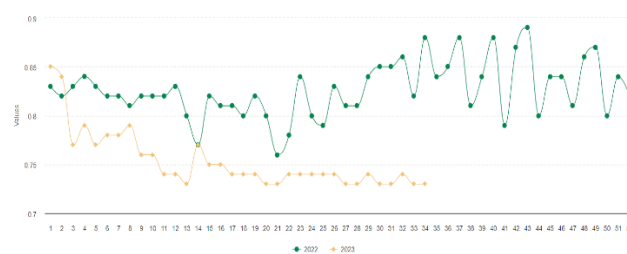


图 3-8：安特卫普港 CAx 指数

数据来源：Xchange、方正中期期货研究院整理

### （六）船舶“低碳化”持续进行中

长荣海运近期宣布斥资 43-50 亿美元订造 24 艘 16000TEU 甲醇双燃料集装箱。其中，16 艘由三星重工订造，8 艘由日本造船订造，每艘平均造价在 1.8-2.1 亿美元不等。长荣海运此举

一方面是为了扩建船队，降低平均船龄；另一方面是为了迎合日趋严格的环保要求。长荣海运股东会提到为因应 IMO 碳强度 CII 实施及各国减碳法规要求，营运重点罗列五大策略，包括持续规划建设双燃料环保船舶、调整船舶航速及航线泊靠港口、规划全球战略性码头、加速航运资讯数位化进程以及持续进行生质燃油测试及规划碳捕捉测试等作为。IMO 于 7 月海洋环境保护委员会第 80 届会议（MEPC 80）修订船舶温室气体减排新目标。2030 年碳强度至少降低 40%，2040 年减 70%；新增 2030 年前国际航线船舶使用能源占比，即至少 5%来自零（或接近零）温室气体排放技术或燃料；2050 年实现碳中和。

#### 四、成本端：船舶燃料油震荡下挫 二手船价格逆势上涨

随着 5 月燃料油价格下挫，HMM 从 6 月 1 日起征收燃油附加费宣告失败。船员薪资成本受供求关系影响进一步回调。船舶交易价格最近三个月逆势上涨。

##### （一）经营成本：船员薪资持续回落

自去年 3 月以来，国际船员薪资水平持续下跌，今年 6 月国际船员薪酬指数录得 1424.4 点，同比和环比分别下降 7.1%和 0.8%。从供给端来看，5 月 WHO 宣布解除全球新冠疫情紧急状态，有利于菲律宾、印度等船员输出大国重返班轮，在增加船员供给的同时也降低了换员成本；从需求端来看，全球集运市场低位震荡，班轮公司采取停航撤线措施，降低船员需求。国际船员薪资水平回落主要还是受船员市场供给关系影响，这一逻辑将贯穿 2023 年，下半年继续趋势性小幅看跌。

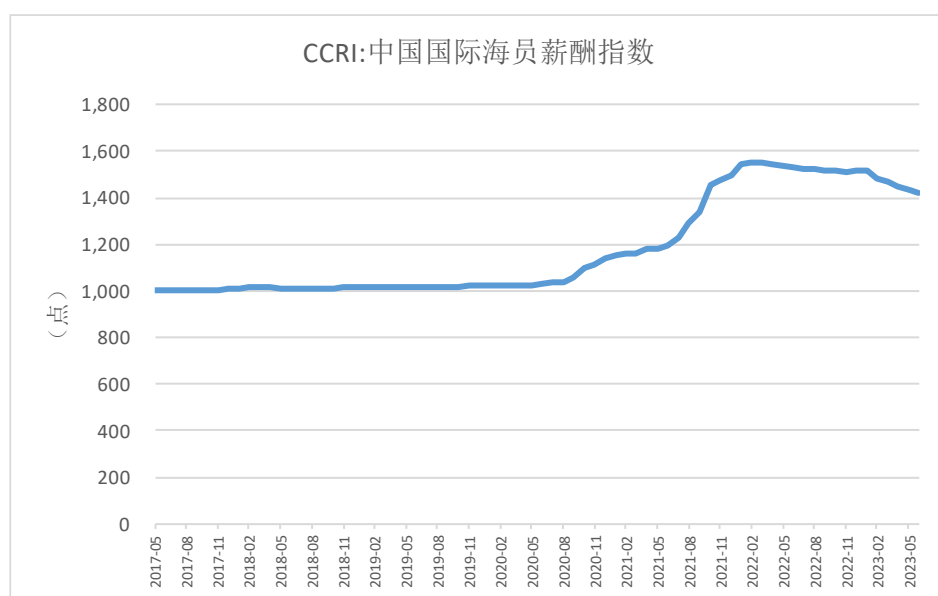


图 4-1：CCRI 中国国际船员薪酬指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

##### （二）航次成本：船舶燃料油上涨

在原油带动下，7月船舶燃料油价格整体震荡上扬，主要有四方面原因：其一，OPCE+组织减产且实际减产率提升；美国战略石油储备逐步由去库转为累库；三季度是传统季节性消费旺季，预计不会出现旺季不旺；美元走弱。

7月OPCE一揽子原油价格累计上涨13.5%。新加坡重油IFO380、轻油DMO、低硫燃料油、高硫燃料油380月环比累计上涨20.2%、12.5%、4.3%、18.6%。

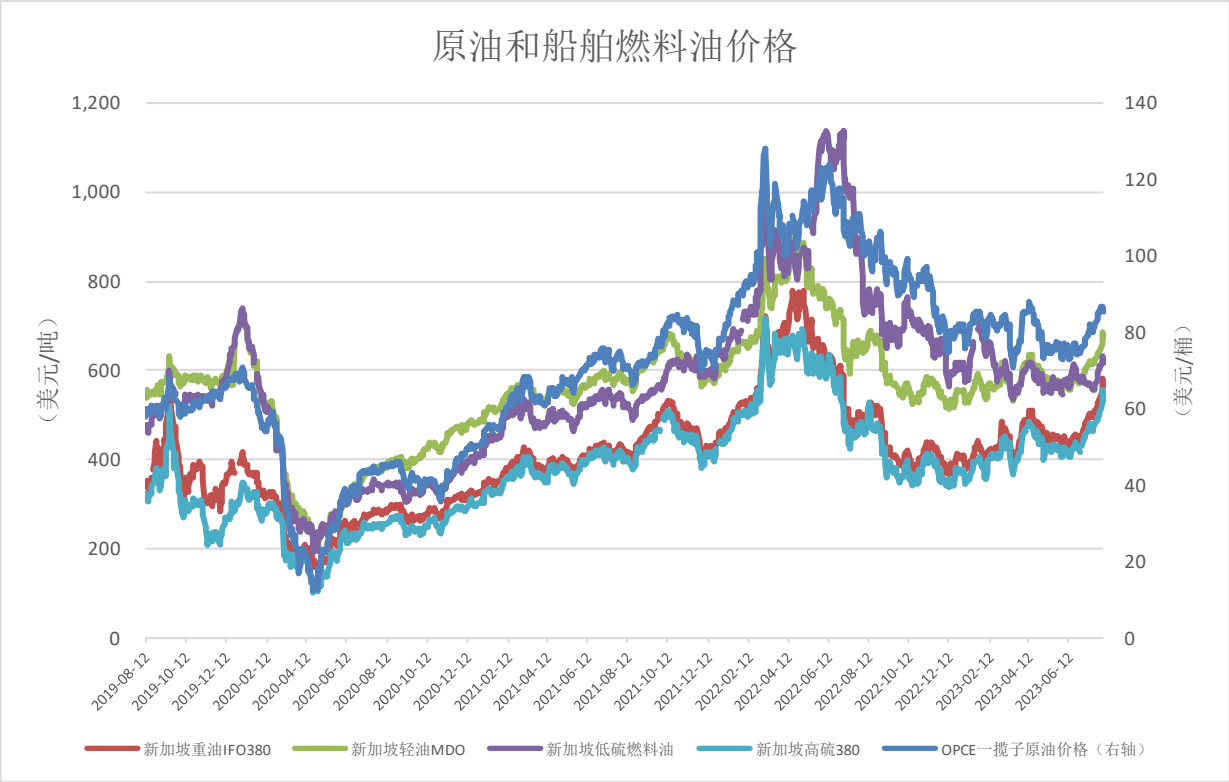


图 4-2：全球原油和船舶燃料油价格趋势

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

（三）资金成本：船舶交易价格持续下跌

6月底全球船舶交易市场出现拐点，7月整体回落。8月1日国际集装箱船舶交易价格指数录得8863.7点，月环比下跌1.69%。其中，Post Panamax超大型船价跌幅超过其他中小型船舶。

表 4-1 国际集装箱船舶交易价格

	2023/7/25	2023/8/1	月环比
国际集装箱船舶价格指数	9016.01	8863.7	-1.69%
Post Panamax新船（\$）	83680000	82810000	-1.04%
10年期船龄Panamax（\$）	51870000	51370000	-0.96%
Panamax新船（\$）	49290000	48900000	-0.79%
10年期船龄Panamax（\$）	31290000	31020000	-0.86%
Handy新船（\$）	29660000	29300000	-1.21%
10年期船龄Handy（\$）	18790000	18670000	-0.64%

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

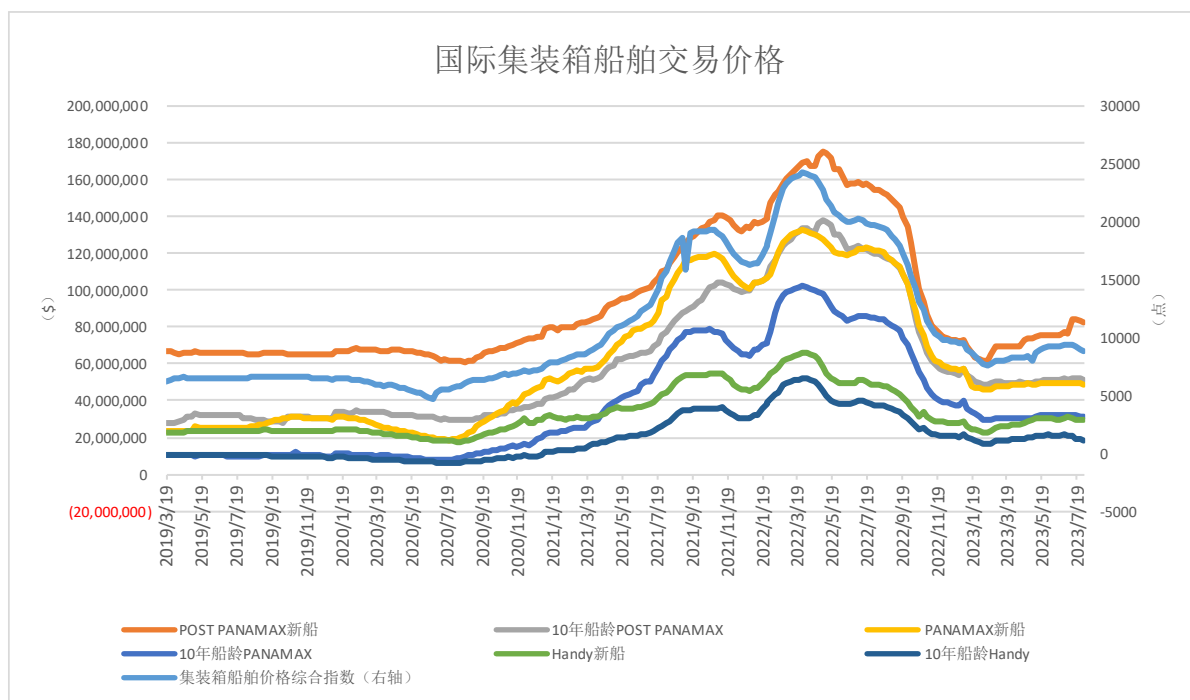


图 4-3：国际集装箱船舶价格指数

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

## 五、货币端：美元兑人民币汇率有所回调

随着美国通胀数据超预期回落，美联储 7 月加息中止预期升温，上半月美元指数一度跌破 100 点，美元兑人民币汇率持续跳水至 7.13。下半月市场对于 9 月加息博弈再度升温，美元指数反弹，美元兑人民币汇率在 7.16 震荡。



图 5-1：美元兑人民币汇率

数据来源：文化云节点、方正中期期货研究院整理

## 六、后市展望

当前已进入亚欧航线传统旺季。为了获取更大的利润，达飞轮船再度宣布从 8 月 15 日起将亚洲港口(包括日本、东南亚和孟加拉国)到所有北欧港口(包括英国以及从葡萄牙到芬兰/爱沙尼亚的全航线)的 FAK 费率上涨至\$1150/TEU、\$2100/FEU。不过，从目前供需情况分析，欧线再想实现如此大幅度跳涨颇具难度。整体预判，8 月上半月欧线 FAK 订舱价将会阴跌，8 月中旬 FAK 订舱价上涨后会再度回落。

从运力供给端来看，8 月停航力度不如 7 月中下旬，三大联盟单周预配航线数量维持 12 条。鉴于港口运营能力，今年新下水超大型集装箱船舶都会投入至亚欧航线。即便航次数量与以往相同，单船负载能力大幅升级，整体载运能力还是得到明显提升。预计下半年国际集运市场还将下水 150 万 TEU，占现有运力 5.45%，极大冲击市场。即便班轮公司采取停航、绕航、淘汰老旧船舶等措施，但远不及如此大规模新船下水。并且，一旦市场有所起势，将有部分班轮公司解封运力，又会冲击市场。

从运力需求端来看，8月是亚欧航线传统发运旺季，但今年旺季不旺的可能性更高。欧元区经济边际略有恢复，但复苏并不明显，IMF将2023-2024年经济增速预期仅提升1个百分点至0.9%和1.5%。其中，欧洲经济火车头德国今年会出现衰退。由于欧洲通胀依然高企，欧洲央行和英国央行还将继续加息，利空欧洲经济和消费复苏。欧洲消费不振，叠加西方国家对华外贸歧视，8月中国出口至欧洲贸易额难有明显增长，下半年部分月份依然会出现同比和环比双负增长。

从成本端来看，船舶燃料油将会趋势性上涨，船员薪酬会下降，船舶租金水平维持震荡。

表 6-1 Week31-36 三大联盟在上海→欧洲航线的运力布局

联盟	船公司（航线代码）及港序		wk31	wk32	wk33	wk34	wk35	wk36
2M	MSK(AE5)MSC(ALBATROS)	计划	8-3	8-10	8-17			
	大连-天津-釜山-宁波-上海-丹戎柏拉帕斯-鹿特丹-不莱梅哈芬-哥德堡-鹿特丹-威廉港	实际	8-4	8-11	8-18	8-24	8-31	9-7
	MSK(AE6)MSC(LION)	计划	8-5	8-12	8-19	8-26		
	宁波-上海-盐田-丹戎柏拉帕斯-锡尼什-鹿特丹-安特卫普-费利克斯托	实际	8-7	8-14	8-21	8-28	9-2	9-9
	MSK(AE7)MSC(CONDOR)	计划						
	宁波-上海-南沙-盐田-丹戎柏拉帕斯-科伦坡-丹吉尔-费利克斯托-汉堡-安特卫普-伦敦-勒阿弗尔	实际	7-31	8-9	8-16	8-23	8-30	9-6
OCEAN	MSK(AE55)MSC(GRIFFIN)	计划						
	上海-宁波-厦门-丹戎柏拉帕斯-费利克斯托-鹿特丹-勒阿弗尔	实际	8-5	8-12	8-19	8-26	9-2	9-9
	CMA(FAL1)COSCO(AEU2)OOCL(LL4)EMC(FAL1)	计划	7-30					
	釜山-宁波-上海-盐田-新加坡-阿列基拉托斯-波列斯克-勒阿弗尔-汉堡-威廉港-鹿特丹	实际	7-31	8-6	8-13	8-20	8-27	9-3
	CMA(FAL2)COSCO(AEU3)OOCL(LL2)EMC(NE3)	计划						
	天津-大连-青岛-上海-宁波-新加坡-比雷埃弗斯-鹿特丹-汉堡-安特卫普	实际	7-30	8-5	8-13	8-20	8-26	9-3
OCEAN	CMA(FAL7)COSCO(AEU7)OOCL(LL3)EMC(NE7)	计划				加靠		
	上海-厦门-宁波-香港-盐田-头顿-新加坡-比雷埃弗斯-汉堡-鹿特丹-泽布吕赫-瓦尔西瓦	实际	/	/	/	8-26	/	/
	CMA(FAL3)COSCO(AEU6)OOCL(LL5)EMC(FAL3)HPL(FE9)	计划	8-4	8-11	8-18	8-25	9-1	
	青岛-宁波-上海-盐田-头顿-新加坡-鹿特丹-南汉普顿-安特卫普-勒阿弗尔	实际	8-5	8-12	8-19	8-26	9-2	9-8
	CMA(FAL5)COSCO(AEU1)OOCL(LL1)EMC(NE1)	计划						
	上海-宁波-厦门-盐田-新加坡-费利克斯托-泽布吕赫-格但斯克-威廉港	实际	停航	8-7	8-15	8-22	8-28	9-5
THE	CMA(FAL6)COSCO(AEU5)OOCL(LL6)EMC(CEM)	计划				8-21		
	青岛-上海-宁波-台北-盐田-新加坡-鹿特丹-费利克斯托-汉堡	实际	7-31	8-7	8-14	8-22	8-28	9-4
	CMA(FAL8)COSCO(AEU9)OOCL(LL7)EMC(CE5)	计划	8-3	8-10				
	天津-宁波-上海-盐田-新加坡-比雷埃弗斯-安特卫普-汉堡-鹿特丹	实际	8-4	8-12	8-16	8-23	8-31	9-7
	HPL(FE2)ONE(FE2)YML(FE2)HMM(FE2)	计划	8-2	8-9				9-6
	釜山-上海-宁波-盐田-盐田-新加坡-丹吉尔-南汉普顿-勒阿弗尔-威廉港-鹿特丹	实际	8-5	8-11	8-16	8-23	8-30	9-7
THE	HPL(FE4)ONE(FE4)YML(FE4)HMM(FE4)	计划	8-1	8-8				9-5
	天津-青岛-釜山-上海-盐田-阿尔赫西拉斯-鹿特丹-汉堡-安特卫普	实际	8-4	8-9	8-15	停航	8-29	9-6

数据来源：容易船期、方正中期期货研究院整理  
表 6-2 2023-2024 年全球及主要经济体市场展望

	Year over Year					
	Estimate		Projections		Difference from April 2023 WEO	
	2021	2022	2023	2024	Projections 1/ 2023	2024
<b>World Output</b>	<b>6.3</b>	<b>3.5</b>	<b>3.0</b>	<b>3.0</b>	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>
<b>Advanced Economies</b>	<b>5.4</b>	<b>2.7</b>	<b>1.5</b>	<b>1.4</b>	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>
United States	5.9	2.1	1.8	1.0	0.2	-0.1
Euro Area	5.3	3.5	0.9	1.5	0.1	0.1
Germany	2.6	1.8	-0.3	1.3	-0.2	0.2
France	6.4	2.5	0.8	1.3	0.1	0.0
Italy	7.0	3.7	1.1	0.9	0.4	0.1
Spain	5.5	5.5	2.5	2.0	1.0	0.0
Japan	2.2	1.0	1.4	1.0	0.1	0.0
United Kingdom	7.6	4.1	0.4	1.0	0.7	0.0
Canada	5.0	3.4	1.7	1.4	0.2	-0.1
Other Advanced Economies 3/	5.5	2.7	2.0	2.3	0.2	0.1
<b>Emerging Market and Developing Economies</b>	<b>6.8</b>	<b>4.0</b>	<b>4.0</b>	<b>4.1</b>	<b>0.1</b>	<b>-0.1</b>
Emerging and Developing Asia	7.5	4.5	5.3	5.0	0.0	-0.1
China	8.4	3.0	5.2	4.5	0.0	0.0
India 4/	9.1	7.2	6.1	6.3	0.2	0.0
Emerging and Developing Europe	7.3	0.8	1.8	2.2	0.6	-0.3
Russia	5.6	-2.1	1.5	1.3	0.8	0.0
Latin America and the Caribbean	7.0	3.9	1.9	2.2	0.3	0.0
Brazil	5.0	2.9	2.1	1.2	1.2	-0.3
Mexico	4.7	3.0	2.6	1.5	0.8	-0.1
Middle East and Central Asia	4.4	5.4	2.5	3.2	-0.4	-0.3
Saudi Arabia	3.9	8.7	1.9	2.8	-1.2	-0.3
Sub-Saharan Africa	4.7	3.9	3.5	4.1	-0.1	-0.1
Nigeria	3.6	3.3	3.2	3.0	0.0	0.0
South Africa	4.7	1.9	0.3	1.7	0.2	-0.1

数据来源：IMF、方正中期期货研究院整理



联系我们：

分支机构	地址	联系电话
<b>总部业务平台</b>		
资产管理部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881312
期货研究院	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-85881117
投资咨询部	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-68578587
产业发展部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881109
金融产品部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881295
金融机构部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881228
总部业务部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881292
<b>分支机构信息</b>		
北京分公司	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-68578987
北京石景山分公司	北京市石景山区金府路32号院3号楼5层510室	010-66058401
北京朝阳分公司	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881205
北京望京分公司	北京市朝阳区阜通东大街6号院3号楼8层908室	010-62681567
河北分公司	河北省唐山市路北区金融中心A座2109、2110室	0315-5396886
保定分公司	河北省保定市高新区朝阳北大街2238号汇博上谷大观B座1902、1903室	0312-3012016
南京分公司	江苏省南京市栖霞区紫东路1号紫东国际创业园西区E2-444	025-58061185
苏州分公司	江苏省苏州工业园区通园路699号苏州港华大厦716室	0512-65162576
上海分公司	上海市浦东新区长柳路58号604室	021-50588179
常州分公司	江苏省常州市钟楼区延陵西路99号嘉业国贸广场32楼	0519-86811201
湖北分公司	湖北省武汉市硚口区武胜路花样年喜年中心18层1807室	027-87267756
湖南第一分公司	湖南省长沙市雨花区芙蓉中路三段569号陆都小区湖南商会大厦东塔26层2618-2623室	0731-84310906
湖南第二分公司	湖南省长沙市岳麓区观沙岭街道滨江路53号楷林商务中心C座1606、2304、2305、2306房	0731-84118337
湖南第三分公司	湖南省长沙市芙蓉区黄兴中路168号新大新大厦5层	0731-85868397
深圳分公司	广东省深圳市福田区中康路128号卓越城一期2号楼806B室	0755-82521068
广东分公司	广东省广州市天河区林和西路3-15号耀中广场B座35层07-09室	020-38783861
上海自贸试验区分公司	上海市浦东新区南泉北路429号2801室	021-58991278
天津营业部	天津市和平区大沽北路2号津塔写字楼2908室	022-23559950
天津滨海新区营业部	天津市滨海新区第一大街79号泰达MSD-C3座1506单元	022-65634672
包头营业部	内蒙古自治区包头市青山区钢铁大街7号正翔国际S1-B8座1107	0472-5210710
邯郸营业部	河北省邯郸市丛台区人民路与滏东大街交叉东南角环球中心T6塔楼13层1305房间	0310-3053688
青岛营业部	山东省青岛市崂山区香港东路195号上实中心T6号楼10层1002室	0532-82020088
太原营业部	山西省太原市小店区长治路329号融公寓2幢1单元5层	0351-7889677
西安营业部	陕西省西安市高新区太白南路118号4幢1单元1F101室	029-81870836
上海南洋泾路营业部	上海市浦东新区南洋泾路555号1105、1106室	021-58381123
上海世纪大道营业部	上海市浦东新区世纪大道1589号长泰国际金融大厦1107室	021-58861093
宁波营业部	浙江省宁波市江北区人民路132号银亿外滩大厦1706室	0574-87096833
杭州营业部	浙江省杭州市萧山区宁围街道宝盛世纪中心1幢1801室	0571-86690056
南京洪武路营业部	江苏省南京市秦淮区洪武路359号福鑫大厦1803、1804室	025-58065958
苏州东吴北路营业部	江苏省苏州市姑苏区东吴北路299号吴中大厦9层902B、903室	0512-65161340
扬州营业部	江苏省扬州市新城河路520号水利大厦附楼	0514-82990208
南昌营业部	江西省南昌市红谷滩新区九龙大道1177号绿地国际博览城4号楼1419、1420	0791-83881026
岳阳营业部	湖南省岳阳市岳阳楼区建湘路天伦国际11栋102号	0730-8831578
株洲营业部	湖南省株洲市天元区珠江南路599号神农太阳城商业外圈703号(优托邦第3号写字楼第7层C-704号)	0731-28102713
郴州营业部	湖南省郴州市苏仙区白鹿洞街道青年大道阳光瑞城1栋10楼	0735-2859888
常德营业部	湖南省常德市武陵区穿紫河街道西园社区滨湖路666号时代广场21楼	0736-7318188
<b>风险管理子公司</b>		
上海际丰投资管理有限责任公司	上海市浦东新区商城路506号新梅联合广场B座6层	021-20778818

重要事项：

本报告中的信息均源于公开资料，方正中期期货研究院对信息的准确性及完备性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息和意见并不构成所述期货合约的买卖出价和征价，投资者据此作出的任何投资决策与本公司和作者无关，方正中期期货有限公司不承担因根据本报告操作而导致的损失，敬请投资者注意可能存在的交易风险。本报告版权仅为方正中期期货研究院所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制发布，如引用、转载、刊发，须注明出处为方正中期期货有限公司。