

[Handelsministeren]

mindst for de med værfterne forbundne store rederier.

Dér, hvor vanskelighederne er mest akutte, er utvivlsomt for coasterrederierne. Deres afdragsforpligtelser i 1979 og 1980 andrager 382 mill. kr. Selv om der er tale om et væsentligt mindre beløb end de totale afdragsforpligtelser, ville Skibskreditfonden med en generel moratorieordning for coasterrederier lide et likviditetstab, som på en eller anden måde måtte kompenseres med statslig bistand. I betragtning af de betydelige forskelle i coasterejernes økonomiske baggrund har handelsministeriet heller ikke fundet en generel moratorieordning for coasterrederier rimelig.

Skibskreditfonden har imidlertid i en række tilfælde efter individuel prøvelse indrømmet coasterrederier henstand med afdragsbetalingen. Ved ydelse af henstand til coasterrederier har fonden sikret sig, at kommanditisterne har indbetalt mindst det samme, som de har sparet i skat, og i øvrigt taget individuelle hensyn bl. a. til, om kommanditisterne gennem andre aktiviteter har været i stand til at betale afdragene.

På møderne med Nationalbanken og Skibskreditfonden blev det fastslået, at fonden inden for rammerne af sin ordinære indtjening har kunnet og stadig kan imødekomme rimelige konkrete ønsker om afdragsafvikling over kortere perioder, at det for halvårsterminen november 1978 var muligt for fonden selv at finansiere alle indgåede henstandsarrangementer, at de afvikles planmæssigt, og at det også hidtil har vist sig tilstrækkeligt og efter fondens skøn også vil være tilstrækkeligt ved den kommende majtermin.

På den baggrund var der mellem handelsministeriet, Nationalbanken og Skibskreditfonden enighed om, at der ikke på daværende tidspunkt var grundlag for en generel moratorieordning. Det ville næppe heller være rimeligt at gennemføre en særlig moratorieordning for coasterrederier, men mere hensigtsmæssigt, at Skibskreditfonden fortsætter sin nuværende praksis med hensyn til henstand ved majterminen 1979 og derefter med baggrund i kommende vurderinger. Denne konklusion er tiltrådt af regeringens erhvervsudvalg, og vi har meddelt de to rederiforeninger den konklusion, vi er kommet til.

Rederiforeningerne ønsker også, at der gives erhvervet en generel mulighed for at optage lån i udlandet. De gældende valuta-bestemmelser giver adgang til optagelse af finanslån på 5 år og derover i udlandet til finansiering af erhvervsmæssige investeringer. Denne mulighed står åben også for rederierhvervet. Derimod vil adgang til optagelse af lån i udlandet til driftsfinansiering ikke kunne forenes med den pengepolitik, som føres af regeringen og Nationalbanken. Her må rederierne som alle andre danske erhverv, når det gælder driftsfinansiering, henvende sig til det danske kapitalmarked på de vilkår, der er gældende her, og man må gå ud fra, at rederier, der er i stand til at stille sikkerhed for driftslån i udlandet, også må kunne opnå tilsvarende kreditter på det danske kapitalmarked.

Angående coasterrederierne eventuelle afdragsforpligtelser for skibe, der er leveret fra udlandet, har handelsministeriet i skrivelser til Rederiforeningen af 1895 henvist de pågældende rederier til at søge tilvejebragt ordninger med de udenlandske långivere og til at ansøge Nationalbanken om de fornødne tilladelser i denne forbindelse.

De konservative forslagsstillere henviser til rederierhvervets store betydning for valuta-indtjening og beskæftigelse. Heri er jeg ganske enig. Jeg skal ikke bruge tingets tid på at fremhæve de tal, der kunne illustrere dette, men skal kun til spørgsmålet om salg af skibe, som inddrages i denne forbindelse, oplyse, at fra den 1. januar 1978 til den 1. januar 1979 er antallet af tørlastskibe i den danske handelsflåde faldet fra 911 til 876 fartøjer, men tonnagen er steget fra 2,097 mill. BRT til 2,123 mill. BRT, og der har samtidig været en tilgang på 41 nybyggede skibe.

Vi har i ministeriet nærmere analyseret denne afgang, denne afmelding af skibe, og jeg skal kun tage en enkelt detalje fra denne analyse, nemlig den, som må have mest interesse: hvad er der solgt af coastere? Her kan vi sige, at 23, der er solgt – det er skibe af coasterstørrelse – er fra før 1970, hvorfor det ikke er usædvanligt, at de sælges til udlandet. Så er der 33 tilbage. Deraf er de 16 fra ét enkelt større partrederi, en koncern, der kom i økonomiske vanskeligheder, og 5 fra et mindre partrederi. Tilbage er 12 skibe, der fordeler sig på 12 partrederier.