

**上海航运交易所**  
**上海出口集装箱结算运价指数编制规则**  
**(暂行)**

V4.0

2024年3月

版本号	变更时间	变更范围
1.0	2020年10月	制定指数编制规则（暂行）
2.0	2021年7月	修订指数编制规则及附件
3.0	2023年4月	修订指数编制规则及附件
4.0	2024年3月	修订指数编制规则及附件

# 目 录

1、运价采集.....	1
1.1 运价定义.....	1
1.2 运价特征.....	2
1.3 采集要求.....	3
2、指数编制.....	3
2.1 数据预处理.....	3
2.2 指数计算.....	5
2.3 权重调整.....	6
3、指数发布.....	7
3.1 发布形式.....	7
3.2 发布时间.....	7
4、应急处理.....	8
5、指数规则审阅.....	8
5.1 不定期审阅.....	8
5.2 定期审阅.....	9
附录一、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.....	10
附录二、上海出口集装箱结算运价指数运价数据离群值处理方法.....	12
附录三、上海出口集装箱结算运价指数箱型权重调整方法.....	14
附录四、上海出口集装箱结算运价指数应急编制方法.....	16
附录五、专业术语.....	19
联系我们.....	20
指数使用限制.....	20
免责声明.....	21

---

## 上海出口集装箱结算运价指数编制规则（暂行）

为了丰富和完善“上海航运指数”系列，适应航运指数期货交易的需要，上海航运交易所在原上海出口集装箱运价指数（SCFI）的基础上，编制发布上海出口集装箱结算运价指数（以下简称“SCFIS”）。为保证上海出口集装箱结算运价指数数据采集标准的完整性、唯一性和一致性，所获取的数据真实性、准确性、可验证性，以及上海出口集装箱结算运价指数的代表性、科学性、独立性、安全性等特征，并确保发布，根据《中国出口集装箱运价指数编制编委会章程》特制定本规则，上海出口集装箱结算运价指数的数据采集、编制和发布应遵循本规则。

### 1、运价采集

#### 1.1 运价定义

上海出口集装箱结算运价指数表征上海出口集装箱即期海运市场结算运价的变动方向和程度，结算运价是即期市场上经营欧洲、美西航线（简称“欧美航线”）市场份额合计超过 80%以上的班轮公司，以及即期市场预付货年出运量 1000TEU 以上、能够保证每周具有稳定数量的成交且业务系统成熟的货代企业，船开后的结算运价平均水平。

本规则约定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)；本规则约定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影响成交价格。

## 1.2 运价特征

起运港：上海。

目的港：为该航线的基本港。欧洲航线基本港为汉堡、鹿特丹、安特卫普、弗利克斯托、勒阿弗尔；美西航线基本港为洛杉矶、长滩、奥克兰。

运输条款：CY—CY（堆场到堆场）。

箱型及尺寸：干货箱，20GP（20 英尺普箱）、40GP（40 英尺普箱）和 40HQ（40 英尺高箱）。

货类：一般货类。

付款方式：预付。

运价构成：按箱收取的基本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/PTF/PCC 等），以及其它按箱收取的美元海运附加费。

计价币种：美元（USD）。

### 1.3 采集要求

采集频率：每周。

采集时间：每周一 0:00-13:00（北京时间）。

采集范围：实际离港时间（ATD）为上周一 0:00（北京时间）至上周日 24:00（北京时间）的航班。

采集方式及内容：为保证数据采集的完整性、唯一性和一致性，样本公司通过系统对接方式以报文格式向上海航运交易所提交运价信息（采集内容见表 1 和表 2），同时保障系统对接程序封闭运行。

表1：上海出口集装箱结算运价指数欧洲航线成交记录采集内容

提单号	目的港	箱量			运费（USD）		
		20GP	40GP	40HQ	20GP	40GP	40HQ

基本港：汉堡、鹿特丹、安特卫普、弗利克斯托、勒阿弗尔

表2：上海出口集装箱结算运价指数美西航线成交记录采集内容

提单号	目的港	箱量			运费（USD）		
		20GP	40GP	40HQ	20GP	40GP	40HQ

基本港：洛杉矶、长滩、奥克兰

上海航运交易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定义要求和特征。

## 2、指数编制

### 2.1 数据预处理

(1) 提单信息核证。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，不符合要求的提单记录不参与指数计算。

(2) 非合理运价剔除。对于班轮与货代公司重复的提单记录，当发现货代公司运价小于班轮公司运价时，弃用本票提单货代运价数据。

(3) 离群值处理。对分航线分样本公司分箱型按每票提单计算的 20 英尺箱型运价数据、40 英尺箱型运价数据，采用格拉布斯 (Grubbs, 当运价样本数 $<20$  时) 或者拉依达准则 ( $3\sigma$  准则, 当运价样本数 $\geq 20$  时) 检验剔除离群值。经过离群值检验处理后，对分航线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。本规则规定分航线分箱型单家样本公司的箱量份额不得超过 50%。经上述步骤后，若分航线分箱型  $j$  样本公司箱量份额超过 50%，则将  $j$  样本公司该航线该箱型所有成交记录的箱量均乘以系数  $r_j$ ，再参与计算指数；若分航线分箱型所有样本公司箱量份额均不超过 50%，直接进入下一步指数计算。系数  $r_j$  的计算公式如下：

$$r_j = \frac{(1 - w_j) \times w_{\max}}{w_j(1 - w_{\max})}$$

其中， $w_j$ 表示分航线分箱型 $j$ 样本公司箱量份额，单样本公司分航线分箱型最大份额 $w_{\max}=50\%$ 。

## 2.2 指数计算

(1) 先计算各航线分箱型的平均运价。计算公式如下：

$$\bar{P}_{n,20'} = \frac{\sum_i f_{n,i,20'}}{\sum_i q_{n,i,20'}}$$

$$\bar{P}_{n,40'} = \frac{\sum_i f_{n,i,40'}}{\sum_i q_{n,i,40'}}$$

其中， $\bar{P}_{n,20'}$ 、 $\bar{P}_{n,40'}$ 分别代表第 $n$ 期 20 英尺箱型和 40 英尺箱型的平均运价； $f_{n,i,20'}$ 、 $f_{n,i,40'}$ 分别代表第 $n$ 期 20 英尺箱型、40 英尺箱型第 $i$ 票提单的运费； $q_{n,i,20'}$ 、 $q_{n,i,40'}$ 分别代表第 $n$ 期 20 英尺箱型、40 英尺箱型第 $i$ 票提单的箱量。

(2) 再计算各航线分箱型定基价格指数。计算公式如下：

$$I_{n,20'} = \frac{\bar{P}_{n,20'}}{\bar{P}_{0,20'}} \times 1000$$

$$I_{n,40'} = \frac{\bar{P}_{n,40'}}{\bar{P}_{0,40'}} \times 1000$$

其中， $\bar{P}_{0,20'}$ 、 $\bar{P}_{0,40'}$ 分别代表基期 20 英尺箱型和 40 英尺箱型平均运价，计费单位分别为美元/TEU、美元/FEU； $I_{n,20'}$ 、

$I_{n,40'}$  分别代表第  $n$  期 20 英尺箱型和 40 英尺箱型定基价格指数，反映该箱型报告期运价相对基期运价的变动水平，采用基期同度量因素将分箱型指数单位统一为“点”，分箱型基期价格指数为 1000 点。

(3) 最后计算欧美航线结算运价指数。计算公式如下：

$$I_n = (I_{n,20'} \times w_{N,20'} + I_{n,40'} \times w_{N,40'}) \times C_N$$

其中， $I_n$  代表该航线第  $n$  期结算运价指数； $w_{N,20'}$ 、 $w_{N,40'}$  分别代表第  $N$  年 20 英尺箱型和 40 英尺箱型的权重； $C_N$  代表第  $N$  年箱型权重调整换算系数。

### 2.3 权重调整

欧美航线 20 英尺箱型、40 英尺箱型的权重调整每年度评估一次。权重调整期须避开指数期货交易的交割日，权重调整在每年的 3 月份完成。

为了保证指数在时间序列上的连续性和可比性，设置箱型权重调整换算系数，计算公式如下：

$$C_N = \frac{I_{t,20'} \times w_{N-1,20'} + I_{t,40'} \times w_{N-1,40'}}{I_{t,20'} \times w_{N,20'} + I_{t,40'} \times w_{N,40'}} \times C_{N-1}$$

其中， $C_N$  代表第  $N$  年箱型权重调整换算系数， $C_1=1$ ； $t$  代表在第  $N$  年第  $t$  期进行箱型权重调整； $w_{N,20'}$ 、 $w_{N,40'}$  分别代表第  $N$  年 20 英尺箱型和 40 英尺箱型新权重。

### 3、指数发布

#### 3.1 发布形式

(1) 发布样表。上海出口集装箱结算运价指数发布样表如下。

上海出口集装箱结算运价指数			
上海航运交易所 20**年**月**日 发布			
航线	单位	本期	与上期比涨跌 (%)
		****/**/**	
欧洲（基本港）航线	点	****	**
美西（基本港）航线	点	****	**

(2) 指数基期。上海出口集装箱结算运价指数欧洲航线和美西航线指数以 2020 年 6 月 1 日为基期，基期指数为 1000 点。

#### 3.2 发布时间

上海出口集装箱结算运价指数在每周一 15:05（北京时间）发布。若遇周一为非工作日，上海航运交易所可根据情况选择正常发布或者顺延发布。上海航运交易所应于每年最后一周，在上海航运交易所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，上海航运交易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，上海航运交易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。

#### **4、应急处理**

若发生当期指数样本公司数小于该航线最小样本公司个数、突发重大技术故障等情形，按照应急编制指数方法编制指数并对外发布（见附录四）。本规则规定上海出口集装箱结算运价指数欧洲航线和美西航线最小样本公司个数为 5 家。

应急事件发生时，应急编制指数的效力等同于常规发布上海出口集装箱结算运价指数的效力。

如因不可抗力（包括但不限于地震、战争、罢工等）导致的现货市场缺乏计算指数的任何数据源，指数应急领导小组有权中止对外发布指数。中止发布指数后需立即对外进行公告。

#### **5、指数规则审阅**

##### **5.1 不定期审阅**

上海航运交易所对《上海出口集装箱结算运价指数编制规则（暂行）》等指数规则文档进行不定期的审阅，具体取决于（但不限于）以下触发条件之一：

- （1）审视市场环境；
- （2）接受市场反馈；

---

(3) 指数管理中发现问题的。

审阅过程中，若发现指数规则有必要进行修订的情形，参照《上海航运交易所指数规则修订实施办法》。

## 5.2 定期审阅

上海航运交易所对《上海出口集装箱结算运价指数编制规则（暂行）》等指数规则文档每年定期审阅一次，以确保指数计算与维护符合指数编制要求。定期审阅完成后，形成年度审阅报告提交上海航运交易所指数业务监督委员会。

审阅过程中，若发现指数规则有必要进行修订的情形，参照《上海航运交易所指数规则修订实施办法》。

---

## 附录一、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

### 一、筛选原则

(1) 稳定性原则，样本公司应在欧洲或者美西航线即期市场上拥有稳定的成交量；

(2) 准确性原则，样本公司通过系统对接提交的成交运价数据真实、准确，与业务系统中数据一致；

(3) 完整性原则，样本公司应按确认的系统对接执行标准提交所有符合运价定义要求的成交数据。

### 二、调整原则

(1) 满足最小样本公司个数的原则，样本公司调整必须满足编制规则中规定的欧洲和美西航线最小样本公司个数的规定；

(2) 调整期须避开指数期货交易的交割日。

### 三、筛选方法

#### 1. 退出方法

在欧洲、美西航线样本公司筛选周期内，满足以下任一条件，该样本公司应在季度筛选中剔除：

(1) 该样本公司退出欧美航线分委会；

(2) 该样本公司平均每周成交记录低于 10 票；

(3) 该样本公司上一季度无成交记录累计超过 3 期（无成交记录不包括班轮联盟无船期的情况，下同）；

---

(4) 该样本公司上一季度无故缺报 1 次以上（含 1 次，不包括班轮当期无船期、货代当期无实际业务提交空表，不可抗力因素等导致的缺报情况，下同）；

(5) 该样本公司没有通过指数系统对接季度校验。

另外，当现货市场航班正常，但报送数据异常时，立即启动系统对接校验程序。若有涉嫌提供虚假信息、内幕交易或操纵市场等行为的，可立刻停止采样，并对外披露。

## 2. 新进方法

满足以下全部条件，该公司可纳入下一个季度采样：

- (1) 该公司成为欧美航线分委会委员单位；
- (2) 该公司平均每周提交的成交记录不低于 10 票；
- (3) 该公司上一季度无成交记录累计不超过 3 期；
- (4) 该公司上一季度无缺报；
- (5) 该公司通过了系统对接季度校验。

## 四、筛选和调整时间

信息部在每季度的第 1 个月份内完成样本公司季度筛选与评估报告，筛选数据周期为上一个完整的季度。每季度第 2 个月份的第 1 个指数发布日完成样本公司调整。调整后一周内将调整情况报上海航运交易所指数业务监督委员会备案。

## 附录二、上海出口集装箱结算运价指数运价数据离群值处理方法

为减少离群数据影响运价指数计算结果，更好地保证指数编制准确、合理、科学，对欧美航线每家样本公司 20 英尺箱型和 40 英尺箱型运价数据进行离群数据处理。

1. 当  $n_j \geq 20$  时，采用拉依达准则进行检验，若  $|p_{j,i} - \bar{p}_j| > 3\sigma$ ，则剔除  $p_{j,i}$ 。

其中， $n_j$  代表该航线  $j$  样本公司 20 英尺箱型或者 40 英尺箱型按每票提单计算运价后，汇总运价的数量； $p_{j,i}$  代表该航线该箱型  $j$  样本公司的第  $i$  个运价； $\bar{p}_j$  代表该航线该箱型  $j$  样本公司的平均运价； $\sigma$  代表该航线该箱型  $j$  样本公司运价的标准差， $\sigma = \left[ \frac{1}{n_j} \sum_{i=1}^{n_j} (p_{j,i} - \bar{p}_j)^2 \right]^{1/2}$ 。

2. 当  $2 < n_j < 20$  时，采用格拉布斯检验法 (Grubbs) 进行循环检验，检验方法和公式为：

第一步，确定该航线该箱型  $j$  样本公司运价数据的最大值为  $p_{j,\max}$ 、最小值为  $p_{j,\min}$ 。若  $|p_{j,\max} - \bar{p}_j| > |p_{j,\min} - \bar{p}_j|$ ，对  $p_{j,\max}$  进行检验；若  $|p_{j,\max} - \bar{p}_j| < |p_{j,\min} - \bar{p}_j|$ ，对  $p_{j,\min}$  进行检验；若  $|p_{j,\max} - \bar{p}_j| = |p_{j,\min} - \bar{p}_j|$ ，对  $p_{j,\max}$  和  $p_{j,\min}$  同时进行检验。

第二步，计算  $p_{j,\max}$  的统计量  $G_{n_j} = (p_{j,\max} - \bar{p}_j) / s$ ，或者  $p_{j,\min}$  的统计量  $G_{n_j} = (\bar{p}_j - p_{j,\min}) / s$ ，其中， $s = \left[ \frac{1}{n_j - 1} \sum_{i=1}^{n_j} (p_{j,i} - \bar{p}_j)^2 \right]^{1/2}$ 。

第三步，确定检出水平  $\alpha = 0.01$ ，根据国标

---

(GB/T4883-2008) 查表得出临界值  $G_{1-\alpha/2}(n_j)$ 。

第四步, 若  $G_{n_j} > G_{1-\alpha/2}(n_{j,k})$ , 判定  $p_{j,\max}$  或者  $p_{j,\min}$  为离群值, 进行剔除; 若运价  $p_{j,\max}$  或者  $p_{j,\min}$  有多票成交, 一并剔除。

剔除数据后, 将剩余运价数据按以上方法循环检验, 但剔除运价数据量不得超过  $n_j/3$ 。

3. 当  $n_j=1$ , 或者  $n_j=2$  时, 不检验离群值。

---

## 附录三、上海出口集装箱结算运价指数箱型权重调整方法

### 一、调整原则

箱型权重调整每年度评估一次,评估时间为每年1月份。每年2月份第一周(若遇节假日顺延)向市场公布新的箱型权重和调整时间。权重调整在每年3月份的第一个指数发布日完成,权重调整期须避开指数期货交易的交割日,设置权重调整换算系数。调整后一周内将调整情况报上海航运交易所指数业务监督委员会备案。

### 二、调整方法

箱型权重最小权重调整单位为5.0%。按该航线最近三个自然年度(不满一年的,从指数基期开始至最近一个年度的12月31日止)提单信息核证并剔除非合理运价后的各箱型总运费占该航线总运费的比重取整至最接近5.0%的正整数倍(且遵从本期与上期比权重最小调整原则),依次分配各箱型权重。

### 三、年度箱型权重和计算实例

2020年正式发布后,上海出口集装箱结算运价指数欧洲、美西航线箱型权重计算和分配过程如下:首先,统计2020年6月1日至2020年9月28日,欧洲和美西航线20英尺、40英尺箱型运费比重,结果见下表。

### 欧洲航线分箱型运费比重

欧洲航线	20 英尺箱型	40 英尺箱型
运费比重	21.7%	78.3%
权重分配结果（取整）	20%	80%

### 美西航线分箱型运费比重

美西航线	20 英尺箱型	40 英尺箱型
运费比重	10.9%	89.1%
权重分配结果（取整）	10%	90%

其次，根据调整方法，欧洲航线 20 英尺箱型、40 英尺箱型总运费占该航线总运费的比重取整至最接近 5%的整数倍分别为 20%、80%，美西航线 20 英尺箱型、40 英尺箱型总运费占该航线总运费的比重取整至最接近 5%的整数倍分别为 10%、90%。

因此，欧洲航线 20 英尺箱型、40 英尺箱型权重分配为 20%、80%，美西航线 20 英尺箱型、40 英尺箱型权重分配为 10%、90%。上海出口集装箱结算运价指数正式发布后，2020 年度的箱型权重如下表。

### 2020 年度指数正式发布后箱型权重表

年度	航线	20 英尺箱型	40 英尺箱型
2020 年指数正式 发布后	欧洲航线	20%	80%
	美西航线	10%	90%

---

## 附录四、上海出口集装箱结算运价指数应急编制方法

### 一、应急发布指数

1. 若本期出现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，下同），但样本公司的数量仍满足最小样本公司数量的规定，黄灯预警，经指数应急领导小组在系统中确认后，采用样本公司同口径（即本期采样公司与上期均有运价数据的样本公司）链式加权的方法应急编制指数。计算公式如下：

$$I_{n,k} = \sum_j \left( \frac{\bar{p}_{n,j,k}}{\bar{p}_{n-1,j,k}} \times \frac{m_{j,k}}{\sum_j m_{j,k}} \right) \times I_{n-1,k}, \quad (5.1)$$

$$I_n = \sum_k (I_{n,k} \times w_{N,k}) \quad (5.2)$$

其中， $k$  分别代表 20 英尺箱型、40 英尺箱型； $j$  代表本期与上期均有运价数据的样本公司； $\bar{p}_{n,j,k}$  代表本期  $j$  样本公司  $k$  箱型先按提单计算的运价数据进行离群值处理，再对  $j$  样本公司的运价数据排序后分别剔除各占  $j$  样本公司总箱量 10% 的高运价和低运价数据，计算得出的平均运价， $\bar{p}_{n-1,j,k}$  代表上一期（ $n-1$ ）按上述步骤计算得出的平均运价； $m_{j,k}$  代表本期  $j$  样本公司  $k$  箱型参与平均运价计算的箱量； $I_{n,k}$  代表本期  $k$  箱型结算运价指数， $I_{n-1,k}$  代表上一期（ $n-1$ ） $k$  箱型结算

---

运价指数； $I_n$ 代表本期该航线结算运价指数； $w_{N,k}$ 代表 $k$ 箱型的箱型权重。若同口径的样本公司上一期均无运价数据，则将公式 5.1 中“ $n-1$ ”调整为“ $n-2$ ”，以此类推。

2. 若当本期样本公司数满足该航线最小样本公司个数的规定，但该航线某一箱型本期无运价数据，黄灯预警，指数应急编制小组在系统中确认后，报告指数应急领导小组，经指数应急领导小组在系统中确认后取消黄灯预警，将无运价数据的箱型权重赋予给另一箱型，以有数据另一箱型指数 $I_{n,k}$ (见公式 5.1)的涨跌情况来计算航线指数 $I_n$ (见公式 5.3)，应急编制指数并对外发布。

$$I_n = \frac{I_{n,k}}{I_{n-1,k}} \times I_{n-1} \quad (5.3)$$

3. 突发重大技术故障的应急处理。如遇到网络、电力、系统等突发重大技术故障，且服务器中有满足最小样本公司个数的运价数据且可以提取，且没有出现“采样班轮公司超过三分之一的公司无数据以及分箱型有结算运价数据的公司个数少于 5 家”，经指数应急领导小组确认后，指数计算方法不变，指数应急编制小组采用线下编制程序，应急编制指数并对外发布；若出现“采样班轮公司超过三分之一的公司无数据，或者分箱型有结算运价数据的公司个数少于 5 家”，经指数应急领导小组确认后，指数应急编制小组采用

---

线下编制程序、同口径链式加权的方法应急编制指数并对外发布。

4. 若当本期样本公司数不满足该航线最小样本公司个数的规定时，红灯预警，经指数应急领导小组在系统中确认后，应急发布指数。指数编制方法如下：

首先，对有运价数据的样本公司，采用本期和上期样本公司同口径链式加权的方法，计算分航线指数环比涨跌幅为 $\alpha\%$ ；其次，本期无结算运价数据的样本公司延用上期数据，计算得出分航线环比涨跌幅为 $\beta\%$ ，将 $\alpha\%$ 、 $\beta\%$ 加权计算得到环比涨跌幅 $x\%$ ；最后，将上期已发布的欧洲或者美西航线结算运价指数乘以 $(1+x\%)$ ，得出本期欧洲或者美西航线应急指数。 $\alpha\%$ 、 $\beta\%$ 权重分配方法如下：

权重分配表

同口径样本公司家数	$\alpha\%$ 的权重	$\beta\%$ 的权重
4家	80%	20%
3家	60%	40%
2家	40%	60%
1家	20%	80%

样本公司数不满足该航线最小样本公司个数，应急发布

---

期货交易标的航线指数,指数发布后应及时对外公告。

## 二、中止发布指数

当现货市场有正常成交时,上海航运交易所应尽其所能维护数据的稳定性。如因不可抗力(包括但不限于地震、战争、罢工等),现货市场缺乏计算指数的任何数据源,或者遇到其他突发重大情况导致上海航运交易所无法获取可靠的数据源编制指数,指数应急领导小组有权中止对外发布指数。

中止发布指数应及时对外公告。

## 附录五、专业术语

**FAK:** Freight All Kinds Rates, 均一运费率。

**CY-CY:** 从起运港集装箱码头堆场至目的港集装箱码头堆场。

**公开市场 (OPEN):** 本规则指本地预付非固定合约业务。

**20GP:** 20 英尺长、8 英尺宽、8 英尺 6 英寸高的普通干货集装箱。

**40GP:** 40 英尺长、8 英尺宽、8 英尺 6 英寸高的普通干货集装箱。

**40HQ:** 40 英尺长、8 英尺宽、9 英尺 6 英寸高的普通干货集装箱。

**预付:** 起运港支付运费。

---

**班轮联盟：**本规则中班轮联盟是指班轮公司之间在共同经营船舶、互换或共享舱位等方面结成的经营联盟。

## **联系我们**

上海航运交易所

中国上海市虹口区杨树浦路 18 号

邮编：200082

电话：0086 21 6515 1166

网站：[www.sse.net.cn](http://www.sse.net.cn)

## **指数使用限制**

上海航运交易所编制开发及计算发布指数主要是为更有效地反映特定市场情况或特定策略。指数结果可用作不同目的，包括但不限于研究用途或供金融机构发行指数相关产品。指数用户应自行判断以选择符合其特定使用目的的指数。

指数的编制开发与计算维护受诸多因素影响，其中多数因素不受上海航运交易所控制。这些不受控制的因素包括但不限于：市场结构调整、数据源缺失或错误、市场环境剧烈变化及地缘政治改变等。这些因素均可能会导致指数发生变化，极端情况下甚至会导致指数终止。用户应当认识到这些风险，并在其金融产品条款中有所体现。上海航运交易所不

---

对用户的使用情况负责，无论其使用目的是研究或发行金融产品等。

## **免责声明**

任何用户在使用本材料之前，均应仔细阅读本声明，用户可选择不使用本材料，一旦使用，即被视为对本声明全部内容的认可和接受。

本材料仅供相关方参考，在任何情况下均不构成任何运输合同、物流服务合同、证券、金融产品或其他投资工具或任何交易策略的指导依据、交易指引或建议。上海航运交易所所有权不经通知，随时对其内容进行修订。上海航运交易所力求确保本材料内容的准确性，但无义务对其准确性、完整性或可靠性做任何保证。对任何因直接或间接使用本材料或其中任何内容而造成的损失与责任，上海航运交易所概不承担任何法律责任。