

RUIS IN DE BALTIC DRY INDEX

TEKST: KOEN LAUWERS (FINANCIËEL ANALIST)

De Baltic Dry Index wordt algemeen beschouwd als een uitstekende voorspellende indicator voor de wereldeconomie. Daar hoeft wel enige nuancering.

De Baltic Dry Index (BDI) is een maatstaf voor de vervoertarieven van grondstoffen over zee. De BDI bestaat sinds 1985 en wordt dagelijks gepubliceerd door de Baltic Exchange. Deze beurs heeft overigens niets te maken met de Baltische staten maar is een in Londen gevestigde marktplaats waar scheepvaarttarieven tot stand komen. 'Dry' staat voor droge bulkgrondstoffen, zoals steenkool en ijzererts maar ook granen en bouwmaterialen (cement).

Vrachtschepen worden in categorieën ingedeeld naargelang hun vervoercapaciteit. Vier deelindices bepalen samen de BDI. De grootste schepen zijn de capesize met een capaciteit van meer dan 80.000 ton. Dit type schepen maakt slechts 10 procent van de wereldwijde transportvloot uit, maar is wel goed voor 62 procent van alle vervoer van droge bulk. De prijsontwikkeling van het transport met capesizeschepen wordt weergegeven met de Baltic Capesize Index (BCI). Een trapje lager vinden we de panamaxschepen met een vervoerscapaciteit tussen 60.000 en 80.000 ton. Schepen die aan de panamaxspecificatie voldoen, kunnen nog net door de sluis van het Panamakanaal varen. De Baltic Panamax Index (BPI) geeft de ontwikkeling weer van de transporttarieven voor dit type schepen. Ten slotte zijn er de handymax- en handysizeschepen die respectievelijk tussen 40.000 en 60.000 en minder dan 40.000 ton kunnen vervoeren.

VOORLOPENDE INDICATOR

Deze prijzen die de eindgebruikers, zoals staalfabrieken of graanverwerkers, betalen om de grondstoffen te verschepen, zijn dus bepalend voor de BDI. Op de Baltic

Exchange, waar deze prijzen tot stand komen, zijn alleen professionals actief, geen speculanten. Er bestaan ook geen afgeleide producten met de BDI als onderliggende waarde. De index is dus een zuivere weergave van de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van vervoerscapaciteit voor grondstoffen.

Nu is de vraag naar bulkgrondstoffen of halfabrikaten direct gerelateerd aan de economische activiteit. Draait de wereldeconomie op volle toeren, dan is ook de vraag naar bulkgrondstoffen groot en zal bijgevolg ook het transport toenemen. Dit leidt al spoedig tot een verhoging van de scheepvaarttarieven. Het aanbod kan namelijk niet snel worden verhoogd omdat de bouw van een schip naargelang het type al gauw twee jaar of zelfs meer in beslag neemt. Omgekeerd zal een vertraging van de economische groei tot

een overaanbod leiden waardoor de scheepvaarttarieven een duik zullen maken.

Omwille van die kwaliteiten wordt aan de BDI een voorspellende waarde toegedicht. De ontwikkeling van de index lijkt dit te bevestigen. De BDI bereikte in mei vorig jaar een recordniveau van bijna 11.800 punten. Iets meer dan een halfjaar later was de index gezakt tot onder de 700 punten, ofwel een teruggang met bijna 95 procent! Niet toevallig viel dit samen met het instorten van de economische activiteit in de tweede jaarhelft van 2008.

De prijzen van de meeste grondstoffen en aandelenindexen bereikten pas in de zomermaanden of zelfs nog iets later een top. De meeste traditionele economische indicatoren liepen achter de feiten aan en daalden pas nadat de neerwaartse beweging al een tijdje was ingezet. Sentimentsindicatoren

