

# Frachtraten: Bild bleibt düster

## Description

Hierzu gibt es neuere Artikel – Suchen Sie bei den Schlagworten nach "[Frachtraten](#)"!

Der „Baltic Dry“ gibt die Entwicklung der Frachtraten bei „Schüttgütern“ wider – Rohstoffe, die erst noch in den nachgeschalteten Fertigungsstufen veredelt werden müssen, bevor sie in die Produktion von Waren für die Endmärkte eingehen können. Damit dürfte er im Idealfall der wirtschaftlichen Entwicklung um sechs bis neun Monate vorauslaufen.

Der Kurs des Baltic Dry (Chart von Bloomberg) bewegte sich seit dem Tief im Frühjahr 2009 bei rund 650 in einem Abwärtsdreieck. Dessen obere Begrenzung wurde im Spätsommer 2011 getestet, blieb aber intakt. Mittlerweile hat sich der Index daraus zwar herausgeschlichen, bleibt aber in einem zweiten, spitzeren Abwärtsdreieck gefangen. Nachdem der Index im September die Basislinie bei rund 650 getestet hat, konnte er sich zwar etwas aufschwingen, aber Dynamik sieht anders aus.



Der Harpex-Index (Chart von Harper Petersen & Co) verzeichnet die Raten für Container-Fracht und damit hängt seine Entwicklung im wesentlichen an dem Bedarf für Lieferungen von Fertig-, oder Halbfertigwaren. Er zeigt ein ähnlich tristes Bild: Auch hier lässt sich Abwärtsdreieck erkennen, dessen Basislinie beim rund 275 liegt. Ihre Anfänge gehen auf 2009 zurück, sie wurde seitdem nicht wieder getestet. Die obere Begrenzung der Formation geht auf das Hoch in 2005 zurück.



Die Tendenz bei solchen Abwärtsdreiecken geht eher so, dass sich die Raten an der unteren (horizontalen) Begrenzung orientieren und mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit auch darunter abrutschen. Das sind eher negative Vorzeichen für die Entwicklung der Frachtraten und demzufolge auch für die wirtschaftliche Entwicklung.

Die übergeordnete Prognosequalität der Frachtraten ist zwar mit einer zeitlichen Unsicherheit von drei bis sechs Monaten noch recht ordentlich; zum kurzfristigen Markttiming sind sie nicht geeignet, insbesondere nicht in Zeiten der Geldschwemme.

Was drückt aktuell die Raten? Ein übergroßes Angebot oder eine zu geringe Nachfrage? Die Verfügbarkeit billigen Geldes aufgrund der Notenbanken-Politik der zurückliegenden Jahre dürfte zu einem vergrößerten Angebot an Frachtkapazität führen. Darüber hinaus spricht die erlahmende Weltkonjunktur natürlich nicht für steigenden Frachtbedarf. So lasten sowohl Angebot als auch Nachfrage auf den Frachtraten.

Zuletzt dürften die besser als erwarteten Konjunkturmeldungen aus China dem Baltic Dry geholfen haben. Auch die Zinspolitik der australischen Zentralbank dürfte stützen. Sie versucht auf den auslaufenden Boom im wichtigen Bergbausektor des Landes zu reagieren und nimmt seit einem Jahr den geldpolitischen Schlüsselsatz immer weiter nach unten, bisher um 175 Basispunkte auf jetzt 3,0%. Zur Begründung wird immer wieder auf die sinkende Nachfrage aus China und ein sinkendes Preisniveau bei Rohstoffen verwiesen, was die australische Wirtschaft in Mitleidenschaft zieht.