

Schiffsbanken unter Druck

Die anhaltende Marktschwäche in der weltweiten Schifffahrt belastet erheblich das Kreditgeschäft der schiffsfinanzierenden Banken in Deutschland. Steigende Wertberichtigungen verhageln die Bilanzen, schreibt *Krischan Förster*

Die Bremer Landesbank (BLB) hat im Frühsommer ihre Eigenständigkeit verloren, nachdem sie wegen »fauler« Kredite im Portfolio nicht weniger als 700 Mio. € an Wertberichtigungen vornehmen musste, ohne für diese zusätzliche Risikovorsorge das nötige Eigenkapital in Höhe von 400 Mio. € hinterlegen zu können. Die bisherigen Co-Gesellschafter – die Freie Hansestadt Bremen (41 %) und der Sparkassenverband Niedersachsen (4 %) – zogen die buchstäbliche Reißleine, indem sie ihre Anteile an die NordLB für insgesamt 180 Mio. € verkauften. Vermeyntlich ein Schnäppchenpreis. 2012 lag der Gesamtwert der Bremer Anteile noch bei rund 600 Mio. €.

Ob die NordLB als künftiger Alleingesellschafter mit diesem vermeintlichen Schnäppchen glücklich wird, bleibt abzuwarten. Denn auch die Landesbank Nie-

dersachsens leidet kaum weniger unter der anhaltende Schifffahrtskrise und hatte das erste Halbjahr 2016 mit einem Konzernergebnis vor Steuern von minus 364 Mio. € abgeschlossen. Die Nettozuführungen zur Risikovorsorge stiegen deutlich auf mehr als 1 Mrd. € gegenüber 210 Mio. € im Vorjahr, in überwiegender Maße entfielen sie auf Einzelwertberichtigungen im Schiffsportfolio.

Auch die NordLB, die in den vergangenen Jahren ein nahezu konstantes Kreditportfolio in Höhe von 18 Mrd. € gehalten hatte, stellt die Weichen nun klar auf Abbau. Höchstens noch 12 bis 14 Mrd. € sind bis 2020 als Zielgröße ausgegeben. Hannover sorgte zudem erst jüngst für die bislang spektakulärste Transaktion der deutschen Schiffsbanken: Rund 100 Schiffe im Wert von 1,5 Mrd. € wurden an den US-Finanzinvestor KKR und einen Staatsfonds verkauft.



Foto: Commerzbank

Unter den verschärften Auflagen der Bankenaufsicht (Basel 3 und Basel 4) mussten alle Banken einen »klaren Schnitt« vornehmen und vor allem die laufenden Schiffskredite in den Bilanzen neu bewerten. Siehe BLB, siehe NordLB.

Gleiches gilt auch für die Frankfurter DVB Bank, die für 2016 erstmals mit einem Verlust »im zweistelligen Millionenbereich« rechnet. Auch hier der Grund: die erhöhte Risikovorsorge für das Kreditportfolio einschließlich »eines nicht mehr strategiekonformen Altengagements« als zusätzliche Belastung. Bereits im vergangenen Jahr war das Konzernergebnis vor Steuern um mehr als 50 % auf gut 46,1 Mio. € eingebrochen, die Risikovorsorge hatte sich gegenüber 2014 auf 141,5 Mio. € verdoppelt.

Eine Ausnahme in der Bankenlandschaft bildet derzeit die HSH Nordbank. Der einst weltgrößte Schiffsfinanzierer hat sein Portfolio seit 2008 von rund 33 Mrd. € auf zuletzt knapp 18 Mrd. € reduziert, zusätzlich wurden im Sommer weitere 5 Mrd. € an »non-performing loans« an eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) der beiden Gesellschafter Hamburg und Schleswig-Holstein ausgelagert. Der Preis für diese Einigung mit der EU, verbunden mit erlaubten Ausfallgarantien in Höhe von insgesamt 10 Mrd. €, ist die Privatisierung der Landesbank bis August 2018.

Angesichts des weiter niedrigen Rateniveaus und der anhaltend schlechten Erlössituation der Schiffseigner fällt die Prognose nicht schwer, dass auch den Banken ein weiteres schwieriges Jahr bevorsteht.

Abstract: Shipping banks under pressure

The continuing weakness of global shipping markets weighs heavily on the loan business of ship financing banks in Germany. Increasing value adjustment affect balance sheets and the shipping crisis has long become a banking crisis. Germany's top five ship financing banks – DVB Bank, HSH Nordbank, KfW IpeX-Bank, NordLB and Bremer Landesbank – together hold a shipping loan portfolio of 64 bn €. Since 2012 this amount has only decreased by 1 bn €. Altogether, since 2012 the total amount of German shipping loans shrunk by 15 % to 81 bn € by the end of 2015. According to rating agency Moody's those German top five are especially vulnerable in case the situation continues to get worse.

Further information: redaktion@hansa-online.de

In den meisten Schifffahrtssektoren könne es noch bis zu 24 Monate dauern, bis die Nachfrage merklich ansteige, so die Einschätzung von DVB-Chef Ralf Bedranowsky. Die bestehenden Tonnage- und Werftüberkapazitäten sowie der Mangel an Private-Equity- und Bankfinanzierungen für gebrauchte Schiffe und die niedrigen Bunkerpreise würden die Schiffswerte weiter sinken lassen. »Weitere Ausfälle und Konsolidierungen von Schiffseignern und -charterern sind daher nicht auszuschließen«, so Bedranowsky.

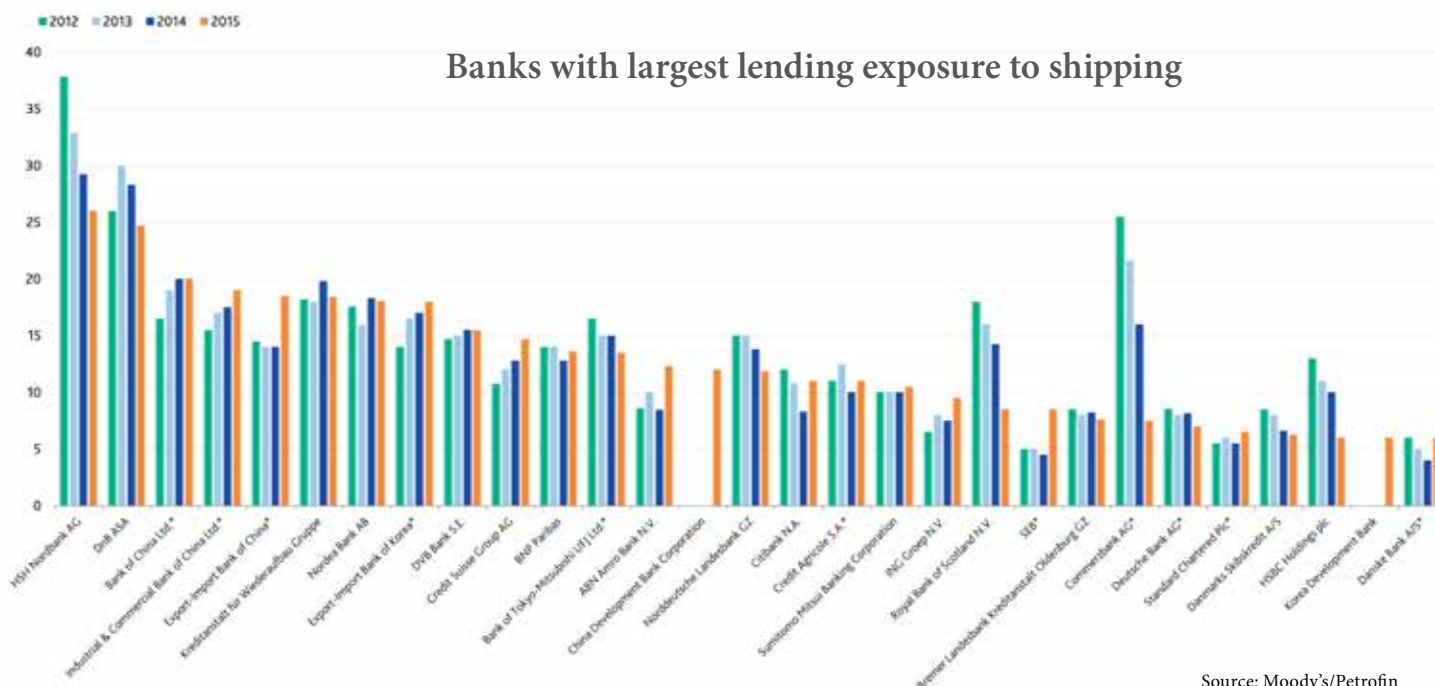
Die Schifffahrtskrise ist längst auch zu einer Krise der schiffsfinanzierenden Banken geworden. Die fünf größten deutschen Geldinstitute in diesem Sektor – DVB Bank, HSH Nordbank, KfW IpeX-Bank, NordLB und Bremer Landesbank – vereinen ein Schiffskreditportfolio von 64 Mrd. € auf sich, das sich seit 2012 bis Jahresende 2015 insgesamt lediglich um 1 Mrd. € verringert hat. Die gesamten in

Deutschland vergebene Schiffskreditsumme sank dagegen von 96 Mrd. € (2012) um 15 % auf 81 Mrd. € (Ende 2015). Trotz des Rückgangs gehören die deutschen Banken innerhalb Europas (53 % Marktanteil gegenüber 67 % in 2015), zu den weltweit größten Schifffahrtskreditgebern (siehe Grafik).

Nach Ansicht der Ratingagentur Moody's sind die fünf führenden Banken besonders anfällig, falls sich die Lage weiter verschlechtern sollte. Sie haben laut Moody's nicht nur höhere Kosten im Vergleich zu den europäischen Konkurrenten. Besonders bedenklich aus Sicht der Analysten ist das Verhältnis von Schiffskrediten zum sogenannten harten Kernkapital (Tier 1).

Bei der DVB Bank übersteigen die Schiffskredite das Kernkapital um das Zwölfwache, bei der Bremer Landesbank um das Fünffache, bei der HSH Nordbank um das Vierfache.

Banks with largest lending exposure to shipping



Source: Moody's/Petrofin

Zudem ist der Anteil der leistungsgestörten Schiffskredite (non performing loans) weiter zu hoch. So sei deren Anteil bei der NordLB im ersten Halbjahr 2016 um 700 Mio. € auf 7,7 Mrd. € angestiegen – das wären fast 44 % des Portfolios. Im Vergleich zu den skandinavischen Banken – ebenfalls vergleichsweise stark im Geschäft mit Finanzierungen für Reedereien – liege die NPL-Quote zwei- bis dreimal so hoch, so Moody's.



BERENBERG
PRIVATBANKIERS SEIT 1590

Ganz anders die Berenberg Bank, Deutschlands älteste Privatbank, die bis heute von persönlich haftenden Gesellschaftern geführt wird. Das inzwischen 425 Jahre alte Haus hat sich nie als klassischer Schiffsfianzierer verstanden, und tut dies bis heute nicht. »Die ›stand-alone‹ Schiffsfianzierung im Sinne einer langfristigen Fremdfianzierung von Schiffen über die eigene Bankbilanz war und ist für Berenberg als Privatbank kein strategisches Produkt«, sagt Shipping-Leiter Philipp Wünschmann. »Hier können und wollen wir bis auf weiteres nicht mit Großbanken in Wettbewerb treten.« Die Bank sorge vielmehr für die Beschaffung, Strukturierung und Bereitstellung von Eigen- und Fremdkapitalmitteln zur Finanzierung der notwendigen Assets. Berenberg baue seine Finanzierungsmöglichkeiten derzeit antizyklisch aus, so Wünschmann, »allerdings mit institutionellem Kapital und nicht mit der eigenen Bilanz«.

Die traditionsreiche Hamburger Bank hatte sich im Sommer mit einer unbekanntenen »internationalen« Investmentfirma auf eine Kooperation mit einem Volumen von 500 Mio. € verständigt. Mit dem Kapital will Berenberg in Schiffskredite investieren, die an die etwa 400 Kunden vergeben werden sollen. So könnte die Lücke geschlossen werden, die andere Banken durch ihren Rückzug oder die starke Reduzierung ihrer Schiffahrtsfinanzierung hinterlassen haben. Laut Wünschmann ist das neue Projekt getrennt vom hypothekenbesicherten Schiffskreditfonds anzusehen, der im Mai aufgelegt wurde und für den ursprünglich 100 bis 150 Mio. € als Zielgröße geplant waren. »Dabei tritt Berenberg als Mittler zwischen Schiffseignern und institutionellen Investoren auf.

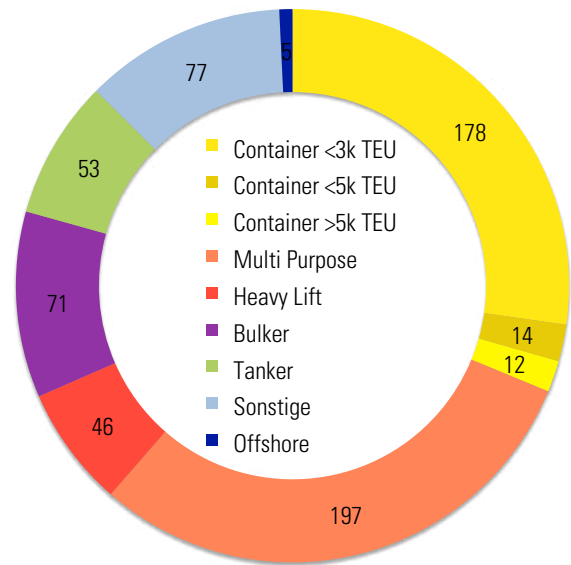
Kerngeschäft bleiben aber Dienstleistungen rund um das Treasury für alle Bereiche des maritimen Umfeldes, von der Reederei bis zum P&I Club. Wenn, dann steht die Bank auch künftig selektiv und opportunistisch mit eigenen Mitteln bereit. Finanziert wird in der Regel mit Laufzeiten von bis zu fünf Jahren.

BLB / Ihre Spezialisten.
Ihre Bank.

Das Portfolio der BLB, das im Sommer Wertberichtigungen in Höhe von 700 Mio. € und einen ungeplanten Kapitalbedarf in Höhe von 400 Mio. € ausgelöst hatte, umfasste zuletzt (Ende 2015) knapp 650 Schiffe im Wert von 6,25 Mrd. €. Containerschiffe (204), MPP (197) und Bulker (71) machten zusammen mehr als zwei Drittel der Portfolio-Flotte und mit 4,3 Mrd. € rund 68% des Gesamt-Kreditvolumens (4,3 Mrd. €) der BLB aus.

Ursprünglich hatte der nun scheidende Vorstandschef Kaulwers einen harten, aber »wertschonenden« Sanierungskurs angekündigt. Geplant war, das Portfolio in den kommenden zwei bis drei Jahren auf maximal noch 4,5 Mrd. € zu verkleinern. Doch die unvorhergesehene Belastung beendete die Eigenständigkeit der BLB, die nun vollständig zum NordLB-Konzern gehört.

Im vergangenen Jahr hatten die nötigen Wertberichtigungen für die von der Bank finanzierten Schiffe eine neue Rekordsumme von 341 Mio. € erreicht, gegenüber 271 Mio. € im Jahr zuvor. Bei der BLB sorgte dies für einen Gewinneinbruch um gut 90% auf nur noch 5 Mio. € nach IFRS (2014: 31 Mio. €). Für das erste Halbjahr 2016 wurden ein Ergebnis nach Steuern von -384 Mio. € ausgewiesen und eine Risikovorsorge in Höhe von insgesamt 449 Mio. € gebildet. Große Transaktionen wie die Übertragung von 24 Containerschiffen an das niederländisch-norwegische Reederei-Konsortium von Vroon und Marsoft blieben die Ausnahme.



Grafik: HANSA



CONTINENTAL CHARTERING
SHIPBROKERS

CHARTERING | SALES & PURCHASE | ANALYSIS & CONSULTANCY | VESSEL VALUATION

CONTINENTAL CHARTERING GMBH & CO. KG

Ballindamm 17 | 20095 Hamburg | Germany | Tel + 49 (40) 32 33 70 70 | Fax + 49 (40) 32 33 70 79 | office@continental-chartering.de

www.continental-chartering.de

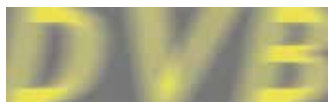
COMMERZBANK

Nach der Zusammenlegung der Portfolien von Commerzbank, Dresdner Bank und Deutscher Schiffsbank war einst der zweitgrößte Kreditgeber für die Schifffahrt in Deutschland mit insgesamt 21 Mrd. € an ausgereichten Darlehen entstanden. Dann folgte der historische Beschluss des Bankvorstands aus dem Jahr 2012, sich gänzlich aus der Schifffahrtsfinanzierung zurückzuziehen. Innerhalb der folgenden zwei Jahre wurde der Bestand auf 12 Mrd. € nahezu halbiert, 2014 und 2015 zudem die Flotte der 2013 gegründeten Restrukturierungseinheit HSAM (9 + 13 Schiffe) an ein Joint Venture von Borealis Maritime und dem US-Finanzinvestor KKR verkauft.

Mitte 2015 wurden für den Bereich Ship Finance insgesamt noch rund 11 Mrd. € ausgewiesen, darunter 5,5 Mrd. € im höheren oder mittleren Risiko. Zum Jahresende 2015 waren es noch 8,4 Mrd. €, Mitte 2016 dann nur noch 5,4 Mrd. €. Bis 2020 sollen die Schiffskredite nach Angaben des Bankvorstands »weitgehend auf Null« gesenkt werden.

Derzeit setzt sich das Portfolio im Wesentlichen aus den drei Standardschiffstypen Containerschiffe (1,5 Mrd. €), Tanker (1 Mrd. €) und Massengutfrachter (1 Mrd. €) zusammen. Das restliche Portfolio beinhaltet unterschiedliche Spezialtonnagen mit hoher Diversifikation über verschiedene Schiffssegmente. Die neue Strategie »Commerzbank 4.0« sieht eine Konzentration auf

nur noch zwei Kerngeschäfte vor – »Privat- und Unternehmerkunden« sowie »Firmenkunden«. Die Segmente Mittelstandsbank und Corporates & Markets, wozu auch das Schifffahrtsportfolio gehörte, sollen gebündelt werden.



Auch die DVB Bank hatte fast die Hälfte ihrer Kredite für Schiffe ausgereicht. Das börsennotierte Institut, das zu 95 % der genossenschaftlichen DZ Bank gehört, sieht sich als »führender Spezialist im internationalen Transport-Finance-Geschäft«.

Die DVB Bank musste inzwischen ihre bisherige Prognose zum Geschäftsverlauf 2016 korrigieren. Angesichts der anhaltenden Schifffahrtskrise sei mit einem Verlust »im zweistelligen Millionenbereich« zu rechnen, heißt es. Daher sei ein erhöhter Risikovorsorgebedarf für das Kreditportfolio nötig. Dazu komme ein »nicht mehr strategiekonformes Altengagement« als zusätzliche Belastung. Die Wertberichtigungen dürften daher weit oberhalb des Vorjahresniveaus liegen.

Bereits im vergangenen Jahr war das Konzernergebnis vor Steuern um mehr als 50 % auf gut 46,1 Mio. € eingebrochen, das Nettoergebnis verringerte sich um 42 % auf 45,6 Mio. €. Schuld daran waren eine mehr als doppelt so hohe Risikovorsorge (141,5 Mio. €)



Der führende
Spezialist in der
internationalen
Transport-
finanzierung

Amsterdam • Athen • Curaçao

Frankfurt • Hamburg • London

New York • Oslo • Singapur

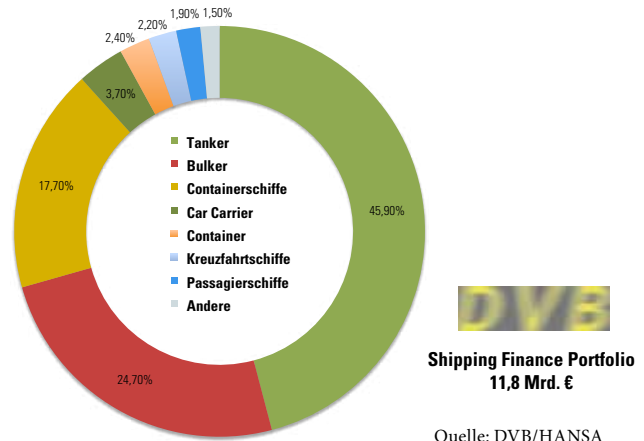
Tokio • Zürich

www.dvbbank.com



zuzüglich weiterer Risikokosten. Die überwiegend zur Stützung ausfallgefährdeter Schiffs- und Offshore-Kredite getätigten Rückstellungen erreichten insgesamt den höchsten Wert in der Unternehmensgeschichte. Dabei handele es sich vor allem um Altbestände aus den Jahren bis 2009, die zum Teil bereits mehrfach restrukturiert worden seien. » Deshalb ist es nun an der Zeit, Verluste zu realisieren«, sagte Vorstandschef Ralf Bedranowsky bei der Vorstellung der Halbjahreszahlen. Auch aufgrund ihrer starken Ausrichtung auf die Finanzierung von Tankern, deren Marktsituation sich aufgrund der globalen Rohölschwemme im vergangenen Jahr stark verbessert hat, steht die DVB aber noch vergleichsweise gut da.

Mit einem Kreditportfolio von aktuell 11,2 Mrd. € (2014: 10,1 Mrd. €) zählt die DVB zu den wichtigsten Schiffsfinanzierern in Europa, im Neugeschäft war sie sogar führend. »Die Schiffsfinanzierung bleibt unverändert ein wesentlicher Bestandteil unseres Geschäftsportfolios«, sagt Ralf Bedranowsky. Die anhaltend hohe Amortisation des Kreditbuchs von 30% solle durch qualitativ hochwertiges Neugeschäft wieder aufgefüllt werden. 2015 wur-



den neue Schiffskredite im Umfang von gut 3,3 Mrd. € auf das eigene Buch genommen.



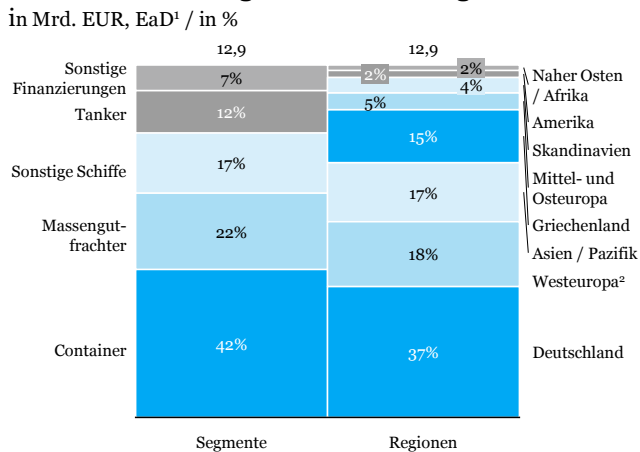
Kaum eine der deutschen schiffsfinanzierenden Banken ist in den vergangenen Monaten auch nur annähernd durch solche Turbulenzen gegangen wie die HSH Nordbank. Nach einem gefühlt ewig langem Ringen konnten die Gesellschafter, die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, letztlich eine Einigung mit der EU erzielen. Allerdings zu einem hohen Preis. Die einst so stolze Landes-

bank, die sich vor der Krise 2008 zum weltgrößten Schiffsfinanzierer aufgeschwungen hatte, muss innerhalb der kommenden zwei Jahre (August 2018) privatisiert werden.

Doch der vermeintliche Absturz wird sanft abgefedert. Beim geforderten Abbau der in guten Zeiten aufgehäuften und heute als »faul« geltenden Kredite stehen sowohl der bleibenden Kernbank HSH als auch der neu gegründeten Auffanggesellschaft (AöR) der Länder erhebliche »Zweitverlustgarantien« in Höhe von insgesamt 10 Mrd. € zur Verfügung.

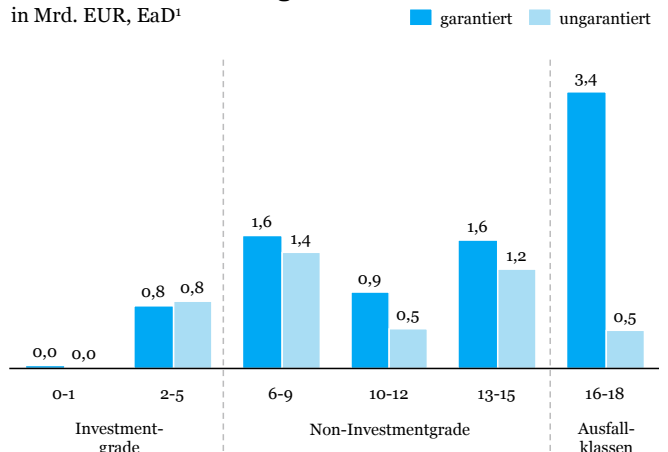
Während andere Banken erhebliche Wertberichtigungen vornehmen müssen, die auf die Bilanzen durchschlagen oder im Fall der BLB sogar zur Aufgabe der Eigenständigkeit führten, konnte

Portfolio nach Segmenten und Regionen



- ▶ 8,1 Mrd. EUR (63%) der Kredite entfallen auf internationale und 4,8 Mrd. EUR (37%) auf inländische Schifffahrtskunden
- ▶ Container haben mit 5,4 Mrd. EUR (42%) einen bedeutenden Anteil am Shipping-Portfolio der Kernbank
- ▶ Durchschnittliches Alter der Schiffe liegt bei 6,9 Jahren
- ▶ Anzahl der finanzierten Schiffe beträgt 1.064

Portfolio nach Ratingklassen



- ▶ Shipping-Portfolio von insgesamt 12,9 Mrd. EUR EaD, davon 1,7 Mrd. EUR (13%) im Investmentgrade und 4,8 Mrd. EUR (37%) in den Ratingklassen 0 bis 9
- ▶ NPE-Quote von 30% bei einem NPE von 3,9 Mrd. EUR, davon 3,4 Mrd. EUR garantiert
- ▶ Risikovorsorge im Bestand von 2,2 Mrd. EUR entspricht einer Coverage Ratio von 56%
- ▶ Garantie sichert 8,4 Mrd. EUR (65%) des Portfolios ab

Das Schifffahrtportfolio der HSH Nordbank

die HSH ein Portfolio von 5 Mrd. € an belasteten Schiffskrediten an die AöR überführen, das wegen des Verfalls der Schiffswerte real nur 2,5 Mrd. € wert war.

Die Differenz wurde bei der Transaktion durch die staatlichen Garantien ausgeglichen. Das Paket beinhaltet zu 100 % notleidende Schiffskrediten für knapp unter 300 Schiffe und ist zu 59 % durch die Risikovorsorge abgedeckt. Auch die Risikovorsorge der Kernbank von –520 Mio. € (2015: –119) wurde durch Garantiezahlungen von 671 Mio. € (326) kompensiert.

Das vormals fast 33 Mrd. € schwere Gesamtportfolio wurde nach Angaben der HSH mittlerweile, einschließlich der Auslagerung des 5-Mrd.-Pakets an die AöR – auf nur noch 12,9 Mrd. € (30. Juni 2016) reduziert. Doch der geplante Abbauprozess ist nicht beendet. Die »aus heutiger Sicht übertriebene Kreditsumme« soll künftig auf rund 8 Mrd. € zurückgefahren werden – bei einem jährlichen Neugeschäft von »deutlich unter 1 Mrd. €«, so hatte es der neue Vorstandschef Stefan Ermisch bei der Vorlage der Bilanzzahlen für 2015 erklärt.

Noch mehr als 1.000 Schiffe

Aktuell beinhaltet das HSH-Portfolio noch rund 1.064 Schiffe – nach 3.300 Ende 2009. Im vergangenen Jahr hatte die HSH Nordbank neben der Portfolioübertragung an die AöR 135 Schiffe zu rund 500 Mio. € verkauft. Bis 2017 sollen, so der vorläufige Plan, Altlasten in Höhe von 3,2 Mrd. € an den Markt veräußert werden – davon machen Schiffskredite rund 25% (rund 800 Mio. €) aus. »Bis Mitte 2017 ist durch den Verkauf eines Portfolios am Markt eine weitere Reduzierung geplant«, sagt Christian Nieswandt, Global Head of Shipping.

Container haben mit 5,4 Mrd. € (42%) weiter einen bedeutenden Anteil, etwa ein Drittel des am Shipping-Portfolios zählt zu den »non-performing loans« (3,9 Mrd. €), davon fallen allerdings 3,4 Mrd. € unter die Länder-Garantie, auf das gesamte Portfolio sind sogar 8,4 Mrd. € abgesichert. Die Risikovorsorge in Höhe von 2,2 Mrd. € entspricht einer Coverage Ratio von 56%.

Die Planung sieht für 2016 ein Neugeschäft von maximal 500 Mio. € vor. Angesichts des schwierigen Marktumfelds sei derzeit aber unklar, ob dieses Ziel erreicht werde. Zum Vergleich: 2015 lag das Neugeschäftsvolumen noch bei 800 Mio. €, 2014 sogar bei 1,5 Mrd. €.



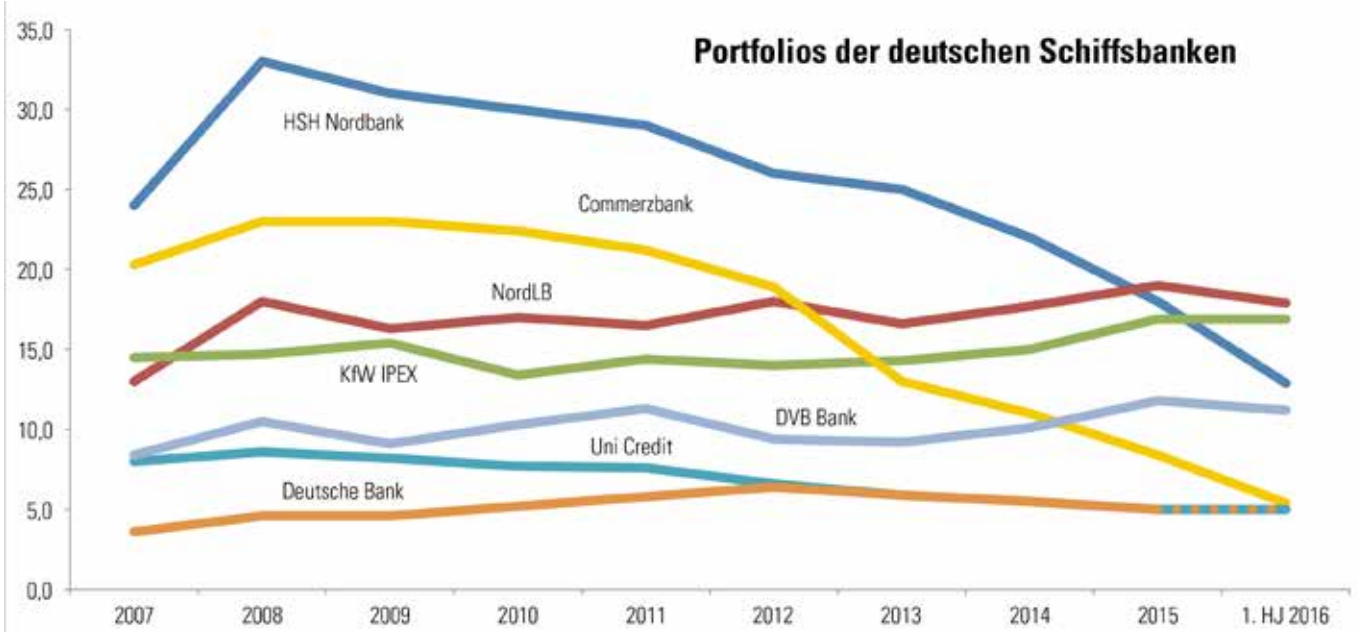
Foto: HSH Nordbank

**SERVICE AND
COMPETENCE
YOU CAN
RELY ON**

An innovative global marine insurer synonymous with financial strength and stability. A strong, cohesive and international team that supports our members and clients 24 hours a day.

OFFICES IN: OSLO • BERGEN • COPENHAGEN • HAMBURG • HONG KONG • LONDON • NEW YORK • PIRAEUS • SINGAPORE

www.skuld.com



Grafik: HANSA

KfW IPEX-Bank

Die bundeseigene KfW IPEX, zuständig für den Geschäftsbereich Export- und Projektfinanzierung, hat 2015 das erfolgreichste Ergebnis seit ihrer Ausgründung aus der KfW im Jahr 2008 erwirtschaftet. Im originären Kreditgeschäft erzielte sie ein Zusagevolumen von 17,4 Mrd. € (2014: 15,4 Mrd. €). Hinzu kamen Neuzusagen zur Refinanzierung von Banken aus dem Schiffs-CIRR, die mit rund 2,2 Mrd. € um knapp 1,0 Mrd. € höher ausfielen als im Vorjahr (2014: 1,3 Mrd. €).

Das Portfolio im Geschäftsbereich »Maritime Industries« lag 2015 bei 16,9 Mrd. € (2013: 14,3 Mrd. €) und macht damit knapp ein Fünftel des gesamten Kreditvolumens aus. »Die Verarbeitung der Krise in der Handelsschifffahrt ist bereits weit fortgeschritten und wird soweit möglich durch weitere Verkäufe, insbesondere der KG-Engagements, 2016 fortgeführt«, heißt es im Geschäftsbericht. Nötig gewordene Wertberichtigungen in Höhe von 185 Mio. € (2014: 339 Mio. €) nehmen sich im Vergleich zu anderen Banken eher bescheiden aus.

Finanzierungen für die maritime Industrie blieben aber ein wichtiges Geschäftsfeld, das laufend weiterentwickelt werde. »Wir bleiben ein aktiver Player am Markt, der Neukredite bei größeren Transaktionen strukturiert und Konsortialkredite arrangiert und syndiziert«, sagt Holger Apel, Global Head of Maritime Industries. So wurden unter anderem von der KfW IpeX die Neubauten für die Kreuzfahrtreederei TUI Cruises auf der Meyer Werft in Turku (Finnland) als Konsortialführer finanziert.

Beim Neugeschäft sind im Geschäftsjahr 2016 Neuzusagen in der Größenordnung zwischen 2 und 3 Mrd. € (nach Syndizierung) geplant. Im Vorjahr waren es laut Geschäftsbericht 3,6 Mrd. €. »Wir bewegen uns damit leicht unter dem Durchschnitt der letzten Jahre«, sagt Apel.

HANSA-Umfrage zur Schiffsfiananzierung

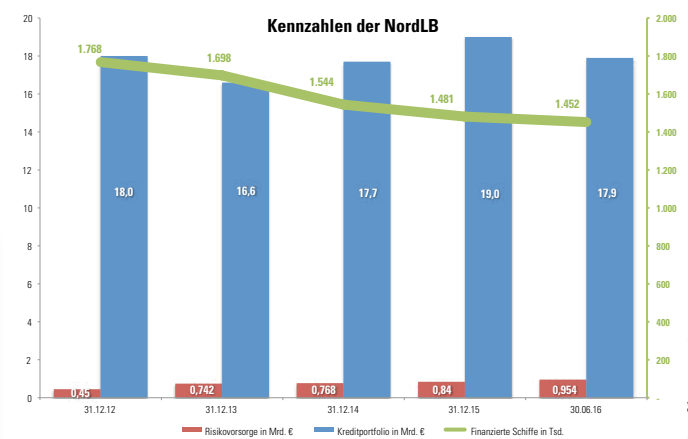
Wie in jedem Jahr haben wir die deutschen Schiffsbanken nach aktuellen Kennzahlen gefragt: Deka Bank, Deutsche Shipping (Deutsche Bank), HELABA und UniCredit/HVB haben es dieses Mal vorgezogen, nicht an der Umfrage teilzunehmen.

NORD/LB

Mit einer Bilanzsumme von zuletzt 181 Mrd. € und einem Kundenkreditvolumen von 108 Mrd. € (2015) gehört die NordLB zu den führenden deutschen Geschäftsbanken. Die Schiffsfiananzierung war seit Jahrzehnten eine wichtige Säule im Geschäftsmodell. Doch erstmals seit Ausbruch der Krise vor acht Jahren wurde bereits im Frühsommer, noch vor der vollständigen Übernahme der Bremer Landesbank, eine klare Abbaustrategie verkündet. Das heute noch knapp 18 Mrd. € umfassende Kreditportfolio soll bis 2020 auf höchstens noch 14 Mrd. € schrumpfen. Beim Neugeschäft sind für die kommenden zwei Jahren nur Transaktionen in Höhe von jeweils 50 Mio. € geplant.

Die anhaltende Schifffahrtskrise hatte das Geschäft des zweitgrößten deutschen Schiffsfiananzierers im vergangenen Jahr erheblich belastet. Einem operativen Ergebnis von 383 Mio. € stand eine Risikovorsorge von 916 Mio. € gegenüber. Damit sorgte dieses Segment für tieferrote Zahlen mit minus 530 Mio. €. 2016 folgen noch einmal 954 Mio. € an Nettozuführungen. Auch für 2017 und 2018 sind weitere substanzielle Wertberichtigungen eingeplant worden, heißt es angesichts eines Gesamtbestandes an »non performing loans« von etwa 3 Mrd. €.

Seit 2010 ist das Portfolio (1.700 Schiffe 2010 – 1450 Schiffe per 30.06.2016) zwar deutlich geschrumpft. Doch das Kreditvolumen blieb mit 17,9 Mrd. € (31.12.2014: 17,7 Mrd. €) nahezu unverändert



Grafik: HANSA

– schuld ist der starke Dollar-Kurs, die maßgebliche Währung in der Schifffahrt.

Mitte des Jahres hatte die Bank das Joint Venture Crystal Ocean Advisors mit der Offen Group und Caplantic gegründet, um Kompetenzen für anstehende Restrukturierungen zu bündeln – auch für institutionelle Anleger, die durch Übernahme verbriefter Risiken oder durch frisches Eigenkapital in »aktiv gemanagte Schifffahrtsportfolios« investieren wollen. Ein erster Coup gelang dann wenig später mit dem Verkauf von rund 100 Schiffen im Wert von 1,3 Mrd. € an ein Konsortium aus dem US-Finanzinvestor KKR und einem ungenannten Staatsfonds.



Die Ostfriesische Volksbank (OVB) ist ein Nischenfinanzierer. Das Geschäftsjahr 2016 verläuft nach eigenen Angaben sehr positiv. Die Risikostruktur des über 220 Schiffe umfassenden Portfolios habe sich kontinuierlich verbessert. Wie schon im Vorjahr seien keine zusätzlichen Risikovorsorgen nötig.

Das Kreditportfolio hat sich 2016 bislang seitwärts bewegt, wobei 38 Schiffsverkäufen 31 neuen Engagements gegenüber standen. Die Qualität des Portfolios habe sich dabei weiter verbessert, auch wenn ein Großteil der Transaktionen die Finanzierung von Second-Hand-Tonnage betreffe. Für das gesamte Jahr werde sowohl in Hinblick auf die Anzahl der Schiffe als auch bezogen auf das

Kreditvolumen ein moderates Wachstum angestrebt. »Wir gehen davon aus, dass in den kommenden Monaten aufgrund der aktuellen Marktschwäche zahlreiche Schiffe durch Reeder bzw. andere Institute veräußert werden. Daraus erwarten wir interessante Einstiegsmöglichkeiten«, sagt OVB-Vorstandschef Holger Franz.



M. M. WARBURG & CO

1798

Die Privatbank M.M. Warburg & Co hat das Neugeschäft nach eigenen Angaben entgegen den jüngsten Tendenzen im Markt eingestellt. »Die Schiffsfinanzierung ist und bleibt ein wichtiger Geschäftszweig unseres Hauses«, sagt Christian Hennig, Leiter des Bereichs Schiffskredite. Mit einer konservativen Kreditstrategie werde auf Einzelprojekte von zuverlässigen Geschäftspartnern gesetzt, das gelte auch für qualitativ hochwertiges Neugeschäft. Finanziert würden Standardschiffe wie Containerschiffe, Tanker oder Bulker, dagegen stünden Spezialschiffe nicht auf der Liste. Die Eigenkapitalquote sei immer einzelfallabhängig, sollte aber substanzial sein. Allerdings hätten sich die Kreditlaufzeiten verkürzt. Zudem würden die Kunden vom Bereich Corporate Finance bei der Suche nach zeitgemäßen Möglichkeiten der Schiffsfinanzierung beraten. ■

SIEMENS
Ingenuity for life

STAR-CCM+: Discover better designs, faster
Raum für Innovation - Strömungssimulation - maßstabsgetreu und realistisch.

www.siemens.com/mdx