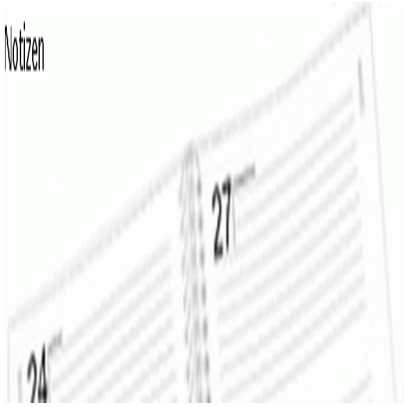
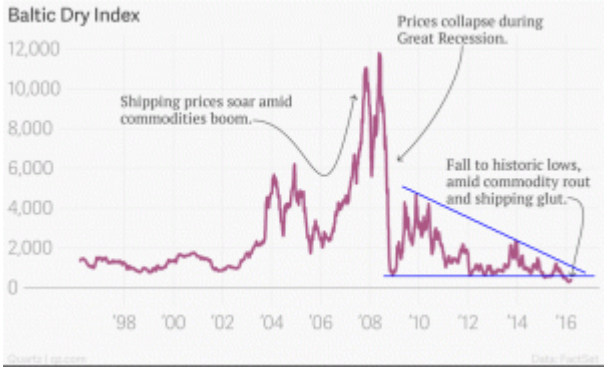


Frachtraten auf Dauertief

Description

Der Baltic Dry Index bildet immer neue Tiefs aus und signalisiert damit, dass das Angebot von Schiffsfrachtkapazitäten für Schüttgüter wie Kohle, Eisenerz usw. dauerhaft größer ist als die Nachfrage. Der Niedergang der Frachtraten begann in der Nach-Finanzkrisen-Ära 2011, parallel mit dem Abbröckeln der Rohstoffpreise.



Moody’s Analysten sehen den Schiffsfracht-Sektor für die nächsten 12 bis 18 Monate negativ. Es gebe zwar einen Punkt, an dem sich eine Stabilisierung bei den Schiffsfrachten abzeichnet, nämlich das Öltanker-Segment. Aber auch das spricht nicht für eine Belebung der Weltwirtschaft, denn Supertanker werden häufig als schwimmende Lagerstätten eingesetzt, heißt es. Der Grund liegt u.a. darin, dass sich viele Ölquellen nicht zeitnah drosseln lassen. Die Ölförderländer arbeiten allerdings daran, dies bei denjenigen Ölquellen nachzurüsten, wo das möglich ist. Damit dürfte der Bedarf an schwimmenden Lagern längerfristig eher abnehmen.

Man kann die Annahme, dass sich bei den Ölfrachtraten eine Bodenbildung abzeichnet, auch so interpretieren, dass die Kapazitäten dieser "Lager" zunehmend ausgelastet werden. Wenn diese Lager dann aber nicht mehr puffern können, dürfte das alsbald auf den Ölpreis drücken (es sei denn, die Nachfrage würde stark anspringen).

Als Reaktion auf die Überkapazitäten bei Frachtschiffen allgemein kündigt Koreas Schiffbauindustrie umfangreiche Entlassungen an, auch China plant, in den nächsten zwei bis drei Jahren in den staatlichen Schiffsbauunternehmen bis zu sechs Millionen Arbeitsplätze zu streichen.

Der Harpex-Index zeigt ein ähnliches Bild wie der Baltic Dry Index. Er misst die Frachtraten für Containerfracht und spiegelt damit das Angebot und Nachfrage für Halbfertig- und Fertiggüter wider. Der Index bewegt sich an mehrjährigen Tiefs.

Beide Frachtraten zusammen offenbaren mit ihrem jahrelangen Niedergang eine breit angelegte Schwäche der Weltwirtschaft.

[Unter Verwendung von Material aus „The world has too many ships“]