

集运：山止川行，风禾尽起

高级研究员：杜冰沁

年报摘要：

● 2024 年行情回顾

自 2023 年底红海危机爆发后，多数船只绕行好望角，运力紧张推升运价上行，随着红海绕航转为常态，一季度运价冲高回落。今年夏季，为避免绕行耽误船期，欧美零售商提前订购开启旺季前置，运价不断创新高，EC 主力合约最高涨至 5811 点。十一假期后，各航司为即将到来的年底旺季作准备，11 月和 12 月分别开启两轮涨价，但受限于货量不佳，因此涨价未能完全落地。整体来看，今年受到地缘等黑天鹅事件影响，集装箱运价波动率显著走高，不过依然基本符合季节性规律。

● 2025 年市场分析逻辑

过去几年的行业高景气度带来大量的新船订单，预计明年交付规模依然较大，而拆解量维持低位。Alphaliner 预测 2024、2025、2026 年集装箱市场名义运力的增速分别为 9.7%、5.3%和 2.6%，2024 年为运力增速最高的一年。亚欧航线上，主要部署的船型为 17000+TEU 的超大型集装箱船，明年 12000-16999TEU 仍为大型集装箱船只的主要交付船型，预计 2027 和 2028 年为 17000+TEU 的超大型集装箱船舶交付大年。

到目前为止亚欧航线的集装箱船只仍维持绕行现状，不过供应链缺口已经在今年逐步修复。如若明年地缘缓和带来红海复航，运力释放将给供应端带来压力，需要关注红海通行后各航司的复航计划和执行情况。

港口罢工对于供应链的扰动以短期为主，但由于发生次数频繁导致全球集运市场供应链较为脆弱。明年来看，工人罢工等意外事件带来的港口拥堵依然会对短期运力造成一定冲击。

2025 年，全球班轮公司将进行联盟重组，给航线和班次数量带来的

变化不大。“双子星”的合作航线不论是起运港还是目的港挂靠都较为精简，对于供应链稳定性的要求更高，同时也给船期可靠性带来一定挑战；PA 联盟与 MSC 的合作航线中更多需要依靠 MSC 主导，MSC 独立之后，其调整航线和价格的灵活性更高，叠加其排名第一的运力规模，预计明年需要更多关注 MSC 报价。另外，新联盟的形成初期或存在市场份额的争夺需求，关注新旧联盟过渡期市场的适应情况。

欧洲央行今年开启四次降息，预计明年降息方向依然明确，助力投资和消费复苏。今年集运市场的贸易量表现亮眼主要由于欧美的补库需求。从 BEA 公布的美国库存和销售数据来看，包括汽车与汽车零部件在内的多数下游消费行业已基本或即将进入被动补库环节，今年补库需求带来的贸易增量明年难以重现。

2025 年影响全球集运贸易的主要因素之一在于特朗普政府的关税政策。市场预期特朗普 2.0 时代全球贸易摩擦将加剧，明年可能会带来货物抢运的情况，如若出现货量增加导致堵港情况发生，供应链受到扰动的情況可能会外溢至欧线，但在货量冲击结束后将面临贸易萎缩的情况。

根据 UN COMTRADE 的数据，从供需增速平衡来看，预计 2024 年全球集运市场供需增速差为 7.4%；2025 年供需增速差为 3.3%。明年最主要的变量一是在于红海复航的不确定性，二是在于美国加征关税的影响，当前各合约也在一定程度上反映了对于复航的预期，复航初期以及联盟交替初期可能会给集运市场供应链带来混乱，但随着复航后运力的逐步释放，预计 2025 年供应过剩的程度还会加深，运价中枢或重回 2023 年的水平。预计明年各合约表现仍将遵循季节性，可持续关注淡旺季合约间的套利机会，但需要注意如果复航实现可能会收窄套利空间。

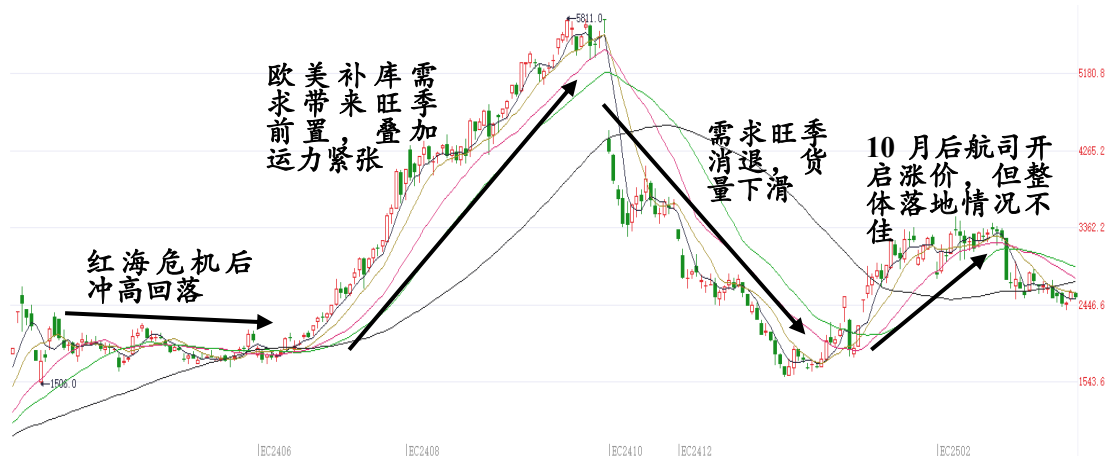
● 风险提示

红海局势，全球贸易摩擦，欧洲经济复苏，新联盟格局，港口罢工

一、2024 年集运指数（欧线）价格走势主要影响因素分析

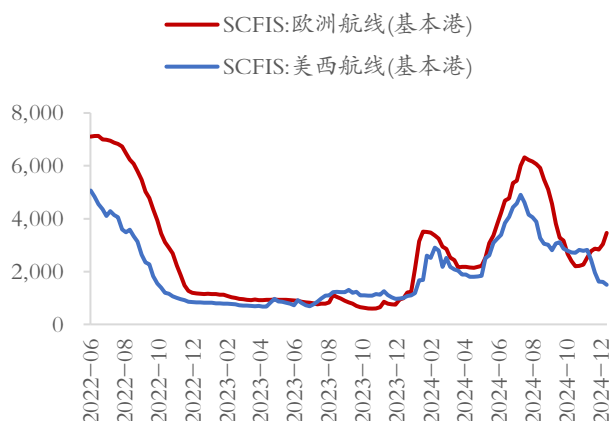
自 2023 年底红海危机爆发后，多数船只绕行好望角，造成船舶周转效率大幅下滑，运力紧张，推升运价上行，随着红海绕航转为常态，一季度运价冲高回落。今年夏季，为避免绕行耽误船期，欧美零售商提前订购开启旺季前置，叠加港口拥堵导致运力紧张，运价不断创新高，EC 主力合约最高涨至 5811 点。而随着需求旺季的逐渐消退，货量下滑，运价再度回落。十一假期后，各航司为即将到来的年底旺季作准备，11 月和 12 月分别开启两轮涨价，但受限于货量不佳，因此涨价未能完全落地。整体来看，今年受到地缘等黑天鹅事件影响，集装箱运价波动率显著走高，不过依然基本符合季节性规律。

图表 1：2024 年集运指数（欧线）（EC）指数走势图（单位：点）



资料来源：iFinD、光大期货研究所

图表 2：SCFIS 欧线表现（单位：点）



资料来源：iFinD、光大期货研究所

图表 3：SCFI 欧线表现（单位：美元/TEU）



资料来源：iFinD、光大期货研究所

从标的现货指数 SCFIS 来看，今年也整体呈现先涨后跌的走势，截至 12 月 9 日年度均值为 3491.14 点，同比上涨 291%，最高值为 7 月 22 日的 6318.1 点；现货报价方面，SCFI 欧线截至 12 月 13 日年度均值为 2987.3 美元/TEU，同比上涨 228%，最高值为 7 月 12 日的 5051 美元/TEU。

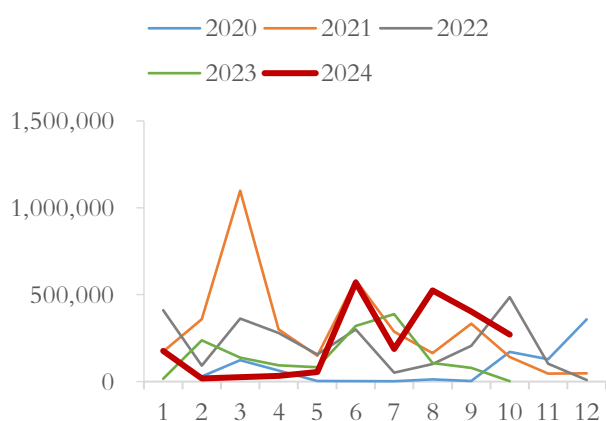
二、2025 年集运市场基本面分析

1、供给：运力增速高企，关注供应链扰动和新联盟格局

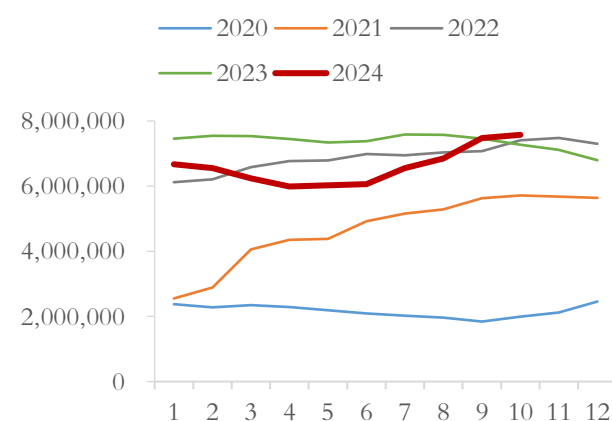
(1) 运力

2024 年仍为集装箱船舶的交付大年，全球集装箱运力进一步扩张。根据克拉克森最新数据统计（截至 2024 年 11 月 9 日），2024 年 10 月全球新签订单 85 艘，环比减少 56 艘，同比减少 103 艘；其中集装箱船 26 艘，共计 270048TEU。2024 年 1-10 月全球新签订单 2189 艘，同比下跌 6.37%；其中集装箱船 286 艘，共计 3266563TEU。截至 2024 年 11 月 9 日全球船厂手持订单 5426 艘，环比下降 0.6%；其中集装箱船手持订单量为 725 艘，共计 7574153TEU。2024 年 10 月全球船厂共交付新船 146 艘，环比下跌 35.68%，同比下跌 28.08%；其中集装箱船的交付数量为 28 艘，共计 205419TEU。2024 年 1-10 月全球船厂共交付新船 2378 艘，同比上升 9.43%；其中集装箱船的交付数量为 413 艘，共计 2540502TEU。

图表 4：全球集装箱新承接订单量（单位：TEU） 图表 5：全球集装箱手持订单量（单位：TEU）



资料来源：WIND、光大期货研究所



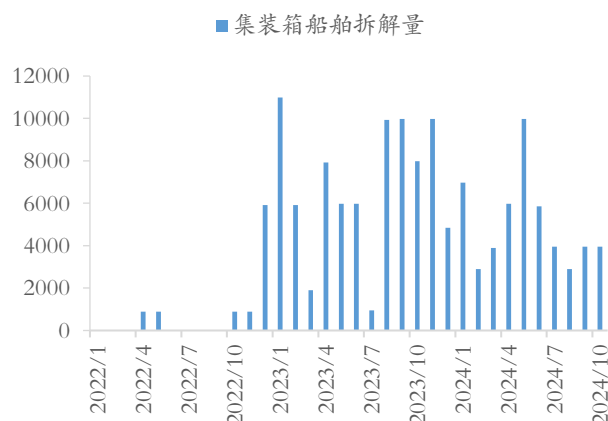
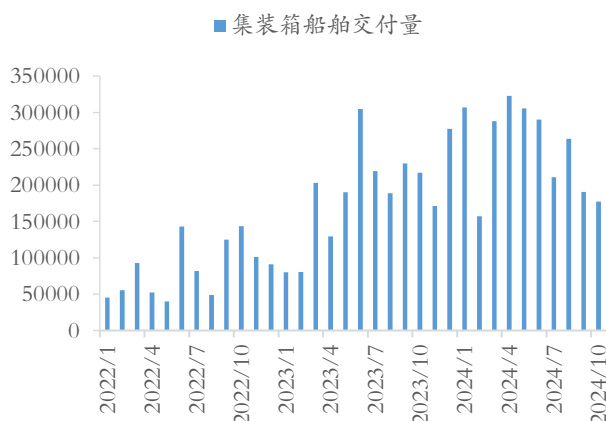
资料来源：WIND、光大期货研究所

从在手订单占比来看，截至 10 月全球集装箱手持订单占比为 24.02%，同比 2023 年近 30% 的水平有一定下降，但是近几个月手持订单又有抬头趋势。过去几年的行业高景气度带来大量的

新船订单，预计明年交付规模依然较大，而拆解量或维持低位。Alphaliner 预测 2024、2025、2026 年集装箱市场名义运力的增速分别为 9.7%、5.3%和 2.6%，2024 年为运力增速最高的一年。

图表 6：集装箱船舶交付量（单位：TEU）

图表 7：集装箱船舶拆解量（单位：TEU）

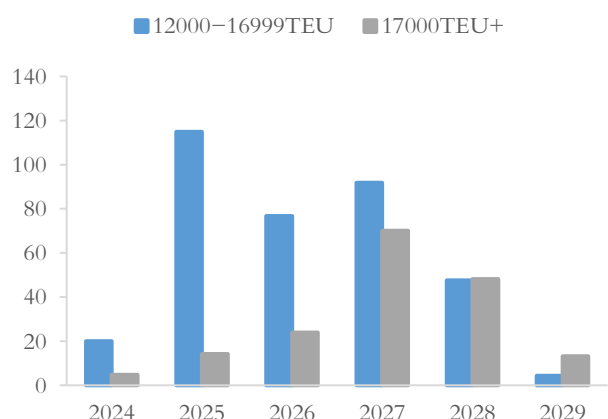
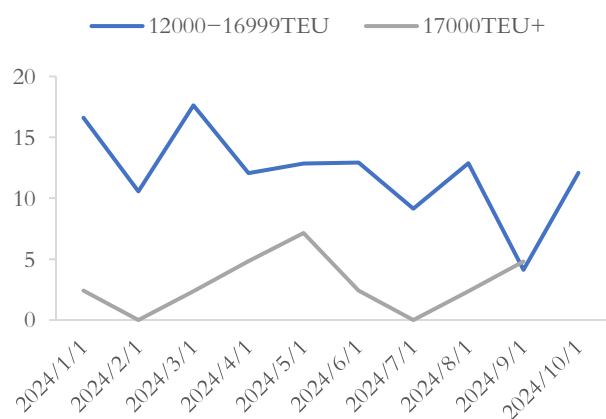


资料来源：WIND、Clarksons、光大期货研究所

分船型来看，今年大型集装箱船舶中，12000-16999TEU 的船舶交付运力占比高达 82%，17000+TEU 的新船交付运力占比仅为 18%。而在亚欧航线上，主要部署的船型就是 17000+TEU 的超大型集装箱船，运力部署占比超过 60%，12000-16999TEU 的船舶运力部署占比约为 20%，因此今年新船的交付在弥补供给缺口的同时并没有带来运力的额外宽松。明年来看，12000-16999TEU 仍为大型集装箱船只的主要交付船型，对于 17000+TEU 的超大型集装箱船舶而言，预计 2027 和 2028 年为其交付大年。

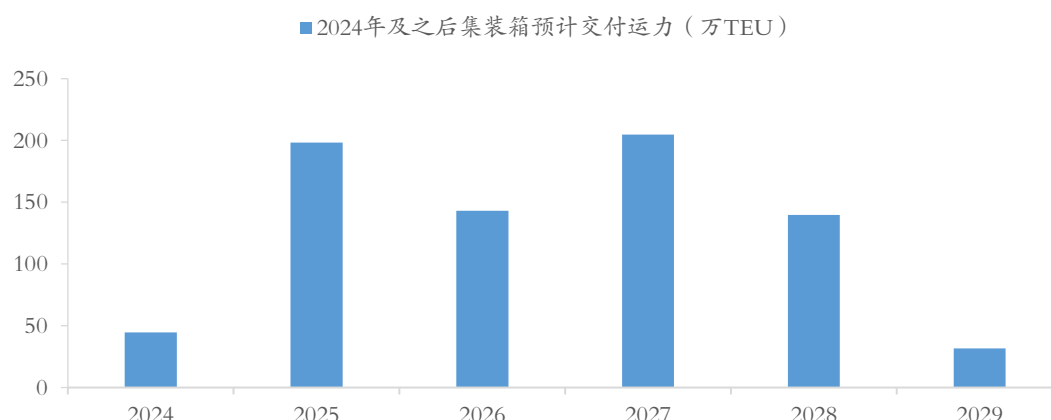
图表 8：大型集装箱新船交付量（万 TEU）

图表 9：大型集装箱新船预计交付量（万 TEU）



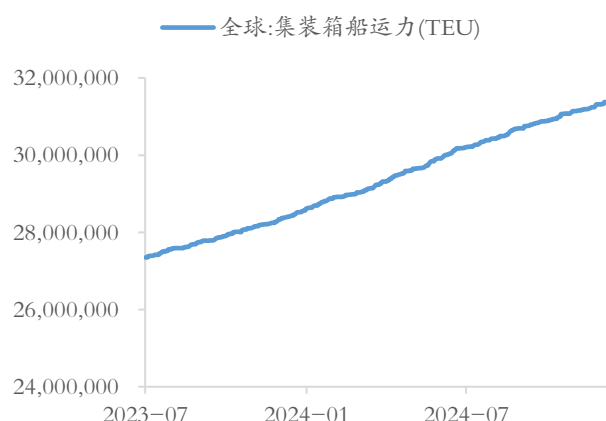
资料来源：WIND、Clarksons、光大期货研究所

图表 10：2024 年及之后集装箱预计交付运力（单位：万 TEU）



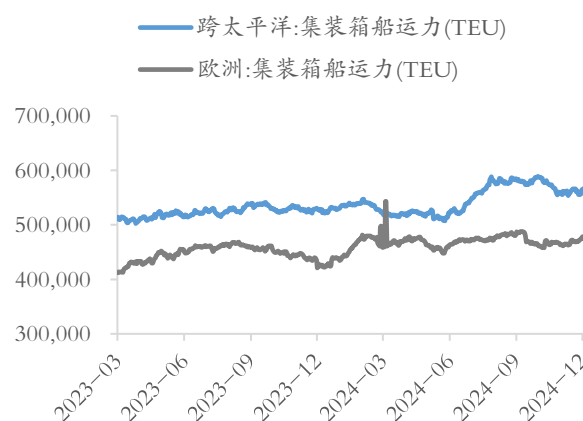
资料来源：WIND、Clarksons、光大期货研究所

图表 11：全球集装箱船运力（单位：TEU）



资料来源：WIND、光大期货研究所

图表 12：跨太平洋和欧洲集装箱船运力（TEU）

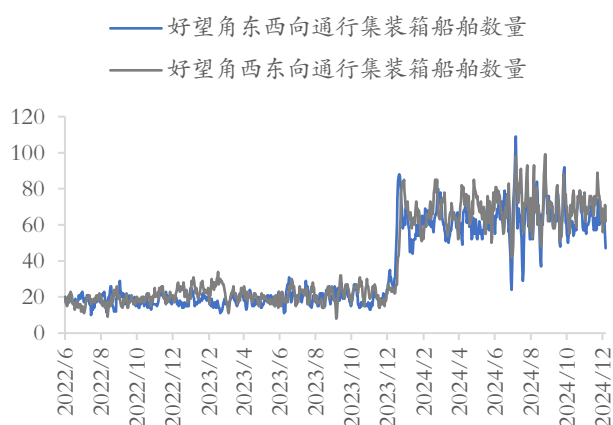


资料来源：WIND、光大期货研究所

（2）供应链

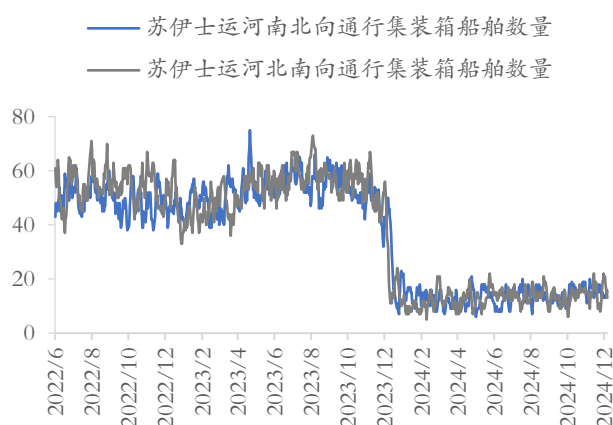
2023 年底以来的红海危机导致多数集装箱船舶绕行，严重影响集装箱市场的供应链效率，到目前为止亚欧航线的集装箱船只仍维持绕行现状，不过供应链缺口已经在今年逐步修复，除了新船交付之外，航司从其他航线调配的运力也弥补了红海绕行带来的供需矛盾。如若明年地缘局势缓和带来红海复航，运力释放将给供应端带来一定压力，需要关注红海通行后各航司的复航计划和执行情况。

图表 13：好望角通行集装箱船舶数量（艘）



资料来源：Bloomberg、光大期货研究所

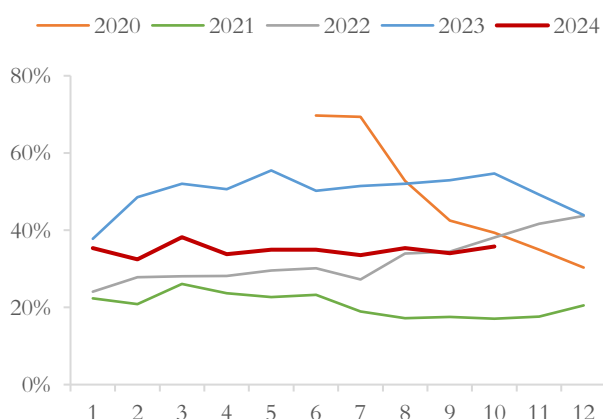
图表 14：苏伊士运河通行集装箱船舶数量（艘）



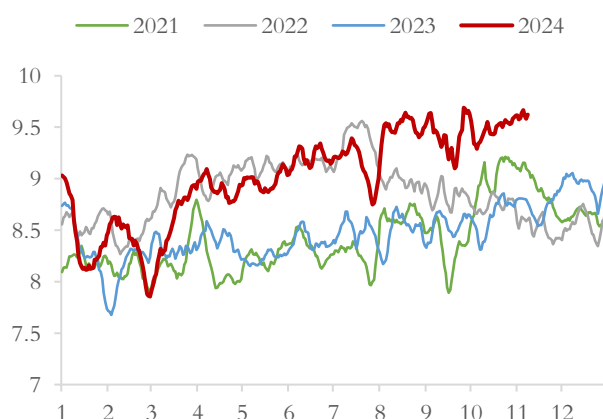
资料来源：Bloomberg、光大期货研究所

港口拥堵也在今年给集运市场供应链带来了较大扰动，今年港口工人罢工和贸易量的增加都导致了全球包括欧洲、新加坡和加拿大、美国等港口出现了不同程度的拥堵现象。港口罢工对于供应链的扰动以短期为主，但由于发生次数频繁因此导致今年全球综合准班率维持相对低位，目前在港运力也依然较高，凸显红海危机之后全球集运市场供应链的脆弱。10 月的美东工人罢工虽然仅仅持续三天，但是双方近日再度开启谈判，如果明年1月中旬前未达成协议，或有爆发二次罢工的可能性。因此明年来看，工人罢工等意外事件带来的港口拥堵依然会对短期运力造成一定冲击。

图表 15：全球主干航线综合准班率（%）

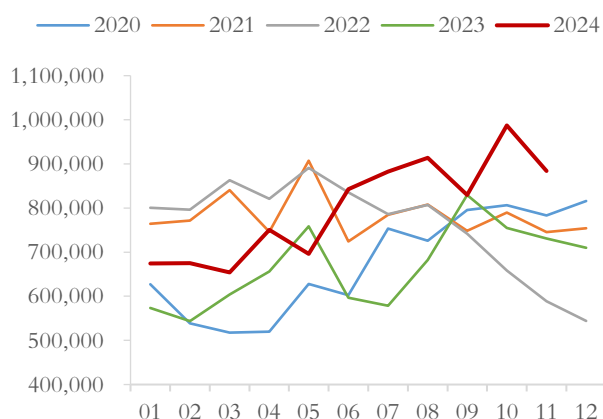


图表 16：全球港口集装箱船在港运力（百万 TEU）

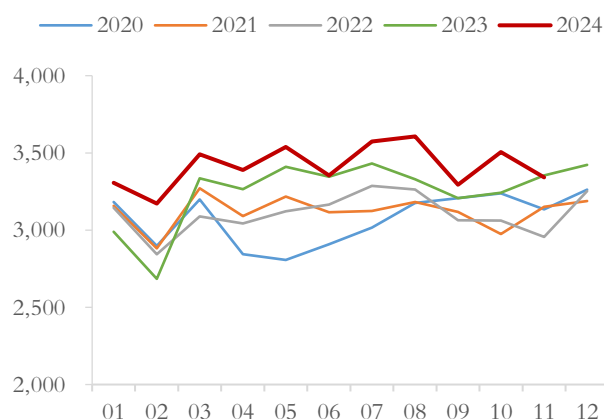


资料来源：WIND、Bloomberg、Clarksons、光大期货研究所

图表 17: 长滩港集装箱吞吐量 (单位: TEU) 图表 18: 新加坡港集装箱吞吐量 (单位: TEU)



资料来源: WIND、光大期货研究所



资料来源: WIND、光大期货研究所

(3) 联盟

2025 年, 全球班轮公司将进行联盟重组, 今年年初, 马士基与赫伯罗特宣布从 2025 年 2 月开展“双子星”计划 (Gemini Cooperation), 新的海运服务网络将由 27 或 29 条运营高效的干线以及 30 条穿梭快线组成, 两家公司将共计投入 300 或 340 艘船舶参与运营。现 THE 联盟成员海洋网联、韩新海运以及阳明海运陆续宣布了他们即将在未来共同组成新的 PA 联盟 (Premier Alliance), 继续展开密切合作的计划。新的联盟将从 2025 年 2 月开始生效, 为期五年; 而另一方面, 地中海航运 (MSC) 在其公告中指出, MSC 与新的 PA 联盟将在亚洲-欧地航线上开展舱位互换形式的合作, 这一合作同样从 2025 年 2 月开始生效, 为期四年。

根据 Alphaliner 的数据, PA 联盟加上 MSC 的运力在全球总运力中的占比达到了 31.3%, 而“双子星”计划在全球总运力中的占比为 21.7%。除上述两大联盟外, 达飞轮船、长荣海运、中远海运以及东方海外组成的海洋联盟 (Ocean Alliance) 目前相对稳定, 市场份额占比约 30% 左右。今年 2 月, 海洋联盟宣布其合作期限至少延长五年至 2032 年 3 月 31 日。

图表 19：双子星亚洲-北欧地区合作航线

MSK 航线名称	AE1	AE2	AE3	AE5
HPL 航线名称	NE2	NE1	NE3	NE4
起运港				青岛
	上海	宁波	上海	
	盐田	上海	宁波	
				盐田
	丹戎帕拉帕斯	丹戎帕拉帕斯	丹戎帕拉帕斯	丹戎帕拉帕斯
目的港		丹吉尔	阿尔赫西拉斯	
	鹿特丹	威廉港	菲利克斯托	菲利克斯托
	汉堡	不来梅哈芬	鹿特丹	不来梅哈芬
	菲利克斯托			汉堡

资料来源：容易船期、各航司官网、光大期货研究所

图表 20：MSC 与 PA 联盟亚洲-北欧地区合作航线

MSC 航线名称	LION	SWAN	CONDOR	SILK	GRIFFIN
PA 联盟航线名称	FE5	FE6	FE3	FE4	FE2
起运港	青岛		青岛		东京
	釜山		釜山		神户
	宁波	宁波		上海	上海
	上海	上海	上海	宁波	宁波
		厦门	厦门	高雄	
	盐田			盐田	盐田
				头顿	
目的港	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡
	锡尼什		阿尔赫西拉斯	达米埃塔	丹吉尔
	安特卫普	勒阿弗尔	鹿特丹	鹿特丹	南安普顿
	汉堡	鹿特丹	汉堡	汉堡	安特卫普
	鹿特丹	哥德堡	南安普顿	勒阿弗尔	
	勒阿弗尔	奥胡斯		阿尔赫西拉斯	
	伦敦	汉堡			
		安特卫普			

资料来源：容易船期、各航司官网、光大期货研究所

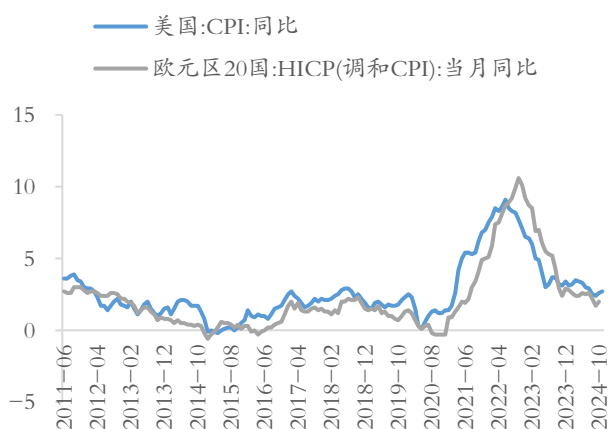
新联盟格局的形成给航线和班次数量带来的变化不大。从“双子星”的合作航线上来看，不论是起运港还是目的港挂靠都较为精简，更多探索枢纽-辐射模式，对于供应链稳定性的要求

更高，同时也给船期可靠性带来一定挑战；PA 联盟与 MSC 的合作航线中更多需要依靠 MSC 主导，MSC 独立之后，其调整航线和价格的灵活性更高，叠加其排名第一的运力规模，预计明年需要更多关注 MSC 报价。另外，新联盟的形成初期或存在市场份额的争夺需求，关注新旧联盟过渡期市场的适应情况。

2、需求：海外补库周期结束，关注关税政策影响

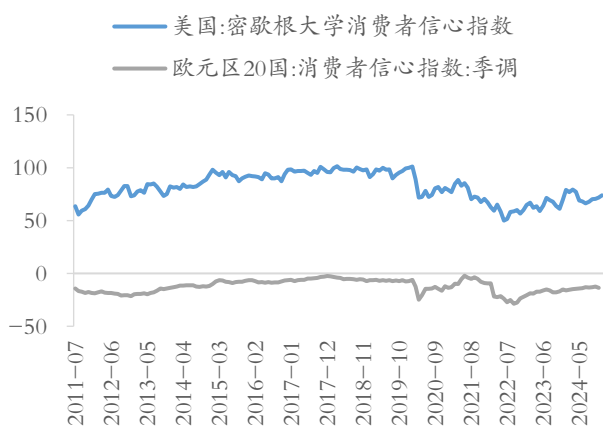
今年欧元区经济弱势复苏，一、二季度实际 GDP 环比分别增长 0.3%和 0.2%，三季度环比增速升至 0.4%，其中净出口表现较好，但是消费和投资表现低迷，拖累经济增长。2024 年 10 月，欧元区零售销售环比下降 0.5%，逆转了 9 月 0.5%的增长，低于预期的 0.3%；欧元区 12 月制造业 PMI 为 45.2，环比持平。欧洲央行今年开启四次降息，预计明年降息方向依然明确，助力投资和消费复苏。

图表 21：欧美 CPI 表现（单位：%）



资料来源：WIND、光大期货研究所

图表 22：欧美消费者信心指数

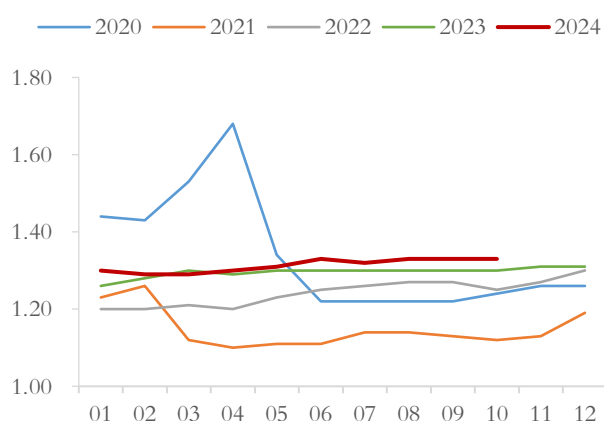


资料来源：WIND、光大期货研究所

在美国通胀水平不断下降之下，美联储也正式开启降息周期，美国 11 月 CPI 同比增长 2.7%，创下 7 月以来的最高年增长率，环比增 0.3%；核心 CPI 同比增长 3.3%，环比增 0.3%，连续三个月下行受阻，不过并不足以阻止美联储下周降息，CME 预计 12 月降息 25bp 的概率升至 98%。从美国经济来看，整体需求仍具有一定韧性，点阵图显示美联储在明年可能会有更多降息举措以维持经济软着陆的预期。今年集运市场的贸易量表现亮眼主要由于欧美的补库需求。从 BEA 公布的美国库存和销售数据来看，9 月美国库存总额同比 1.45%，前值 1.49%；9 月销售总额同比

0.59%，前值 1.36%，均连续 2 个月回落。包括汽车与汽车零部件在内的多数下游消费行业已基本或即将进入被动补库环节，今年补库需求带来的贸易增量明年难以重现。今年 1-10 月，全球集装箱贸易量达到 15252 万 TEU，同比增加 6.3%；亚欧集装箱贸易量达到 1489 万 TEU，同比增加 7.8%。

图表 23：美国:零售商库存销售比



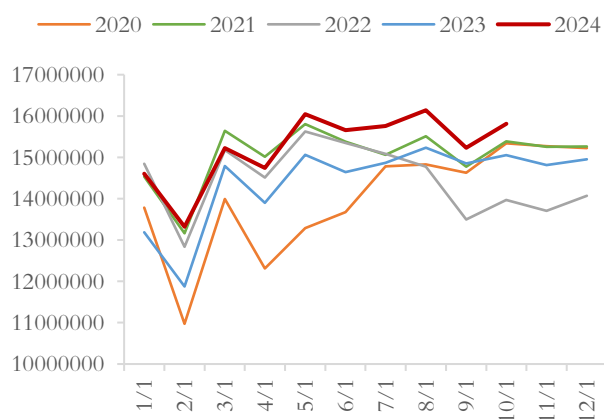
资料来源：WIND、光大期货研究所

图表 24：美国个人储蓄存款占可支配收入比例（%）



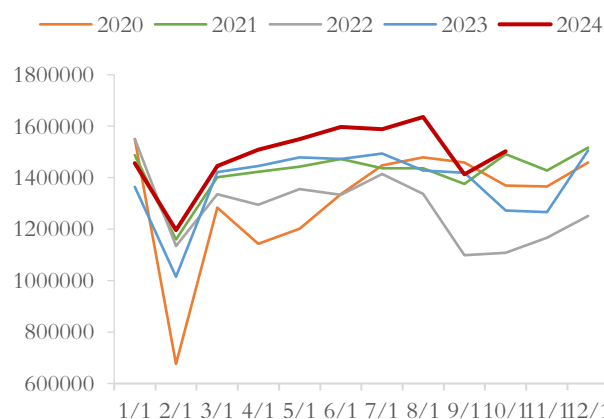
资料来源：Bloomberg、光大期货研究所

图表 25：全球集装箱贸易量（单位：TEU）



资料来源：WIND、光大期货研究所

图表 26：亚欧集装箱贸易量（单位：TEU）

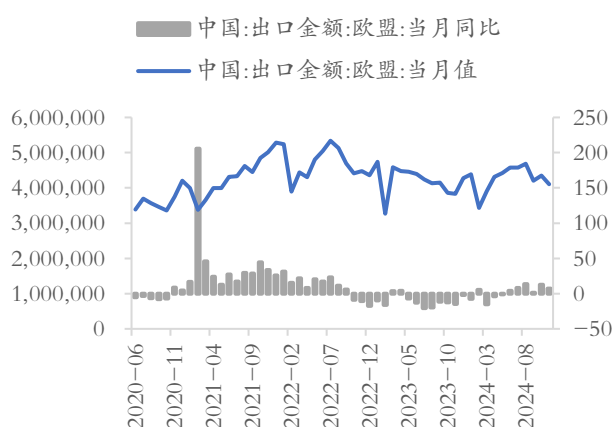


资料来源：WIND、光大期货研究所

2025 年影响全球集运贸易的主要因素之一在于特朗普政府的关税政策。其上一任期内，美国对华关税水平大幅上升，在本轮竞选过程中，特朗普团队提出对中国额外加征最高 60% 的关税，同时向所有全球其他经济体出口至美国的商品加征 10%-20% 的普遍性关税。11 月 25 日，特朗普在社交媒体上表示将在上任后对来自墨西哥和加拿大的所有产品征收 25% 关税，同时对进口自中

国的所有商品加征 10% 的关税。市场预期特朗普 2.0 时代全球贸易摩擦将加剧，明年可能会带来货物抢运的情况，2018 年中国对美国出口金额同比大幅走高，带动美线运价持续上行，如若出现货量增加导致堵港情况发生，供应链受到扰动的情况可能会外溢至欧线，但在货量冲击结束后将面临贸易萎缩的情况。

图表 27：中国出口至欧盟金额和当月同比（万美元，%） 图表 28：中国制造业 PMI 新出口订单（%）



资料来源：WIND、光大期货研究所



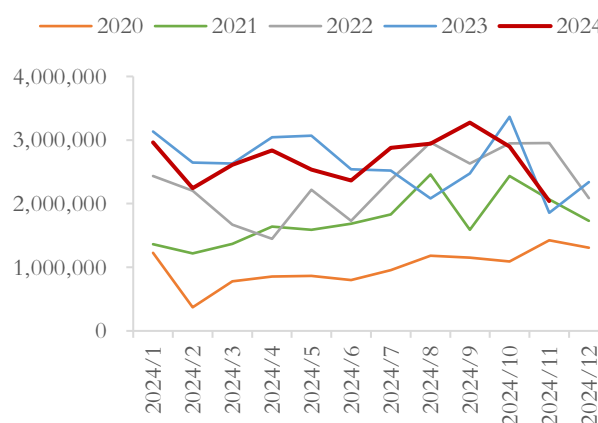
资料来源：WIND、光大期货研究所

上半年我国出口增速较低，根据海关总署最新数据，11 月我国出口单月同比+6.7%，今年前 11 个月，我国出口累计同比+5.4%；其中，对欧盟出口增长 2.4%。11 月单月环比远低于季节性，也低于市场预期的高增速，主要或由于基数偏高，并且“抢出口”效应暂未体现。对欧盟的出口数据来看，全年表现偏弱，上半年多数月份为同比负增长。

图表 29：中国出口汽车数量和当月同比（辆，%） 图表 30：中国出口至欧盟汽车及零部件金额（千美元）



资料来源：WIND、光大期货研究所



资料来源：WIND、光大期货研究所

今年汽车出口方面比利时、英国等欧洲国家，以及巴西和俄罗斯等国家为核心增量市场，但在巴西关税正式实施后，抢出口需求下滑。今年 6 月 12 日，欧盟委员会发表声明称，拟从 7 月 4 日起对从中国进口的电动汽车征收临时反补贴税，其中将对比亚迪、吉利汽车和上汽集团分别加征 17.4%、20%和 38.1%的关税。10 月，欧盟委员会通过了对中国电动汽车加征反补贴关税的最终投票，决定在 10 月底对进口自中国的电动汽车加征为期五年的最终反补贴税，我国对欧洲的新能源汽车出口暂时放缓，但随着对于关税的逐步适应，预计后续出口有望回升。此外，巴西和土耳其也已对中国电动汽车加征关税，加拿大从 10 月 1 日起对所有在中国制造电动车征收 100%的额外关税，最终税率为 106.1%。

其他出口核心产品中，家具、家电和电子产品均增速较高。今年前 11 个月集成电路、家电和家具累计出口增速（以美元计）分别为 19.6%、14.5%和 7.2%，尤其是家电在今年拉美等国家需求增长的带动下表现亮眼，欧洲通胀有所缓解，能源价格回调，家电购买力也显露复苏迹象。预计明年海外地产后周期产品仍将是支撑货量的核心驱动。

图表 31：中国出口家电数量和当月同比（万台）

图表 32：中国出口家具及零件金额和当月同比（万美元）



资料来源：WIND、光大期货研究所

资料来源：WIND、光大期货研究所

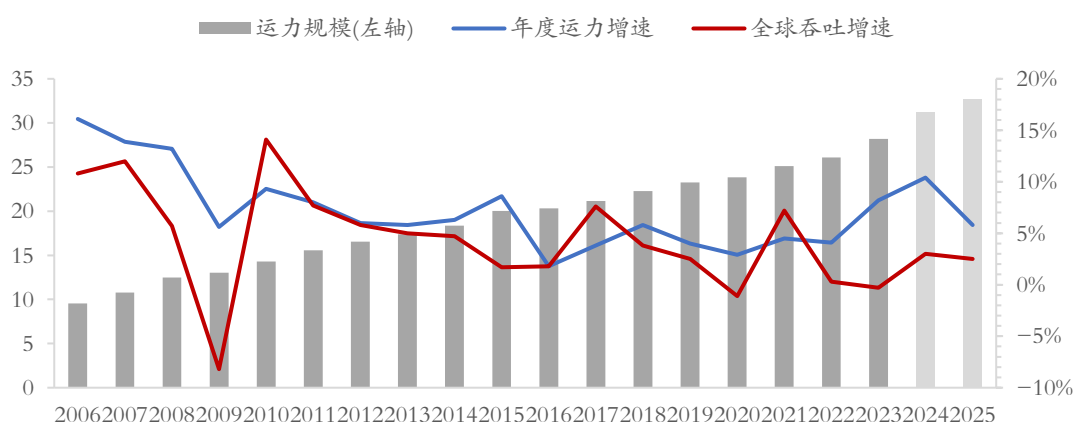
3、总结与展望

根据 UN COMTRADE 的数据，从供需增速平衡来看，预计 2024 年全球集运市场运力增速和吞吐量增速分别为 10.4%和 3%，供需增速差为 7.4%；2025 年运力增速和吞吐量增速分别为 5.8%和 2.5%，供需增速差为 3.3%。明年最主要的变量一是在于红海复航的不确定性，二是在于美国

加征关税的影响，当前各合约也在一定程度上反映了对于复航的预期，复航初期以及联盟交替初期可能会给集运市场供应链带来混乱，但随着复航后运力的逐步释放，预计 2025 年供应过剩的程度还会加深，运价中枢或重回 2023 年的水平。

回顾历年各月运价，除了 2021-2022 年集装箱舱位紧张导致港口出现严重拥堵、造成的运价大周期之外，其他年份价格季节性特征均比较明显，预计明年各合约表现仍将遵循季节性，可持续关注淡旺季合约间的套利机会，但需要注意如果复航实现可能会收窄套利空间。

图表 33：全球集运市场供需平衡表



资料来源：UN COMTRADE、光大期货研究所

图表 34：根据历年各月 SCFI 均值计算环比涨幅

	当年 2 月比前 一年 12 月涨幅	当年 4 月比 2 月涨幅	当年 6 月比 4 月涨幅	当年 8 月比 6 月涨幅	当年 10 月比 8 月涨幅	当年 12 月比 10 月涨幅
2017 年		-0.69%	0.72%	-0.24%	-24.07%	14.26%
2018 年	13.68%	-34.87%	42.44%	11.03%	-21.44%	17.42%
2019 年	3.51%	-26.03%	10.56%	8.21%	-26.16%	55.91%
2020 年	-9.46%	-10.75%	19.26%	7.39%	18.60%	172.23%
2021 年	37.79%	-1.56%	50.99%	18.01%	3.85%	-0.34%
2022 年	-0.52%	-19.46%	-5.21%	-16.73%	-51.38%	-55.14%
2023 年	-12.93%	-4.51%	-7.95%	9.10%	-27.72%	141.04%
2024 年	70.96%	-21.57%	110.51%	4.15%	-55.82%	

资料来源：WIND、光大期货研究所

光期能化研究团队成员介绍

- **所长助理兼能化总监：钟美燕**

现任光大期货研究所所长助理兼能化总监，上海财经大学硕士，荣获 2019 年度、2021 年度、2022 年度、2023 年上期能源“优秀分析师”，带领能源研究团队获得上期能源 2021 年、2022 年优秀产业服务团队奖，2024、2023 年度期货日报最佳工业品分析师。十余年期货衍生品市场研究经验，服务于多家上市公司及国内知名企业，为其量身定制风险管理方案及投资策略。曾获郑商所高级分析师，并长期担任《第一财经》、《期货日报》等媒体特约评论员。2020 年能化团队主讲的“原油衍生品精品系列直播‘油’刃有余”入选中期协 2020 年期货投资者教育优秀案例。

期货从业资格号：F3045334；期货交易咨询资格号：Z0002410。

- **原油/燃料油/天然气/沥青/航运分析师：杜冰沁**

现任光大期货研究所原油、天然气、燃料油、沥青和航运分析师，美国威斯康星大学麦迪逊分校应用经济学硕士学位，山东大学金融学学士；荣获 2023、2022 年度上海期货交易所优秀能化分析师奖，2024、2023、2022 年度期货日报最佳工业品分析师称号，所在团队获得上期能源 2021 年、2022 年优秀产业服务团队奖；扎根国内外能源行业研究，深入研究产业链上下游，关注行业热点事件，撰写多篇深度报告，获得客户高度认可。长期在《期货日报》、《第一财经》等国内主流财经媒体发表观点，并接受《央视财经》和《21 世纪经济报道》等媒体采访。

期货从业资格号：F3043760；期货交易咨询资格号：Z0015786。

- **天然橡胶/聚酯分析师：邱艺琳**

现任光大期货研究所橡胶、聚酯分析师，金融学硕士，荣获 2023 年度上海期货交易所“新锐分析师”、2023 年度《中国模具信息》杂志优秀作者，2024 年度期货日报“最佳工业品期货分析师”称号，所在团队获得期货日报 2024 年度最佳能源化工产业期货研究团队奖。主要从事天然橡胶、20 号胶、对二甲苯、PTA、MEG、瓶片等期货品种的研究工作，擅长数据分析，逻辑能力较强。多次在《期货日报》、《文华财经》、《华夏时报》等国内主流财经媒体发表观点。

期货从业资格号：F03107645；期货交易咨询资格号：Z0021445。

- **甲醇/PE/PP/PVC 分析师：彭海波**

现任光大期货研究所甲醇/PE/PP/PVC 分析师，中国石油大学（华东）工学硕士，中级经济师，多年能化期现贸易工作，通过 CFA 三级考试，具备将金融理论与产业操作相结合的经验。

期货从业资格号：F03125423。

联系我们

公司地址：中国（上海）自由贸易试验区杨高南路 729 号 6 楼、703 单元

公司电话：021-80212222 传真：021-80212200

客服热线：400-700-7979 邮编：200127

免责声明

本报告的信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性、可靠性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已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，并不构成任何具体产品、业务的推介以及相关品种的操作依据和建议，投资者据此作出的任何投资决策自负盈亏，与本公司和作者无关。