

Frachtraten im Mai 2011: Baltic Dry und Harpex

Description

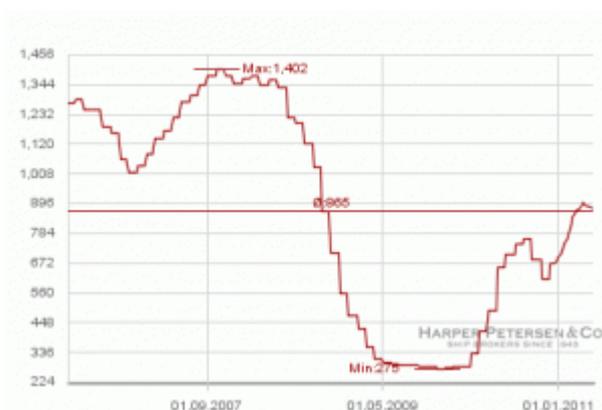
Der Baltic Dry Index hat seine seit Mai/Juni 2008 valide Abwärtslinie gebrochen. Eine Trendumkehr würde mit dem Bruch des Pegels ~1600 bestätigt. Die Überkapazität bei großen Frachtschiffen der Capesize-Größe hat die Frachtraten gedrückt (allein im ersten Halbjahr 2010 war die Kapazität der globalen Schüttgutflotte um 22 % ausgeweitet worden). Daran konnten auch die zur Einsparung von Treibstoff herabgesetzten Geschwindigkeiten bisher nichts ändern.

Steigen die Frachtraten über 1600, wäre das ein positives Zeichen insbesondere für Rohstoff-Aktien – es zeigte nach incrediblecharts.com robuste Nachfrage an nach "Schüttgütern" wie Eisenerz, Kohle und anderen Erzen. Siehe Chart (Bloomberg)!



Der globale Containerumschlag legte in 2010 um mehr als 11 % zu, nachdem er 2009 erstmals in der Geschichte gesunken war (minus 9%). Das Vorkrisenniveau ist damit wieder übertroffen.

Der Harpex-Indikator zeigt die Entwicklung der Frachtraten für Container. Sie hatten sich bereits Anfang 2010 von ihrem Boden lösen können und notieren jetzt in der Mitte zwischen dem Hoch aus dem ersten Halbjahr 2008 und dem Allzeit-Tief in 2009 bei 275.



Der Harpex spiegelt einerseits den Transportbedarf nach Fertigwaren wider, andererseits spielt natürlich auch hier die Kapazitätsentwicklung eine wichtige Rolle. Steigt er, ist die Nachfrage größer als das Angebot.



Ein schneller Fall der Frachtraten lässt recht zuverlässig auf nachlassende Weltkonjunktur schließen, eine schnelle Steigerung legt eine Wirtschaftsbelebung nahe. Bewegungen, die nicht "schnell" ablaufen, lassen keine eindeutigen Schlüsse zu, jedenfalls nicht ohne genau auf die Kapazitätsentwicklung zu schauen. Veränderungen von über plus/minus 20 % p.a. (5 % p.m.) würde ich als "schnell" einstufen.

Aktuell zeigen beide Indikatoren jedenfalls keinen unmittelbar bevorstehenden wirtschaftlichen Einbruch an.