

宏观与大类资产研究中心

航运研究团队：陈臻 王骏 李彦森

执业编号：F3084620（从业）

F0243443（期货从业）、Z0002612（投资咨询）

F3050205（期货从业）、Z0013871（投资咨询）

联系方式：chenzhen1@foundersc.com

投资咨询业务资格：京证监许可【2012】75号

成文时间：2023年1月2日星期一

## 连跌之后终于反弹 然市场并未实质好转

### 摘要：

第52周（2022年12月26日-2023年1月1日），全球集运市场终于在连跌27周后止跌，最新一期SCFI综合运价指数录得1107.55点，周环比上涨0.04%。全球集运市场具有一定的季节性因素，春节前一般都有一波出货小高峰。长荣海运、阳明海运、中远海运、赫伯罗特、韩新海运、海洋网联、以星商船七家班轮公司已向美国联邦海事委员会（FMC）报备2023年1月的GRI涨价计划，其中远东至美国航线涨价\$1000-2000/FEU。长荣海运称当前美线装载率已经达到九成，因此决定涨价\$1000/FEU。不过，这次反弹是此前连续回落的反弹以及班轮公司大幅削减运力的反映，并不能说明市场已经摆脱低迷的现状。

春节假期之前，各大班轮公司维持相对较高的停航力度，控制运力供给，人为制造运力紧张的氛围。受疫情影响，中国12月制造业PMI仅为47，并且欧美经济衰退风险加剧，需求不振，中国对外出口新订单继续深度低于荣枯线，中国出口欧美集装箱需求难有明显复苏迹象。预计1月的上海→欧美航线市场将呈现先微涨后下跌的行情。年初，各大班轮公司集体涨价，但是实际涨价幅度远低于此前对外宣称的幅度。临近春节，东亚及东南亚多国放假，工厂停工，出货量将继续减少，市场运价将会继续承压下跌。



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

请务必阅读最后重要事项

## 目 录

一、连跌之后 终于反弹.....	1
二、供给端：航次削减力度较大 THE 联盟发布新航线.....	2
（一）运力总规模.....	2
（二）航次削减力度较大.....	4
（三）港口运营情况.....	4
三、需求端：2023 年全球经济增速放缓 集运货量将呈低速增长.....	6
四、营运成本：燃料和船员薪酬均小幅反弹.....	8
（一）船舶燃料油价格小幅震荡反弹.....	8
（二） 国际船员薪酬继续回落.....	9
五、集装箱船舶交易价格持续回调.....	10
六、港口发展最新动态.....	10
七、人民币兑美元汇率小幅升值.....	11
八、后市预判.....	11

## 一、连跌之后 终于反弹

临近年关，全球集运市场终于在连跌 27 周后止跌，最新一期 SCFI 综合运价指数录得 1107.55 点，周环比上涨 0.04%。全球集运市场具有一定的季节性因素，春节前一般都有一波出货小高峰。长荣海运、阳明海运、中远海运、赫伯罗特、韩新海运、海洋网联、以星商船七家班轮公司已向美国联邦海事委员会（FMC）报备 2023 年 1 月的 GRI 涨价计划，其中远东至美国航线涨价 \$1000-2000/FEU。长荣海运称当前美线装载率已经达到九成，因此决定涨价 \$1000/FEU。不过，这次反弹是此前连续回落的反弹以及班轮公司大幅削减运力的反映，并不能说明市场已经摆脱低迷的现状。

具体到分航线来看，SCFI（上海→欧洲航线）录得 \$1078/FEU，周环比上涨 2.76%；SCFIS（上海→欧洲航线）录得 1159.44 点，周环比上涨 1.5%。上海→美西航线录得 \$1423/FEU，周环比上涨 0.35%；SCFIS（上海→美西航线）录得 821.67 点，周环比下降 0.1%。从年度同比来看，无论是全航线还是欧美主干航线均已大幅跌破 2020 年同期水平，而美西航线甚至已经略微跌破 2019 年同期水平。

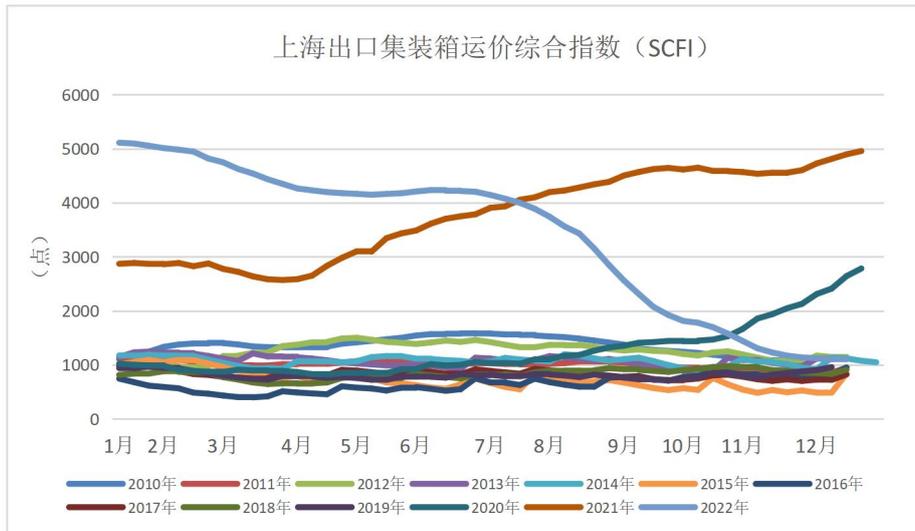


图 1-1：2010-2022 年内 SCFI 综合指数季度图

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

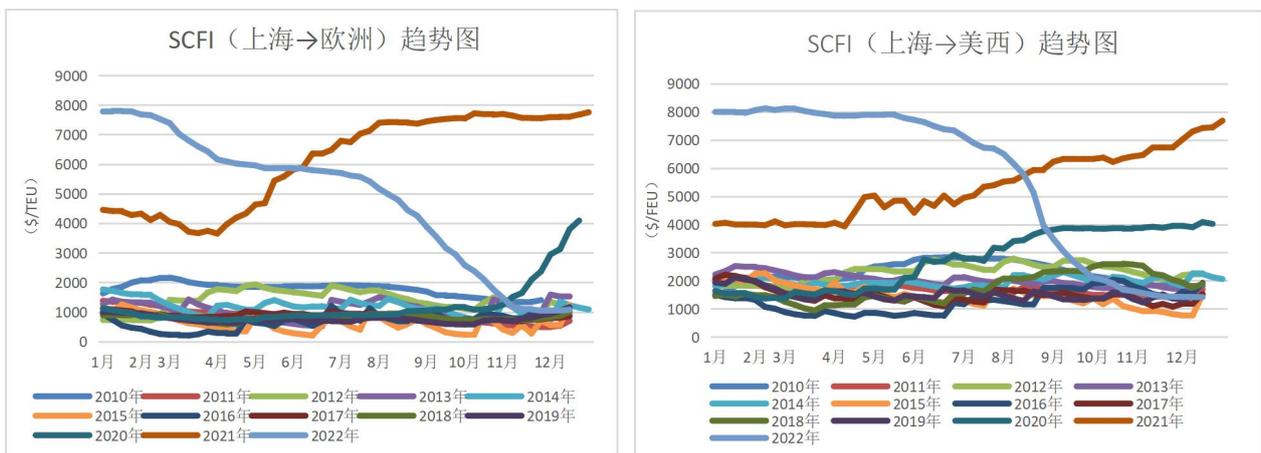


图 1-2：2010-2022 年 SCFI（上海→欧美航线）季度图  
数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

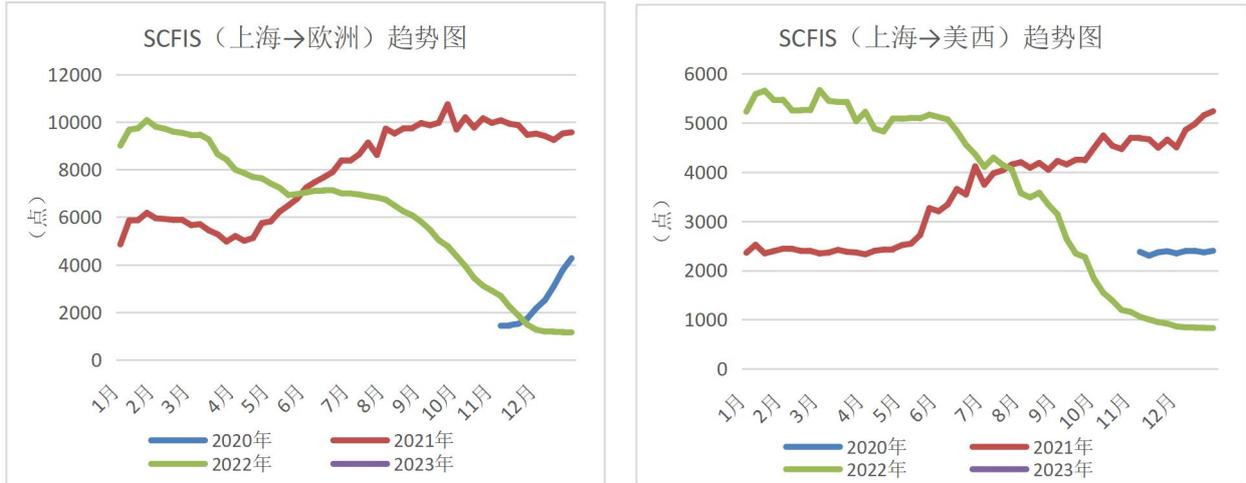


图 1-3：2010-2022 年 SCFIS（上海→欧美航线）季度图  
数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

表 1-1 2019-2022 年 SCFI 综合指数及上海→欧美航线对比

	2022年12月30日	周环比	相比2021年同期	相比2020年同期	相比2019年同期
SCFI综合指数	1107.55点	+0.04%	-78.1%	-60.2%	+15.5%
上海→欧洲	\$1078/TEU	+2.76%	-86.1%	-73.6%	+5.0%
上海→美西	\$1423/FEU	+0.35%	-81.5%	-64.6%	-0.8%

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 2021-2023 年 SCFIS 上海→欧美航线对比

	2023年1月2日	周环比	相比2022年同期	相比2021年同期
SCFIS（上海→欧洲）	1159.44	1.5%	-87.1%	-84.3%
SCFIS（上海→美西）	821.67	-0.1%	-76.1%	-65.2%

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

## 二、供给端：航次削减力度较大 THE 联盟发布新航线

### （一）运力总规模

截至 2022 年 12 月 31 日，全球共有 6515 艘集装箱船舶，总运力达到 26375308TEU，周环比减少 4 艘，运力下降 6406TEU。全球前十大班轮公司运力规模合计录得 22089830TEU，占全球市场比重 83.8%。截至 2022 年 11 月，全球共有未下水手持订单量 931 艘合计 7478554TEU。其中，截至 2022 年 12 月，前九大班轮公司现有未下水新订单量为 433 艘合计 5522719TEU。

其中，亚欧、跨太平洋航线和跨大西洋航线运力规模分别达到 414181、543212 和 168991TEU，分别周环比持平、下降 0.3%和持平。



图 2-1: 全球集装箱运力规模

数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

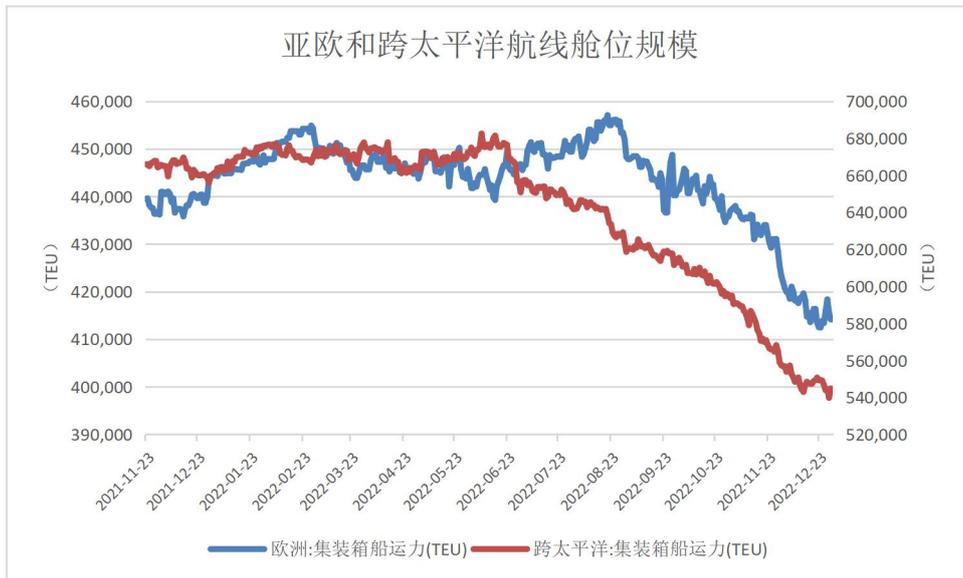


图 2-2: 跨太平洋和亚欧航线集装箱运力规模

数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

表 2-1 全球 TOP10 班轮公司运力规模 (截至 2022 年 12 月 31 日)

排名	班轮公司	运力规模 (TEU)	全球占比
1	地中海航运	4598373	17.4%
2	马士基航运	4219395	16.0%
3	达飞轮船	3393190	12.9%
4	中远海运	2871859	10.9%
5	赫伯罗特	1782689	6.8%
6	长荣海运	1637861	6.2%
7	海洋网联	1528921	5.8%
8	韩新航运	816365	3.1%
9	阳明航运	707354	2.7%
10	以星航运	533823	2.0%
	合计	22089830	83.8%

数据来源: Alphaliner、方正中期期货研究院整理

表 2-2 全球 TOP9 班轮公司新船订单规模 (截至 2022 年 12 月 31 日)

班轮公司	总舱位量 (TEU)	总艘数 (艘)
地中海航运	1,727,210	124
中远海运	884,272	81
达飞轮船	689,257	46
长荣海运	489,922	51
以星商船	418,430	30
海洋网联	374,013	31
赫伯罗特	378,034	43
马士基	377,554	20
韩新航运	184,027	17
合计	5,522,719	443

数据来源：Alphaliner、方正中期期货研究院整理

## （二）航次削减力度较大

总体来看，上周上海→欧美航线运力削减力度均非常之大，本周预报航次服务数量略有增加，但是实际停航数量有可能在实际运营时临时增加。

上海→美西航线：上周，上海→美西航线预配 26 条航线服务，停航 6 条，分别为 OCEAN 联盟的 Yangtse、BOHAI 和 TWPKS，THE 联盟的 PN3 和 PS5，万海航运的 AA5。下周原计划有 26 条班轮航线服务，停航 4 条。

上海→北欧航线：上周，上海→北欧航线预配 13 条航线服务，停航 4 条，分别是 2M 联盟的 GRIFFIN、OCEAN 联盟的 FAL3、THE 联盟的 FE2 和 FE4。下周原计划有 13 条班轮航线服务，停航 1 条。

## （三）港口运营情况

### 1、美国港口

上周 140 英里海域以内圣佩德罗湾待泊船数量维持在 33 艘，比前一周有所减少，但是最近 7 日洛杉矶、长滩和奥克兰三大美西港口在离港船舶平均在港时间分别为 93、74 和 82 小时，比之前一周明显增加。最近 30 日，洛杉矶港堆场等待时间小幅回落至 3.1 天，铁路等待时间小幅反弹至 3.8 天，拖车底盘等待时间维持于 8.2 天。洛杉矶港上周集装箱在港空箱数量维持在 5.6 万 TEU 左右。长滩港滞留箱量有所回升，12 月 30 日长滩港滞留超 9 天的本地集装箱量及待转运至内陆地区的集装箱量分别录得 1160TEU 和 121TEU，周环比下降 3.5% 和下降 64%。

2022 Port of LA Weekly Volumes (TEU)



图 2-3：2021-2022 年洛杉矶港周度集装箱进口量

数据来源：Port of Los Angeles、方正中期期货研究院整理

## 2、欧洲港口

最近 7 日，鹿特丹港、汉堡港、安特卫普港、弗利克斯托港在离港船舶平均在港时间分别为 75、50、76、29 小时。

### （四）THE 联盟公布 2023 年新航线服务

THE 联盟公布 2023 年新航线升级计划，将从 2023 年 4 月开始生效。THE 联盟将在亚洲-北欧航线上部署大型新造船，23500TEU 以上的节能型船舶将取代较小型船舶。THE 联盟称这是通过最大限度地减少服务网络的碳足迹，提供更可持续的服务。此外，在亚洲-地中海航线以及美东航线上，THE 联盟将额外部署 14000TEU~15000TEU 型船。

#### 亚洲-北欧航线：

**FP1：**跨太平洋-美西航线（TPWC）-东京-清水-神户-名古屋-东京-新加坡-（苏伊士运河）-鹿特丹-汉堡-勒阿弗尔-（苏伊士运河）-新加坡-神户-名古屋-东京-跨太平洋-美西航线

**FE2：**釜山-上海-宁波-中国华南地区-新加坡-（苏伊士运河）-丹吉尔-南安普顿-勒阿弗尔-威廉港-鹿特丹-（苏伊士运河）-新加坡-釜山

**FE3：**宁波-厦门-高雄-中国南部-新加坡-（苏伊士运河）-鹿特丹-汉堡-安特卫普-南安普顿-阿尔赫西拉斯-（苏伊士运河）-新加坡-中国华南地区-高雄-宁波

**FE4：**天津新港-青岛-釜山-上海-中国华南地区-（苏伊士运河）-阿尔赫西拉斯-鹿特丹-汉堡-安特卫普-丹吉尔-（苏伊士运河）-新加坡-天津新港

**FE5：**林查班-盖梅-新加坡-科伦坡-（苏伊士运河）-鹿特丹-汉堡-安特卫普-伦敦-（苏伊士运河）-吉达-新加坡-林查班

#### 亚洲-美西航线：

**FP1：**亚欧航线-新加坡-神户-名古屋-东京-洛杉矶/长滩-奥克兰-东京-清水-神户-名古屋-东京-新加坡-亚欧航线

PS3: 那瓦舍瓦-皮帕瓦夫-科伦坡-巴生港-新加坡-盖梅-海防-中国华南地区-洛杉矶/长滩-奥克兰-釜山-上海-宁波-中国华南地区-新加坡-巴生港-那瓦舍瓦

PS4: 厦门-中国华南地区-高雄-基隆-洛杉矶/长滩-奥克兰-基隆-高雄-厦门

PS5: 宁波-上海-洛杉矶/长滩-奥克兰-东京-宁波

PS6: 青岛-宁波-釜山-洛杉矶/长滩-奥克兰-神户-青岛

PS7: 新加坡-林查班-盖梅-中国华南地区-洛杉矶/长滩-奥克兰-中国华南地区-新加坡

PN1: 厦门-高雄-宁波-名古屋-东京-塔科马-温哥华-东京-神户-名古屋-厦门

PN2: 新加坡-林查班-盖梅-海防-中国华南地区-塔科马-温哥华-东京-神户-新加坡

PN3: 中国华南地区-上海-釜山-温哥华-塔科马-釜山-高雄-中国华南地区

PN4: 青岛-宁波-上海-釜山-鲁珀特王子-塔科马-温哥华-釜山-光阳-青岛

#### （五）万海航运加快淘汰老旧船舶

万海航运现行船队中船龄超过 20 年的老船占 20%以上，公司原本已有既定计划进行汰旧，因此之前向日本造船厂续订 24 艘 3000TEU 新船，并于今年再向台船购买 4 艘 2800TEU 集装箱船。但前两年疫情导致全球严重塞港，市场严重缺船的状况，因此不得不暂缓旧船汰换的计划，以为客户提供足够的舱位。随着集装箱航运市场逐渐恢复正常化，公司已经陆续在高价租船租约到期后不续租达 18 艘，运价滑落之后，在美线原采用的中小型集装箱船已不符经济效益，公司开始改以 1.3 万 TEU 集装箱船运营进行优化。此外，万海航运决定卖掉 10 艘老旧船舶，同时也会拆解部分老旧船舶。

#### （六）大铲湾码头维持 ETA-10

为配合班轮公司和货主 2023 农历新年集中出货的需求，大铲湾码头将出口箱进闸接收 ETA-10（即船舶预计到港时间前 10 天内）的优惠政策延长至 2023 年 1 月 31 日。去年疫情较为严重和极度拥堵时期，大铲湾码头一度将出口箱进闸接受时间缩短至 ETA-3（即船舶预计到港前 3 天内），这样极易造成重箱晚出口而措施船期。当前，随着欧美需求下降，中国重箱出口量大幅下降，港口出口不再拥堵，这就给各大港口延长 ETA 时间提供了条件。

### 三、需求端：2023 年全球经济增速放缓 集运货量将呈低速增长

临近年关，多家机构发布对 2023 年全球经济展望。高盛、荷兰银行和德意志银行分别预测 2023 年全球经济增速为 1.8%、1.9%和 2.8%，大幅低于 2022 年 1.9%、2.9%和 3.2%的增速预判。

表 2-1 高盛、荷兰银行和德意志银行对于 2022-2023 年全球及主要经济体 GDP 增速预判

	2022年			2023年		
	高盛	荷兰银行	德意志银行	高盛	荷兰银行	德意志银行
全球	1.9%	2.9%	3.2%	1.8%	1.9%	2.8%
美国	1.9%	1.9%	1.8%	1.0%	-0.4%	0.4%
中国	3.0%	3.3%	3.3%	4.5%	5.3%	5.0%
欧元区	3.3%	3.1%	3.2%	-0.1%	-0.7%	0.3%
日本	1.5%	1.6%	1.6%	1.3%	1.1%	1.2%
英国	4.4%	0.2%		-1.2%	-1.2%	
印度	6.9%	6.3%		5.9%	6.8%	
加拿大	3.2%	3.3%		0.9%	-0.1%	
俄罗斯	-3.3%	-5.0%		-1.3%	-5.0%	

数据来源：Goldman Sachs、ING、Deutsche Bank、方正中期期货研究院整理

美国作为全球第一大经济体，2022 上半年一度陷入技术性衰退期，下半年出现明显反弹。各大机构对于美国 2023 年出现经济衰退的意见不一。荷兰银行认为 2023 年美国将进入实质性衰退期，2023 年 GDP 将出现-0.4%的负增长；美联储先前认为美国 2023 年发生实质性衰退的可能性为 50%，12 月议息会议声明中将 2023 年美国经济增长预期下调至 0.5%；高盛相对乐观，预判美国经济在 2023 年出现衰退的概率仅为 35%，全年经济增速有望达到 1%。相比美国，

欧洲衰退风险更大，高盛和荷兰银行均预计 2023 年欧元区和英国将出现负增长，德意志银行预计欧元区能保持 0.3%的正增长，欧盟在 2022 年 11 月中旬曾预测各大成员国 2023 年合计增速能保持在 0.2%。由于能源危机始终没有得到完全解除，欧洲通胀居高不下，欧元区和英国的通胀峰值有可能要达到 12%和 11%，欧洲民众被迫将更多开支用于能源账单，这将削减欧洲民众的实际收入。高盛预计 2023 年一季度欧元区实际收入将减少 1.5%，英国二季度将减少 3%，这将影响欧洲零售商品的消费，同时高能源价格高企也将导致欧洲制造业的减产。

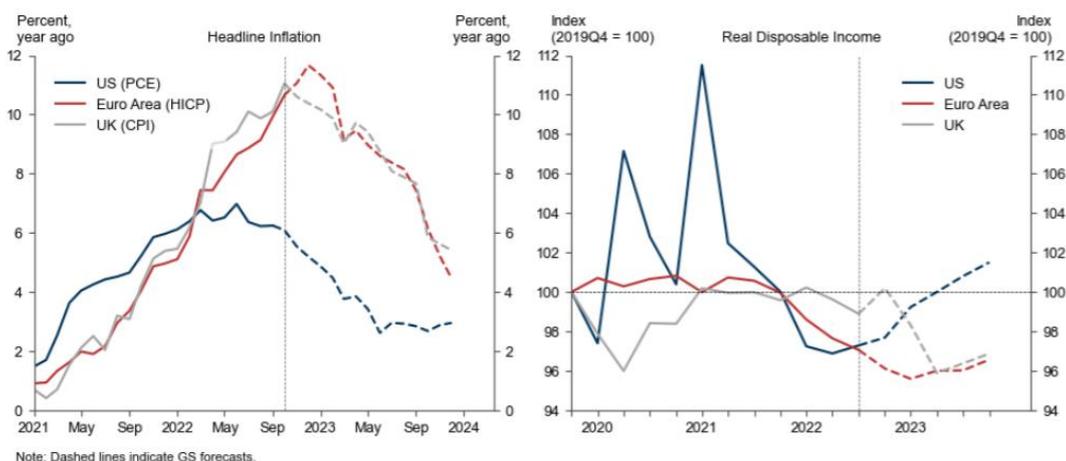


图 2-5：高盛对于欧美通胀和实际收入的预测

数据来源：Goldman Sachs、方正中期期货研究院整理

受疫情影响，中国 12 月制造业 PMI 录得 47，连续三个月出现回落，尤其新出口订单仅录得 44.2，连续 20 个月低于荣枯线。放眼 2022 年，中国是为数不多 2023 年的经济预期能高于

2022 年的国家。高盛、荷兰银行和德意志银行预计中国 2023 年经济增速在 5%左右，远高于 2022 年的 3%，主要由于 2023 年中国将进一步放松疫情管控，有利于经济活力的复苏。

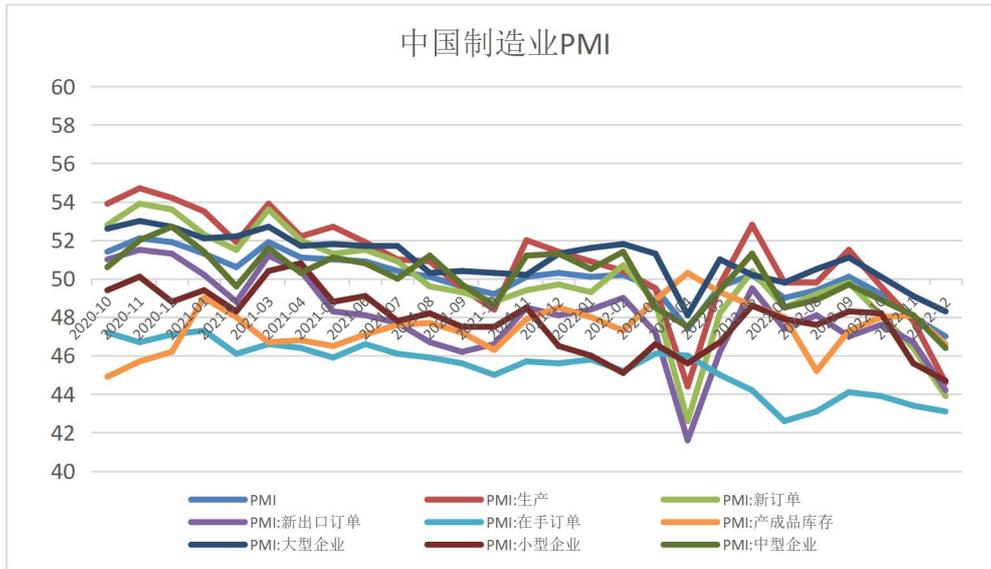


图 4-1：中国制造业 PMI

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

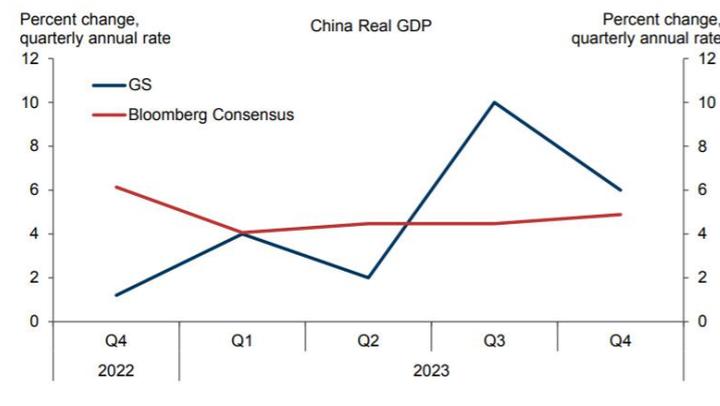


图 2-3：高盛和 Bloomberg 对于 2023 年各季度中国实际 GDP 增速预测

数据来源：Goldman Sachs、方正中期期货研究院整理

总体来看，中国生产有望在 2023 年二季度出现明显恢复，但由于欧美需求不振，中国出口欧美贸易量依然处于低速增长之中，甚至个别月份将环比负增长。相比 2022 年，2023 年中国至欧美航线集装箱贸易量可能增速在 1%左右。

## 四、营运成本：燃料和船员薪酬均小幅反弹

### （一）船舶燃料油价格小幅震荡反弹

为应对西方对俄原油限价令，普京要求本国企业不得将原油出口至对俄原油进行或间接限价的地区，促使国际原油价格出现止跌。12 月 29 日，新加坡重油 IF0380、重油 IF0180、轻油 DMO 录得 403、481 和 551 美元/吨，周环比上涨 0.9%、0.8%和 0.9%。

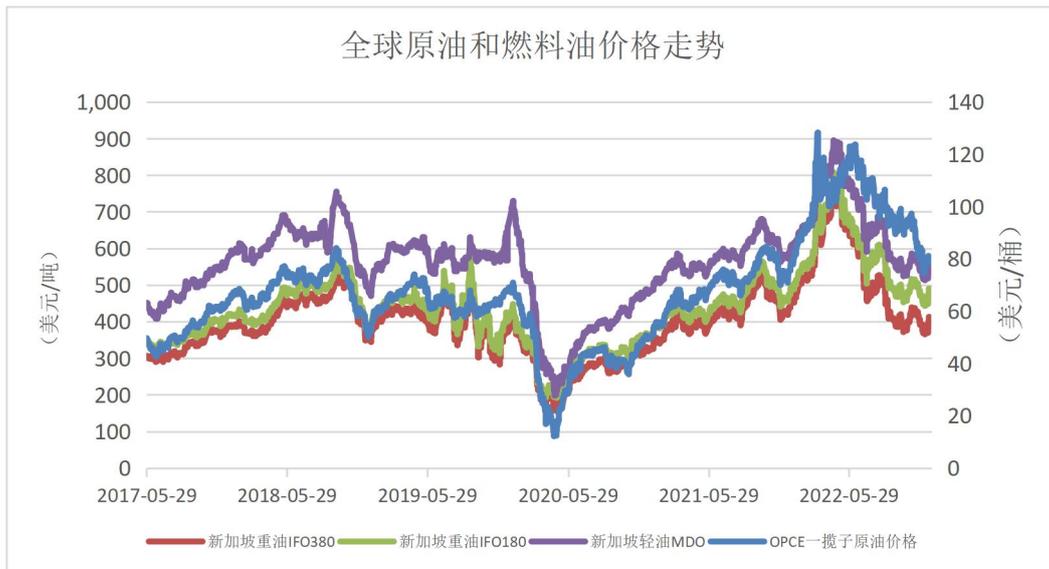


图 4-1：全球燃料油和原油价格趋势  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

## （二）国际船员薪酬继续回落

中国国际船员薪酬指数出现反弹，12月录得1517.61点，高于前值1513.11点，其中高级船员薪资水平上涨，普通船员薪资水平下降。虽然12月出现反弹，但是国际海员薪酬总体呈下降趋势，普通海员薪酬下降相对明显，本期高级海员薪酬上涨主要是因为个别企业对于之前较低基数的调整。国家对疫情防控新的政策出台，多数船东都在考虑减掉之前的疫情补贴，下调海员薪酬，这可能会是一个持续的过程，因为不少海员仍在合同期内。

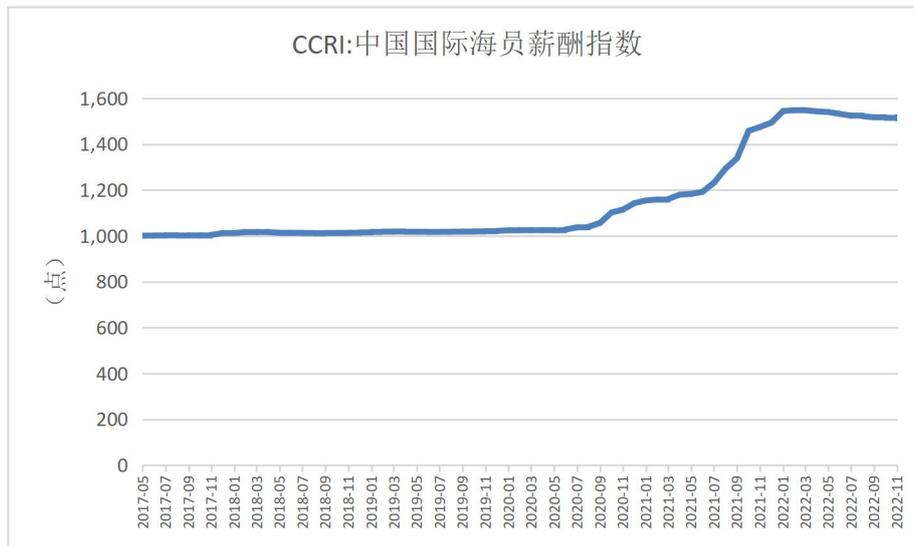


图 4-2：中国国际船员薪酬指数  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

## 五、集装箱船舶交易价格持续回调

随着集运市场持续走弱，班轮公司买卖船舶热情不断降温。12月27日国际集装箱船舶综合交易价格指数录得9525.16点，周环比下调0.72%。新船市场方面，Post Panamax、Panamax和Handy的船价分别达到7187、5640、2728万美元，周环比下降0.92%、0.91%和0.18%；老旧船市场方面，10年期船龄Post Panamax、Panamax和Handy的船价分别达到5418、3741、2044万美元，周环比下降0.88%、0.98%和0.24%。

表 5-1 国际集装箱船舶交易价格

	2022/12/27	2022/12/20	周度环比
国际集装箱船舶价格指数(点)	9525.16	9594.52	-0.72%
Post Panamax新船(\$)	71870000	72540000	-0.92%
10年期船龄Post Panamax(\$)	54180000	54660000	-0.88%
Panamax新船(\$)	56400000	56920000	-0.91%
10年期船龄Panamax(\$)	37410000	37780000	-0.98%
Handy新船(\$)	27870000	27920000	-0.18%
10年期船龄Handy(\$)	20440000	20490000	-0.24%

数据来源: VesselsValue、方正中期期货研究院整理

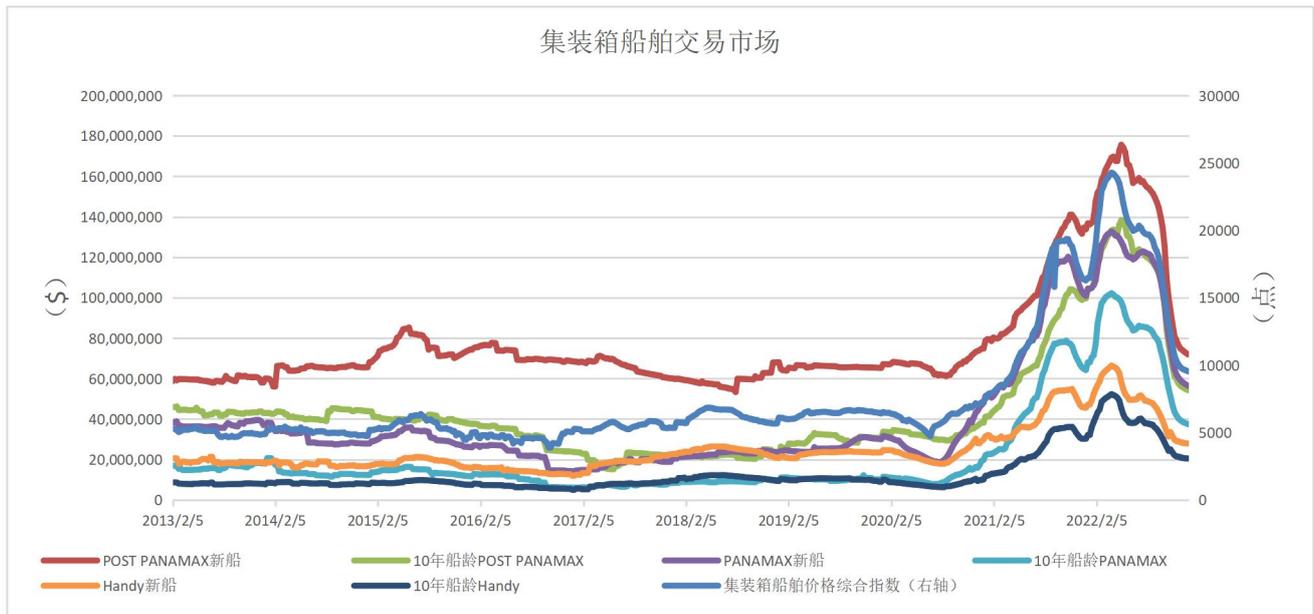


图 5-1: 国际集装箱船舶价格指数

数据来源: VesselsValue、方正中期期货研究院整理

## 六、港口发展最新动态

当前越来越多的班轮公司改变经营战略，从相对纯粹的集装箱运输企业向综合型物流供应链企业升级，全球第七大班轮公司 ONE 就在近日收购了美西三个集装箱码头。ONE 的此次收购对象分别是由商船三井、日本邮船持有的 TraPac LLC(TraPac)和 Yusen Terminals LLC(YTI)

各 51% 的股份。TraPac 是一家集装箱码头运营商和船舶装卸商，在洛杉矶和奥克兰提供集装箱码头服务；YTI 是一家在洛杉矶集装箱码头运营商和船舶装卸商。ONE 在申明中表示新收购的集装箱码头将保障 ONE 在关键港口的运力，支持其业务增长的战略，也增强其为客户提供的服务的能力。

## 七、人民币兑美元汇率小幅升值

中国放宽疫情封控以及中央工作经济对于明年稳定经济发展的定调令市场对于人民币重拾信心，但是短期内疫情封控超预期放宽导致国内感染人数激增一定程度上抑制了经济活动。上周美元指数震荡回落，人民币兑美元震荡小幅升值。12 月 30 日美元指数和美元兑人民币分别报收于 103.49 和 6.9649。



图 7-1：美元指数&美元兑人民币中间价  
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

## 八、后市预判

春节假期之前，各大班轮公司维持相对较高的停航力度，控制运力供给，人为制造运力紧张的氛围。受疫情影响，中国 12 月制造业 PMI 仅为 47，并且欧美经济衰退风险加剧，需求不振，中国对外出口新订单继续深度低于荣枯线，中国出口欧美集装箱需求难有明显复苏迹象。

预计 1 月的上海→欧美航线市场将呈现先微涨后下跌的行情。年初，各大班轮公司集体涨价，但是实际涨价幅度远低于此前对外宣称的幅度。临近春节，东亚及东南亚多国放假，工厂停工，出货量将继续减少，市场运价将会继续承压下跌。

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
河北分公司	河北省唐山市路北金融中心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	江苏省苏州市工业园区通园路699号苏州港华大厦1606室	0512-65162576
上海分公司	上海市浦东新区长柳路58号证大立方大厦604室	021-50588107/ 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祥年喜年中心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二段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滨江路53号楷林商务中心C座2304、2305、2306	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1703	021-58991278
北京望京营业部	北京市朝阳区望京中环南路望京大厦8座12层8-9号	010-62681567
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口东南角环球中心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号和融公寓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11589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	浙江省杭州市江干区采荷嘉业大厦5幢1010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	湖南省株洲市芦淞区新华西路999号中央商业广场(王府井A座11楼)	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	上海市浦东新区福山路450号新天国际大厦24楼	021-20778922

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。