

Frachtraten im Oktober 2011

Description

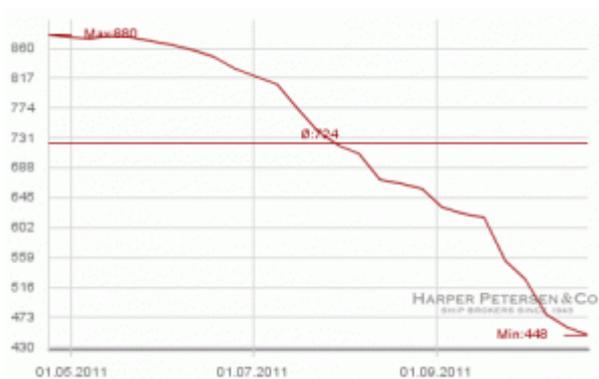
Hierzu gibt es neuere Artikel – siehe unter [Frachtraten](#)

Diese Nachricht bezieht sich auf [diese](#) und [diese](#).

Bemerkenswert ist, dass der Baltic Dry Index just in dem Moment zu steigen begonnen hat, als bei Aktien die Welt unterging: Seit Anfang August steigt er an. Seit Mitte Oktober ist ein konsolidierender Tempoverlust festzustellen.



Beim Harpex finden wir ein anderes Bild. Von 880 im Mai fällt er bis heute kontinuierlich bis auf 450.



Fundamental würde man einen Vorlauf des Baltic Dry Index erwarten, der die Frachtraten von "Schüttgut" wiedergibt, also von unverarbeiteten Rohstoffen. Der Harpex spiegelt die Container-Transportkosten von Fertig- oder Halbfertigwaren wider, die aus den Rohstoffen (Baltic Dry) hergestellt werden.

Beim Baltic Dry dürften auch saisonale Aspekte eine Rolle spielen, weil im August/September häufig die Bevorratung mit Öl für die Wintersaison beginnt.

Die Transport-Preise sind in hohem Mass auch vom auf den Markt kommenden Transport-Angebot abhängig. Zeitnahe Informationen hierzu sind leider nur schwer verfügbar.

Daher kann man nur dann auf die Weltkonjunktur schließen, wenn der Fall/Anstieg der Frachtraten schnell ist. Veränderungen von über plus/minus 20 % p.a. (alternativ 5 % p.m.) würde ich als "schnell" einstufen. Bewegungen, die in diesem Sinne nicht "schnell" ablaufen, lassen keine eindeutigen Schlüsse zu,



jedenfalls nicht ohne sehr genau auf die Kapazitätsentwicklung zu schauen.

Hinsichtlich der Befindlichkeit der Weltkonjunktur ergäbe der Baltic Dry die Aussage, dass eher mit Wirtschaftsbelebung als mit Rezession zu rechnen ist. Beim Harpex wäre die Aussage umgekehrt. Nimmt man beide zusammen, bleibt aus dieser Sicht die Frage nach Rezession oder Wirtschaftsbelebung offen (insbesondere auch deshalb, weil der Fall des Harpex bisher ungebremst ist).