

DVB Bank hat wieder Appetit

Neugeschäft ausgeweitet / Zinsmargen in Schiffs- und Flugzeugfinanzierung weiter auf hohem Niveau

Von Michael Hollmann

Die Frankfurter DVB Bank hat 2010 mit dem besten Ergebnis der Unternehmensgeschichte abgeschlossen. Einen Strich unter die Finanz- und Wirtschaftskrise möchte das Institut aber noch nicht ziehen. In vielen Transportmarktsegmenten seien die Risiken weiter hoch.

Viele Banken hatten sich in den fetten Jahren bis 2008 mit Krediten so vollgesogen, dass sie in der Erholungsphase der Verkehrsmärkte kaum Neugeschäft verdauen konnten. Statt dessen waren sie mit der Restrukturierung ihrer auf dem Markthöhepunkt eingegangenen Engagements beschäftigt. Gestörte Darlehen gab und gibt es natürlich auch bei der DVB. Das vor allem auf Schiffe und Flugzeuge spezialisierte Institut verfügt aber offenbar über die nötigen Sicherheitspolster, um früher als zum Beispiel die Landesbanken ihre Kreditmaschine wieder anzuschmeißen. 140 neue Transaktionen mit einem Volumen von zusammen 4,5 Mrd. EUR schloss die DVB den Angaben zufolge im vergangenen Jahr ab – nach nur 2,8 Mrd. EUR in 2009.

Neue Schiffskredite. Das Kundenkreditvolumen legte um 11 Prozent auf 19,2 Mrd. EUR zu. Den größten Zuwachs buchte die Schiffsfinanzierung, welche die Aktivseite der Bank deutlich dominiert. Frische Kredite von zusammen rund 2,3 Mrd. EUR seien in der maritimen Sparte herausgereicht worden, so die Bank. Abzüglich der Darlehensrückzahlungen ergab sich somit eine Zunahme des Ship-Finance-Portfolios um 13,2 Prozent auf 10,3 Mrd.



Für CEO Wolfgang Driese ist die Finanzkrise noch nicht abgehakt. Er rechnet damit, dass die Zuführungen zu den Einzelwertberichtigungen hoch bleiben.

EUR. Vor allem die Nachfrage nach Finanzierungen für Bulk Carrier und Container-Boxen sei stark gestiegen.

Dass Kreditangebot und Wettbewerb unter den Banken im Verkehrssektor nach wie vor sehr eingeschränkt waren, lässt sich an den verbuchten Margen ablesen. Durchschnittlich 327 Basispunkte konnte die DVB bei den neuen Transaktionen als Aufschlag auf den Refinanzierungssatz durchsetzen. Das ist nur geringfügig weniger als 2009 (354 Basispunkte).

Der Ergebniseffekt der höheren Margen hielt sich 2010 gleichwohl in Grenzen. So sackte der Zinsüberschuss gegenüber 2009 sogar leicht auf 193 Mio. EUR ab. Vorstandschef

Wolfgang Driese führte die Schwäche auf die „Delle im Neugeschäft im Jahr 2009“ zurück. Dadurch habe die Bank nur eingeschränkt von den hohen Margen profitieren können.

Darüber muss sich Driese aber nicht grämen. Denn beim Konzernergebnis vor Steuern verblieb 2010 ein Rekordwert von 131,1 Mio. EUR – und das, „obwohl wir eine konservative Bilanzierungspolitik verfolgt haben“, wie er betonte. Beflügelt wurde der Gewinn durch zwei Faktoren. Einerseits stieg der Provisionsüberschuss kräftig auf über 124 Mio. EUR an. Die Zunahme

erbe sich aus verstärkten Beratungsleistungen bei finanziellen Restrukturierungen und Verkäufen von Transportmitteln, sagte Driese. Andererseits konnte die Risikovorsorge deutlich auf 52 Mio. EUR reduziert werden. Daraus lasse sich aber nicht folgern, dass die Ausfallrisiken gesunken sind, so der Vorstandschef. Die Bank konnte lediglich auf weitere Pauschalwertberichtigungen im größeren Umfang verzichten, weil diese bereits im Vorjahr vorgenommen wurden.

Finanzkrise noch nicht vorbei. Die Zuführungen zu den maßgeblichen Einzelwertberichtigungen, die für konkrete Engagements vorgenommen werden, lagen mit 86 Mio. EUR wieder auf Vorjahresniveau. 44,3 Mio. konnten aus der Risikovorsorge aufgelöst werden. Auch 2011 sei mit ähnlich hohen Zuführungen in diesem Bereich zu rechnen. „Wir können noch keinen Schlusstrich ziehen. Die Krise ist erst zu zwei Dritteln bewältigt“, warnte Driese.

In der Schifffahrtssparte musste die DVB in Folge des Frachtereinbruchs und entsprechender Leistungsstörungen bei der Darlehensrückzahlung zwischenzeitlich bis zu 20 Schiffe auf ihre eigenen Bücher nehmen. Ihre Zahl liegt derzeit bei 15. Wegen des immer noch hohen Auftragsbuches für neue Schiffe sei in etlichen Marktsegmenten mit anhaltendem Druck auf die Raten und Reedereierträge zu rechnen. „Den geplanten Auslieferungen zufolge kann man nur von weiteren Störungen der Märkte ausgehen“, so Driese. Mindestens zweieinhalb Jahre werde es dauern, die Tonnageüberhänge abzubauen.

Die DVB will im Land Transport Finance in den australischen Markt vorstoßen

Gleichwohl sei die Bank bei möglichen neuen Verwerfungen vergleichsweise sicher aufgestellt. Der Beleihungsauslauf (Verhältnis von Darlehen zu Marktwert der Sicherheiten) liege im Schiffsfinanzportefeuille bei gut 67 Prozent, so dass die Bank ihre Forderungen in den allermeisten Fällen problemlos wieder hereinholen könne. Gleichzeitig sollen andere Geschäftsfelder als Gegengewicht zur Schifffahrt weiter ausgebaut werden. In ihrem kleinsten Segment, Land Transport Finance, will die DVB dieses Jahr den Sprung in den australischen Markt wagen. Dort beschäftige sich das Institut mit konkreten Projekten im Güterbahnverkehr von und zu den Seehäfen, sagte Driese. DVZ 15.3.2011

Michael Hollmann, DVZ-Korrespondent, Bremen. Kontakt über reimann@dvz.de

NACHGEFRAGT



Dagfinn Lunde
Vorstandsmitglied der DVB Bank

Gerade in der Bulk-Schifffahrt sind die Neubauminvestitionen wieder geradezu explodiert. Haben die Reeder nichts aus der Krise gelernt?

Man muss differenzieren. Ein großer Teil der Aufträge wurde von großen Verladern wie brasilianischen Erzexporteuren platziert, die auch eigene Ladung für die Schiffe haben. Bei diesen Schiffen sollte es also keine Probleme geben. Gleichwohl dürfte dadurch das Ladungsangebot am Spotmarkt kleiner werden, so dass es für frei verfügbare Tonnage schwieriger wird.

Das Jahr ist noch jung. Mit Korea Line und Beluga schlitterten schon weitere Reedereien in die Krise. Drohen noch mehr Schiefslagen?

Das ist zu erwarten. Wir stellen uns auf weitere Restrukturierungen in der Schifffahrt ein, sehen uns dafür aber gut aufgestellt. Mit Problemen ist zum Bei-

spiel in den Bereichen Chemikalienanker und große Bulker zu rechnen.

Es wird viel über alternative Finanzierungsformen nachgedacht, weil die eigenen Gelder der Reeder und Schiffsbanken offenbar nicht ausreichen. Welche Lösungen sehen Sie?

Alle Schiffe, die gebaut und geliefert werden, werden auch finanziert. Die Geschäftsbanken stellen zwar insgesamt weniger Fremdkapital zur Verfügung, doch andere Akteure und Sektoren haben die Lücke aufgefüllt: Exportkreditagenturen; höhere Eigenkapitalanteile von Reedereien, die in den Jahren 2006 bis 2008 sehr gut verdient haben; Lieferantenkredite seitens der Werften und die Kapitalmärkte.

Japan lässt die Märkte zittern

Infolge des Erdbebens droht neues Ungemach / Beluga sorgt für Unruhe im Schwergutsegment

Kaum dass sich die Frachtraten der Bulk Carrier nach dem Einsturz zu Jahresanfang wieder gefangen haben, droht den Märkten durch das schwere Erdbeben in Japan neues Ungemach. Hafensperrungen und Produktionsausfälle in wichtigen Industriesektoren wie Stahl und Stromerzeugung dürften die Importverkehre Nippons zumindest auf kurze Sicht stark behindern. Damit würde eine wichtige Säule im Markt kurzfristig wegbrechen. Makler rechnen allerdings mit

erhöhter Transportnachfrage nach Kraftwerkskohle, Ölprodukten und Gas, wenn die japanischen Häfen wieder öffnen und neue Vorräte aufgebaut werden.

Nachfrage steigt. In der Bulkschifffahrt steigt die Nachfrage in vielen Segmenten und anderen Regionen zumindest wieder an, so dass es nach wie vor Unterstützung für die Märkte gibt. Getreideverladungen an der Ostküste Südamerikas und im US Golf

sorgten für erhöhte Aktivität vor allem im Panamax-Segment. Die Durchschnittsrate der Schiffe mit Tragkapazitäten zwischen 60 000 und 80 000 t auf den großen Zeitcharterrouren zog binnen einer Woche um 1200 auf über 17 000 USD an. Dominiert wurde die Charteraktivität durch längerfristige Abschlüssen für Perioden, was darauf hindeutet, dass die Befrachter von weiter steigenden Spotraten ausgehen.

Für die Supramaxe und Handy-Typen gab es leichte Steigerungen in Teilmärkten wie Ostasien, Südamerika und Nordeuropa. Den größten Ratenanstieg legten die Großbulker der Capesize-Klasse hin: Ihre Durchschnittsrate stieg nach Maklerangaben infolge vermehrter Frachtabschlüsse im Erz- und Kohlesektor um über 90 Prozent auf gut 11 000 USD. Makler warnen aber vor Euphorie. „Die Überkapazität bleibt aber ein Problem. Es gilt abzuwarten, ob diese Mini-Erholung nachhaltig ist“, schreiben die Analysten von Clarksons.

Schwergut hat es schwer. In der Projekt- und Schwergutschifffahrt müssten sich die Reeder auf einen kurzfristigen Rückgang der Tagesraten

Seefrachten-Flash

Raten Indices (11.3.2011)	
Baltic Dry Index	1562 +216
Baltic Capesize Index	1891 +464
Baltic Panamax Index	2132 +149
Baltic Supramax Index	1529 +62
Baltic Handysize Index	730 +26
Baltic Clean Tanker Index	799 +90
Baltic Dirty Tanker Index	1029 -20
Howe Robinson Index	880 +24,29

im Spotmarkt einstellen, wenn weitere Eigentümer ihre Schiffe von der angeschlagenen Beluga Group abziehen und alternativ verchartern, hieß es in Maklerkreisen. Dennoch könnten sich die Verladern kaum Hoffnung auf Frachtnachlässe machen. „Die Ladungsnachfrage ist weiter vorhanden, und der insgesamt verfügbare Schiffsraum hat sich durch die Situation auch nicht verändert“, so ein Befrachtungsexperte gegenüber der DVZ. DVZ 15.3.2011 (mph/sr)

Co-Packing
3PL, Third Party Logistics
Warum nicht feste Kosten variabel machen?
Kontaktieren Sie Herrn Erik Krogh
ohl LOGISTICS +45 74303600
www.ohllogistics.com

ICTSI schlägt knapp ein Fünftel mehr um

Seehäfen International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) hat 2010 4,2 Mio. TEU umgeschlagen, 19 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Umsatz erhöhte sich um 25 Prozent auf 527,1 Mio. USD. Das operative Ergebnis (Ebitda) machte einen Satz um 41 Prozent auf 247,7 Mio. USD. Unter dem Strich verdiente der philippinische Terminalbetreiber 98,3 Mio. USD und damit 79 Prozent mehr als im Vorjahr.

2011 will ICTSI weiter wachsen – auch in Europa. So wurde ein über 30 Jahre laufender Vertrag zum Betrieb des Adriatic Gate Container Terminals im kroatischen Hafen Rijeka unterzeichnet. ICTSI hält künftig 51 Prozent an der Anlage. DVZ 15.3.2011 (sr)

cargo support
Software für Transport & Logistik
Behalten Sie jederzeit den Überblick.
cargosupport.de/ueberblick

IMPRESSUM

DVV Media Group GmbH
Nordkanalstr. 36, D-20097 Hamburg
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Telefon: 040/2 37 14-01
Fax Redaktion: 040/2 37 14-226
Fax Anzeigen: 040/2 37 14-123/255
Fax Vertrieb: 040/2 37 14-244
E-Mail: redaktion@dvz.de, anzeigen@dvz.de, leserservice@dvz.de
Geschäftsführender Gesellschafter:
Dr. Dieter Flechsenberger
Verlagsleitung Logistik und Transport: Oliver Detje
Chefredakteur (verantwortl.): Björn Helme (hel)
Stellvert. Chefredakteure:
Peter Wörnlein (wö), Lutz Lauenroth (la)
Chef vom Dienst: Heinrich Klotz (kl)
Redaktionsleiter Logistik: Robert Kümmerlen (rk)
Redakteure: Sven Bennühr (ben), Claus Grimm (gm), Bernhard Hector (hec), Peter Kleinort (pk), Kerstin Kloss (kk), Erwin Maruhn (ma), Jan Peter Naumann (jpn), Sebastian Reimann (sr), Bernd Schmidt (sm), Claudius Semmann (cs)
Büro Berlin: Timon Heinrich (ici)
Samariterstr. 6, 10247 Berlin
Tel.: 030/40 04 84 17, Fax: 030/40 04 84 16,
E-Mail: heinrici@dvz.de
Matthias Roeser (roe), DVZ, Haus der Bundespressekongress, Raum 5214, Reinhardtstr. 55, 10117 Berlin, Tel.: 030/34 06 97 64, E-Mail: roeser@dvz.de
Büro Benelux: Christian Dahm (cd)
Rue Belliard 197, 1040 Brüssel,
Tel.: 0032/2/647 04 25, Fax: 0032/2/648 22 45,
E-Mail: dahm@dvz.de
Anzeigenleitung: Oliver Detje
Anzeigenverkaufsleitung: Florian Böhm
Vertriebsleitung: Klaus Meier
Erscheinungsweise: 3 x wöchentl., Mindestbezugszeit Inland: 6 Monate, Ausland: 12 Monate
Bezugsgebühren: Inland jährl. 336 EUR einschl. Zustellgeb. zuzügl. 7% MwSt., Ausland jährl. 336 EUR zuzügl. Porto. Inland/Ausland: Als e-Paper kostet die DVZ jährl. 318 EUR einschl. Zustellgeb. Abo-Preise für Studenten auf Anfrage. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Kündigungsfrist von 6 Wochen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge von Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Nachdruck/Vervielfältigung nur mit ausdrücklicher Genehmigung.
Anzeigenpreisliste: Nr. 50 / 1. Januar 2011
Erfüllungsort und Gerichtsstand Hamburg
Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel
Copyright: Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Dies gilt insbesondere auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken, in das Internet oder Intranets sowie in sonstige elektronische Speichermedien.

Service
Vertrieb Abonnement:
Telefon: (0 40) 237 14-240, Fax: (0 40) 237 14-333
E-Mail: leserservice@dvz.de
Anzeigen:
Telefon: (0 40) 237 14-124, Fax: (0 40) 237 14-255
E-Mail: anzeigen@dvz.de
Redaktion:
Telefon: (0 40) 237 14-177, Fax: (0 40) 237 14-226
E-Mail: redaktion@dvz.de www.dvz.de
Europäischer Transport Press ETP DVZ-Auflage kontrolliert
UST-IdNr.: DE 118619873

Komaglog® [Software]

Disposition
Mehr Informationen zur Software für Logistiker?
Fon: +49 (0) 52 06/91 06-0
www.transdata.net

TRANSDATA
Wir machen Logistik einfach

Der heutigen Ausgabe sind Prospekte der DVV Media Group GmbH, Hamburg, beigelegt.