

# PRAKTISCHE INFORMATIONEN



GRUNDZÜGE DER SCHIFFSFINANZIERUNGEN **JANUAR 2015**

EXPORTKREDITGARANTIEN DER  
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

► **Hermesdeckungen**

## ► GRUNDZÜGE DER SCHIFFSFINANZIERUNGEN

### I. ABSICHERUNG VON SCHIFFSFINANZIERUNGEN

Die Schiffsbauindustrie befindet sich nunmehr bereits seit einigen Jahren in einem herausfordernden Marktumfeld, so dass viele Werften gezwungen sind, sich zu spezialisieren und ihr Produktionsprogramm neu auszurichten.

Vor dem Hintergrund dieser Marktbedingungen sind die erfolgreiche Akquisition und Durchführung von Exportaufträgen von enormer Bedeutung für deutsche Werften. Eine verlässliche und passgenaue Schiffsfinanzierung ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Eckpfeiler. Die Exportkreditgarantien des Bundes bieten hierbei eine marktgerechte Flankierung für den deutschen Schiffbau.

#### WAS KANN IM RAHMEN EINER SCHIFFSFINANZIERUNG ABGESICHERT WERDEN?

Neben einem baufortschrittsnahen Zahlungsfluss ist aus Wettbewerbsgründen oftmals eine langfristige Finanzierung darzustellen. Generell bestehen Absicherungsmöglichkeiten im Rahmen der Exportkreditgarantien für **ENDFINANZIERUNGEN**, d. h. für den Kaufpreis exklusive der Anzahlung. Gedeckt sind dabei sowohl das politische Risiko als auch die Risiken einer Nichtzahlung aus wirtschaftlichen Gründen.

Die Absicherung von Bauzeitfinanzierungen erfolgt vor dem Hintergrund ihres inländischen Charakters grundsätzlich durch das jeweilige Bundesland in der Form einer „Landesbürgschaft“. Der Bund steht jedoch über das Produkt Avalgarantie in begrenztem Rahmen zur Übernahme inländischer Performancerisiken zur Verfügung. Eine Avalgarantie kann üblicherweise für die

20%ige Anzahlung übernommen werden. Sofern zwingend erforderlich, kann nach sorgfältiger Prüfung auch für weitere Vertragsgarantien eine Avalgarantie herausgelegt werden. Pro Werft gilt ein Regelhöchstbetrag von EUR 80 Mio., der in geeigneten Einzelfällen überschritten werden kann.

#### WELCHE RAHMENBEDINGUNGEN GELTEN IM BEREICH DER ABSICHERUNG LANGFRISTIGER SCHIFFSFINANZIERUNGEN?

Für staatlich abgesicherte langfristige Schiffsfinanzierungen gelten grundsätzlich die auch bei anderen Exportgeschäften üblichen nationalen und internationalen Regelungen. Den Rahmen setzt hier das **SEKTOREN-ABKOMMEN FÜR SCHIFFE** innerhalb des OECD-Konsensus. Dieses sogenannte „Ship Sector Understanding“ (SSU) gilt insbesondere für::

- ▶ den Neubau hochseetüchtiger Schiffe mit mehr als 100 gt für den Güter- und Personentransport sowie z. B. Spezialschiffe für die Errichtung und Versorgung von Windparks oder den Bereich Oil & Gas,
- ▶ den Umbau von Seeschiffen, sofern durchgreifende Änderungen des Ladeprogramms, des Schiffsrumpfes oder des Antriebssystems vorgenommen werden.

Ausdrücklich ausgenommen vom SSU sind Schiffe mit militärischem Verwendungszweck, Schwimmdocks und stationäre Offshore-Anlagen.

Neben kompletten Schiffen sind auch einzelne Komponenten für Schiffsneu- bzw. -umbauten im Rahmen der Exportkreditgarantien deckungsfähig.

Das SSU gibt einen Rahmen für die Konditionen von Schiffsfinanzierungen vor:

- ▶ Anzahlung: mindestens 20 % des Baupreises bis zur Ablieferung bei
- ▶ einer Kreditlaufzeit (unabhängig vom Sitz des Bestellers) von äußerst 12 Jahren ab Ablieferung (bei Kreditlaufzeiten  $\leq 10$  Jahren reduziert sich die Mindestanzahlung auf 15 %)
- ▶ Rückzahlungsprofil: gleich hohe, aufeinanderfolgende Raten (in der Regel Quartals- bzw. Halbjahresraten/ bei Leasingstrukturen ist auch eine annuitätische Tilgung möglich)

Die Finanzierung ist zum CIRR-Zinssatz prinzipiell darstellbar (Absicherung des Zinsrisikos über die KfW zu klären).

#### **GIBT ES BESONDERE AUSZAHLUNGSBESTIMMUNGEN FÜR SCHIFFSFINANZIERUNGEN?**

Es gelten die üblichen Auszahlungsvoraussetzungen für gebundene Finanzkreditdeckungen. Im Rahmen der Endfinanzierung werden üblicherweise 80 % des Baupreises zzgl. etwaiger Finanzierungsnebenkosten aus einem vom Bund zu deckenden Kredit dargestellt. Die 20%ige Anzahlung bzw. Zwischenzahlung fließt vorab bzw. spätestens während der Bauphase. Das Käuferdarlehen wird im Regelfall in einer Summe bei Schiffsablieferung ausgezahlt. Es kann auch das Erstattungsverfahren (zunächst zahlt der Käufer, später „erstattet“ die Bank den Betrag an den Käufer) zum Tragen kommen.

## **II. PRÜFUNGSVERFAHREN BEI SCHIFFSFINANZIERUNGEN**

Bei Schiffsgeschäften handelt es sich häufig um großvolumige Aufträge, bei denen u.a. folgende Risiken bestehen, die zu untersuchen sind:

- ▶ **BONITÄTSRISIKEN** des Schuldners bzw. Garanten
- ▶ **MARKTRISIKEN**, insbesondere bei Einschiffsgesellschaften (SPV) ohne Rückgriff auf eine Bestandsgesellschaft mit belastbarem Jahresabschluss (Corporate):
  - volatile Fracht- und Charraten,
  - unsicheres Marktumfeld, v.A. im Spezialschiffbau für den Offshore-Bereich
  - schwer prognostizierbare Schiffswerte und damit Risiken in Bezug auf etwaige Verwertungserlöse (Loan-to-Value) in einem Schadensfall

Angesichts dieser vielfältigen wirtschaftlichen Risiken ist die Prüfung der **RISIKOMÄSSIGEN VERTRETBARKEIT** von wesentlicher Bedeutung für die Übernahme einer Exportkreditgarantie.

Auf Basis des Antrages und zusätzlicher durch die Bank/ den Exporteur einzureichender Informationen führen die Mandatare eine Prüfung des Vorhabens durch und stellen dem Interministeriellen Ausschuss die Ergebnisse ihrer Analyse im Rahmen einer Entscheidungsvorlage vor.

#### **ERFORDERLICHE ANGABEN UND UNTERLAGEN ZUR BEARBEITUNG EINES ANTRAGES:**

- ▶ bei Auftragswerten über EUR 15,0 Mio. ein kurzes Memorandum, in dem die wesentlichen Projektinhalte darzustellen sind (Projektbeschreibung, Bedeutung des Auftrages für Besteller (-land) und Exporteur, Finanzierung, Markt- und Konkurrenzverhältnisse etc.)



- ▶ aktuelle testierte Jahresabschlüsse des ausländischen Bestellers/Kreditnehmers oder Garanten ggfs. mit Halbjahreszahlen in englischer Sprache
- ▶ Angaben zu den Kreditkonditionen (Auszahlungsvoraussetzungen, Rückzahlungsmodalitäten, Kredit-sicherheiten, Pflichten des Kreditnehmers wie z. B. Financial Covenants etc.)
- ▶ Angaben zum Sicherheitenkonzept: Bei allen Schiffsfinanzierungen ist generell ein sektortypisches Besicherungskonzept zu vereinbaren, das den Erfordernissen des Einzelfalles Rechnung trägt. Dies sind, neben den üblichen Versicherungen, z. B. Schiffs- und Bauwerkshypotheken, die Abtretung von Erlösen aus Charterverträgen oder Garantieverpflichtungen der Muttergesellschaft einer etwaigen Einschiffsgesellschaft.
- ▶ Angaben zum Markt (Darstellung der Konkurrenzsituation, Analyse und Prognose der Nachfragesituation)

Sollte es sich um eine **STRUKTURIERTE FINANZIERUNG ODER PROJEKTFINANZIERUNG** (Differenzierung s.u.) handeln, so ist zudem eine Vorscheurechnung (Financial Model) einzureichen, mittels derer sich die wirtschaftliche Tragfähigkeit einer Transaktion bewerten lässt. Der Umfang der Vorscheurechnung kann im Einzelfall variieren. In der Regel sind folgende Eckpunkte zu berücksichtigen:

- ▶ Darstellung der Erlös- und Kostenannahmen, etwaiger Steuerbelastungen, des Investitionsbedarfes sowie der Schuldendienstbelastung
- ▶ Plausibilisierung der wesentlichen Annahmen und Kostenfaktoren
- ▶ Abbildung des Zeitraums der gesamten Finanzierungsdauer des zur Deckung beantragten Darlehens

Auf der Basis des Financial Model ist die Robustheit der Transaktion zu bewerten. Sofern es sich um eine Sprunginvestition handelt, sind diese Daten üblicherweise für das gesamte Unternehmen darzustellen.

In der Regel werden zwei Szenarien bewertet: der Normalfall („Banking Case“) und ein so genannter „Stressfall“ („Stress Case“).

Im Blickpunkt steht dabei für den Bund die Frage, ob jederzeit ausreichend Cash Flow generiert wird, um den Betrieb und den Schuldendienst sicherzustellen. Entscheidende Kennziffer ist dabei der Schuldendienstdeckungsgrad („Debt Service Cover Ratio“ (DSCR)). Im Einzelfall können zusätzliche Unterlagen und Auskünfte notwendig sein, die im Zuge der Antragsbearbeitung angefordert werden.

Sofern der Bund zusätzlich eine **AVALGARANTIE** herauslegen soll, ist ferner eine so genannte „Performanceprüfung“ in Bezug auf die Werft vorzunehmen. Untersuchungsschwerpunkte sind hier die technische Erfahrung der Werft und die Liquiditätssituation während der Bauphase. Die konkreten Anforderungen sind im Antragsformular näher dargestellt.

#### **WELCHE FÄLLE WERDEN BEI DER RISIKOPRÜFUNG EINER SCHIFFSFINANZIERUNG UNTERSCHIEDEN?**

Corporate Finance

Finanzierung eines Exportgeschäftes mit hinreichend nachgewiesener Bonität des Bestellers bzw. Kreditnehmers, ggfs. mit zusätzlichen Bank- oder sonstigen Sicherheiten (Zahlungsgarantie, Hypothek)

Analyseschwerpunkte: **JAHRESABSCHLUSS DES SCHULDNERS BZW. GARANTEN** und ggf. **MARKTENTWICKLUNG**



### Structured Finance

Finanzierung eines Exportgeschäftes, bei dem aufgrund einer nicht oder nicht vollständig ausreichenden Bonität des ausländischen Schuldners/Garanten zusätzliche Elemente in das Besicherungskonzept integriert werden und eine Vorscheurechnung beizubringen ist.

Analyseschwerpunkte: **JAHRESABSCHLUSS DES SCHULDNERS BZW. GARANTEN, FINANCIAL MODEL** und **MARKT-ENTWICKLUNG**

### Project Finance

Gibt es keinen bereits existierenden Corporate, auf den die Finanzierung abstellt, sondern handelt es sich vielmehr um eine Neugründung (SPC, Einschiffsgesellschaft), müssen allein aus dem Projekt heraus in ausreichendem Umfang Erlöse zur Abdeckung der Betriebskosten und des Schuldendienstes für aufgenommene Fremdmittel erwirtschaftet werden. In diesem Fall gilt der an Projektfinanzierungen anzulegende Prüfungsmaßstab. Zum Thema Projektfinanzierung gibt es eine eigene Informationsseite, auf der nähere Details dargestellt werden.

Die Prüfung dieser Projekte gestaltet sich deutlich umfangreicher. Aufgrund der Komplexität des Investitionsvorhabens ist in aller Regel ein externes Gutachten notwendig.

Analyseschwerpunkte (Auszug): **FINANCIAL MODEL, FERTIGSTELLUNGS-** sowie **TECHNISCHE RISIKEN, MARKT-ENTWICKLUNG, BESICHERUNGSKONZEPT**

Um beurteilen zu können, um welchen der drei Fälle es sich bei einer Schiffsfinanzierung handelt, ist eine möglichst frühzeitige Kontaktaufnahme mit den Mandataren sinnvoll.

### WAS IST BEI DER PRÄMIE ZU BEACHTEN?

Aufgrund internationaler Regelungen ist bei Schiffsfinanzierungen generell ein so genannter Markttest durchzuführen, um die Angemessenheit der Prämiegestaltung zu bewerten. In diesem Zusammenhang wird der Antragssteller (die Bank) gebeten, Angaben zu bestimmten Finanzierungsaspekten einzureichen. Es empfiehlt sich hier möglichst engen Kontakt mit den Mandataren zu halten.

### ZEITSPANNE UND HERANGEHENSWEISE:

Zu beachten ist, dass die Prüfung eines Antrages gerade bei komplexen Vertrags- und Finanzierungsstrukturen eine gewisse Zeitspanne erfordert. Eine Entscheidung kann bei Kreditgeschäften zudem erst nach der üblicherweise einzuhaltenden Konsultations- bzw. Notifikationsfrist im Rahmen der OECD-Richtlinien mitgeteilt werden (sieben bis 10 Kalendertage nach Entscheidung).

Angesichts vielfach komplexer Strukturen bietet es sich generell an, die Mandatare bereits in einem frühen Verhandlungsstadium zu involvieren. Bei Bedarf kann zur Unterstützung der Gespräche mit dem ausländischen Kunden ein rechtlich unverbindlicher „Letter of Interest“ erstellt werden, welcher in der Regel kurzfristig ausgestellt werden kann. Bereits vor Abschluss der Verträge kann eine Prüfung des Geschäftes vorgenommen werden und durch den Bund eine Grundsatzzusage gewährt werden.

### ANSPRECHPARTNER

Für etwaige Rückfragen steht die Unit Ships and Special Business gerne zur Verfügung.

## Auslandsgeschäftsabsicherung der Bundesrepublik Deutschland

Die Bundesregierung unterstützt mit den Förderinstrumenten Exportkredit- und Investitions Garantien sowie Garantien für Ungebundene Finanzkredite die Auslandsaktivitäten der deutschen Wirtschaft und sichert dadurch Wachstum und Arbeitsplätze. Hierfür übernimmt die Bundesrepublik Deutschland wirtschaftliche und politische Risiken aus Exportgeschäften sowie politische Risiken bei Auslandsinvestitionen. Darüber hinaus können wirtschaftliche und politische Risiken von Ungebundenen Finanzkrediten zur Finanzierung von förderungswürdigen Vorhaben abgesichert werden.

Mit der Geschäftsführung dieser Fördermaßnahmen hat die Bundesregierung ein Mandatarkonsortium, bestehend aus der Euler Hermes Aktiengesellschaft und der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, beauftragt.



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie

UNSERE PARTNER



EULER HERMES



### Euler Hermes Aktiengesellschaft Exportkreditgarantien der Bundesrepublik Deutschland

Postadresse

22746 Hamburg

Hausanschrift

Gasstraße 27

22761 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 / 88 34-90 00

Telefax: +49 (0)40 / 88 34-91 75

[info@exportkreditgarantien.de](mailto:info@exportkreditgarantien.de)

[www.agaportal.de](http://www.agaportal.de)

Außendienst: Berlin, Frankfurt,  
Hamburg, Köln, München, Stuttgart