



Privatbankiers  gegründet 1590
BERENBERG BANK
Joh. Berenberg, Gossler & Co. AG

CORPORATE BANKING

Newsletter Nr. 3 • 2007



Liebe Kunden der
Berenberg Bank,

unser Geschäftsbereich Corporate Banking hat sich u.a. gezielt auf die Zusammenarbeit mit Kunden aus dem internationalen Schifffahrtsbereich spezialisiert. Dabei gehen unsere Verbindungen zur Schifffahrt auf eine lange Tradition zurück. So gehörten Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG zu den Gründern von HAPAG, Hamburg (1847) sowie dem Norddeutschen Lloyd, Bremen (1857). Heute umfassen unsere Geschäftsverbindungen nahezu den gesamten Globus und reichen u.a. über Shanghai, Wladiwostok und Dubai bis nach New York und Santiago. Zu unseren Kunden gehört eine nennenswerte Anzahl von in- und ausländischen Reedereien, Schiffsmanagementgesellschaften, Agenturen, Maklern, Bunkerträdern sowie P&I Clubs. Mit diesem Newsletter möchten wir Ihnen unsere Serviceleistungen für unsere Schifffahrtskunden näherbringen. Als Privatbank nehmen wir hier eine außergewöhnliche Stellung ein. Auf Grund unserer besonderen Ausrichtung und Marktposition hat sich das Schifffahrtsgeschäft für unsere Bank sehr dynamisch und erfolgreich entwickelt. In der Zukunft sehen wir für diesen Geschäftsbereich auch weiterhin nennenswertes Wachstumspotenzial.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Rüdiger K. Schultz

Hamburgs Hafen weiter auf Erfolgskurs

Von Senator Gunnar Uldall

Der Hafen war schon immer das Herz Hamburgs. Der größte deutsche Seehafen hat zudem glänzende Zukunftsaussichten: Experten erwarten eine Verdoppelung des Containerumschlags bis 2015.

Es ist außerordentlich erfreulich, dass der Hamburger Hafen als größter deutscher Seehafen 2006 mit rund 135 Mio. t (+ 7,3% gegenüber dem Vorjahr) wieder einen Umschlagrekord erzielen konnte. Hauptwachstumsträger war nach wie vor der Containerumschlag mit insgesamt 89,5 Mio. t bzw. 8,9 Mio. Containern (TEU). Dies entspricht einem Wachstum von 9,6% im Vergleich zum Vorjahr. Der Containerisierungsgrad erreicht nunmehr 97,2%. Hiermit wies Hamburg von den großen Containerhäfen der Nordrange (Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg) mit 774.000 TEU den höchsten Zuwachs auf. Der Containerumschlag der nordeuropäischen Häfen wuchs 2006 im Mittel um 8,6% und der Gesamtumschlag um 4,7%. Beide Werte konnten vom Hamburger Hafen, der Marktanteile gewann, übertroffen werden. Vor allem die Verkehre von und nach China, Fernost und Südostasien boomen.

Während beim konventionellen Stückgut das Niveau des Vorjahres nicht ganz erreicht werden konnte, wies der Massengutumschlag ebenfalls ein deutliches Plus auf: 42,7 Mio. t im Jahr

2006 zu 39,97 Mio. t 2005. Zieht man zur Beurteilung der zukünftigen Umschlagsentwicklung die aktuellen Prognosen namhafter Institute zu Rate, so wird dieses Wachstum auch weiter anhalten. Experten gehen davon aus, dass der weltweite Containerverkehr bis zum Jahr 2015 jährlich um 9% wachsen wird. Für den Hamburger Hafen wird eine Steigerung auf 18 Mio. TEU im Jahr 2015 prognostiziert.

Bereits heute stellt der Hamburger Hafen eine der wichtigsten Beschäftigungssäulen für die Hamburger Wirtschaft dar. In der Metropolregion Hamburg sind mehr als 156.000 Beschäftigte direkt oder indirekt vom Hafen abhängig. Bis 2015 werden im gesamten Hafen- und Logistikbereich bis zu 14.000 neue Arbeitsplätze hinzukommen. Bundesweit dürften mehr als 500.000 Arbeitskräfte direkt oder indirekt im maritimen Wirtschaftsbe- reich beschäftigt sein.

Damit die Marktpotenziale des Hamburger Hafens durch eine zukunftsorientierte Hafenpolitik erschlossen werden, muss nach meiner Einschätzung bis 2015 allein für die Hafenin- frastruktur ein Investitionsvolumen

→

von insgesamt ca. 2,9 Mrd. Euro finanziert werden. Dafür sind im Hamburger Haushalt ca. 1,284 Mrd. Euro vorgesehen; ca. 650 Mio. Euro wird die HPA Hamburg Port Authority in die nutzerspezifische Infrastruktur investieren; damit verbleibt eine Finanzierungslücke von ca. 966 Mio. Euro, zu deren Deckung die Teilprivatisierung der HHLA einen wesentlichen Beitrag leisten wird, nach dem Motto »Hafen finanziert Hafen«.

Das absolut größte Investitionsvolumen betrifft in den nächsten Jahren die Terminalkapazitäten im Containerumschlag. Sie müssen für das erwartete Umschlagwachstum beträchtlich erweitert werden. Der Containerterminal (CT) Altenwerder wird seine Kapazität von 2,7 auf 3,0 Mio. TEU im Jahr 2007 erhöhen; der CT Burchardkai wird seine Kapazität von 2,6 auf 5,2 Mio. TEU im Jahr 2012 verdoppeln; der CT Eurogate wird einschließlich der Westererweiterung die Kapazität von 2,8 auf 6,0 Mio. TEU steigern, davon schon 4,0 Mio. TEU im Jahr 2009 (voraussichtliche Fertigstellung der Westererweiterung 2012/14); beim CT Tollerort kann die Kapazität von 1,1 auf 3,6 Mio. TEU (2013/14) erhöht werden; schließlich besteht beim CT Mittlerer Freihafen ein Potenzial im Jahr 2015 für 3,5 Mio. TEU. Diese Maßnahmen verlaufen im Wesentlichen nach Plan.

Eines der wichtigsten Verkehrsprojekte des Senats, damit der Hamburger Hafen den Anschluss nicht verliert, ist die Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Ich gehe davon aus, dass nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die Baggarbeiten für die Elbvertiefung Anfang 2008 beginnen könnten. Nach Abschluss dieser Elbvertiefung zum Jahresende 2009 können Seeschiffe mit einem maximalen Tiefgang von 13,50 m (Salzwasser) den Hamburger Hafen tideunabhängig bedienen. Die tideabhängigen Tiefgänge



**Senator
Gunnar Uldall**

wurde am 17. November 1940 in Hamburg geboren. Der Diplom-Volkswirt und Vater dreier erwachsener Kinder war von 1966 bis 2001 Unternehmensberater. Parallel zu seiner beruflichen Tätigkeit war er von 1966 bis 1983 Mitglied der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg und anschließend bis 2001 Mitglied des Bundestages, davon die letzten fünf Jahre wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion. Seit 31. Oktober 2001 ist er Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit in Hamburg.

unter Berücksichtigung der Flut sind dann 14,50 m ausgehend und 15,90 m einkommend. Aber auch die landseitigen Verkehrsverbindungen müssen für den erwarteten Zuwachs ausgebaut werden:

- Für die Hafenbahn wird die HPA Hamburg Port Authority einen Masterplan vorlegen. Zu seiner Realisierung werden erhebliche Finanzmittel notwendig sein.
- Auch der Bund muss seine Maßnahmen nach dem Investitionsrahmenplan zeit- und leistungsgerecht realisieren; dazu gehören bei der Schieneninfrastruktur insb. die sog. Y-Trasse und der Ausbau der Verbindungen nach Lübeck und Lüneburg.
- Schließlich müssen die umweltschonenden Verkehrsträger Schiff und Bahn besonders gefördert werden; hierzu gehören der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und der Mittel- und Oberelbe.

Der Hamburger Hafen rangiert derzeit auf Platz 8 der Liste der weltweit größten Containerhäfen. Die beschriebenen Maßnahmen haben eine große Bedeutung für die Sicherung und den weiteren Ausbau der Position des Hafens – als Hafen im internationalen Wettbewerb, aber auch als einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren Hamburgs und der Metropolregion. ■

Schiffahrtsgeschäft ist Relationship-Banking

Die Berenberg Bank hat sich auf die Finanzierung von Gebrauchttonnage spezialisiert und bietet in der banktechnischen Abwicklung des operativen Geschäfts Vorteile.

Klassische Schiffsfinanzierer richten ihren Blick auf größere Kreditbeträge und ziehen strenge Altersgrenzen für die von ihnen finanzierte Tonnage. Der Kapitalmarkt steht auch nur wenigen großen Reedereien zur Verfügung. Die Auswahl an Finanzierungsangeboten für Reeder, die ihr Geschäft mit Gebrauchtsschiffen betreiben, ist daher beschränkt. Genau auf diesen Teilbereich hat sich die Berenberg Bank spezialisiert. Die einzelnen Transaktionsbeträge liegen dabei typischerweise zwischen 5 und 10 Mio. US-\$, die

Laufzeiten bewegen sich vorwiegend im kurz- bis mittelfristigen Rahmen. Finanzierungsstrukturen hinsichtlich Rangauslauf und Laufzeit sind vor dem Hintergrund des Alters der Schiffe konservativ gewählt. Durch Zusatzsicherheiten sind aber Ausnahmen möglich. Ein besonderes Augenmerk richten wir in diesem Zusammenhang u.a. auch auf die Beschäftigung (Charter, Einsatz im eigenen Trade, Fahrtgebiete usw.), Restklasselaufzeiten, zusätzliche Versicherungen (z.B. Loss of Hire), Schrottwerte und auf die Einschätzung



externer Gutachter. Nicht zuletzt erfordert dieses Geschäft aber Vertrauen in die Fähigkeiten und Verlässlichkeit des Managements der Reedereien.

Selbstverständlich stehen wir als Partner auch in allen Fragen eines aktiven Zins- und Währungsmanagements zur Verfügung. Dass wir unsere Kunden bei der laufenden Bewertung und evtl. Neuausrichtung ihrer diesbezüglichen Positionen beratend begleiten, ist für uns eine Selbstverständlichkeit.

Ein Schwerpunkt in der Zusammenarbeit mit unserer Schifffahrtskundschaft liegt in der banktechnischen Abwicklung des operativen Geschäftes (Cash Management inkl. Führung von Schiffskonten, internationaler Zahlungsverkehr, Devisenhandel, kurzfristige Anlagen von Liquiditätsüberschüssen am Geldmarkt, Betriebsmittelfinanzierungen für die Vorfinanzierung von Charter- und Frachtraten



oder auch Bereederungsgebühren und Befrachtungskommissionen). Der Zahlungsverkehr erfordert besonders in der Schifffahrt eine hohe Aufmerksamkeit und Präzision. Auch kleinere Beträge können Ursache für Verzögerungen bei der Abfertigung eines Schiffes bedeuten. Denken wir nur an eine Cash-to-Master-Zahlung oder an eine Kanal- oder Hafengebühr, die nicht rechtzeitig ihren Begünstigten erreicht. Die verschiedenen Bereiche der Bank, und ganz besonders die Abwicklungsabteilungen unseres Hauses, kennen derartige Anforderungen von Schifffahrtskunden. Das effiziente

Führen von operativen Konten dient bei uns nicht nur dem Zweck der Kreditüberwachung, sondern orientiert sich sehr stark an den hohen und individuellen Qualitätsansprüchen unserer Kunden.

Dabei sind Größe und Struktur der Berenberg Bank ein mitentscheidender Vorteil. Kurze Wege innerhalb des Hauses und hohe Kontinuität in der persönlichen Betreuung ermöglichen einen schnellen und flexiblen Service und zügige Entscheidungen.

An unser Team in der Internationalen Schifffahrtsabteilung, das über ein enges Netzwerk in der Schifffahrtsindustrie und über eine große Fachkenntnis verfügt, werden hohe Anforderungen hinsichtlich kompetenter, persönlicher Beratung, Ideenreichtum und Flexibilität gestellt. Unsere Kunden haben zu jeder Zeit kompetente Ansprechpartner an ihrer Seite. ■

Schifffahrt und Hafen

Von Wolfgang Pflüger, Chefvolkswirt der Berenberg Bank

Seit dem Beitritt der Volksrepublik China zum allgemeinen Freihandelsabkommen der WTO im Jahr 2001 hat die Globalisierung eine kaum zu erahnende Intensität angenommen. Maritime Beförderungskapazitäten sind zum knappen Gut geworden.

Lange Liegezeiten, aber auch verschärfte Sicherheitsanforderungen führen zu explodierenden Kosten. Verdoppelte Energiepreise taten ein Übriges. Wie reagieren Hafenbetreiber, Reedereien, Speditionen, aber auch staatliche Stellen oder Supranationale Organisationen auf diese Herausforderungen? Was können wir bis zum Jahr 2030 erwarten? Folgende Trends deuten sich jetzt bereits an und dürften von langfristigen Bestand sein:

- Das ökonomische Gravitationszentrum wandert nach Südostasien.
- Produktionsstandort-Entscheidungen hängen außer von niedrigen Lohnkosten, dem Grad der Ausbildung u.a. immer mehr von einer funktionstüchtigen Transportinfrastruktur ab. Soll sie nicht zu einem entscheidenden Wachstums- und Wettbewerbshindernis werden, sind weltweit Investitionsbeträge in fünfstelliger Dollar-Milliardenhöhe un-

abwendbar. Dabei stehen Häfen als Handelsdrehscheibe oftmals im Vordergrund.

- Der globale seegebundene Handel wird weiter überproportional wachsen, nach 2015 allerdings mit abnehmender Geschwindigkeit. Im Gegenzug ist eine stärkere Expansion des intraregionalen Warenflusses zu erwarten. Im europäischen Kontext gewinnt der baltische Raum stark an Bedeutung.
- Die Umschlagentwicklung in Europas Haupthäfen wurde in den letzten Jahrzehnten durch den kräftig expandierenden Welthandel, die fortschreitende Containerisierung und neue logistische Konzepte (Hub-and-Spoke-Strategie) geprägt. Angesichts

Wachstumsraten der europäischen Seetransporte nach Güterarten			
	Feste Massengüter	Flüssige Massengüter	Containergüter
Zunahme bis 2030	85,2%	10,5%	620,6%
Zunahme p.a.	2,4%	0,4%	7,9%

HWWI-Prognose



Ihre Ansprechpartner



Rüdiger K. Schultz
Bereichsleitung
Tel. (040) 350 60-264



Klaus Schröder
Bereichsleitung
Tel. (040) 350 60-501



Andreas Schultheis
Schiffahrt
Tel. (040) 350 60-441



Michael Graf zu Dohna
Ausland
Tel. (040) 350 60-239



Manfred Dulitz
Handel/Commodities
Tel. (040) 350 60-244

eines weiter zunehmenden Containerisierungsgrades und der Etablierung der Hubstrategie wird das prognostizierte starke Handelswachstum für steigende Umschläge sorgen. Bis zum Jahr 2030 könnte deshalb der Gesamtgüterumschlag in den Bremischen Häfen (Verdreifachung) und in Hamburg (Vervierfachung) überdurchschnittlich stark zunehmen. Für den Containerumschlag in Hamburg geht das HWWI gar von einem Anstieg um 620% bis 2030 aus.

- Schiffe bleiben mit Abstand die energiesparendste und umweltfreundlichste Weise, Waren und Menschen zu befördern. Spezialschiffe werden die größte Nachfrage auf sich ziehen.
- Die Küsten- und Binnenschifffahrt wird hohe Expansionsraten aufweisen, weil sie vielfach im Mittelpunkt politischer Förderkonzepte steht.
- Mit dem wachsenden Gütertransport wird der Zielkonflikt zwischen Verkehr und Umwelt größer werden. Vor diesem Hintergrund wird das Thema Nachhaltigkeit aus Sicht von Politikern, Unternehmern und Anlegern einen höheren Stellenwert einnehmen.
- Während Asien eine dominierende Position im Ausbau der Kapazität von Hafenanlagen und »Mainstream«-Schiffstypen behaupten wird, bleibt Europa führend im Schiffs- und Anlagendesign, in technologischen Anwendungen entlang der Transportkette und in Spezialschiffsausrüstungen. ■

Ausbau der Hafenkapazitäten nötig

»Maritime Wirtschaft und Transportlogistik« lautet das vierte Thema der Studienreihe »Strategie 2030 – Vermögen und Leben in der nächsten Generation«. Gemeinsam prognostizieren Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) und Berenberg Bank darin ein jährliches Wachstum des Welthandels (in Euro) um real 6,6%.

Der Hamburger Hafen profitiert überdurchschnittlich und soll Antwerpen bis 2030 von Rang 2 der europäischen Häfen verdrängen.

Die zweibändige Studie kann unter presse@berenberg.de oder Telefon (040) 350 60-710 angefordert werden. ■

Bitte vormerken: Workshop Dokumentengeschäft

Ab 1. Juli 2007 finden die neuen Einheitlichen Richtlinien für Dokumentenakkreditive (ERA 600) Anwendung. Vortragsveranstaltungen zu diesem Thema sind am 22. und 30. Mai 2007 vorgesehen. Darüber hinaus führen wir zum Thema Dokumentengeschäft Workshops am 26.07., 23.08. und 20.09 mit Schwerpunkt Akkreditiv durch. Beginn an allen Terminen um 14 Uhr. Dauer ca. 3 Stunden. Bitte sprechen Sie Ihren Betreuer oder Herrn Dieter Rusch, Tel. (040) 350 60 350, an. ■

NEUER JUNGFERNSTIEG 20
20354 HAMBURG
TELEFON (040) 350 60-0
TELEFAX (040) 35 21 32
WWW.BERENBERG.DE
INFO@BERENBERG.DE