

[Handelsministeren]

Analysen som sådan viser ikke nogen alarmerende udvikling med hensyn til salg af skibe til udlandet frem til begyndelsen af dette år, men det udelukker naturligvis ikke, at der består en risiko for den danske coasterflådes bevarelse i fremtiden. Rederierhvervet er jo i højeste grad et erhverv præget af internationale konjunkturer. Det indebærer, at blivende virksomheder i dette erhverv må indstille sig på varierende indtjeningsvilkår, og stiller selvfølgelig store krav til virksomhedernes konsolideringsevne. Det kan derfor ikke forventes, at alle rederivirksomheder, der i kraft af gode konjunkturer har fundet mulighed for at etablere sig, også er i stand til at overleve, når konjunkturerne bliver ugunstigere. Nogle af de indskrænkninger på rederiområdet, der er indtruffet i den senere tid, må ses under denne synsvinkel.

Hvor beklageligt det end må forekomme, må det være betænkeligt, at staten træder ind for at forhindre sådanne indskrænkninger. Foreløbig synes Skibskreditfonden gennem sine henstandsudmeldelser på rimelig måde at have taget de enkelte rederivirksomheders økonomiske forhold i betragtning. Det må også være en naturlig opgave for vore pengeinstitutter at afveje, hvilke virksomheder der har en chance for at overvinde konjunkturvanskelighederne.

Erhvervets vanskeligheder er vel imidlertid kun delvis konjunkturbetingede. Der kan ikke ses bort fra, at der er en strukturudvikling i gang, der gør det tvivlsomt, om den danske rederinæring kan opretholdes i det hidtidige mønster. Det er i hvert fald sikkert, at kun de mest konkurrencedygtige virksomheder har muligheder på længere sigt.

Blandt de faktorer, der utvivlsomt vil påvirke dansk skibsfarts struktur, er bl. a. den i sig selv forståelige udbygning af udviklingslandenes handelsflåder. Den konkurrence, de vestlige lande møder fra de statsdrevne rederier i østlandene, er en anden faktor. De internationale bestræbelser for restriktioner med hensyn til befragtning, som ikke mindst advokeres fra udviklingslandene, betegner en yderligere trussel mod dansk skibsfart. Alle disse forhold bevirker, at den frie skibsfart, som dansk rederinæring i så høj grad er afhængig af, desværre også på længere sigt synes at have trange kår.

På denne baggrund må man naturligvis fra myndighedernes side være rede til at yde en indsats for at styrke rederierhvervets konkurrencevilkår, som det bl. a. er sket med den nye skibskreditordning og den danske holdning i internationale organisationer, men man bør ikke ukritisk gå ind i støtteordninger for virksomheder, der på længere sigt måske ikke har blivende konkurrencemuligheder.

Jeg har ment det nødvendigt at give tinget denne brede redegørelse for baggrunden for den stilling, som regeringen har taget til rederiforeningernes ønske om en henstandsordning, og som en nødvendig baggrund for folketingets drøftelse af det forslag til folketingsbeslutning, som er fremsat fra konservativ side.

Regeringen erkender fuldt ud rederierhvervets store samfundsmæssige betydning og rederiernes vanskeligheder, men den finder, at der med hensyn til afdragsforpligtelserne over for Danmarks Skibskreditfond gennem den henstandspraksis, fonden hidtil har fulgt og er beredt til fortsat at følge, er skabt nogenlunde sikkerhed for, at de rederier, der har afdragsforpligtelser over for fonden, vil kunne klare problemerne til majterminen dette år uden risiko for uantageligt paniksalg af tonnage fra levedygtige rederier.

Der har i et enkelt dagblad været en misforstået omtale af Skibskreditfondens holdning til den afgørelse, regeringen har truffet. Disse misforståelser må nu være udryddet med den erklæring, som Skibskreditfonden har offentliggjort i dagbladet Børsen. Det fremgår bl. a. heraf, at Skibskreditfonden i denne sag har haft nær kontakt med handelsministeriet, og at såvel Skibskreditfonden som Nationalbanken har været enige i den stilling, regeringen har taget.

Det fremgår endvidere af erklæringen, at dersom udviklingen senere skulle aktualisere spørgsmålet om mere omfattende henstandsordninger, er der mellem handelsministeriet, Nationalbanken og Skibskreditfonden enighed om, at dette vil nødvendiggøre, at staten under en eller anden form sikrer tilvejebringelsen af de fornødne midler til opfyldelse af fondens forpligtelser over for obligationsejerne og påtager sig den dermed forbundne risiko. Statens eventuelle risikoovertagelse kan ved en søfartskrise af længere varighed medføre en økonomisk belastning for staten, hvis