

Natalia Wagner

Handel frachtowymi instrumentami pochodnymi z wykorzystaniem usług platformy Baltex

Ekonomiczne Problemy Usług nr 96, 115-126

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

NATALIA WAGNER

Akademia Morska w Szczecinie

HANDEL FRACHTOWYMI INSTRUMENTAMI POCHODNYMI Z WYKORZYSTANIEM USŁUG PLATFORMY BALTEX

Wprowadzenie

Jedną z korzyści, jakie daje globalizacja, jest łatwość inwestowania na wielu różnych rynkach na całym świecie. Jednym z nich jest rynek frachtowych instrumentów pochodnych. Łączy on w sobie wady i zalety charakterystyczne dla transakcji terminowych ogółem ze specyfiką usług przewozowych oraz kontraktów czarterowych w żegludze morskiej.

1. Istota rynku frachtowych instrumentów pochodnych

Instrumentami finansowymi, które cieszą się dużym zainteresowaniem na wielu giełdach oraz w obrocie pozagiełdowym, są instrumenty pochodne (derywaty). Są to papiery wartościowe, których wartość zależy od ceny innych instrumentów, zwanych bazowymi. Instrumentami bazowymi są na przykład kursy akcji, indeksy giełdowe, ceny towarów bądź kursy walut¹.

Na globalnym rynku finansowym obecne są także derywaty ściśle związane z sytuacją na rynku żeglugowym. Jest to co prawda rynek niszowy w porównaniu z dużą skalą obrotów instrumentami pochodnymi, choćby na indeksy

¹ P. Kulpaka, *Giełdy w gospodarce*, PWE, Warszawa 2007, s. 25.

akcji, niemniej jednak stanowi interesującą propozycję zarówno dla uczestników rynku żeglugowego, jak i inwestorów spoza branży morskiej. Frachtowe derywaty są to instrumenty pochodne, dla których instrumentem bazowym jest wielkość pochodząca z rynku frachtowego. Zmienną tą może być np. stawka frachtowa dla określonej relacji przewozowej bądź opłata za czarter na czas. Podobnie jak w przypadku większości transakcji terminowych, tak i na tym rynku zakłada się pieniężne rozliczenie transakcji, a nie świadczenie usług, których wycena była podstawą do zawarcia umowy.

Przyczyny angażowania się w handel instrumentami pochodnymi dzielone są na trzy zasadnicze grupy²:

- hedging;
- spekulacja;
- arbitraż.

Na rynku frachtowych derywatów największe znaczenie mają dwie pierwsze z wymienionych przyczyn. Hedging wynika z chęci zabezpieczenia własnych interesów przez podmioty działające na rynku frachtowym. Zabezpieczenie transakcji rzeczywistych polega na zawieraniu przeciwstawnych kontraktów nierzeczywistych³. Straty na rzeczywistym rynku frachtowym rekompensowane są przez zyski na frachtowym rynku instrumentów pochodnych. Dzięki przyjęciu przez armatora takiej strategii ograniczane jest ryzyko strat, choć z drugiej strony blokowana jest możliwość wysokich zysków w momencie nieoczekiwanego wzrostu stawek frachtowych⁴. Im większa zmienność stawek obserwowana jest na rynku, tym bardziej widoczna staje się chęć zabezpieczenia się przed ryzykiem, zgłaszana zarówno przez armatorów, jak i czarterujących.

Drugim głównym celem uczestniczenia w tym rynku, obok zabezpieczenia się przed ryzykiem, jest inwestowanie spekulacyjne nastawione na osiąganie ponadprzeciętnych dochodów. Zawieranie transakcji nastawionych na maksymalizację zysku może być korzystnym zjawiskiem dla rynku. Dzięki nim obroty na rynku rosną, a inwestorzy zaangażowani także w rzeczywiste usługi trans-

² K. Mejszutowicz, *Podstawy inwestowania w kontrakty terminowe i opcje*, GPW, Warszawa 2008, s. 40.

³ Czyli takich, które są tylko rozliczane pieniężnie, a nie wiąże się z nimi fizyczne świadczenie usług.

⁴ M. Kavussanos, I. Visvikis, *FFAs can stabilise revenue*, „Lloyd's Shipping Economist” 2003, No. 7.

portowe, widząc wyższą płynność rynku, częściej postrzegają rynek jako atrakcyjne narzędzie.

Podmioty zainteresowane uczestniczeniem w obrocie tego typu instrumentami to oczywiście przede wszystkim armatorzy, czarterujący i właściciele ładunków, czyli strony, które są obecne na rynku frachtowym i są zaangażowane w fizyczny przewóz ładunków drogą morską. Oprócz nich pochodnymi instrumentami frachtowymi zainteresowana jest także grupa podmiotów, która nie ma nic wspólnego z organizacją przewozów morskich. Są to banki, instytucje finansowe i fundusze inwestycyjne, których głównym celem jest inwestowanie środków finansowych w przedsięwzięcia o zadowalającej stopie zwrotu z kapitału.

Podobnie jak na innych rynkach kapitałowych, handel instrumentami pochodnymi bazującymi na wycenie stawki frachtowej może być realizowany na dwa sposoby. Pierwszy z nich odbywa się na rynku pozagiełdowym⁵ (*over-the-counter* – OTC), a drugi opiera się na korzystaniu z usług izb rozrachunkowych (*clearing houses*)⁶.

Najważniejszą kwestią na rynku derywatów jest wybór instrumentu bazowego, który cieszyłby się dużym zaufaniem inwestorów odnośnie do rzetelności jego wyceny. Istotną rolę w tym zakresie odgrywa Giełda Bałtycka (*Baltic Exchange*) w Londynie. Publikuje ona wartości stawek frachtowych i indeksów, które ze względu na wiarygodną i niezależną wycenę nie budzą wątpliwości uczestników rynku i dzięki temu są powszechnie uznawanym instrumentem bazowym.

Giełda Bałtycka od wielu lat angażuje się w rozwój rynku frachtowych derywatów. Pierwszym krokiem mającym na celu budowę tego rynku było stworzenie indeksu BDI⁷. Obecnie rola indeksu BDI polega głównie na spełnianiu funkcji informacyjnej, natomiast zasadniczą przyczyną jego stworzenia (w 1985 r.) było umożliwienie zawierania w oparciu o niego transakcji terminowych. W tym celu w 1985 roku na Giełdzie Bałtyckiej powołano Bałtycki Międzynarodowy Frachtowy Rynek Terminowy (*The Baltic International*

⁵ Kontrakty nie są przedmiotem obrotu na żadnej giełdzie, a zainteresowane strony dokonują transakcji za pośrednictwem maklera.

⁶ B. Parker, *NYMEX moves on FFAs*, „Lloyd's Shipping Economist” 2005, No. 9.

⁷ Do 1999 r. BFI – Baltic Freight Index.

Freight Futures Market – BIFFEX)⁸. Jego zadaniem było umożliwienie zawierania transakcji, w których kupujący i sprzedający kontrakt zobowiązują się do pieniężnego rozliczenia w przyszłości, a jego wysokość będzie zależna od zmiany wartości instrumentu bazowego. Instrumentem tym był indeks BDI, którego punkt miał wartość 10 USD⁹. Pierwsze lata funkcjonowania BIFFEX były obiecujące, ale w następnych zainteresowanie stopniowo spadło. Z tego powodu BIFFEX zawiesił swą działalność. Nie oznacza to jednak, że zastosowanie transakcji terminowych na rynku frachtowym nie było właściwe. Okazało się jedynie, że choć na rynku potrzebny jest ten rodzaj transakcji, to muszą one mieć inny kształt.

W kolejnych latach stopniowy wzrost obrotów frachtowymi derywatami odbywał się przede wszystkim poprzez sieć brokerów, którzy włączyli ten rodzaj transakcji do obszaru swoich zainteresowań. Do roku 2011 Giełda Bałtycka nie podejmowała się reaktywacji giełdy umożliwiającej obrót frachtowymi instrumentami pochodnymi. Pełniła za to ważną rolę promującą ten rodzaj transakcji, a także szacowała i publikowała wartości stawek, które dla większości podmiotów były wiarygodnym instrumentem bazowym.

Obecnie obrót frachtowymi derywatami nie jest skoncentrowany w jednym miejscu, na jednej giełdzie. Kupujący i sprzedający są skupieni wokół brokerów i izb rozrachunkowych. Najbardziej znane giełdy zaangażowane w ten rynek to nowojorska giełda NYMEX i norweski IMAREX¹⁰. Pierwsza z nich, obok bardzo szerokiego wachlarza instrumentów z różnych gałęzi gospodarki, w odniesieniu do żeglugi umożliwia obrót derywatami konstruowanymi w oparciu o przewozy suchych i płynnych ładunków masowych. Druga działa podobnie, oferując zarówno instrumenty bazujące na rynku zbiornikowców, jak i masowców do przewozu ładunków suchych. Poza tym w swojej ofercie ma także instrumenty tworzone dla rynku artykułów żywnościowych pochodzenia morskiego. Obie giełdy w dużej mierze opierają swoją działalność na wycenie stawek publikowanych przez Giełdę Bałtycką.

⁸ W 1986 r. stworzono także rynek terminowy dla zbiornikowców, ale został on w tym samym roku zawieszony ze względu na zbyt małe zainteresowanie inwestorów.

⁹ Od listopada 1999 r. instrumentem bazowym stał się BPI.

¹⁰ Giełdy te są ze sobą powiązane kapitałowo. W 2007 r. NYMEX stał się właścicielem 15% udziałów IMAREXU.

2. Przesłanki utworzenia platformy Baltex

W roku 2011 Giełda Bałtycka uruchomiła nowe konkurencyjne rozwiązanie w postaci internetowej platformy ułatwiającej zawieranie transakcji terminowych wyłącznie dla suchych ładunków masowych. Platforma Baltex dedykowana jest wyłącznie frachtowym derywatom i stanowi próbę koncentracji handlu na tym rynku. Jej zadaniem, podobnie jak w przypadku większości giełd, jest ułatwienie obrotu i przyczynienie się do większej płynności rynku. Baltex proponuje nowe rozwiązania jakościowe usprawniające obrót, a przy tym nieburzące dotychczasowej organizacji całego rynku. Jej celem nie jest zmiana architektury rynku frachtowych derywatów. Umożliwia stronom funkcjonowanie w dotychczasowej sieci powiązań handlowych, a jednocześnie tworzy wiele ułatwień, które mogą się przyczynić do większej aktywności inwestorów na tym rynku w przyszłości.

Można wskazać kilka bezpośrednich przyczyn powstania Baltexu. Niektóre z nich są ze sobą powiązane, a korzeni większości należy upatrywać w światowym kryzysie finansowym z 2008 roku. Pierwszą z nich jest towarzyszący problemom światowych rynków finansowych gwałtowny spadek stawek frachtowych w 2008 roku, który uświadomił wielu armatorom konieczność zabezpieczania się przed zmianami cen na rynku realnym.

Frachtowe derywaty mogą stanowić interesujące rozwiązanie nie tylko jako zabezpieczenie strat w czasie dekonjunktury żeglugowej. Wychodzenie z kryzysu finansowego może skłaniać inwestorów spoza rynku żeglugowego do poszukiwania nowych rynków i instrumentów, które mogłyby przynosić wysoki zwrot z kapitału. Być może niektórzy uznają, że rynek ten jest bardziej wiarygodny i przejrzysty niż branża i instrumenty, które kryzys finansowy ujawnił jako obciążone zbyt wysokim ryzykiem. Atrakcyjność Baltexu nie zależy od sytuacji panującej na realnym rynku frachtowym. Rynki terminowe mają to do siebie, że stwarzają możliwość osiągania zysków niezależnie od koniunktury.

Giełda Bałtycka – jako instytucja od setek lat ciesząca się renomą – może swoim autorytetem dawać gwarancję rzetelności i neutralności wyceny instrumentów bazowych. Dla Giełdy Bałtyckiej uruchomienie Baltexu to także nowy sposób umocnienia swej pozycji na rynku. Jak już wspomniano, giełda ta od lat podejmowała próby rozpowszechnienia handlu frachtowymi derywatami. Baltex może być nowym narzędziem służącym wciąż tej samej idei promocji frachtowych instrumentów pochodnych.

Baltex za jeden z głównych celów stawia sobie pozyskanie jak największej liczby uczestników. Stworzenie funkcjonalnego systemu do handlu online ma służyć pozyskaniu także takich inwestorów, którzy nie są związani z rynkiem żeglugowym. Dla inwestorów, którzy angażują się w rynki papierów wartościowych, surowców bądź forex, poszukiwanie zysków na rynku frachtowych derywatów może być równie atrakcyjne. Dla funduszy hedgingowych typowe jest poszukiwanie nowych instrumentów i jak największych zysków na różnego rodzaju rynkach. Warunkiem wejścia na nowy rynek bywa często gwarancja przejrzystych warunków zawierania transakcji i duża płynność rynku, która zapewni możliwość wyjścia z rynku w dowolnym momencie. Takie warunki chce zapewnić Baltex. Tak więc z jednej strony fundusze inwestycyjne są na tym rynku potrzebne, by zwiększyć płynność, a z drugiej – będą zainteresowane wejściem dopiero, gdy ta płynność będzie dla nich odpowiednia.

Pojęcie spekulacji bywa kojarzone negatywnie. Dzieje się tak po części ze względu na doświadczenia związane z ostatnim kryzysem finansowym. Pomimo to dla podmiotów zaangażowanych w obrót frachtowymi instrumentami pochodnymi wysoka liczba spekulantów (definiowanych jako inwestor podejmujący ryzyko w celu osiągnięcia wysokich zysków) jest korzystna. Duża liczba uczestników gwarantuje wysoką płynność rynku. Jej brak jest jednym z podstawowych czynników zniechęcających inwestorów do angażowania się w dany rynek. Gdyby Baltex zdobył popularność oznaczającą większą płynność rynku frachtowych instrumentów pochodnych, przyniosłoby to korzyści również armatorom i czarterującym zabezpieczającym się przed zmianami cen na rynku realnym.

Jedną z przesłanek powstania Baltexu były zapowiadane uregulowania prawne, dotyczące nadzoru nad rynkiem handlu derywatami. Pozagiełdowy niekontrolowany obrót instrumentami pochodnymi traktowany jest jako jedna z przyczyn światowego kryzysu finansowego, dlatego należało oczekiwać pewnych kroków, polegających na wprowadzeniu większej kontroli ze strony państw. Sygnały o tym, że obostrzenia na tym rynku się pojawią, były widoczne w roku 2009 na szczycie G20 w Toronto. Celem nowych regulacji podejmowanych przez USA i Unię Europejską jest oczywiście dążenie do zapewnienia większego bezpieczeństwa rynków finansowych, co ma zapobiec ewentualnym kolejnym kryzysom finansowym. W USA nowe regulacje ograniczające swobodę inwestowania m.in. w instrumenty pochodne zostały wprowadzone w czerwcu 2010 roku pod zwyczajową nazwą Aktu Dodd-Franka. W marcu

2012 roku Parlament Europejski przegłosował rozporządzenie wprowadzające większą kontrolę rynku pozagiełdowych instrumentów pochodnych. W ramach jednego z ważniejszych postanowień narzucono obowiązek korzystania z usług centralnych izb rozrachunkowych przy zawieraniu transakcji OTC. Poza tym wszystkie zawierane transakcje OTC mają być centralnie rejestrowane¹¹. Baltex spełnia wymagania narzucone przez Financial Services Authority z Wielkiej Brytanii. Wymagane standardy spełnia jako platforma obrotu instrumentami finansowymi (*Multilateral Trading Facility*).

3. Organizacja obrotu na platformie Baltex

Wśród zalet korzystania z Baltexu wskazuje się¹²:

- transparentność cen;
- zachowanie anonimowości inwestorów;
- płynność rynku;
- elastyczną współpracę z brokerem;
- automatyczne połączenie z izbami rozrachunkowymi;
- możliwość wyboru izby rozrachunkowej.

Warto do tej grupy zalet dodać jeszcze jedną, a mianowicie gwarancję uczestniczenia w obrocie, który jest nadzorowany przez uprawnione instytucje finansowe. Spełnienie wymagań stawianych przez nadzór finansowy daje pewność, że rynek ten jest tak samo wiarygodny jak inne.

Zaletą Baltexu jest także to, że bazuje na instrumentach wycenianych nie przez pojedynczego brokera, lecz przez cały ich system, opracowany i prowadzony przez Giełdę Bałtycką. Ta niezależność jest doceniana na rynku, na co dowodem może być fakt, że również inne podmioty z tego rynku jako instrumenty bazowe przyjmują wyceny stawek frachtowych i opłat czarterowych publikowane przez Giełdę Bałtycką.

Baltex umożliwia zawieranie transakcji w czasie rzeczywistym, czyli na podobnych zasadach, jakie proponuje choćby system ciągły obrotu na GPW w Warszawie. Złożone oferty kupna i sprzedaży na bieżąco widoczne są na

¹¹ www.wyborcza.biz, 29.03.2012.

¹² www.balticexchange.com/default.asp?action=article&ID=6923, 1.03.2012.

ekranach komputerów zalogowanych użytkowników¹³. Dzięki temu potencjalni inwestorzy mogą łatwo wejść do gry. Co więcej, daje to też pogląd o stanie rynku podmiotom, które chcą tylko śledzić tendencje występujące na rynku i nastroje dotyczące przyszłości.

Rodzi się w związku z tym pytanie, czy Baltex można nazwać giełdą elektroniczną. Sami założyciele – Giełda Bałtycka w Londynie – unikają tego sformułowania. Mówi się raczej o handlu za pośrednictwem ekranu (*screen trading*). Łatwiej jest opisywać ten sposób handlu, charakteryzując jego funkcjonalność, a nie nadając mu etykietę giełdy. Zresztą Giełda Bałtycka także nie funkcjonuje w sposób typowy dla giełdy. Co zatem różni platformę Baltex od typowych giełd papierów wartościowych? Platforma Baltex nie jest stroną podczas zawierania transakcji. Jej funkcją jest tylko pomoc świadczona inwestorom w płynnym obrocie frachtowymi derywatami. Transakcje w dalszym ciągu mogą być realizowane przez brokerów (system umożliwia wybór brokera) lub bezpośrednio przez inwestora. Można wybierać brokera dla poszczególnych transakcji lub w ustawieniach standardowych systemu zadeklarować stałą współpracę z konkretnym pośrednikiem. W momencie otwierania Baltexu było ich ponad dwudziestu. Stanowią oni grupę najbardziej aktywnych brokerów na tym rynku¹⁴.

Baltex umożliwia także wybór izby rozrachunkowej. Izby rozrachunkowe mają w swojej ofercie rozliczanie transakcji zawieranych na wielu różnych rynkach, tj. towarowych, walutowych, rynkach energii. Niektóre z nich rozliczają także derywaty z rynku frachtowego. Zadaniem izby jest rozliczanie wartości pozycji na koniec każdego dnia. Największe izby rozrachunkowe, które zajmują się obsługą frachtowych derywatów, to:

- LCH Clearnet;
- NOS Clearing;
- SGX Asiaclear;
- CME.

Pierwsze trzy spośród nich pokrywają ponad 95% handlu frachtowymi instrumentami pochodnymi na świecie, który odbywa się z wykorzystaniem usług

¹³ Wszyscy użytkownicy muszą być członkami Giełdy Bałtyckiej.

¹⁴ Np. Cargill, BHP Billiton, Toepfer, Navios.

clearingowych¹⁵. Pierwsze dwie izby funkcjonują już w ramach platformy Baltex. Docelowo mają się na niej znaleźć wszystkie cztery izby.

Instrumenty pochodne notowane przez Baltex to przede wszystkim kontrakty typu forward – FFA (*Forward Freight Agreements*). Ponadto Baltex proponuje także opcje oraz transakcje typu *spread*, oparte na kontraktach FFA¹⁶. Kontrakty FFA można podzielić na trzy główne grupy:

- oparte na stawkach frachtowych obowiązujących w danych relacjach przewozowych;
- oparte na czarterach na czas podróży;
- oparte na średniej wycenie kilku czarterów na czas.

Instrumenty zaprezentowano w tabeli 1. Widać, że jedną z podstawowych informacji charakteryzujących dany kontrakt jest nośność statku. Najliczniejszą grupę stanowią kontrakty dedykowane największym masowcom z segmentu Capesize.

Podstawową jednostką obowiązującą przy zawieraniu kontraktów FFA jest lot. Jest on definiowany na dwa sposoby w zależności od rodzaju kontraktu. W przypadku, gdy kontrakt dotyczy czarteru na czas podróży oraz czarteru na czas, lot stanowi jeden dzień czarteru (wycena w USD za dzień). Natomiast w odniesieniu do kontraktów opierających się na czarterze na podróż lot jest definiowany jako 1000 t ładunku (cena w USD za tonę).

Interesujący jest obraz rynku frachtowych derywatów z rozbiciem na segmenty w zależności od kategorii wielkości statków, których dotyczy. Największym zainteresowaniem cieszą się kontrakty związane z największymi jednostkami – capesize. Im mniejsza nośność statków, tym mniejsza liczba kupowanych i sprzedawanych jednostek (lotów). Zależności te kształtują się podobnie zarówno w odniesieniu do transakcji zawieranych z wykorzystaniem platformy Baltex, jak i bez jej pośrednictwa. Przykładowe wielkości obrotów szacowane dla całego rynku kontraktów FFA pokazano w tabeli 2. Jednocześnie widać w niej proporcje pomiędzy liczbą transakcji OTC a zawartych z wykorzystaniem usług clearingowych. Dla ładunków masowych suchych informacje te są

¹⁵ www.thecleartrade.com, 30.03.2012.

¹⁶ Transakcje typu *spread* wykorzystują różnice w cenach kontraktów, które w pewien sposób są ze sobą powiązane. Na platformie Baltex możliwe jest zawarcie tego typu transakcji z wykorzystaniem różnych dat wygasania kontraktów lub w oparciu o kontrakty na różne relacje przewozowe bądź czartery.

publikowane przez Giełdę Bałtycką w ujęciu tygodniowym. W 11. tygodniu 2012 roku udział transakcji objętych usługami clearingowymi wynosił 98,3%.

Tabela 1

Kontrakty terminowe znajdujące się w obrocie na platformie Baltex

Kontrakty oparte na stawkach frachtowych obowiązujących w danych relacjach przewozowych
C3 – Capesize, Tubarao – Qingdao
C4 – Capesize, Richards Bay – Rotterdam
C5 – Capesize, Zach. Australia – Qingdao
C7 – Capesize, Bolivar – Rotterdam
C8 – Capesize, transatlantycka podróż okrężna
C9 – Capesize, Europa – Bliski/Daleki Wschód
Kontrakty oparte na czarterach na czas podróży
P1A – Panamax, transatlantycka podróż okrężna
P2A – Panamax, podróż z portu europejskiego (z zasięgu między Skandynawią a Gibraltarem) na Daleki Wschód
P3A – Panamax, podróż przez Pacyfik (odbiór i zwrot statku w porcie z zasięgu Japonia – Korea Pdn.)
S7 – Supramax, podróż z portu na wschodnim wybrzeżu Indii do Chin
Kontrakty oparte na uśrednionych czarterach na czas dla segmentów statków
Capesize
Panamax
Supramax
Handysize

Źródło: opracowanie na podstawie: *Baltex Trading Rules*, Baltic Exchange Derivatives Trading Limited, styczeń 2012.

Tabela 2

Wielkości obrotów kontraktami FFA dla suchych ładunków masowych
w 11. tygodniu 2012 roku

Segment masowców	Transakcje objęte usługami izb rozrachunkowych (loty)	Transakcje OTC (loty)	Suma (loty)
Capesize	15 651	270	15 921
Panamax	8629	0	8629
Supramax	2170	180	2350
Handysize	0	0	0
Suma	26 450	450	26 900

Źródło: www.balticexchange.com, 19.03.2012.

Jeszcze bardziej dominacja transakcji rozliczanych przez izby rozrachunkowe widoczna jest na podstawie danych zawartych w tabeli 3. Przedstawione w niej obroty w 12. tygodniu 2012 roku wskazują, że transakcje te stanowiły 100% obrotów. Porównanie danych z obu tabel obrazuje, jak dużą zmiennością charakteryzuje się badany rynek. Z tygodnia na tydzień liczba kupowanych i sprzedawanych lotów spadła o ponad połowę. Największa zmienność dotyczy segmentu capesize. W ciągu dwóch prezentowanych tygodni liczba sprzedanych lotów dla największych masowców spadła aż o 65%. Wybrane do analizy tygodnie są typowym obrazem wahań charakteryzujących ten rynek.

Tabela 3

Wielkości obrotów kontraktami FFA dla suchych ładunków masowych
w 12. tygodniu 2012 roku

Segment masowców	Transakcje objęte usługami izb rozrachunkowych (loty)	Transakcje OTC (loty)	Suma (loty)
Capesize	5658	0	5658
Panamax	4797	0	4797
Supramax	2225	0	2225
Handysize	30	0	30
Suma	12 710	0	12 710

Źródło: www.balticexchange.com, 3.03.2012.

Podsumowanie

Inwestowanie we frachtowe instrumenty pochodne nie jest powszechne i prawdopodobnie nigdy nie będzie cieszyło się tak dużym zainteresowaniem, jak kontrakty oparte na indeksach akcji, walutach czy akcjach pojedynczych spółek z branż od dawna obecnych na giełdach papierów wartościowych. W dużej mierze jest to spowodowane tym, że inwestowanie w kontrakty terminowe na rynku frachtowym wymaga nie tylko wiedzy z zakresu inżynierii finansowej, lecz jednocześnie znajomości specyfiki rynków frachtowych. Po części również ze względu na to, że instrumenty oparte na wycenie usług dopiero budują swoją pozycję na światowych giełdach. Nowe rozwiązanie w postaci platformy do elektronicznego obrotu frachtowymi derywatami może sprzyjać

koncentracji obrotu tymi instrumentami oraz przyczynić się do wzrostu obrotów na tym rynku.

TRADE IN FREIGHT DERIVATIVES WITH THE USE OF THE BALTEx PLATFORM

Summary

Freight derivatives are securities whose price is dependent upon freight rate or evaluation of charter party.

The traders of freight derivatives are placed in one of two groups:

- hedgers who have an interest in the underlying asset and are seeking to hedge out the risk of price changes,
- speculators, who seek to make a profit by predicting market moves.

Dry freight derivatives can be traded on Baltex – a Multilateral Trading Facility developed by the Baltic Exchange in 2011. The article presents the main reasons for creating Baltex, instruments which are traded and rules of operation.

Translated by Natalia Wagner