

zeggen iets over het verleden en niet over de toekomst, terwijl het bij andere cijfers, zoals werkloosheid, om schattingen gaat die achteraf worden bijgesteld.

Sinds september is de BDI opnieuw opgeklommen richting 4.000 punten. Verschillende waarnemers leiden daaruit af dat het weer een stuk beter gaat met de wereldeconomie.

NUANCERING OP Z'N PLAATS

Aan de BDI kunnen dus voorspellende kwaliteiten worden toegedicht, maar toch is het belangrijk om een aantal nuances aan te brengen. Een eerste heeft te maken met de wijze waarop de index tot stand komt. De Baltic Exchange informeert dagelijks bij dertien brokers (tussenpersonen) uit de scheepvaartindustrie naar de tarieven om verschillende ladingen van punt A naar punt B te verschepen. Brokers houden hierbij rekening met een aantal parameters zoals de aard van de lading, het type schip, de route, de bemanning en de snelheid waarmee de bestemming wordt bereikt. De opgegeven prijzen worden vervolgens in een index verwerkt.

Nadeel aan deze werkwijze is dat verschillende van de parameters op schattingen en verwachtingen zijn gebaseerd. Het beperkte aantal brokers dat ondervraagd wordt en de subjectieve elementen die meespelen bij de berekening (verwachtingen), verklaren waarom de BDI op dagbasis soms sterke schommelingen laat zien die weinig realistisch zijn. Zo zijn brandstofbesparende maatregelen ervoor verantwoordelijk dat schepen trager varen en dus later op de bestemming raken. Een andere factor waarmee sinds kort rekening moet worden gehouden, is piraterij. Uit veiligheidsoverwegingen moeten schepen soms een grote omweg maken waardoor de vracht later ter plaatse aankomt. Extra verzekeringen zorgen ook voor hogere kosten. Hiermee verbonden is het probleem van de 'letters of credit'. Vereenvoudigd voorgesteld is dit een kredietbrief die de verkoper een betalingsgarantie moet geven. De koper moet dus een financiële instelling vinden die garant wil staan voor zijn kredietwaardigheid. Sinds het uitbreken van de kredietcrisis is dit niet zelden een probleem. Hogere vrachttarieven wijzen dus niet noodzakelijk op een aantrekkende economie.

De samenstelling van de index is een ander heikel punt. De stijging van de BDI is in hoofdzaak toe te schrijven aan de toename van de Baltic Capesize Index, die vanaf de bodem bijna vertienvoudigde. Bij de andere deelindexen bleef de toename 'beperkt' tot



drie-, viermaal. Dit zorgt voor een vertekend beeld want de capesizeschepen vertegenwoordigen slechts een tiende van de totale transportvloot. Er zijn bovendien aanwijzingen dat de forse stijging van de BCI eerder te maken heeft met een beperkt aanbod dan met een grote vraag. Zo heeft de uitbreiding van de vloot aan capesize-schepen vertraging opgelopen vanwege de kredietcrisis, die heel wat scheepswerven in de problemen bracht. Tijdens de eerste vier maanden van dit jaar werd slechts 13 procent van alle bestelde capesizeschepen geleverd. De komende twee jaar zal het aantal nieuwe schepen van verschillende omvang dat in de vaart wordt genomen met duizend eenheden toenemen. Tijdens de voorbije vijf jaar kwamen er jaarlijks gemiddeld slechts driehonderd nieuwe schepen bij. Daarnaast werden eind vorig jaar als gevolg van de lage tarieven heel wat oudere schepen uit de vaart genomen. Verregaande conclusies trekken op basis van het relatief beperkte aantal capesizeschepen is dus riskant.

FALSE SIGNALLEN UIT CHINA

De Chinese honger naar bulkgrondstoffen was de voorbije maanden nooit eerder zo groot. Zo importeerde China tussen januari en april 27 procent meer ijzererts dan in dezelfde periode in 2008, toen er van een recessie nog geen sprake was. Daarnaast werden ook massale hoeveelheden steenkool geïmporteerd. Ijzererts en steenkool zijn de basisbestanddelen voor de productie van staal. Toch bleef de Chinese staalproductie steken op hetzelfde niveau als vorig jaar. In

april was er zelfs een afname op jaarbasis. Het gevolg is dat de voorraad ijzererts zich nu op een recordniveau bevindt.

Er is dus eerder sprake van een voorraadopbouw dan van een sterke onderliggende economische groei. De groei die er wel is, komt dan nog voor een groot deel van de Chinese overheid zelf die grote infrastructuurwerken liet beginnen om de economie te stimuleren. De grote hoeveelheden ijzererts die werden verscheept naar China hadden een impact op de vraag naar voornamelijk capesizeschepen. Dit zorgde ook voor congestie in de verschillende havens zodat tot vorige maand zo'n zeventig tot tachtig capesizeschepen (ongeveer 10 procent van het totale aantal) voor de kust lagen te wachten om gelost te worden. Ook dit fenomeen zorgde voor een scheeftrekking tussen vraag en aanbod.

Nu de vervoertarieven en ook de grondstofprijzen opnieuw fors gestegen zijn en ook de voorraden zijn aangevuld, is het voor China minder interessant geworden om nog veel te importeren. De congestie in de Chinese havens kan dus snel afnemen, waarna het aanbod aan met name capesizeschepen opnieuw fors zou stijgen.

De BDI heeft ontegensprekelijk zijn waarde als voorspellende economische indicator maar het belang ervan mag niet worden overschat. De mate waarin de index is gestegen sinds het dieptepunt zegt erg weinig over de kracht van het economisch herstel. Daarvoor zijn er te veel uitzonderlijke elementen die voor 'ruis' in de index zorgen. ■