



Κέρδη που υπερβαίνουν το 150% στις ναυλαγορές

Δευτέρα, 29 Οκτωβρίου 2012 - 10:00

Του Ηλία Γ. Μπέλλου

Σημαντικές υπεραξίες καταγράφουν όσοι τοποθετήθηκαν σε ναυτιλιακά παράγωγα των μεταφορών ξηρού φορτίου αλλά και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες με χαμηλή μόχλευση που βλέπουν τα ημερήσια έσοδα τους να επιστρέφουν σε θετικό επίπεδο.

Καταλύτης για την άνοδο της τάξης του 140% η οποία σε ορισμένα επιμέρους τμήματα και ρότες των θαλάσσιων μεταφορών φτάνουν και το 440%, η ανάκαμψη της ζήτησης για μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος από την Αυστραλία και την Βραζιλία προς την Κίνα όπως και η ανάκαμψη από τα ιστορικά χαμηλά στα οποία είχαν περιέλθει οι ναύλοι.

Το ράλι ξεκίνησε στα τέλη Αυγούστου οπότε και συνεχίζεται με ηπιότερους ρυθμούς. Στο επίκεντρο οι ναύλοι για τα πολύ μεγάλα φορτηγά μεταφοράς ξηρού φορτίου, τα λεγόμενα cape size.

Ο δείκτης Baltic Capesize Index που αποτυπώνει την τάση για τα πλοία αυτά έχει αναρριχηθεί στα επίπεδα των 2.600 μονάδων από τις 1080 στις 21 Αυγούστου καταγράφοντας άνοδο 140%.

Ο ευρύτερος δείκτης Baltic Dry Index από τα χαμηλά των 660 μονιάδων έχει ανακάμψει άνω του ψυχολογικού φράγματος των 100 μονάδων κοντά στα επίπεδα των 1100 σημειώνοντας κέρδη της τάξης του 66%.

Ο Baltic Dry Index αντιμετωπίζεται από του οικονομολόγους και ως πρόδρομος δείκτης της παγκόσμιας οικονομίας αφού παρακολουθεί το διεθνές εμπόριο πρώτων υλών και ως εκ τούτου προοιωνίζει την τάση στην βιομηχανική παραγωγή.

Αν και στην παρούσα φάση οι αναλυτές εκτιμούν ότι η φυσιολογική διόρθωση από υπερπουλημένα επίπεδα είναι η βασική αιτία της βιαιότητας της ανάκαμψης, σημειώνουν παράλληλα πως η εικόνα για την βιομηχανική παραγωγή στις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας βελτιώνεται.

Παράλληλα με τα θετικά μηνύματα αυτά έχουν αρχίσει να διατυπώνονται και οι πρώτες εκτιμήσεις πως ενδεχομένως η πενταετής κρίση στην ναυτιλία να ολοκληρώνεται. Στις εκτιμήσεις αυτές συμβάλλουν και οι διαλύσεις πλοίων με ρυθμούς ρεκόρ αλλά και ο περιορισμός των νέων παραγγελιών που περιορίζουν την υπερπροσφορά μεταφορικής δυναμικότητας.

Για να γίνει αντιληπτό τι σημαίνει αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι αυτή τη περίοδο είναι δυνατή η εξασφάλιση ναύλου της τάξης των 17.800 δολαρίων ημερησίως για τα capesize –πλοία χωρητικότητας περί των 172 χιλιάδων τόνων DWT των οποίων η αξία για ηλικίες έως και 5 ετών υπολογίζεται σήμερα από το ναυλομεσιτικό όικο Clarkson στα 30,4 εκατ. δολ.- όταν στα χαμηλά δεν εισέπρατταν ούτε 8 χιλιάδες, παρουσιάζοντας έτσι συχνά, ανάλογα με τον δανεισμό τους, λειτουργικές ζημιές.

Η περιδίνηση της ναυλαγοράς σε ιστορικά χαμηλά προσέκλυσε όμως και το ενδιαφέρον επενδυτικών κεφαλαίων, που πέραν των επενδύσεών τους σε περιουσιακά στοιχεία ναυτιλιακών, εισήλθαν και στις αγορές ναυτιλιακών παραγωγών οι οποίες έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια εξαιτίας της ανάγκης αντιστάθμισης κινδύνων των εφοπλιστών.

Τοποθετήσεις όμως μπορεί να γίνουν όπως και σε πολλές άλλες αγορές παραγώγων και naked χωρίς δηλαδή την κτήση της υποκείμενης αξίας ή υπηρεσίας.

Η αντιστάθμιση των επιχειρηματικών κινδύνων στη ναυτιλία στοχεύει στην σταθεροποίηση των εσόδων και στον έλεγχο της διακύμανσης των τιμών.

Για το σκοπό αυτό έχουν αναπτυχθεί νέες τεχνικές αντιστάθμισης κινδύνου, τα λεγόμενα ναυτιλιακά παράγωγα προϊόντα των οποίων η αξία εξαρτάται από τις διακυμάνσεις των τιμών των ανωτέρω πηγών κινδύνου.

Έτσι τα Forward Freight Agreements (FFA) ή προθεσμιακά ναυλοσύμφωνα δίνουν τη δυνατότητα στον επενδυτή να κλειδώσει μια τιμή ναύλου αγοράς (ναυλωτής) ή πώλησης (πλοιοκτήτης) για την μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου σε συγκεκριμένη γραμμή και σε συγκεκριμένο χρόνο σε τιμή που προσδιορίζεται σήμερα.

Πληροφορίες του Capital.gr από το Λονδίνου όπου και είναι ευρέως αναπτυγμένο το trading των χρηματοοικονομικών αυτών προϊόντων αναφέρουν πως το τελευταίο διάστημα η συμμετοχή επενδυτών εκτός ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως hedge funds αλλά και μεγάλων family offices, είναι ιδιαίτερα αυξημένη.

<http://www.capital.gr/news.asp?id=1651686>