

Baltic Dry und Harpex – abgetaucht

Description

Zu diesem Thema gibt es neuere Artikel. Suchen Sie bitte bei den Schlagworten nach "[Baltic Dry Index](#)", "[Harpex](#)" oder "[Frachtraten](#)"!

Die Seefrachtraten für Massengüter und Container zeigen ein schwaches Bild. Beide lavieren in der Nähe historischer Tiefstände dahin.

Der [Baltic Dry Index](#) spiegelt die Frachtraten für Massengüter wieder. Hauptfrachtgüter sind Kohle, Eisenerz, Zement, Kupfer, Kies, Dünger, Kunststoffgranulat und Getreide. Der Index hatte im Mai 2010 noch bei über 4000 notiert, 2007 sogar einen historischen Höchststand von über 9100 erreicht. Aktuell weist er einen Stand von gut 500 auf. Kürzlich wurde eine wichtige Unterstützung, die Unterseite eines Abwärtsdreiecks, gebrochen. Der seit 1985 erhobene Index bewegt sich nun auf Rekordtief in „unvermessendem Gelände“. Im Unterschied zu den seit Jahresmitte 2014 abstürzenden Rohölpreisen stieg der Index im Spätjahr 2014 noch bis an eine aus 2010 kommende Abwärtslinie, die Oberseite des erwähnten Dreiecks, konnte sie aber nicht überwinden. Damit sich das Bild charttechnisch wieder aufhellt, muss dem Index zunächst der Wiedereintritt in das Abwärtsdreieck gelingen und dann der Ausbruch über dessen Oberseite.



Der [Harpex](#) misst die Frachtraten für Containerfracht. Im Gegensatz zum Rohstoff-fokussierten Baltic Dry geht es hierbei als um Halbfertig- und Fertigprodukte. Zur Jahreswende 2011/2012 wurde auch hier ein langfristiges Abwärtsdreieck nach unten aufgelöst. Allerdings wurden keine neuen historischen Tiefs markiert. Statt dessen bewegte sich der Harpex unter der unteren Begrenzungslinie des Dreiecks seitwärts und schickt sich nun an, diesen Pegel zu attackieren. Der Index liegt aktuell etwa bei 460 Punkten, das historische Tief wurde 2009 mit 275 markiert. Rekordhoch 2005 bei 1839.

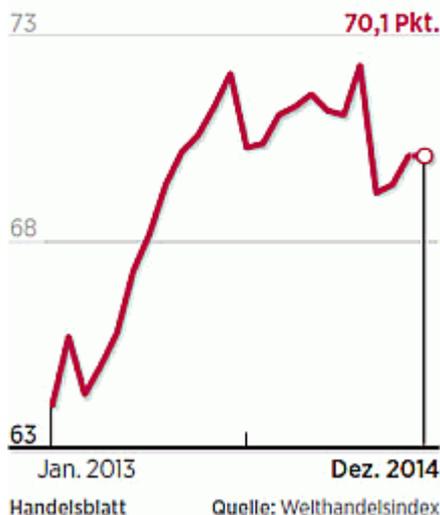


Auch der Harpex zeigt nicht gerade überschäumende Aufwärtsdynamik und spiegelt damit wohl das verhaltene Wachstum der Weltwirtschaft wieder. Die Frachtraten für Rohstoffe sollten einige Monate vorlaufen, ihre momentane ausgeprägte Schwäche lässt auf Sicht der nächsten Monate nicht erwarten, dass die Weltwirtschaft zu einer beschleunigten Erholung ansetzt.

Der [Welthandelsindex des Kölner Vermögensverwalters Markus C. Zschaber](#) stagnierte zuletzt bei 70,1 Punkten. Das Barometer fasst Daten aus den vier Handelswegen – Schifffahrt, Schiene, Straße und Lufttransport – zusammen. Ein Indexstand über 50 zeigt Expansion des Welthandels, unter 50 wird Kontraktion signalisiert. Im Gegensatz zu dem eingetrübten Bild der beiden Frachtraten-Indices zeigt sich der Welthandelsindex relativ robust. „Aktuelle Transport- und Logistikdaten sprechen dafür, dass der Welthandel 2015 und 2016 um jeweils 4,6 Prozent zulegen könnte“, sagt Zschaber. Das wäre ein Prozentpunkt mehr als im Vorjahr.

Welthandelsindex

in Punkten



Wenn der Welthandelsindex von Zschaber ein zutreffendes Bild der Handelsaktivitäten zeichnet, wäre eine mögliche Erklärung für dessen Divergenz zu Baltic Dry und Harpex, dass bei diesen beiden Indices die Angebotsseite massiv auf die Frachtraten drückt. Allerdings bleiben Zweifel. Vor dem offenen Ausbruch der Finanzkrise gab es durchaus einen engeren Zusammenhang der Schiffsfrachtraten-Indices mit der Weltkonjunktur. Vertraut man auf den Welthandelsindex, so bleibt nur der Schluss sehr erheblicher, nachhaltiger Überkapazitäten bei Frachtschiffen, die die Frachtraten am Boden halten. Ist das so?

Es ist in der Tat eine spannende (und wichtige) Frage, wessen Botschaft korrekt ist. Wer hat recht? Der Welthandelsindex oder die beiden Frachtratenindices? Was meinen Sie?

Nachtrag:

(24.2.15) Der Dow Jones Transport Index (DJT) zeichnet ein mit dem Welthandelsindex vergleichbares Bild.

