

不定期航運經營風險管理

作業案例 I：

2010 年 11 月時，船東"金泰龍航運"預期 2011 年 1 月將有一新造巴拿馬極限型散裝船交船，原來預算收入為每日 18,500 美元，然該公司對於該船交船後的 2011 年一整年期，所能獲得的租金收入水準並不看好，市場恐怕會下跌。在 2010 年 11 月時，金泰龍公司經向 FFA 的經紀商探詢，得知在當時，以 BPI 之 4 條 T/C 路線租金指數平均值(4 T/C average)為標的，以 2011 年全年度的 12 個月為合約期，並在合約期內的每個月月底，按當月份每交易日 4 T/C average 之月均值為結算價格之 FFA 合約，有買方出價擬以每日 18,350 美元購入，另有賣方出價擬以每日 18,650 美元賣出，經紀商建議，每日 18,500 美元，應是可以成交的價位，請問

- (1) 金泰龍應製訂並執行什麼樣的 FFA 操作策略來避險?
- (2) 倘若在 2011 年 1 月份新船交船後以每月實際出租的平均日收入與每月按 Baltic Exchange 公佈之 daily 4 T/C average 之月均值如下：

月份	天數	每月 4 T/C 月均值(結算價)	每月出租實際平均日收入
1 月	31	\$13,816.-	\$27,802.-
2 月	28	\$12,489.-	\$ 9,564.-
3 月	31	\$16,440.-	\$11,900.-
4 月	30	\$12,811.-	\$13,935.-
5 月	31	\$13,903.-	\$13,626.-
6 月	30	\$14,647.-	\$14,538.-
7 月	31	\$12,659.-	\$15,053.-
8 月	31	\$12,459.-	\$11,041.-
9 月	30	\$13,483.-	\$10,723.-
10 月	31	\$15,759.-	\$ 8,657.-
11 月	30	\$14,439.-	\$ 8,946.-
12 月	31	\$13,749.-	\$11,250.-

則按你在 (1) 中為金泰龍擬訂的避險策略，該公司每月及全年 FFA 操作損益盈虧為何?併同實際船舶出租的租金收入，平均每日現金流入(或流出)為若干?有否達成避險的效果?