不定期航運經營風險管理

作業案例 **K**：

某航商”遠豐航業公司”與某煤商洽訂一論程傭船契約，承諾於 2011 年 2 月份派一艘巴拿馬極限型散裝船為該煤商自南非 Richards Bay 載運燃煤乙船次至歐洲之鹿特丹，所訂約之每公噸運費經遠豐公司計算後相當於論時傭船之每日租金收入 22,000 美元，航程天數約 33 天。但 1 月初預擬派船時，卻因自有船舶皆位於太平洋區，不適遠赴南非履約，造成遠豐公司必須另行租入船舶，以載運該筆燃煤前往鹿特丹，但詢問租傭船經紀商所知的情形，如下：

方案 1. 倘租用單趟約 30-35 天，船舶自出波斯灣口起租，經南非裝貨，至鹿特丹卸完貨離港後還船，每日租金 25,000 美元。

方案 2. 倘租用 3-5 個月期，船舶自出紅海灣口起租，3-5 個月租滿後在 Singapore 至 Japan 間之任一港口離港後還船，每日租金要價 22,850 美元。

遠豐公司幾經考慮後決定採行方案 2。但此一方案有 2 項缺點：

① 首趟仍將面臨虧損，

② 完成首趟任務後，對該輪仍有 2-4 個月的租傭義務，倘市場下跌，則轉租收入不敷支付租金支出，將面臨後續虧損。

此時另詢 FFA 之經紀商得知以 2011 年 3 月份全月之 BPI (Baltic Panamax Index) Route 2a（歐洲—美洲—遠東區）租金指數月均值為結算價之 60 天期 BPI Route 2a FFA 合約價位分別為，買進價每日$22,750.-，賣出價每日$23,450.-，買賣雙方折衷價在每日$23,100.-；此一價格是遠豐公司可以接受的價位，

請問：

（1） 遠豐公司應如何操作 FFA 合約來進行避險？

（2） 倘 2011 年 3 月底結算 3 月份 Baltic Exchange 所公佈每交易日 Baltic Panamax Index Route 2a 租金指數之均價為每日 26,499 美元，而所租之船舶亦以每日 28,000 美元成交出租，自鹿特丹卸完貨離港後起租，經美國紐奧良裝貨，至日本卸貨後還船，期間約 60 天，則按（1）所擬出的避險操作，該公司 FFA 操作的損益盈虧為何?併同實際船舶的租入與出租，這 93 天的盈虧總結算為何？有否達成避險的效果?

（3） 倘（2）中之 3 月份 Baltic Panamax Index Route 2a 租金指數的均價為每日 20,050 美元，而該船亦以每日 20,500 出租，則按（1）所擬出的避險操作，該公司 FFA 操作的損益盈虧為何?併同實際船舶的租入與出租，這 93 天的盈虧總結算為何？有否達成避險的效果?