

[Handelsministeren]

### Spørgsmål 1:

»Ministeren bedes oplyse, hvor stort et tilskud der i 1976 blev ydet til danske skibsværfter og rederier gennem skibskreditfondens favorable finansieringsordninger.«

### Svar:

*Indledningsvis* kan følgende oplyses om skibskreditordningens baggrund og betydning for dansk skibsbygning og søfart:

Siden 1965 har der efter aftale mellem regering, Nationalbanken og Danmarks Skibskreditfond bestået en ordning, hvorefter Nationalbanken har erklæret sig villig til gennem de private banker til parikurs at overtage visse serier skibskreditfondsobligationer for lån i skibe bygget på danske værfter. Ordningen er normalt forlænget for et år ad gangen. Lånenes størrelse, løbetid og effektive forrentning er tilpasset de inden for OECD trufne aftaler vedrørende eksportkredit for skibe, for tiden 70 pct. af kontraktprisen over 7 år til en rente af 8 pct. p.a., som er de finansieringsvilkår, der gælder for praktisk taget al international handel med nye skibe og bl. a. for hjemmemarkedskreditter for skibe i EF. Visse andre OECD-lande har gunstigere kreditvilkår for salg til nationale redere.

Baggrunden for den danske kreditordning har således været behovet for så vidt muligt ikke at stille danske værfter ringere med hensyn til finansiering af salg af skibe til eksport og til danske redere end udenlandske værfter. Ved vurderingen af det støtteelement, der ud fra værftshensyn kan tilskrives ordningen, må man være opmærksom på, at det af konkurrencehensyn naturligvis ville være ganske udelukket, at udenlandske redere eller danske internationale arbejdende redere ville finansiere deres køb af skibe ved danske værfter over det ordinære danske obligationsmarked. Alternativet til en skibskreditordning måtte fortrinsvis blive det internationale kapitalmarked. Med dette som sammenligningsgrundlag bliver den rentefordel, der opnås gennem den danske skibskreditordning, af nogenlunde samme størrelse som den støtte, andre lande yder deres skibsfinansiering. Dette synspunkt er også accepteret af EF-Kommissionen, da man i forbindelse med udformningen af det gældende skibs-

bygningdirektiv diskuterede støtteelementet i den danske skibskreditordning.

Da mange redere ville have vanskeligt ved at opnå finansiering på det internationale kapitalmarked, ville disse dog i vidt omfang foretrække kontrahering ved udenlandsk værft, hvor de – foruden rentefordelen – sikredes finansiering gennem de pågældende landes statsgaranterede eksportkreditter.

Da intet land, der råder over en værftsindustri af betydning, ikke har gennemført en særlig statsstøttet finansieringsordning, der muliggør at finansiere nybygningskontrakter for skibe på de særlige OECD-vilkår, kan der næppe råde tvivl om, at det for opretholdelsen af en dansk værftsindustri har været en helt nødvendig forudsætning, at man også fra dansk side gennemførte en ordning, som har gjort det muligt for danske værfter at få finansieret deres nybygningskontrakter til udenlandske og danske redere på OECD-vilkår. Opretholdelsen af den beskæftigelses- og valutafordel, der er knyttet til bygning af skibe på danske værfter, har været betinget heraf.

Vedrørende *det konkrete spørgsmål* bemærkes:

Det er ikke muligt at give et entydigt svar på spørgsmålet om størrelsen af det tilskud, som i 1976 blev ydet danske skibsværfter og rederier gennem skibskreditfondens udlånsvirksomhed.

Beregninger over tilskuddet kan foretage på flere forskellige måder, men ingen kan siges at være den objektivt rigtige.

Det kan oplyses, at det af Nationalbankens årsberetning for 1976 fremgår, at der i 1976 på bankens beholdning af obligationer er konstateret et kurstab på 2.003 mill. kr., hvoraf 599 mill. kr. hidrører fra Nationalbankens i 1976 overtagne skibskreditfondsobligationer for i alt 2.727 mill. kr. til pari, uanset at markedskurserne på overtagelsestidspunktet var betydelig lavere. Det anførte kurstab kan siges at udtrykke den merudgift, skibskreditfondens låntagere ville have haft, såfremt obligationerne skulle have været afhændet på det danske obligationsmarked; men som omtalt er en sådan betragtning ikke relevant, fordi rederne i stedet ville have valgt en billigere finansieringsform, bl. a. ved lån på det internationale kapitalmarked.