

集运指数（欧线）期货上市两周年回顾 ——市场运行平稳 功能初步发挥^{*}

上海期货交易所 期货衍生品部

集运指数（欧线）期货自2023年8月18日上市以来，市场运行稳健，期现价格联动良好，市场参与积极，品种功能逐步发挥。上期所通过制度安排和工具箱，积极应对突发事件风险以及集运现货市场的大幅波动，有效防范化解了市场风险，为品种功能发挥和航运企业风险管理创造了良好的市场基础。

一、成交活跃，市场规模远超境外同类品种

上市两周年以来，集运指数（欧线）期货总体成交活跃，运行平稳。截至2025年8月15日，集运指数（欧线）期货累计运行483个交易日，累计成交量6104.91万手，累计成交金额5.28万亿元，日均成交量12.64万手，日均成交金额109.42亿元，期末持仓量7.95万手，日均持仓量8.43万手。据美国期货业协会（FIA）数据，2024年集运指数（欧线）期货成交量约为同期全球其他交易所航运衍生品的6.2倍，活跃度远超境外同类品种。

二、稳妥应对现货市场大幅波动的考验

集运指数（欧线）期货经受住了2023年底红海危机时现货运价快速剧烈上涨、2024年

3—7月连续涨价，以及今年4月以来中美经贸摩擦以来的价格大幅波动冲击。

集运市场具有周期性强、供给集中度高、运力不可存储等特点，易受宏观经济贸易态势及突发事件等影响，运价波动较大。如2024年第二季度在地缘政治影响持续的背景下，部分境外船公司开启了长达4个月的连续涨价，标的指数SCFIS欧线从2153.34点（2024.3.25）一路上涨至6318.1点（2024.7.22），四个月涨幅达193%。面对大幅上涨，上期所积极稳妥应对，持续加强一线监管，依规采取相关措施，有效防范和化解市场风险，全力确保了集运指数（欧线）期货安全平稳运行。

三、期现价格联动良好，较好反映现货市场运价走势

集运指数（欧线）期货上市以来，价格走势能够较好反映红海局势紧张、班轮公司宣涨、中美经贸摩擦等事件，及时反映航运现货市场价格变化特征。截至2025年6月，已顺利完成8次现金交割，交割期现价差均在1%附近（见下表），期现价格走势高度相关，价格发现合理。

^{*} 收稿时间为2025年8月底。

表：集运指数（欧线）期货交割情况

交割月份	交割结算价（点）	合约结算价（点）	期现价差	交割手数	交割金额
EC2404	2152.8	2169.2	0.76%	1640	1.77亿元
EC2406	4561.4	4634.1	1.59%	1680	3.89亿元
EC2408	5822.0	5872.8	0.87%	3318	9.65亿元
EC2410	2267.8	2265.4	0.10%	1533	1.73亿元
EC2412	3444.9	3394.5	1.46%	1269	2.18亿元
EC2502	1978.4	1997.5	0.96%	1965	1.96亿元
EC2504	1446.7	1442.0	0.32%	860	0.62亿元
EC2506	1919.3	1889.1	1.59%	2053	1.93亿元

数据来源：上海国际能源交易中心、上海航运交易所

四、境外市场给予了较高的关注度

作为我国首个面向航运市场推出的期货品种，集运指数（欧线）期货同时也是一个直接对外开放的特定品种。这不仅填补了国内航运衍生品市场的空白，也丰富了国际集运市场风险管理的工具箱，得到了境外航运企业、外贸企业、金融机构的高度关注。2025年3月集运指数（欧线）期货被纳入合格境外投资者（QFI）可交易品种，并在当月首次参展新加坡海事周，进一步加快对外开放步伐。已陆续吸引包括新加坡、中国香港、英国等国家和地区的交易者参与交易。

五、大力实施“启航工程”市场培育行动，市场参与者结构日益完善

在确保集运指数（欧线）期货平稳运行基础上，上期所积极开展市场培育，并在2024年8月上市一周年之际启动“启航工程”市场培育行动。一是通过线上线下等方式，累计开展了40余场境内外的市场宣讲和培训活动，向

航运企业、外贸企业推广运价风险管理内容，市场反应热烈；二是累计建立8家产融服务基地，覆盖上海、青岛、天津、宁波、中国香港，不断增强集运指数（欧线）期货在重要集运中心的影响力；三是加强宣传工作，积极组织专业媒体记者参与品种的市场调研，挖掘企业套保案例，在各类媒体报刊发表专题报道超20篇。目前集运指数（欧线）期货法人客户和境外客户持仓占比持续提升，市场参与者结构日益完善。

六、运用场景不断扩展，产业企业积极尝试期货套期保值

目前航运产业上中下游对运价风险管理的需求正在不断显现，越来越多的货代企业、外贸企业开始尝试使用期货进行保值避险，平抑运费波动风险对企业经营造成的不确定性，稳定了生产经营利润。相关案例已在央视新闻、人民日报、新华社等媒体报道。

例如，2024年1月，在红海事件初期，青

岛某货代公司已按照2023年12月下旬的即期运价与客户签订了2024年1月中旬出运的合同，由于预计运价会上涨，为避免出现违约和减少亏损，该公司选择在期货市场进行套保。最终现货亏损56万元，期货盈利29万元，净亏损大幅降至27万元。

2024年5月，广东某货代公司收到客户6月向欧洲发运13个集装箱的需求，并已按即期市场运价向客户出售舱位。为规避运价上涨风险，该公司选择通过期货进行套期保值。最终现货亏损19万元，期货盈利15万元，净亏损降低至4万元。

2024年6月，天津某货代公司与外贸企业签订7月底出货合同，其客户要求出运时运价不能高于合约签订时的运价。为规避运价上涨风险，该公司在期货上进行套期保值。虽然该公司最终订舱成本高了7.3万元，但期货盘面盈利了5.6万元，亏损额最终降低到1.7万元。

2024年7月，宁波某货代公司从班轮公司按照即期价格预定了180个2024年10月出运的舱位。但由于当时海运费较高，该公司预计后续现货市场存在较大海运费下跌的可能，因此选择通过期货对冲运费下跌风险。2024年10月，运费出现下跌，该公司现货市场累计亏损100万元，但期货盘面盈利95万元，最终净亏损5万元，实现大幅减亏。

另一方面，大货主也开始关注并使用集运指数（欧线）期货来保值避险。例如，位列中国民营企业500强的宁波某外贸公司每年有大量从中国出口至欧洲的集装箱发运需求，面临海运出口运价大幅波动的风险。2023年12月，该公司计划在2024年3月向欧洲发运14个集装箱大货柜。由于红海局势持续恶化，该公司担

心后期海运费上涨，于是选择期货进行套期保值。通过参与期货套期保值交易，该公司期货端实现盈利23万元，不仅抵消了运费上涨的风险，期现合计还降低实际运费成本8万元，达到风险控制和稳定利润的目的。

七、多方对品种上市运行及功能发挥表示肯定

集运指数（欧线）期货上市以来，各方评价积极正面。“我国首个航运指数期货上市交易”获评“2023年上海国际金融中心建设十大事件”“2023年上海国际航运中心建设十大事件”，上市现场照片被列为2023年新华社年度照片。“集运指数（欧线）期货首次交割顺利完成”获评“2024年上海国际航运中心建设十大事件”，集运指数（欧线）期货合约也获得Energy Risk颁发的“年度最佳创新奖”及FOW颁发的“最具创新合约奖”。

八、未来展望

为使期货服务好航运行业，下一步，上期所将围绕三大方面来开展工作：一是始终把风险防控放在首位，切实履行市场监管和风险防范职责，继续维护集运指数（欧线）期货市场平稳运行。二是大力实施“启航工程”市场培育行动，进一步提升期货市场服务航运业高质量发展的能力，全力提升产业客户参与度。三是不断优化制度规则，持续丰富航运衍生品体系，进一步提升航运金融服务能级。

（责任编辑：张玥）

作者简介：

唐朝，上期所期货衍生品部高级经理。目前负责集运指数（欧线）期货的品种维护及市场推广，以及创新指数品种的研发。