

集运指数(欧线) 期货

合约交易操作手册

2023



上海期货交易所
SHANGHAI FUTURES EXCHANGE

上海国际能源交易中心
SHANGHAI INTERNATIONAL ENERGY EXCHANGE

集运指数（欧线）期货合约交易操作手册 2023版

本操作手册的内容仅提供参考，如需了解最新情况，请咨询上海国际能源交易中心相关部门或者登陆上海国际能源交易中心网站(<http://www.ine.cn>)查询。

目录 Contents

- 国际集装箱运输市场 /01
 - 国际集装箱运输市场发展情况 /01
 - 出口集装箱运输流程 /02
 - 上海到欧洲航线的主要班轮公司 /04
 - 国际集装箱运输市场的重要港口 /04
- 国际集装箱运价构成及影响因素 /05
 - 国际集装箱运价构成 /05
 - 影响国际集装箱运价的主要因素 /05
 - 国际集装箱运输市场定价的主要模式 /06
- 集装箱运价指数的编制与发布 /07
- 集运指数（欧线）期货交易指南 /12
 - 集运指数（欧线）期货参与模式 /12
 - 境内会员和客户入市指南 /13
 - 境外交易者和经纪机构入市指南 /17
 - 主要期货交易规则 /30
- 集运指数（欧线）期货套期保值 /37
 - 套期保值规则 /37
 - 套期保值案例 /39
- 标准合约 /42
 - 合约文本 /42



国际集装箱运输市场

国际集装箱运输市场发展情况

国际集装箱运输是以集装箱为媒介，在固定的航线上，按公布的船期表发船，挂靠固定港口，经常性地从事货物运输，将托运人交运的货物从一国的某一地点运至另一国的某一地点的运输方式。集装箱运输的货物主要是件杂货，基本涵盖除干散货、油品、特殊货物外的所有产品，涉及经济部门与产业门类繁多，对国民经济影响深远。

1956年4月美国卡车运营商马尔科姆·麦克莱恩（Malcom McLean）利用改装的T-2型油轮“马科斯顿”号（Ideal-X）在甲板上装载了58个大型集装箱，试运行纽约至休斯顿航线，显示了集装箱运输的优越性。1957年10月，美国海陆公司将6艘C-2型件杂货船改装成带有箱格的全集装箱船。第一艘船的船名为“Gateway City”，该船设有集装箱装卸桥，载重量9万吨，装载35尺集装箱226只，航行于纽约到休斯顿，标志着集装箱海运运输方式开始。

1966-1983年间，受益于全球贸易增长、适箱货比例大幅提高以及港口设施显著改善，集装箱运输的优势逐渐被认可，以海上运输为主导的国际集装箱运输快速发展，世界交通运输进入集装箱化的关键时期。1984年后，全球产业链布局调整，贸易全球化飞速发展、相关法律法规不断完善，集装箱运输的发展逐渐走向成熟，并最终成为服务全球贸易的重要支撑力量。

我国集装箱运输初创于1973-1978年，1990年后进入快速发展期，2001年后，随着加入WTO，我国集装箱运输事业迎来历史性大发展。上海出口集装箱运输市场是集装箱运输市场的重要组成部分，2022年上海港集装箱吞吐量突破4730万标箱，连续13年居全球第一。

出口集装箱运输流程

出口集装箱运输流程主要涉及订舱、接受托运申请、发放/提取空箱、装箱、重箱集港、报关报检、装船、离港出运和换取提单九个环节。

(1) 订舱

托运人根据贸易合同或信用证条款的规定，在货物托运前一定时间内填好集装箱货物托运单（Container Booking Note），并委托货代或直接向班轮公司申请订舱。

一般来说，班轮公司在开船前一个月左右开放订舱通道，此时有长期协议的托运人可以直接或通过指定的货代进行订舱并确认运价。对于没有签订长期协议的托运人，班轮公司允许其订舱，但双方先不确认具体运价，直到开船前几天再确认运价。

(2) 接受托运申请

班轮公司或其代理公司根据自己的运力、航线等具体情况以及托运人的需求，决定是否接受托运申请。若接受申请，班轮公司将着手编制订舱清单，然后分送集装箱堆场或集装箱货运站。集装箱堆场或集装箱货运站将据此安排空箱及办理货运交接。同时，班轮公司会发放设备交接单给托运人或其代理，完成订舱流程。



(3) 发放/提取空箱

整箱货空箱通常由托运人或其代理凭借设备交接单到集装箱堆场领取，有的货主会自备集装箱。拼箱货空箱由集装箱货运站凭借设备交接单领取。此时完成提箱的托运人基本可以确认其有出运需求。

(4) 装箱

整箱货由托运人在仓库或工厂自行装箱。拼箱货由托运人或其代理将不足一整箱的货物交至集装箱货运站，并由集装箱货运站负责装箱。

在装箱后，负责装箱的一方需要填制装箱单（Container Load Plan）。装箱单详细记载了集装箱内货物的名称、数量及箱内货物积载情况，是记载每一个集装箱内所装货物详细情况的唯一单据。

(5) 重箱集港

在截港时间前，重箱由托运人或其代理、集装箱货运站送至集装箱堆场，等待装船出运。集装箱堆场根据订舱清单，核对场站收据（Dock Receipt）及装箱单，并验收货物。验收通过后，集装箱堆场在场站收据上签字，并将签署后的场站收据正本交还给托运人或其代理。对于拼箱货，场站收据正本在托运人或其代理将货物运送至集装箱货运站时，由集装箱货运站签署和交还。

(6) 报关报检

货物装船出运前，托运人或其代理凭场站收据、出口许可证、商品检验证书等单证向海关、检验检疫局申报，海关、检验检疫局同意放行后在场站收据上加盖放行章。

(7) 装船

集装箱装卸区根据装货情况，制订装船计划，并将出运的箱子调整到集装箱码头前方堆场，待船靠岸后，即可装船。如果实际到港货物超过该航次运力供给，班轮公司将根据客户情况甩舱，被甩货物留到后期航次出运。

(8) 离港出运

班轮公司在货物装船后，根据船期表离港并驶向目的港。

(9) 换取提单

班轮公司在集装箱船离港后两至三天，开始制作提单。这里，提单分为两种形式：已装船提单和备运装船提单。前者是货物装船后签发的提单，后者是货物在未装船时签发的只代表承运人接管托运人所交的货物，并不能证明货物的装船时间。当备运装船提单上加盖“已装船”同时注明装船时间后才能转变为已装船提单。

上海到欧洲航线的主要班轮公司

截至2023年8月，上海至欧洲航线的班轮公司有10家，分别是中远海运（中国）、达飞轮船（法国）、长荣海运（中国台湾）、赫伯罗特（德国）、马士基（丹麦）、地中海（瑞士）、海洋网联（日本）、东方海外（中国香港）、阳明海运（中国台湾）、韩新海运（韩国）。

国际集装箱运输市场的重要港口

2022年全球前十大集装箱港口依次是上海、新加坡、宁波舟山、深圳、青岛、广州、釜山、天津、中国香港、鹿特丹。中国有七个港口的吞吐量位居全球前十，集装箱吞吐量合计为1.98亿TEU，占前十大集装箱港口吞吐量的比例达到72.9%；其中，上海港以4730万TEU的吞吐量连续第13年排名全球第一大集装箱港。



国际集装箱运价构成及影响因素

运价即运输价格，是集装箱班轮公司提供产品和服务、承运单位货物的价格。

国际集装箱运价构成

国际集装箱普通箱运价通常由基本海运费和各种附加费构成，一般以美元为计价和结算货币。其中，基本海运费主要是指班轮公司针对每个计价单元（如1FEU或1TEU）的货物收取的、基于场到场交接方式的运费。附加费是班轮公司根据特定的运输条款、燃油价格、淡旺季、行业习惯等收取的附加费用，包括燃油附加费、币值附加费、旺季附加费、战争附加费、港口拥挤附加费、运河附加费、港口设施安全附加费、内陆转运费等。在国际集装箱运输市场，除了普通箱海运运价外，托运人还要承担一系列以当地货币计价的费用，如码头操作费、文件费、电放费、报关费、装箱费、陆运费等。

影响国际集装箱运价的主要因素

（1）供求关系。国际集装箱运输市场的供求关系是运价的决定性因素。运价会随着运输供给的增加而下降，随着运输供给的减少而提高，随着运输需求的增加而上升，随着运输需求的减少而下降。

（2）经营成本。成本的高低对运价水平起到显著影响。集装箱运输成本主要包括船舶及集装箱固定资产投资、航次运行费用、管理费用及财务费用等。

（3）全球经济环境。国际集装箱运输需求是全球贸易的派生需求，全球集装箱运力增速和全球贸易量增速关系密切，国际集装箱运价水平与全球经济环境密切相关。

(4) 汇率因素。汇率波动会对班轮公司成本控制与盈利核算产生影响，从而影响运价水平。

(5) 地缘政治。政治因素主要是指国际范围内已经发生或将要发生的、对全球贸易有影响的政策或重大事件。政治因素往往在短期内导致运价剧烈波动，并且会影响运价长期走势。

(6) 其他因素。由于国际集装箱运输货种多样化、运输链条长，还受到诸多其他因素的影响，例如货种上下游产业链变化、天气、港口罢工、反垄断制度修订、长协价格谈判、联盟重组、竞争关系等。

■ 国际集装箱运输市场定价的主要模式

国际集装箱运输市场的定价主要有长协定价和即期市场定价。长协定价是集装箱班轮公司与货主签订运输服务协议，在协议中明确运价计算方式、运输规模及协议有效期，以此实现班轮公司稳定货源、货主妥善安排运输渠道目的的定价方式。即期市场定价主要由班轮公司根据市场情况按航次定价，如供需情况、竞争策略等，并会根据货主具体情况进行调整。随着上海航交所发布的上海出口集装箱运价指数认可度不断提高，以该指数为定价依据的指数挂钩协议数量不断增加。



集装箱运价指数的编制与发布

集运指数（欧线）期货的标的指数是上海航运交易所（以下简称上海航交所）发布的上海出口集装箱结算运价指数（欧洲航线）【以下简称集运指数（欧线）】。

集运指数（欧线）的数据来源和运价定义

集运指数（欧线）编制所需运价信息来自于中国出口集装箱运价指数编委会欧美航线分委会的成员公司。截至2023年8月，上海出口集装箱结算运价指数编委会欧美航线分委员共有15家单位组成，其中14家单位（班轮公司10家、货代公司4家）向上海航交所报送欧线结算运价数据。名单可在上海航交所官网（www.sse.net.cn）查询。

上海航交所对编委会成员公司运价采集进行了明确定义。定义的内容包括起始港、目的港、货类、箱型及尺寸、付款方式、运输条款、运价构成、计价币种。其中，起始港为上海港，目的港是该航线的基本港——汉堡、鹿特丹、安特卫普、弗利克斯托、勒阿弗尔；箱型及尺寸为干货箱，20GP（20英尺普箱）、40GP（40英尺普箱）和40HQ（40英尺高箱）；货类为一般货类；付款方式为预付；运输条款为CY-CY（场到场）；运价构成为按箱收取的海运费及海运相关附加费，附加费包括燃油相关附加费（BAF/FAF/LSS等）、币值附加费（CAF等）、旺季附加费（PSS等）、战争附加费（WRS等）、港口拥挤附加费（PCS等）、运河附加费（SCS/SCF等）等以及其它按箱收取的美元海运附加费。

班轮公司即期市场定义为三个月以内短期合约市场，或者基于FAK（Freight All Kinds Rates）成交客户的市场，或者公开市场（Open）；货代公司即期市场定义为其与客户达成的零售合约市场，且不因货主企业类型或箱量的特殊性等因素影响成交价格。

集运指数（欧线）的编制规则

集运指数（欧线）的编制规则主要包括《上海出口集装箱结算运价指数编制规则(暂行)》《上海航运交易所指数规则修订实施办法》《上海航运交易所指数终止办法》《上海航运交易所指数错误修正办法》等。

上海出口集装箱结算运价指数编制规则可在上海航交所官网查询。

集运指数（欧线）的编制过程

第一步：数据采集

样本公司按照定义要求，通过应用程序接口（API）在每周一北京时间0:00-13:00系统自动化传输实际离港时间（ATD）为上周一0:00至上周日24:00的航班的成交提单数据。每一票提单主要包括提单号（具有唯一性）、目的港、分箱型的箱量和对应的运费（运费除以箱量等于该票提单的运价）等数据信息。

第二步：数据预处理

（1）提单信息核证。上海航交所利用上海口岸码头舱单数据，核查采集数据中每票提单号对应的船名、航次、实际离港时间等信息，并核对船期是否符合运价采集定义要求，不符合要求的提单不参与指数计算。

（2）班轮与货代公司重复的提单记录（提单号重复），若货代公司运价小于班轮公司运价，弃用本票提单货代运价数据。

（3）离群值处理。对样本公司20英尺箱型运价数据、40英尺箱型运价数据，采用格拉布斯或者拉依达准则检验剔除离群值。之后，再对分箱型所有样本公司的剩余运价数据从大到小排序，分别剔除占总箱量10%的高运价和占总箱量10%的低运价数据。

（4）单家样本公司箱量份额过大比例限制。分箱型单家样本公司的箱量份额不得超过50%。若超过50%，则将每票提单的箱量均乘以同一个系数，使得该样本公司箱量份额降低至50%。



第三步：计算指数

经过以上步骤后：

(1) 计算分箱型平均运价。剩余全部提单的总运费汇总值除以所有提单的总箱量汇总值，得出分箱型的平均运价。

(2) 计算分箱型定基价格指数。平均运价除以基期平均运价，再乘以1000点，得出分箱型当期的定基价格指数。

(3) 计算欧洲航线指数。分箱型定基价格指数加权平均计算，得出欧洲航线指数。

集运指数（欧线）的详细编制方法可参见上海航交所官网发布的《上海出口集装箱结算运价指数编制规则（暂行）》

集运指数（欧线）的发布时间和频率

集运指数（欧线）于每周一 15:05（北京时间）在上海航交所官网发布。若遇周一为非工作日，上海航交所可根据情况选择正常发布或者顺延发布。上海航交所于每年最后一周，在其网站上公布下一年度的指数发布日。如果发生国务院临时调整节假日安排，上海航交所可以调整指数发布日。在国务院发布临时调整节假日安排后的一个工作日内，上海航交所相应作出是否调整指数发布日的决定，如决定调整发布日，将于决定后 24 小时内向市场发布调整内容的公告。

集运指数（欧线）的基期和点位

集运指数（欧线）的基期为2020年6月1日，基期指数为1000点。

应急编制集运指数（欧线）的情形

上海航交所在《上海出口集装箱结算运价指数编制规则（暂行）》中明确了上海出口集装箱结算运价指数应急编制的情形，具体包括：发生本期分航线采样

班轮公司中超过三分之一的公司无数据、或者某箱型有结算运价数据的公司个数少于 5 家（小于 5 家且大于等于 1 家），但样本公司的数量仍满足最小样本公司数量；当期样本公司数满足该航线最小样本公司个数、但该航线某一箱型本期无运价数据；突发重大技术故障；当期样本公司数不满足该航线最小样本公司个数。出现以上应急情形时，上海航交所按照应急编制指数方法编制指数并对外发布。应急编制指数的效力等同于常规发布的指数的效力。

■ 中止发布集运指数（欧线）的情形

如因不可抗力（包括但不限于地震、战争、罢工等）导致现货市场缺乏计算指数的任何数据源，上海航交所中止对外发布指数，并及时对外公告。

自2020年11月2日指数正式发布以来，未发生中止发布事件。

■ 终止发布集运指数（欧线）的情形

上海航交所制定了《指数终止办法》，规定只有在发生下述任一情形时，才考虑对相关指数进行指数终止操作：（1）缺乏计算指数的数据源，或者计算指数的数据源质量难以支持稳定准确的指数计算；（2）由于市场结构的显著变化等原因，指数难以刻画市场实际情况；（3）指数缺乏足够数量的样本；（4）指数定期审阅结果显示指数可能需要终止的情形；（5）相关法律法规规定或监管要求等其它原因。

在具备可操作性的前提下，指数终止应在正式实施前至少三个月在上海航交所官网进行公告。公告内容包括指数终止的背景及实施时间表。发布终止公告后，上海航交所应继续该指数的日常维护、计算和发布，直到终止日为止。



修正集运指数（欧线）的情形

上海航交所制定了《指数错误修正办法》，对标的指数错误修正进行了规定。标的指数错误类型包括外部数据源错误、指数编制操作错误、软硬件基础设施故障等。对于已向市场发布的指数行情，若发现重大错误，经审慎评估并征求指数专家委员会意见后，由上海航交所决定是否需要重新计算并发布。对于标的指数发生的历史错误，如发现时已超过六个月，一般不予处理。

集运指数（欧线）的数据校验与核证

为保障集运指数（欧线）数据采集系统稳定运行，确保采集数据的准确性、真实性、完整性、唯一性和一致性，上海航交所建立了季度校验机制。主要包括：（一）上海航交所每季度校验样本公司通过系统对接传输的数据是否符合运价采集定义；（二）上海航交所每季度对所有样本公司运价数据采集定义的执行情况、技术对接系统运行情况进行校验；（三）校验方式为通过样本公司的生产系统进行现场校验或者视频校验。

提单信息核证是利用上海口岸码头舱单数据，核查采集数据中每票提单号对应的船名、航次、实际离港时间等信息，并核对船期是否符合运价采集定义要求。

集运指数（欧线）的样本公司季度筛选和调整办法

上海航交所制定了《上海出口集装箱结算运价指数样本公司季度筛选和调整方法》，作为航线样本公司季度筛选和调整的依据。每季度，上海航交所根据该公司是否为欧美航线分委会成员、上一季度平均每周成交记录票数、上一季度无成交记录的累计期数、上一季度是否有无故缺报、是否通过指数系统对接季度校验等五大指标，对分委会成员采集的运价信息进行评估和筛选。

集运指数（欧线）期货交易指南

集运指数（欧线）期货采用“服务型指数、国际平台、人民币计价、现金交割”模式。

集运指数（欧线）期货参与模式

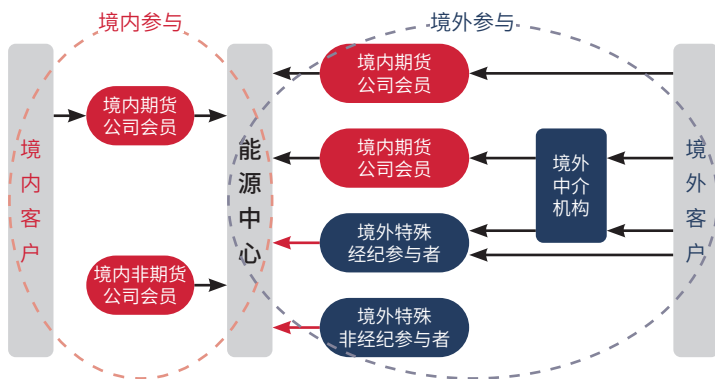
境内交易者

境内交易者可以通过境内期货公司会员代理参与集运指数（欧线）期货交易；符合能源中心会员资格申请条件的境内交易者可以申请作为非期货公司会员直接参与集运指数（欧线）期货。

境外交易者

参与集运指数（欧线）期货的四种模式：

- I：境内期货公司直接代理模式
- II：境外中介机构通过境内期货公司或者境外特殊经纪参与者转委托模式
- III：境外特殊经纪参与者代理模式
- IV：境外特殊非经纪参与者模式



注：黑色箭头表示交易、结算、交割。红色箭头表示直接入场交易，但境外特殊参与者需通过境内期货公司会员进行结算、交割。

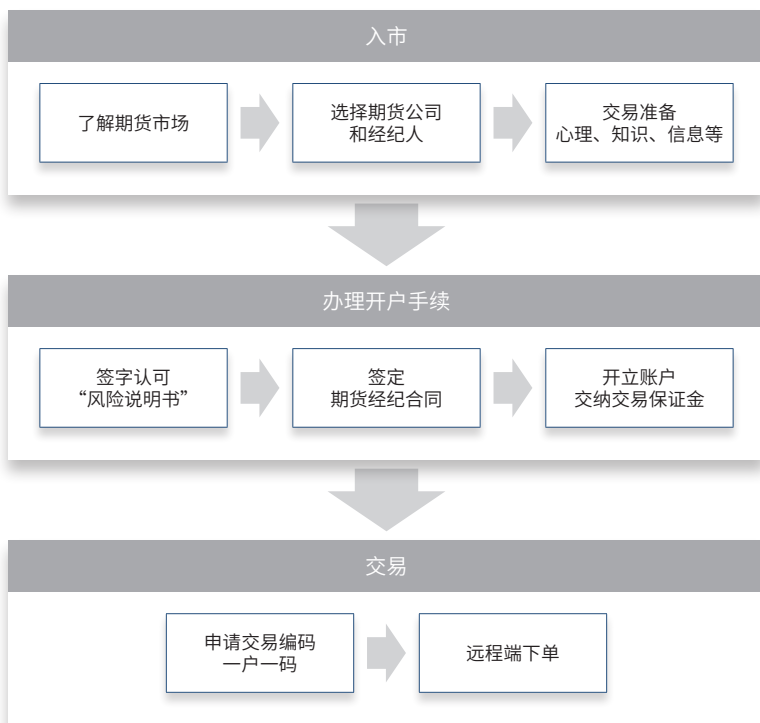


境内会员和客户入市指南

会员入会交易流程



境内客户入市交易流程

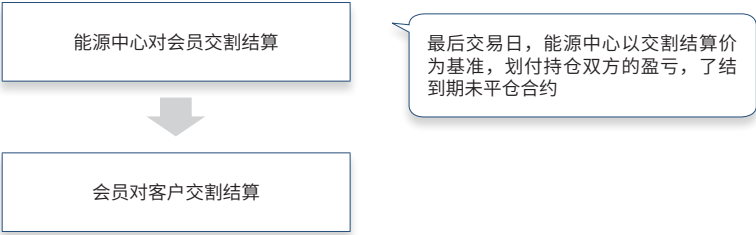




交易和结算流程



交割流程





境外交易者和经纪机构入市指南

境外特殊参与者和境外中介机构资格申请/备案流程

1、境外特殊非经纪参与者资格审批流程



2、境外特殊经纪参与者资格审批流程



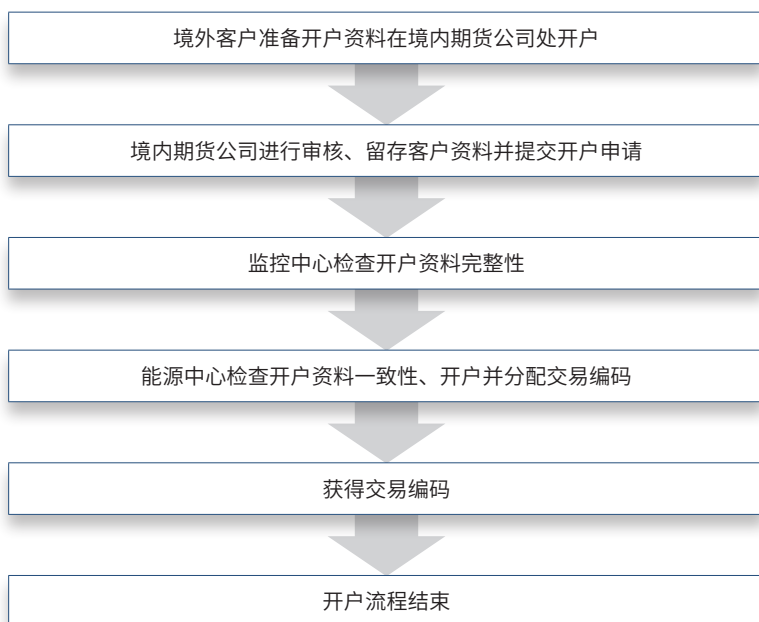


3、境外中介机构备案流程



境外客户开户流程

1、境内期货公司直接代理模式开户流程

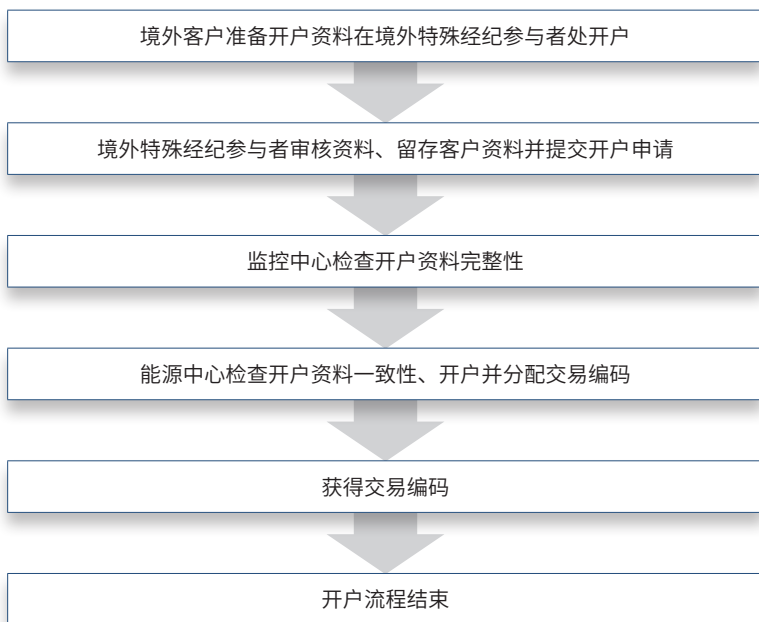




2、境外中介机构通过转委托模式开户流程

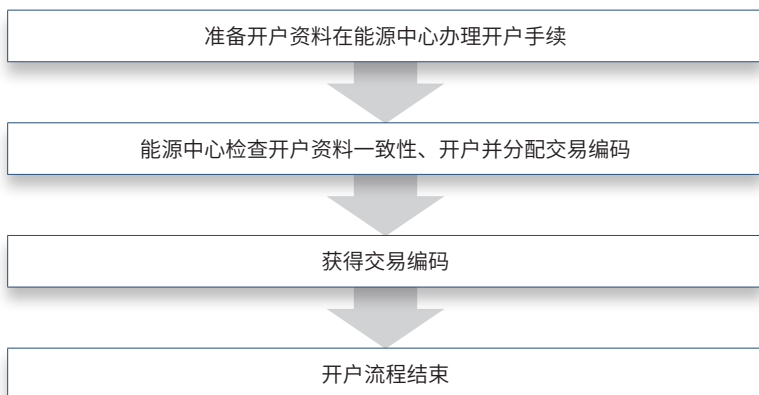


3、境外特殊经纪参与者模式开户流程





4、境外特殊非经纪参与者模式开户流程



境外客户交易结算流程

1、境内期货公司直接代理模式结算流程





2、境外中介机构通过转委托模式结算流程



3、境外特殊经纪参与者模式结算流程



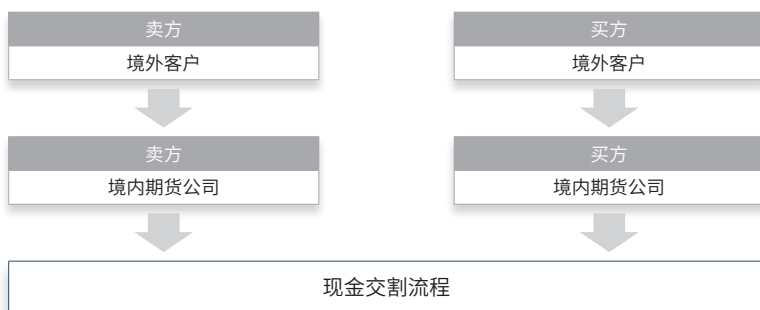


4、境外特殊非经纪参与者模式结算流程

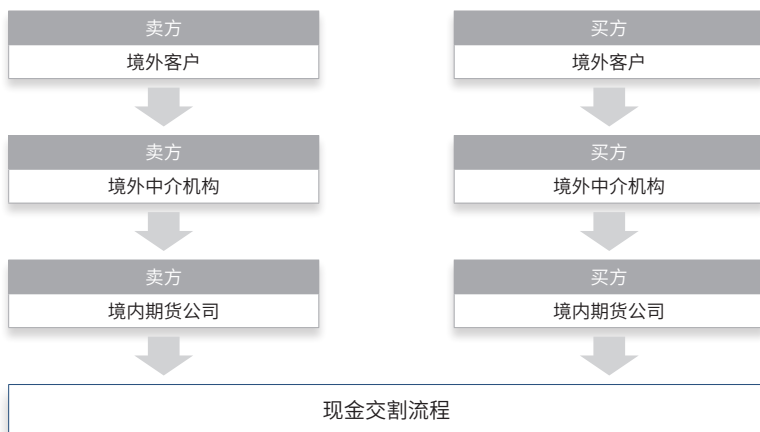


境外客户交割流程

1、境内期货公司直接代理模式交割流程

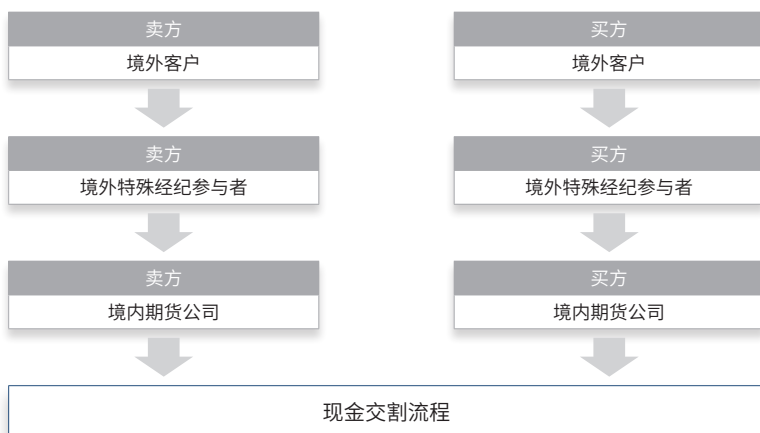


2、境外中介机构通过转委托模式交割流程

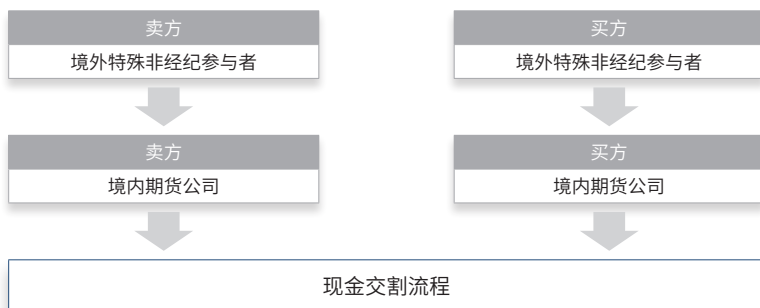




3、境外特殊经纪参与者代理模式交割流程



2、境外中介机构通过转委托模式交割流程



主要期货交易规则

交易保证金制度

- 交易保证金是指会员存入能源中心专用结算账户中确保合约履行的资金，是已被合约占用的保证金。集运指数（欧线）期货合约的最低交易保证金为合约价值的12%。
- 能源中心根据期货合约上市运行（即期货合约新上市挂盘之日起至最后交易日止）的不同时间段制定不同的交易保证金收取标准。

集运指数（欧线）期货合约上市运行不同阶段的交易保证金收取标准	
交易时间段	集运指数（欧线）期货最低交易保证金比例
合约挂盘之日起	12%
最后交易日前第七个交易日起	20%
最后交易日前第二个交易日起	30%

- 上市初期，集运指数（欧线）期货不按单向大边收取交易保证金，同时持有买卖双向持仓时，按双向持仓计算交易保证金。
- 能源中心可以根据市场风险情况，以公告形式调整交易保证金标准。
- 某期货合约交易保证金应当予以调整的，能源中心在新的交易保证金标准执行前一交易日结算时对该期货合约的所有持仓按新标准进行结算，保证金不足的，相关会员应当在下一个交易日开市前补足。

涨跌停板制度

- 涨跌停板是指合约在一个交易日中的交易价格不得高于或者低于规定的涨跌幅度，超过该涨跌幅度的报价将被视为无效，不能成交。
- 集运指数（欧线）期货合约日常涨跌停板幅度为不超过上一交易日结算价 $\pm 10\%$ ，最后交易日涨跌停板幅度为不超过上一交易日结算价的 $\pm 20\%$ 。



价格大幅波动时的风险管理

当某集运指数（欧线）期货合约连续三个交易日（即D1、D2、D3交易日）的累计涨跌幅（N）达到18%、连续四个交易日（即D1、D2、D3、D4交易日）的累计涨跌幅（N）达到24%或者连续五个交易日（即D1、D2、D3、D4、D5交易日）的累计涨跌幅（N）达到30%的，能源中心可以根据市场情况，采取下列一种或者多种措施，并事先报告中国证监会：

（一）对部分或者全部会员、境外特殊参与者单边或者双边、同比例或者不同比例提高交易保证金；

（二）限制部分或者全部会员出金；

（三）暂停部分或者全部会员、境外特殊参与者开新仓；

（四）调整涨跌停板幅度，但调整后的幅度不超过20%；

（五）限期平仓；

（六）强行平仓；

（七）能源中心认为必要的其他措施。

N的计算公式：

$$N = \frac{P_t - P_0}{P_0} \times 100\%$$

t=3,4,5

P_0 为D₁交易日前一交易日结算价

P_t 为t交易日结算价，t=3,4,5

P_3 为D₃交易日结算价

P_4 为D₄交易日结算价

P_5 为D₅交易日结算价

持仓限额制度

■ 持仓限额是指能源中心对会员、境外特殊参与者、境外中介机构或者客户的持仓量规定的最大数量。

■ 期货公司会员、境外特殊经纪参与者和境外中介机构实行比例限仓，非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者和客户实行数额限仓。

集运指数（欧线）期货合约在上市运行不同阶段一般持仓的限仓比例和持仓限额规定								
	合约挂盘至交割月份		合约挂盘至最后交易日前第八个交易日		最后交易日前第七个交易日至最后交易日前第三个交易日		最后交易日前第二个交易日至最后交易日	
	某一期 货合约持 仓量(手)	限仓比例 (%)	限仓数额(手)		限仓数额(手)		限仓数额(手)	
		期货公司 会员、境 外特殊经 纪参与 者、境外 中介机构	非期货公 司会员、 境外特殊 非经纪参 与者	客户	非期货公 司会员、 境外特殊 非经纪参 与者	客户	非期货公 司会员、 境外特殊 非经纪参 与者	客户
集运指数 (欧线) 期货	≥3万手	25	1200	1200	360	360	120	120

注：表中持仓量、限仓数额按照单向计算。

大户持仓报告制度

会员、境外特殊参与者、客户某期货合约的一般持仓达到能源中心规定的一般持仓限额，境外中介机构某期货合约的一般持仓达到能源中心规定的一般持仓限额的60%的，应当在下一交易日15:00前向能源中心报告。

能源中心可以根据市场风险状况，指定会员、境外特殊参与者、境外中介机构或者客户提交大户持仓报告或者其他说明材料，并可以不定期地对上述材料进行核查。



强行平仓制度

出现下列情形之一时，能源中心实行强行平仓：

（一）会员在能源中心的任一内部明细账户或者受托结算内部明细账户的结算准备金余额小于零，并未能在规定时限内补足的；

（二）非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者、客户持仓数量超过持仓限额规定的；

（三）由于违规受到能源中心强行平仓处理的；

（四）根据能源中心的紧急措施应当实行强行平仓的；

（五）其他应当予以强行平仓的情形。

单边市处置

如果某集运指数（欧线）期货在最后5个交易日内出现连续同方向单边市（且D1在5个交易日内）的，该合约继续交易直至最后交割。除以上情形外的单边市，按照能源中心现有单边市处置规则进行风险处置。

风险警示制度

能源中心实行风险警示制度。为了警示和化解风险，能源中心可以采取要求报告情况、谈话提醒、书面警示、公开谴责、发布风险警示公告等一种或者多种措施。

标的指数连续三周及以上不能正常发布或终止发布时的处置

集运指数（欧线）期货的标的指数连续三周及以上不能正常发布或者终止发布的，能源中心可以根据《上海国际能源交易中心风险控制管理细则》的规定采取紧急措施化解风险，并可以宣布进入异常情况。能源中心董事会可以决定采取调整开市闭市时间、暂停交易、终止交易、调整涨跌停板幅度、提高保证金标准、限期平仓、强行平仓、限制出金、强制减仓、限制交易等紧急措施。

现货市场或标的指数出现重大不可控因素时的应对措施

在集运指数（欧线）期货交易过程中，因战争、社会动荡、自然灾害、标的指数出现重大不可控风险等因素，对其交易正在产生或者即将产生重大影响时，能源中心总经理可以采取调整开市收市时间、暂停交易、终止交易等紧急措施。终止交易当天结算时，能源中心可以对其全部或者部分合约月份持仓按照上一交易日结算价进行平仓。

标的指数修正时的应对措施

根据《上海航运交易所指数错误修正办法》，上海航交所可能在正式对外发布标的指数后、基于某些情形、对已发布的标的指数进行修正。为维护期货市场秩序，《上海国际能源交易中心交割细则》规定，集运指数（欧线）期货合约最后交易日北京时间15:30后，能源中心根据业务规则确定的集运指数（欧线）期货合约的交割结算价不作调整。

集运指数（欧线）期货高频交易监管

能源中心将在集运指数（欧线）期货合约上，对信息量（报单、撤单等交易指令的笔数）和委托成交比（OTR, Order to Trade Ratio）达到一定标准的客户收取申报费。具体申报费费率标准如下：



参数名称	目标值	
各信息量 档位及报 单成交比 下的费率	1笔≤信息量≤4000笔，报单成交比:OTR≤2	费率：0元/笔
	1笔≤信息量≤4000笔，报单成交比:OTR>2	费率：0元/笔
	4001笔≤信息量≤8000笔，报单成交比:OTR≤2	费率：0.01元/笔
	4001笔≤信息量≤8000笔，报单成交比:OTR>2	费率：0.02元/笔
	8001笔≤信息量≤40000笔，报单成交比:OTR≤2	费率：0.05元/笔
	8001笔≤信息量≤40000笔，报单成交比:OTR>2	费率：0.1元/笔
	40001笔≤信息量，报单成交比:OTR≤2	费率：1元/笔
	40001笔≤信息量，报单成交比:OTR>2	费率：2元/笔
异常交易 豁免	频繁报撤单豁免	

注释：信息量=报单、撤单、询价等交易指令笔数之和。报单成交比（OTR）=（信息量/有成交的报单笔数）- 1。有成交的报单笔数为0时，视其为1来计算OTR。上述信息量包括立即全部成交否则自动撤销指令（FOK）和立即成交剩余指令自动撤销指令（FAK）产生的报单和撤单笔数。

结算细则

1.日常结算

- 能源中心实行当日无负债结算制度。
- 当日结算完成后，会员在能源中心的任一内部明细账户的当日结算准备金余额低于最低余额要求时，结算结果即视为能源中心向会员发出的追加保证金通知，两者的差额即为追加保证金金额。
- 能源中心发出追加保证金通知后，可以通过指定存管银行从会员的专用资金账户中扣划应当追加的保证金金额；未能全额扣款的，会员应当在下一交易日开市前补足至结算准备金最低余额；未补足的，按照下列方法处理：

(一) 会员在能源中心的任一内部明细账户的结算准备金余额大于或者等于零的, 该账户对应的会员或者境外特殊参与者不得开新仓;

(二) 会员在能源中心的任一内部明细账户的结算准备金小于零的, 能源中心按照《上海国际能源交易中心风险控制管理细则》的规定进行强行平仓等处理。

■ 当日结算完成后, 会员在能源中心的任一内部明细账户内结算准备金中人民币资金不得低于结算准备金最低余额。低于最低余额要求的, 能源中心可以从会员专用资金账户中扣划相应的人民币资金; 未能全额扣划的, 会员应当在下一交易日开市前将人民币资金补足至结算准备金最低余额; 未补足的, 能源中心可以对专用结算账户中该会员的外汇资金和会员专用资金账户中的外汇资金通过强制换汇的方式为其补足。

2. 作为保证金使用的资产

■ 经能源中心批准, 非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者、客户可以将标准仓单、国债、外汇资金等资产作为保证金使用。

■ 作为保证金使用的资产种类:

(一) 标准仓单;

(二) 中华人民共和国财政部在境内发行的记账式国债;

(三) 外汇资金(币种类别、折算方式和适用范围由能源中心另行公布);

(四) 能源中心另行确定的其他资产。

■ 客户、境外特殊参与者、境外中介机构应当通过期货公司会员办理有价证券作为保证金业务。会员办理有价证券作为保证金业务时, 应当向能源中心提出申请。

■ 作为保证金使用的资产的市值按以下方法计算:

(一) 以标准仓单作为保证金的, 以该品种最近交割月份期货合约的当日结算价作为其市值核定的基准价, 当日收市前标准仓单的市值先按照前一交易日该品种最近交割月份期货合约的结算价核算。作为保证金的金额不高于标准仓单市值的80%。



(二) 其他资产作为保证金使用的基准价由能源中心核定。

作为保证金使用的资产市值折算以后的金额称为折后金额。能源中心按照会员在能源中心任一内部明细账中的实有货币资金的4倍（配比乘数）确定会员有价证券作为保证金的最大配比金额。

能源中心按照有价证券的折后金额和最大配比金额中的较低金额作为会员作为保证金的实际可用金额。能源中心每日结算时按上述规定的方法重新确定作为保证金使用的资产的基准价并调整实际可用金额。

交割细则

集运指数（欧线）期货合约采用现金交割。

集运指数（欧线）期货合约的交割单位为1手，交割数量应当是交割单位的整数倍。

集运指数（欧线）期货的交割结算价是集运指数（欧线）期货交割结算的基准价，为上海航运交易所在集运指数（欧线）期货合约最后交易日发布的及最后交易日前第一、第二个指数发布日发布的三个上海出口集装箱结算运价指数（欧洲航线）的算术平均值。用公式表示如下：

$$P_T = \frac{P_1 + P_2 + P_3}{3}$$

P_T ：为集运指数（欧线）期货合约交割结算价

P_1 ：为上海航运交易所在集运指数（欧线）期货合约最后交易日前第二个指数发布日发布的指数点位

P_2 ：为上海航运交易所在集运指数（欧线）期货合约最后交易日前第一个指数发布日发布的指数点位

P_3 ：为上海航运交易所在集运指数（欧线）期货合约最后交易日发布的指数点位

如果上海航交所在 P_1 、 P_2 发布日所在周三北京时间15:05前未发布 P_1 、 P_2 ，

在 P_3 发布日北京时间15:30前未发布 P_3 ，能源中心可以根据市场情况确定 P_1 、 P_2 和 P_3 ，并及时向市场公告。

集运指数（欧线）期货现金交割的买方、卖方应当分别向能源中心支付交割手续费。交割手续费标准由能源中心确定并公布，能源中心可以根据市场情况对交割手续费标准进行调整。



集运指数（欧线）期货套期保值

套期保值规则

套期保值是指在期货市场上买入（或卖出）与现货市场交易方向相反、数量基本吻合的同种商品的期货合约，进而无论现货市场价格怎样波动，最终都能取得在一个市场上亏损的同时在另一个市场盈利的结果，并且亏损额与盈利额大致相等，从而达到规避风险的目的。

集运指数（欧线）期货合约的套期保值交易持仓，所涉的一般月份是指合约挂盘至最后交易日前第八个交易日，所涉的临近交割月份是指最后交易日前第七个交易日至最后交易日。

集运指数（欧线）期货套期保值交易持仓实行审批制。客户应当向开户机构提交套期保值交易持仓额度申请，开户机构审核后按照规定向能源中心办理申请手续；非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者应当直接向能源中心提交套期保值交易持仓额度申请。

1. 申请一般月份套期保值交易的客户需递交的材料

非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者或者客户申请一般月份套期保值额度，应当按照合约提交下列申请材料：

（一）一般月份套期保值额度申请（审批）表，包括申请人基本信息、申请合约、一般月份套期保值额度需求及其他信息；

（二）企业营业执照副本或者公司注册证书等能够证明经营范围的文件；

（三）上一年度现货经营业绩或者最新经审计的年度财务报告；

（四）当年或者下一年度现货经营计划，与申请套期保值交易相对应的购销合同或者其他有效凭证；

（五）套期保值交易方案，主要包括风险来源分析、保值目标；

(六) 非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者申请的，提供套期保值交易管理制度；

(七) 能源中心要求的其他材料。

非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者或者客户可以一次申请多个合约的一般月份套期保值额度。

2. 申请临近交割月份套期保值交易客户需递交的材料

非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者或者客户申请临近月份套期保值额度，应当按照合约提交下列申请材料：

(一) 临近月份套期保值额度申请（审批）表，包括申请人基本信息、申请合约、临近月份套期保值额度需求及其他信息；

(二) 企业营业执照副本或者公司注册证书等能够证明经营范围的文件；

(三) 证明临近交割月份套期保值交易需求真实性的相关材料，包括当年或者上一年度生产计划书、与申请额度相对应的现货仓单、加工订单、购销合同、购销发票或者拥有实物的其他有效凭证；

(四) 非期货公司会员、境外特殊非经纪参与者申请的，提供套期保值交易管理制度；

(五) 能源中心要求的其他材料。

上述材料如果已经提交给能源中心，且没有发生变化的，则无需再次提交。

3. 套期保值额度的申请与使用时间

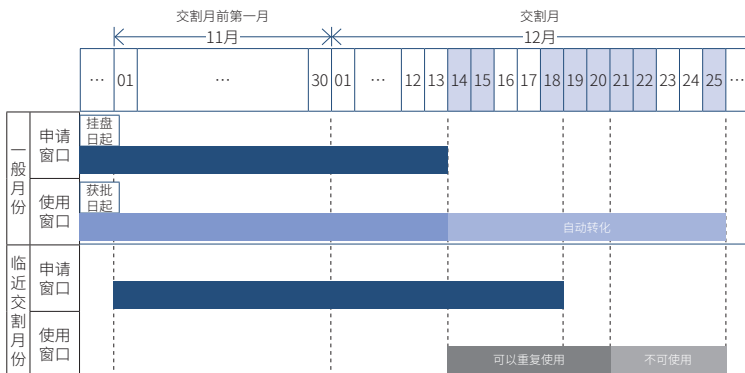
集运指数（欧线）期货合约的一般月份套期保值额度应当在该套期保值所涉及合约挂盘至最后交易日前第八个交易日之间提出，逾期能源中心不再受理。

集运指数（欧线）期货合约临近月份套期保值额度的申请应当在该合约交割月份前第一月的第一个交易日至最后交易日前第五个交易日之间提出，逾期能源中心不再受理。

集运指数（欧线）期货合约临近月份套期保值额度在最后交易日前第七个交易日至最后交易日前第三个交易日可以重复使用，自最后交易日前第二个交易日起不得重复使用。



以EC2312合约为例：



注1：2023年12月25日（周一）为最后交易日，12月22日、21日、20日、19日、18日、15日和14日分别为最后交易日前第一、第二、第三、第四、第五、第六、第七个交易日。24日、23日、17日和16日为周末。

注2：未申请临近月份套期保值额度的，一般月份套期保值额度进入临近交割月份后，能源中心按照一般月份套期保值额度与该上市品种临近交割月份一般持仓限额中的较低标准，转化为临近月份套期保值额度。

注3：重复使用是指平仓后可再开新仓；不可使用是指不可以开新仓。

套期保值案例

按照持有头寸的种类划分，套期保值可分为卖出套期保值和买入套期保值。卖出套期保值主要适用于班轮公司，即舱位提供者为防止运价在未来下跌，锁定运费收入。买入套期保值主要适用于货主，即舱位需求者为防止运价在未来上涨，锁定运输成本。货代或无船承运人作为中间商，既可能卖出保值，也可能买入保值。

举例如下：

A.班轮公司卖出保值

班轮公司是运力提供方，向市场提供集装箱舱位并收取运费，属于承运方。班轮公司为保证其出售舱位的合理利润，防止运费价格下跌而影响收入，可通过

集运指数（欧线）期货的卖出套期保值交易、来降低价格波动风险。卖出套期保值，即在期货市场以卖主的身份售出数量基本吻合的期货，等到要售出舱位时再买进期货头寸对冲作为保值手段。

例1：假设2023年3月，集运指数（欧线）为917点，即期运价约850美元/TEU。某班轮公司计划在8月即期市场投入5000TEU运力。由于当前集装箱运力过剩，市场处于淡季，班轮公司担心运价继续下跌。为锁定预期利润，避免未来运价下跌带来损失，该班轮公司决定在能源中心进行集运指数（欧线）期货卖出保值交易。其损益情况如下表所示：

班轮公司计划运力投放额度： $5000\text{TEU} \times 850\text{美元/TEU} \times 6.8\text{（USDCNY）}$
=2890万元

卖期套保数量（3月）： $2890\text{万元} \div 900\text{（8月份合约点位）} \div 50\text{（合约乘数）} = 642\text{手}$ （不考虑手续费等交易成本）

日期	现货市场	期货市场
3月	850美元/TEU	卖出642手 8月合约（900点）
8月	600美元/TEU	买平仓642手 8月合约（620点）
盈亏	亏125万美元	盈利899万元（约132万美元）
实际损益	盈利7万美元（大幅对冲运价不利变动的影响）	

虽然现货市场运价下跌，该班轮公司减少了运费收入，但是期货市场交易盈利大幅对冲了运价下跌带来的不利影响。

B.货主的买入保值

货主是运力需求方，运费价格上涨将对其物流进出口环节的成本控制造成较大的不确定影响。货主为控制运输成本，防止运费大幅上涨，可通过集运指数（欧线）期货的买入套期保值交易、降低价格波动风险。买入套期保值，即在期货市场以买主的身份购买数量基本吻合的期货，等到要购买舱位时再卖出期货头寸对冲作为保值手段。

例2：假设2023年3月，SCFIS指数（欧线）为917点，即期市场运价850美元/TEU。某国内货主签订了一份贸易合同（基于CIF条款），计划在10月从上海出口一批圣诞节商品，共计500TEU。货主担心未来运价上涨、增加出口成本。为



避免运价上涨带来的风险，该货主决定在能源中心进行集运指数（欧线）期货买入保值交易。其损益情况如下：

货主计划购买运力额度： $500\text{TEU} \times 850\text{美元/TEU} \times 6.8\text{（USDCNY）} = 289\text{万元}$

买期套保数量（3月）： $289\text{万元} \div 920\text{（10月合约点位）} \div 50\text{（合约乘数）} = 62\text{手}$

日期	现货市场	期货市场
3月	850美元/TEU	买入62手 10月份合约（920点）
10月	1035美元/FEU	卖平仓62手 10月份合约（1120点）
盈亏	亏92500美元	盈利62万元（91176美元）
实际损益	亏损1324美元（大幅对冲了运价不利变动的影响）	

通过买入保值交易，虽然现货市场运价出现了对该货主不利的变动，价格上涨，成本增加；但是在期货市场上的交易盈利大幅对冲了运价上涨带来的不利影响。

C. 货代（无船承运人）的套期保值

货运代理人作为协调承运方（班轮公司）和托运方（货主）的中间环节，既为承运方服务，也为托运方服务。一方面与承运方（班轮公司等）建立密切联系，直接向承运方订舱，解决承运方舱位出售的需求。另一方面向托运方（货主）提供舱位服务，解决托运方舱位预订的需求。

货运代理人在实际业务开展过程中，对买入或卖出套期保值都有需求。如果货运代理人与班轮公司签订了运价的长期协议，按照固定价格购买大量舱位，再转售给货主。长期协议签订后，未来运价涨则货运代理人获利，跌则亏损。因此，货运代理人在期货市场有卖出套期保值的需求。如果货运代理人与货主签订了运价的长期协议，按照固定价格预售大量舱位，并向班轮公司购买舱位。未来运价跌则货运代理人获利，涨则亏损。因此，货运代理人在期货市场有买入套期保值的需求。

在实际操作中，货运代理人与承运方和托运方签订运价长期协议后，如果数量不对等、时间不一致，就会有风险敞口存在。货运代理人可根据不同月份的舱位净头寸敞口情况，进行买入或卖出保值，具体保值方法与前述案例相似。

标准合约

合约文本

合约标的物	上海出口集装箱结算运价指数（欧洲航线）
合约乘数	每点50元
报价单位	指数点
最小变动价位	0.1点
合约月份	2、4、6、8、10、12月
交易时间	上午9:00-11:30，下午1:30-3:00和上海国际能源交易中心规定的其他交易时间
涨跌停板幅度	不超过上一交易日结算价±10%
最低交易保证金	合约价值的12%
最后交易日	合约交割月份最后一个开展期货交易的周一（上海国际能源交易中心可以根据国家法定节假日等调整最后交易日）
交割日期	同最后交易日
交割方式	现金交割
交易代码	EC
上市机构	上海国际能源交易中心

注：交易代码EC为Europe和Containerized Freight的缩写。

免责声明

本文件所载全部论述及观点仅供读者普及常识，不构成买入或者卖出任何期货、证券或其他金融产品的要约或邀约，亦不构成任何投资建议或推荐。上海国际能源交易中心对任何论述或陈述的准确性不承担任何责任。

原品种操作手册单行本可在上海国际能源交易中心官方网站（www.ine.cn）上市品种栏目中进行下载。



上海期货交易所
SHANGHAI FUTURES EXCHANGE

上海国际能源交易中心
SHANGHAI INTERNATIONAL ENERGY EXCHANGE



扫码关注上海期货交易所微信



扫码关注上海期货交易所微博



扫码关注上海国际能源交易中心微信

上海市浦东新区浦电路500号

200122

 www.shfe.com.cn

 www.ine.cn

 800-820-3618