



## Positionspapier zur aktuellen Schifffahrtskrise

Der Branchendienst AXS Alphaliner nennt Mitte März 484 Containerschiffe, die beschäftigungslos aufliegen. Das entspreche knapp zwölf Prozent der weltweiten Containerschiff flotte. Die Zahl steigt rapide: Vor einem Monat waren gut 300 Schiffe, im Oktober 2008 bloß 70 ohne Beschäftigung. Es wird befürchtet, dass bis zum Jahresende die aufliegende Tonnage weltweit auf bis zu 20% ansteigt.

Weitere Fakten:

Der Welthandel wird zu ca. 90% über den Seeweg abgewickelt. Damit dieser Welthandel abgewickelt werden kann, ist es notwendig, dass sich Lieferant, Abnehmer und auch Transporteur der Ware/Ladung auf die Bezahlung der jeweiligen Leistung verlassen können.

Von den 13,6 Bil. USD an Gütern, die jährlich international gehandelt werden, sind laut WTO 90 Prozent über „letter of credit“ (L/C), Dokumenten-Akkreditiv oder sonstige Zahlungsgarantien abgesichert. Dabei garantiert eine Bank entweder einem Exporteur die Bezahlung seiner Lieferung, die dann gegen Vorlage bestimmter Dokumente geleistet wird; oder sie garantiert, wenn im Voraus gezahlt wurde, die Lieferung selbst. Nicht zuletzt werden erhaltene L/C vom Exporteur in der Regel der eigenen Hausbank vorgelegt, die dem Empfänger auf Basis des vorliegenden Zahlungsverprechens routinemäßig Finanzierungen bereitstellt, beispielsweise für die Güter, auf die sich der L/C bezieht.

Allerdings hat die globale Finanzkrise offenbar auch die Handelsfinanzierung einbrechen lassen. Denn bei diesen Geschäften geht immer eine Bank einer anderen gegenüber eine Zahlungsverpflichtung ein, was derzeit bekanntlich Schwierigkeiten bereitet und zwar offenbar weitgehend unabhängig von der eigenen Bonität und auch von jener der garantierenden Bank.



Ein Fakt ist, dass der internationale Handel so gut wie nicht stattfindet, da es kaum Finanzierungsmöglichkeiten (Akkreditive) gibt.

Ausbleibende Rohstofflieferungen zwingt die Industrie zur Reduzierung der Produktion und damit zum Arbeitsplatzabbau.

Nun wurde gestern, am 24.03.09, seitens der WTO verkündet, dass der Welthandel um 9% eingebrochen ist, so stark wie seit dem 2. Weltkrieg nicht mehr. Spätestens jetzt sollte allen Beteiligten klar sein, dass endlich etwas gegen die Ursache dieser Krise getan werden muss. Der kausale Zusammenhang zwischen fehlenden Letter of Credit als Ursache des Handelseinbruchs sind doch erkennbar. Die Folgen sind dramatisch, so wie es eben ist, wenn ein Ereignis von Außen unerwartet auf die Wirtschaft trifft. Wir reden nicht mehr von einem normalen wirtschaftlichen Zyklus, nicht von einer simplen wirtschaftlichen Flaute, womöglich ausgelöst von Reedereien selbst durch ein Übermaß an Bestellungen.

Natürlich sind zu viele Schiffe bestellt worden, aber das hätte nie zu dieser epochalen Krise geführt; sicherlich hätte dieses zu einem Ratenabschwung stärkeren Ausmaßes geführt. Institute wie das ISL Bremen im Mai 2008, die Nord LB im September 2008 hatte immer von einem zwar starken Wachstum der Containerfeederflotten gesprochen aber auch von einem dynamischen Wachstum der Containermengen.

Aber wir haben eben keinen normalen Abschwung, wir haben eine existenzielle Krise, ausgelöst durch externe Faktoren; und es ist legitim, den Staat bei der Linderung der Symptome nach Hilfe zu fragen, so wie es Werften, Autoindustrie und viele andere Industrien momentan machen. Im Übrigen liegen Dutzende Flugzeuge der Lufthansa auf, 10 Prozent der China Airline, 8000 Waggons der DB, Hunderte LKWS entlang und auf den Parkplätzen der Autobahnen, und nicht weil in diesen



Transportsektoren zuviel Waggon, Flugzeuge, Trucks gebaut worden. Auch darum ist das Krisengerede auf Basis – ihr habt selber schuld, zuviel gebaut wenig realitätsnah. Es ist eine Krise ausgelöst durch die Finanzwelt.

Die Dramatik liegt auch in der Geschwindigkeit der Abwärtsspirale, die von Tag zu Tag zunimmt. Sofortige Wiederbelebensmaßnahmen sind unerlässlich, aber es passiert gefühlt zu wenig.

Durch den stetigen Informationsaustausch mit Händlern und vielen Industrien weltweit spüren und hören wir täglich, wie sich die Frachtmengen weiter reduzieren; und das ist die Ursache, warum Schiffe liegen.

### **Lösungsansätze:**

Der eine Weg soll sich mit der Linderung der Symptome dieser Krise - Zins und Tilgungsaussetzung, Garantieverpflichtungen etc - beschäftigen z.B. durch Vorbringen der Forderung nach Staatshilfe / Bürgschaften.

Aber der zweite Weg muss der Weg zur Bewältigung der Ursache sein, und das ist definitiv das Fehlen von Akkreditiven.

### **Behauptung:**

**Das Fehlen des Akkreditivgeschäfts ist ursächlich für die Handels- und Transportkrise verantwortlich. Mit einem funktionierenden Akkreditivgeschäft gäbe es keine Krise!**

Wie kann man einen Anfang machen:

- 1) Positionspapier erstellen (redaktionell bearbeitet)
- 2) In der Politik Gehör finden
- 3) Alle verfügbaren Medien für die eigene Sache nutzen (Presse, Fernsehen, Radio)



- 4) EU-Kontakte nutzen, da nationale Lösungen nichts nutzen

Um die Dynamik der Abwärtsspirale zu stoppen und einen Umkehrschub zu produzieren, wären folgende wichtige Aufgaben durch die Politik zu lösen:

- 1) Alle wichtigen, am Welthandel beteiligten Nationen –das sind mehr Länder, als die am letzten G20 Gipfel in Washington beteiligten- geben staatliche Garantien für die Finanzierung von Akkreditiven, welche ausschließlich nur von - der Bankenaufsicht unterstellten - Geschäftsbanken ausgegeben werden.
- 2) Der tatsächliche Finanzbedarf für diese Maßnahme würde wahrscheinlich erheblich niedriger sein, als die Kosten für Konjunkturspritzen, da diesen Krediten tatsächliche bestehende Warenwerte gegenüberstehen; eine Kreditausfallbürgschaft würde nur im Fall der Zahlungsunfähigkeit des Kreditnehmers in Anspruch genommen werden müssen.
- 3) Zwar wurde entsprechend im AGA-Report Nr. 174 aus Februar 2009 eine Absicherung von Akkreditivbestätigungsrisiken von Seiten des Bundes angekündigt, umgesetzt wurde dieses jedoch bis jetzt nicht.
- 4) Gleichzeitig, um neue Spekulationsblasen zu verhindern, müssten Finanzinstitute, welche nicht der Bankenaufsicht unterstellt sind, incl. der Hedgefonds, vom Handel mit Rohstoffen ausgeschlossen werden.

Dieses müsste schnell geschehen, damit der weltweite Handel wieder aufgenommen werden kann.

Anschließend müssen international gültige Regeln zur Kontrolle der gesamten Finanzwirtschaft erlassen werden.



**Fazit:**

Durch diese soeben beschriebenen Maßnahmen sollte es den Banken schnellstmöglich wieder möglich sein, Handelskredite zu vergeben und somit die Nachfrage nach Produktionsmitteln und Rohstoffen zu steigern, was auch zu einer Entspannung der Schifffahrt führen würde, da wieder mehr Tonnage nachgefragt werden würde.

Sollten mit dem Wirksamwerden der massiven Banken-Stützungsmaßnahmen die Handelsfinanzierungen wieder anspringen, dann dürften gleich einmal die längst überfälligen Geschäfte gemacht und abgewickelt werden.

Solange die Finanzmärkte sich nicht regenerieren und Geld nicht zu kalkulierbaren Bedingungen zur Verfügung gestellt wird, wird sich die Realwirtschaft nicht erholen.



## Auszüge aus internationalen Pressestimmen

### **Krise ist in der Transportbranche angekommen**

Längst ist die Kombination aus Kredit- und Wirtschaftskrise in der Transport- und Logistikbranche angekommen. Das zeigt sich nicht nur an der Entwicklung des Dow Jones Transportation Average, der sei Mai 35 Prozent seines Wertes verloren hat, obwohl er durch die vergleichsweise robusten Eisenbahnwerte stabilisiert wird.

Sondern noch extremer war der Rückgang des Baltic Dry Index, der als Maß für die Entwicklung der internationalen Frachtkosten dient. Er ist im selben Zeitraum um satte 86 Prozent gefallen und hat am Mittwoch den tiefsten Stand seit Februar des Jahres 2002 erreicht.

### **Sinkende Nachfrage nach Transportkapazitäten**

Die Reedereien rechnen mit einer sinkenden Nachfrage nach Transportkapazitäten für Kohle, Eisenerz und andere Rohstoffe. Grund sei, dass die Banken sich derzeit bei Handelsfinanzierungen extrem zurückhalten. „Akkreditive und die Kreditlinien bei Handelskrediten sind derzeit eingefroren“, erklärt Khalid Hashim, geschäftsführender Direktor bei Precious Shipping, der zweitgrößten thailändischen Reederei. „Es wird nichts verschifft, weil kein Händler das Risiko eingehen will, eine Fracht aufs Schiff zu laden und dann festzustellen, dass niemand sie bezahlen kann.“

Auch bei Pacific Basin Shipping, der größten Schüttgut- Frachtreederei in Hongkong, beurteilt man die Aussichten für den Frachtmarkt skeptisch. Ein Mangel an Akkreditiven, mit denen Banken Zahlungen im Handel garantieren, könnte ein „großes Problem“ für den Welthandel werden, sagt Klaus Nyborg, stellvertretender Vorstandschef bei Pacific Basin. Die zurückhaltendere Kreditvergabe der Banken ist auch ein Grund, warum der Baltic Dry Index in diesem Jahr um 85 Prozent eingebrochen ist. Rund 90 Prozent des weltweiten Handels werden über die Meere abgewickelt. [...]

### **Viele der in Auftrag gegebenen Schiffe sind noch nicht finanziert**

[...] Deutsche Banken verlangten rund 200 Basispunkte über Libor für Kredite und damit einen doppelt so hohen Aufschlag wie gewöhnlich, berichtet Tobias König, geschäftsführender Partner vom Emissionshaus König & Cie. in Hamburg. Aber generell könnten Reedereien derzeit kein Kapital aufnehmen, führt er aus. „Es gibt keinen Zinssatz, weil die Banken keine Geschäfte machen“, erklärt er. „Einige Geldhäuser springen ihren besten Kunden bei, aber das ist es auch schon.“ [...]

(Quelle: FAZ.net vom 16.10.08)



## ***Auswirkungen der Krise***

### **China gehen die Aufträge aus**

Von Christoph Hein

13. November 2008

[...] Wie ein Stein, der ins Wasser fällt, zieht die Krise ihre Kreise. Zuerst traf sie die Wall Street. Dann die Main-Street in Amerika, den kleinen Mann, dessen Haus unter den Hammer kam. Europas Banken folgten schnell. Dann drohten erste Staaten zusammenzubrechen, wie Island, Ungarn oder Pakistan. Die nächste Welle erreicht nun die Exportländer. Die Unternehmen bekommen keine Akkreditive mehr. Und wenn, dann zu horrenden Gebühren - sie sind von 25 Basispunkten auf 300 geschwollen. Ratan Tata, Chairman von Indiens größtem Konzern, verdonnerte seine Manager gerade, sämtliche Übernahmepläne deshalb auf Eis zu legen: „Einige unserer Tochterunternehmen mit großem Auslandsgeschäft stehen vor riesigen Problemen, Kapital aufzunehmen und Kreditlinien zu bekommen“, warnte er sie.

Fehlen Kredite, dann fehlt der Schmierstoff der Wirtschaft, das Öl im Getriebe der Exporteure. Dann baut die Industrie ihre Lager ab, kürzt die Schichten, kauft weniger Maschinen, hält die Werke nicht mehr auf dem neuesten Stand. Das allein ist gefährlich. Nun aber fehlen auch Käufer - in den drei großen Märkten Amerika, Europa und Japan. Deshalb werde der grenzüberschreitende Handel mit Waren und Dienstleistungen im nächsten Jahr wahrscheinlich erstmals seit 1982 schrumpfen, warnte Robert Zoellick gerade, der Präsident der Weltbank. [...]

[...] Die Krise aber bleibt nicht nur auf China beschränkt. Sie verbreitet sich in der ganzen Region. Denn wer keine Waren mehr im Ausland verkaufen kann, der braucht auch keine Rohstoffe, keine Maschinen, keine Flugzeuge oder Schiffe zum Transport. Davon wissen die Reeder ein Lied zu singen. Mehr als ein Dutzend ihrer Containerschiffe hat die Reederei Neptune Orient Lines in Singapur vor Anker gelegt - keinen Kilometer entfernt von der Straße von Malakka, der wichtigsten Schlagader des Welthandels. Angesichts des einbrechenden Exports werden die Schiffe nicht mehr gebraucht. Zur selben Zeit denkt Chew Choon Seng, der Vorstandsvorsitzende von Singapore Airlines (SIA), öffentlich darüber nach, seine überflüssigen Flugzeuge „in der Wüste zu parken“. Sein Kollege von China Eastern ist schon einen Schritt weiter: Ein Zehntel ihrer Maschinen haben die Chinesen inzwischen aus dem Verkehr genommen. [...]

[...] Doch nicht nur die Kleinen leiden. Ein Regierungsbericht der zweitgrößten Volkswirtschaft der Erde, Japans, dürfte an diesem Montag zeigen, dass das Wirtschaftswachstum im dritten Quartal nur noch bei 0,1 Prozent lag. „Diese minimale Wachstumsrate ist aber nur die Ruhe vor dem Sturm“, warnt Kyohei Morita, Chefvolkswirt von Barclays Capital. Von Toyota bis Sony, von Canon bis Nissan reißen die Schreckensnachrichten seit Ende Oktober nicht ab. Nicht nur der Westen,



sondern auch die Asiaten stellen ihre Käufe zurück. „Automobile und Elektronik rangieren in keinem Land Asiens unter den drei wichtigsten Konsumwünschen mehr“, hat die Kreditkartenfirma Mastercard gerade ermittelt. Damit schmilzt auch der Regionalhandel. Das bekommt etwa Singapur zu spüren: Sein Elektronikabsatz - das wichtigste Exportgut der reichen Tropeninsel - verzeichnet einen Einbruch, der einer Kernschmelze gleichkommt: von plus 5 Prozent im Sommer auf nun minus 15 Prozent im Jahresvergleich.

„Asien steht im Zentrum des Orkans. Eine Entkoppelung vom Rest der Welt war immer nur ein Mythos. Die Krise beweist uns das erneut“, sagt Rajat Nag, Geschäftsführer der Asiatischen Entwicklungsbank. Manu Bhaskaran, Chef der Berater von Centennial Asia Advisors, wird noch deutlicher: „Der Ausblick ist für Asien viel schlimmer, als die Politiker und die meisten Analysten bis jetzt glauben. Die Handelsfinanzierung ist unterbrochen. Sie aber ist die Nabelschnur Asiens.“

*(Quelle: FAZ / Christoph Hein vom 13.11.08)*

## **Kolumne**

### **Noch zwei Jahre Krise**

von Wolfgang Münchau

Trotz Rettungspaket werden sich die Märkte noch nicht stabilisieren. Denn jetzt droht ein Konjunkturreinbruch.

Was diese Finanzkrise von vorangegangenen unterscheidet, ist die wellenförmige Struktur. In den akuten Phasen herrschte Hysterie, in den Krisenflauten irrationaler Optimismus, inklusive der Prognose, der Höhepunkt der Krise sei jetzt vorbei. Wenn man Deutsche-Bank-Chef Josef Ackermann schon kritisieren sollte, dann wegen seiner stets zu optimistischen Krisenprognosen. Dass der Mann bei fast jeder Rettungsaktion der Kanzlerin immer präsent ist, macht mir allein aus diesem Grund große Sorgen. Sowohl Ackermann als auch Angela Merkel haben diese Krise zu jedem Zeitpunkt unterschätzt.

Bislang erreichte sie fünf mehr oder weniger dramatische Höhepunkte: im August 2007, November/Dezember 2007, März 2008, Juli 2008 und den bislang stärksten Ausschlag im September/Oktober 2008. Ein guter Seismograf für diese Krise sind die Spreads in den Geldmarktsätzen, zum Beispiel der TED-Spread in den USA, die Differenz zwischen den Zinssätzen von dreimonatigen US-Staatsanleihen und dem Dreimonats-Geldmarktsatz Libor, auf dessen Basis Banken sich untereinander Geld leihen. Im Normalfall ist diese Differenz sehr klein. Es sollte einem als Kreditgeber



schließlich egal sein, ob man dem Staat einen dreimonatigen Kredit gewährt oder einer guten Bank. Wenn die Banken einander nicht vertrauen, klaffen diese beiden Zinssätze allerdings auseinander. Der TED-Spread ist somit ein Maß des Vertrauensverlusts. Grob gesagt hat die nächste große Welle der Krise jedes Mal begonnen, wenn er über einen Prozentpunkt stieg.

### ***Erst die Hälfte geschafft***

Ein vergleichbar guter Indikator für Europa ist die Zinsdifferenz zwischen dem Dreimonats-Euribor und dem Dreimonats-Eonia-Swap. Ersteres ist der Geldmarktsatz, Letzteres die Swap-Rate zwischen Tagesgeldmarktsatz und Tagesgeldmarktzins in drei Monaten. Die Differenz zwischen beiden ist während der letzten Phase der Krise stark gestiegen und bislang kaum gefallen. In den USA scheint sich der Geldmarkt etwas schneller zu beruhigen als bei uns.

Die jetzige, sehr intensive Phase der Krise wird vermutlich noch etwa einen Monat andauern und dann in eine weitere Ruhephase münden. **Ausgestanden ist sie noch lange nicht. Lassen Sie sich nur ja nicht ins Bockshorn jagen, weder von Herrn Ackermann noch von sonst jemandem. Ich wäre überrascht, wenn wir jetzt zeitlich auch nur die Hälfte hinter uns hätten.**

Denn uns steht eine überaus starke und wahrscheinlich lange Rezession der Weltwirtschaft bevor. Besonders stark trifft der Einbruch die USA. Selbst das Konjunkturpaket, von dem der US-Kongress jetzt spricht, wird daran nichts ändern. Ich erwarte, dass die neue Administration ein weiteres Konjunkturpaket schnüren wird, aber diese Pakete verhindern lediglich das Abrutschen in die Depression. **Die schlimmste Rezession seit Ende des Zweiten Weltkriegs wird es wahrscheinlich trotzdem.**

**Auch in Europa sind die Wachstumsprognosen noch zu optimistisch.** Vor dem Ausbruch der letzten Krisenphase war ich noch relativ optimistisch, dass die europäischen Banken auch weiter in der Lage sein werden, die Wirtschaft mit genügend Kredit zu versorgen. **Die Krise hat das verändert, jetzt hören wir schon vermehrt von Kreditengpässen. Selbst Akkreditive werden nicht mehr überall akzeptiert, was zu erheblichen Problemen im Welthandel führen könnte.** Der Baltic Dry Index (BDI), ein Maß für Charterpreise im internationalen Frachtverkehr, ist in den letzten Tagen und Wochen dramatisch gesunken. Der BDI gilt als guter, wenn auch volatiler Index für den Welthandel.

**Die Lage ist ernster, als die Wirtschaftsmodelle suggerieren, auf deren Basis Wirtschaftsinstiute und Banken ihre Prognose erstellen. Sie spiegeln den Finanzmarkt nur unvollständig wider. Eine Kreditklemme gehört zu den Ereignissen, die in diesen Modellen zumeist nicht vorkommen, was dazu führt, dass die Modelle den Grad des Abschwungs erheblich unterschätzen. Ohne Kreditklemme würde ich Deutschland auch weiterhin moderat optimistisch sehen, insbesondere angesichts des mittlerweile sehr billigen Öls und eines längst nicht mehr überbewerteten**



Wechselkurses. Dadurch hätten wir einen kleinen Abschwung, gefolgt von einem Aufschwung im nächsten Jahr. [...]

### **Wechselwirkungen und Wellen**

[...] Die ständige Interaktion zwischen Realwirtschaft und Finanzmärkten ist im Übrigen der Grund, warum diese Krise in Wellen verläuft. Noch ist der schwarze Peter im Finanzmarkt. Er geht aber gerade wieder an die Realwirtschaft, wo die Kreditklemme zu mehr Zahlungsausfällen führt. Auch die Wellen der Vergangenheit stammen aus Interaktionen, zunächst zwischen dem US-Immobilienmarkt und dem Subprime-Segment des Kreditmarkts. Dann gingen Hypotheken insgesamt zurück, was die Zahlungsver säumnisse im Immobilienmarkt ansteigen und Häuserpreise fallen ließ. Das wiederum beeinflusste indirekt andere Segmente des Kreditmarkts. In einer ersten Welle fielen die Subprime-Kreditgeber, und erst viel später bekamen die großen Hypothekengesellschaften, Fannie Mae und Freddie Mac, Schwierigkeiten.

Der Abschwung hat gerade mal angefangen, und er wird voraussichtlich das ganze Jahre 2009 noch andauern. Auch die Immobilienpreise in den USA und den überhitzten europäischen Ländern werden noch bis frühestens Ende nächsten Jahres fallen. Es wäre ein großes Glück, wenn die Krise im Laufe des Jahres 2009 noch zu Ende ginge. Ich rechne mittlerweile eher mit Mitte 2010.

*(Quelle: Financial Times Deutschland / Wolfgang Münchau vom 22.10.2008)*

### **Zurückhaltung bei Handelsfinanzierungen**

#### **Banken lassen Reedereien im Stich**

von Mark C. Schneider und Dirk Heilmann

Die weltweite Kreditklemme wirkt sich negativ auf Seefahrt und Welthandel aus. Asiatische Reedereien klagen, dass Banken sich bei Handelsfinanzierungen extrem zurückhielten. Auch Geld für den Bau neuer Schiffe sei schwer zu bekommen. In Deutschland sei das Problem noch nicht so dramatisch. Doch auch hier gibt es Schwierigkeiten bei der Finanzierung.

„Akkreditive und die Kreditlinien bei Handelskrediten sind derzeit eingefroren“, sagt Khalid Hashim, Direktor bei Precious Shipping, der zweitgrößten thailändischen Reederei. „Es wird nichts verschifft, weil kein Händler das Risiko eingehen will, eine Fracht aufs Schiff zu laden und dann festzustellen, dass niemand sie bezahlen kann.“

Auch Pacific Basin Shipping, die größte Schüttgut-Frachtreederei in Hongkong, beurteilt die Aussichten skeptisch. Ein Mangel an Akkreditiven, mit denen Banken



Zahlungen im Handel garantieren, könne ein großes Problem für den Welthandel werden, sagt ihr Vizechef Klaus Nyborg. Die zurückhaltendere Kreditvergabe sei auch ein Grund, warum der Baltic Dry Index, der die internationalen Frachtkosten abbildet, in diesem Jahr schon um 85 Prozent eingebrochen ist. Rund 90 Prozent des Welthandels werden über die Meere abgewickelt.

Die israelische Reederei Zodiac Maritime Agencies erwäge, 20 ihrer größten Schiffe außer Betrieb zu nehmen, sagten gestern zwei Hedgefonds-Manager, die über die Pläne informiert sind. Der britische Konzern Lonrho kündigte die Liquidation der Schifffahrttochter SA Independent Liners an. Wirtschaftskrise und Kreditklemme seien nicht das geeignete Umfeld, um in dieses Geschäft zu investieren, erklärte Lonrho.

Die Unwilligkeit der Banken, Kredite herauszureichen, macht den Reedereien doppelt zu schaffen. Nicht nur, dass die Kunden weniger Transportkapazitäten benötigen, auch die Finanzierung neuer Schiffe wird schwieriger. So habe Precious Shipping 15 Monate gebraucht, um die Finanzierung 18 bestellter Schiffe auf die Beine zu stellen, sagt Hashim.

In den kommenden drei bis vier Jahren benötigt die Branche nach Berechnungen der Nordea Bank Finland rund 300 Mrd. Dollar, um bereits in Auftrag gegebene Schiffe zu bezahlen. Mindestens ein Viertel der Schiffe in den Auftragsbüchern der Werften seien noch nicht finanziert, schätzt die Leasinggesellschaft Seaspan aus Hongkong. In einer Umfrage von Marine Money Asia unter 104 Bankern berichteten zwei Drittel der Befragten, sie könnten sich kein Geld zum oder nahe dem Londoner Interbanken-Satz (Libor) beschaffen. Rund 80 Prozent gehen davon aus, dass die Schiffsfinanzierer 2008 und 2009 nicht genügend Kapital aufbringen werden, um ihren Kunden Finanzierungen anzubieten.

Deutsche Banken verlangten rund 200 Basispunkte über Libor für Kredite und damit einen doppelt so hohen Aufschlag wie gewöhnlich, sagte Tobias König, Geschäftsführender Partner beim Emissionshaus König & Cie. in Hamburg. Generell könnten Reedereien derzeit kein Kapital aufnehmen. [...]

*(Quelle: Handelsblatt.com vom 16.10.08)*



## **Stahlbranche beklagt Kreditklemme**

**von Elisabeth Atzler (Frankfurt) und Sven Clausen (Hamburg)**

Firmen der Stahlbranche werfen ihren Hausbanken vor, Kredite der KfW zu blockieren. Trotz der Haftungsfreistellung durch die Staatsbank scheuten die Institute das Risiko, Darlehen zu vergeben, sagte Ulrich Galladé, Präsident des Wirtschaftsverbands Stahl- und Metallverarbeitung, der FTD.

"Die Bonitätsprüfungen der Banken sind zu streng." Der Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung (WSM) ist nach dem Zentralverband des Deutschen Handwerks bereits der zweite Wirtschaftsverband, der den Banken offen vorwirft, bei der Kreditvergabe zu knausern.

Galladés Verband zufolge kämpfen viele Firmen um Zugang zu den KfW-Sonderprogrammen. Die Staatsbank soll mit zwei Kreditprogrammen Finanzierungsenpässen gegensteuern. Der WSM vertritt 5000 Firmen mit 450.000 Beschäftigten und einem Gesamtumsatz von 83 Mrd. Euro, die 40 Prozent des in Deutschland produzierten Stahls verbrauchen - darunter viele Autozulieferer.

Die Kritik weckt Zweifel an Aussagen der deutschen Banken, die nichts von einer Kreditklemme wissen wollen. Vor allem Politiker werfen den Instituten vor, trotz milliardenteurer Hilfsprogramme und niedriger Leitzinsen die Unternehmen kaum noch mit Kredit zu versorgen oder die Bedingungen für die Vergabe von Darlehen zu sehr zu verschärfen. Offizielle Daten geben den Banken indes recht: Einer Umfrage des Marktforschungsinstituts Markit zufolge waren die Kreditkonditionen im Januar unverändert oder sogar lockerer als zuvor.

Die Kritik von Galladé lässt aber Zweifel aufkommen, dass die Finanzierung des Mittelstands gesichert ist. Die Schwierigkeiten der WSM-Mitglieder lassen auch die geringe Nachfrage nach dem KfW-Kreditprogramm für Mittelständler in einem anderen Licht erscheinen. Für das Programm über 15 Mrd. Euro waren bei der Staatsbank Anfang vergangener Woche Anträge über nur 900 Mio. Euro eingegangen, was als Zeichen für die gute Finanzierungslage im Mittelstand gewertet worden war. Um die Banken zu entlasten, übernimmt die Staatsbank maximal 90 Prozent der Haftung je Darlehen. Die Kreditinstitute müssen dann weniger Eigenkapital hinterlegen. Die KfW kommentierte die Kritik nicht und verwies lediglich auf die gute Zusammenarbeit mit den Hausbanken.

Der Finanzierungsnotstand deutscher Großunternehmen erscheint hingegen eindeutig. Mit Blick auf das zweite Kreditprogramm für große Firmen, das 25 Mrd. Euro umfasst und seit einer Woche läuft, erwartet die KfW einen Ansturm. Das Programm ist Teil des 100 Mrd. Euro teuren "Wirtschaftsfonds Deutschland". Neben den KfW-Krediten besteht er aus 75 Mrd. Euro Bürgschaften von Bund und Ländern für besonders hohe Kredite. Entscheidend bei der Vergabe der KfW-Kredite sind die Hausbanken. Unternehmen fragen die KfW-Mittel bei ihrer Bank an, die sich das Geld bei der KfW wiederholt. Das Risiko teilen sich Staats- und Hausbank.



Momentan jedoch gefährdet die Vergabe über die Hausbanken die Kreditversorgung des Mittelstands, kritisierte der WSM. "Die Politik muss kontrollieren, dass die Mittel auch tatsächlich in ausreichendem Maß bei den Unternehmen ankommen", forderte Galladé. Er schlägt vor, die KfW-Kredite mit dem Bürgschaftsprogramm zu verzahnen.

### **Die Hausbank entscheidet**

Nach jetzigem Stand hängt der Erfolg der Kredit- und Bürgschaftsprogramme jedoch von der Bereitschaft der Hausbanken ab, Darlehen zu vergeben. In Regierungskreisen heißt es, an der Vergabep Praxis solle sich nichts ändern. Die direkte Kreditvergabe des Staates an Firmen sowie die staatliche Anweisung an Banken, Kredite auszureichen, gelten nur als theoretische Möglichkeiten. Weder bei Mittelständlern noch bei der bereits teilverstaatlichten Commerzbank wolle die Regierung unternehmerischen Einfluss nehmen, heißt es in Berlin weiter.

Der WSM griff auch die Kreditversicherer an. Sie hätten sich vor ihrer Verantwortung gedrückt, indem sie "massenhaft nach der Rasenmähermethode" die Versicherung von Warenlieferungen zurückführten oder sogar ganz verweigerten. Gerade Autozulieferer können rasch unter Druck geraten, wenn sie sich nicht mehr gegen einen Zahlungsausfall von Kunden versichern können. Laut WSM kann dies die Lage der Branche noch verschärfen: Lieferanten betrachten Firmen, deren Waren nicht versichert werden, als Wackelkandidaten und verlangen Vorkasse. Die Kreditversicherer stecken allerdings selbst in der Bredouille, weil sie in der Finanzkrise nicht mehr so leicht Risiken - meist 50 Prozent - an Rückversicherer weiterreichen können.

*(Quelle: Financial Times Deutschland vom 16.03.2009)*



## Kreditkrise lässt Welthandel stocken

Rainer Sommer 05.11.2008

Nachdem Banken weltweit Handelsfinanzierungen verweigern, stauen sich in den Häfen die Frachter und die Lager in den Industriebetrieben der Schwellenländer leeren sich

Von den 13,6 Bil. USD an Gütern, die jährlich international gehandelt werden, sind laut WTO 90 Prozent über "letters of credit" (L/C), Dokumenten-Akkreditiv oder sonstige Zahlungsgarantien abgesichert. Dabei garantiert eine Bank entweder einem Exporteur die Bezahlung seiner Lieferung, die dann gegen Vorlage bestimmter Dokumente geleistet wird; oder sie garantiert, wenn im Voraus gezahlt wurde, die Lieferung selbst. Nicht zuletzt werden erhaltene C/L vom Exporteur in der Regel der eigenen Hausbank vorgelegt, die dem Empfänger auf Basis des vorliegenden Zahlungsverprechens routinemäßig Finanzierungen bereitstellt, beispielsweise für die Güter, auf die sich der L/C bezieht.

Allerdings hat die globale Finanzkrise offenbar auch die Handelsfinanzierung einbrechen lassen. Denn bei diesen Geschäften geht immer eine Bank einer anderen gegenüber eine Zahlungsverpflichtung ein, was derzeit bekanntlich Schwierigkeiten bereitet. Immerhin hätte ein Kunde bei seiner lokalen Bank vor wenigen Monaten kaum Probleme gehabt, für einen C/L z.B. von der Citibank oder Lehman eine Finanzierung zu bekommen. Inzwischen wurde dies jedoch eher schwierig, und zwar offenbar weitgehend unabhängig von der eigenen Bonität und auch von jener der garantierenden Bank.

So meldete vor zwei Wochen der Grand Junction Daily Sentinel (1), dass selbst der Ölgigant Chevron den Bau einer Strasse nicht habe beginnen können, da es dem Multi nicht gelungen sei, den vereinbarten \$25-Millionen-Letter of Credit beizubringen. Dieser hätte ursprünglich von Wachovia kommen sollen, die jedoch selbst in Schwierigkeiten geraten war und kurzfristig absprang. Und obwohl Chevron für das Vorjahr einen Gewinn von 18,7 Mrd. Dollar gemeldet hatte, war es tagelang nicht gelungen, einen Ersatz zu finden. Chevron konnte den L/C zwar wenig später nachreichen, und auch nicht wenige andere Industriebetriebe verfügen nach wie vor über so üppige Liquidität, dass sie jederzeit eine ihrer Korrespondenzbank "passenden" Bank gegen Cash-collateral beauftragen können.

Anderen, durchaus wohlhabenden Unternehmen wurden als sicher erwartete Handelsfinanzierungen zuletzt jedoch brüsk verweigert, von Nahrungsmittelimporteuren in Schwellenländern ganz zu schweigen. Aber selbst wer noch Kredite bekommt, muss sich auf höhere Kosten einstellen. So erzählen Händler, dass die Gebühren für einen L/C nach der Lehman-Pleite weltweit von zuvor bis zu 1,25 Prozent der Kaufsumme auf zuletzt drei bis vier Prozent angestiegen sind.



Und selbst von Dollar-Billionär China, das von der internationalen Liquiditätskrise nach offiziellen Angaben so gut wie nicht betroffen sein soll, heißt es, dass die Sicherheiten, die Importeure für einen Letter of Credit bereitstellen müssen, von 25 auf 50 Prozent angehoben wurden.

Andere Länder steigen hingegen gleich auf Tauschhandel um. So gab Thailand laut dem Informationsportal truth about trade (2) vergangene Woche bekannt, künftig Reis direkt gegen iranisches Erdöl zu tauschen. [...]

### **Zusammenbruch des internationalen Handels**

[...] Ein deutlich sichtbares Resultat dieses hoffentlich vorübergehenden Zusammenbruchs des internationalen Handels ist der Verfall der Frachtraten. Ein wichtiger Maßstab für die Preise im weltweiten Seefrachttransport ist der Baltic Dry Index (3) für Massengüter wie Kohle und Erze oder Stahl, Bauxit und Zement, der von der in London angesiedelten Baltic Exchange berechnet wird. Da Schiffe einiges kosten, ist das Angebot an Frachtern sehr unflexibel und reagiert nur sehr langsam auf Nachfragesteigerungen. Umso schneller reagieren die Frachtraten auf Konjunkturschwankungen. Sie schnellen prompt nach oben, wenn die internationale Exportkonjunktur gut läuft. Im letzten Mai hatte der BDI mit 11.793 Zählern daher noch einen einsamen Rekordstand erreicht, worauf bis diesen Montag ein Einbruch auf unter 851 Zähler folgte. Das war ein stärkerer Absturz als noch der schlechteste Aktienindex in diesem Zeitraum verzeichnet hatte. [...]

[...] Während sich in den Häfen also die Güter stapeln, brechen die Aktienkurse der Seefrachter massiv ein. [...]

[...] Aktuell deutet die Nachrichtenlage allerdings noch immer eher auf eine Verschärfung der Lage bei der Handelsfinanzierung hin. Sicher ist, dass derzeit vor allem einmal die Lager abgebaut werden.

Sollten mit dem Wirksamwerden der massiven Banken-Stützungsmaßnahmen aber auch die Handelsfinanzierungen wieder anspringen, dann dürften gleich einmal die längst überfälligen Geschäfte gemacht und abgewickelt werden. Das könnte sofort einen kleinen Boom auslösen, wodurch auch die Industriewaren- und Rohstoffpreise einen Sprung machen müssten. Einige Schwellenländer könnten sich dann vielleicht als bedeutend krisenresistenter erweisen, als es derzeit aussieht. Möchte man in diesen schweren Zeiten weiter optimistisch sein, könnte man zudem hoffen, dass die so bedrohliche Explosion der Agrar-Rohstoffpreise der letzten beiden Jahre vorerst dennoch etwas eingedämmt bleibt.

*(Quelle: Telepolis / Rainer Sommer vom 05.11.08)*



Aus dem BLB Treasury FOREX REPORT vom 24.3.09 Volker Hellmeyer:

Fraglos sind Banken unverzichtbar in ihren nationalen volkswirtschaftlichen Funktionen. Ergo sind die nationalen Gesellschaften gezwungen, diese Strukturen zu erhalten und so funktionsfähig wie nur möglich zu gestalten. Müssen aber die Eigentümer von gestern, die mit ihrem kurzsichtigen Renditehunger und die Manager mit ihrer Selbstbedienungsmentalität auch nur ansatzweise geschützt werden?

Wenn der Staat als Solidargemeinschaft einspringt, dann muss der Staat auch die maßgeblichen Stabilisierungsdividenden erhalten und nicht Alteigentümer, die schlussendlich für die Krise mitverantwortlich sind.

Das Argument, dass staatliche Manager inkompetent wären oder sind, verblasst vor dem Hintergrund, dass uns gerade die privat organisierte Bankenaristokratie dieses globale Desaster bescherte unter Ausblendung notwendiger Loyalität gegenüber nationalen Volkswirtschaften.

Das Thema, die internationale Bankenaristokratie wieder auf die Größe zurückzustutzen, die kompatibel mit einerseits der Wahrnehmung der volkswirtschaftlichen Funktionen in verlässlicher Manier und andererseits mit der Haftungsmasse der nationalen Volkswirtschaften ist, ist unverändert nicht in der Diskussion. Es mangelt offensichtlich bei den aktuellen politischen Eliten an sachorientierter Ursachenforschung im Rahmen der größten Krise seit 1929!

**Torsten Westphal**

**Haren (Ems), den 25.03.09**

**ARKON Shipping GmbH & Co. KG  
Boschstraße 16  
49733 Haren**

**Telefon: +49(0)5932 / 7278-0  
Telefax: +49(0)5932 / 7278-22**

**E-Mail: [info@arkon-shipping.de](mailto:info@arkon-shipping.de)**

Die in dem Beitrag geäußerte Einschätzung gibt ausschließlich die Meinung des Autors wieder.