

betalinger, der forfaldt i 1965 og 1966, og som medførte, at rådet blev forpligtet til at yde moratorium på ca. 20 mio. kr. til afvikling over en periode fra 1968 til 1974. Moratoriet blev ikke fuldt udnyttet af Chile, men der resterer dog stadig at betale ca. 5,4 mio. kr. til eksportkreditrådet.

I denne forbindelse skal oplyses, at Chile for kort tid siden har anmodet om at få etableret en ny moratorieordning for sin udlandsgæld. Størrelsen af de beløb, den nye ordning vil komme til at omfatte, kan endnu ikke oplyses, da forhandlingerne mellem Chile og dets kreditorlande først fornylig er påbegyndt.

Til belysning af rådets risikovillighed kan oplyses, at langt de fleste af de modtagne ansøgninger bliver imødekommet. I de seneste 2 finansår er der således kun givet afslag i henholdsvis 7 pct. og 8 pct. af de behandlede sager. Denne procentdel dækker alene de tilfælde, hvor sagen afvises helt, og medtager ikke de sager, der imødekommes delvis. Alligevel viser den lave afslagsprocent, at rådets praksis ikke kan karakteriseres som unødigt forsigtig. Generelt kan siges, at rådet ikke garanterer eller kautionerer i tilfælde, hvor det skønnes overvejende sandsynligt, at tab vil opstå, men at rådet på den anden side er parat til at løbe endog betydelige risici, når der skønnes at være en rimelig chance for, at en garanteret fordring vil blive betalt henholdsvis overført her til landet, eller for kautionernes vedkommende, at den driftskapital, der gennem kautionen tilføres en eksportvirksomhed, vil fremme virksomhedens eksport og forbedre dens indtjening og konsolidering.

Spørgsmål 5:

Kan handelsministeren oplyse, hvorvidt eksport af skibe bidrager til at nedbringe underskuddet på handelsbalancen, når man betragter problemet over en længere årrække?

(Når der rejses tvivl, skyldes det, at skibsværftsindustrien har stor import af råvarer og skibsdele, der betales kortfristet, mens skibene sælges på lang kredit og tilmed til lav rente.

Da finansieringen af kreditten og den lave rente bæres af Nationalbanken, er markedsmekanismen sat ud af spil).

Svar:

Skibsværfternes forbrug af importerede råvarer og dele andrager 20-30 pct. af kontraktsummen afhængigt af skibstyper. Skibe sælges normalt på kredit over 8 år med en forudbetaling ved kontrakttegning og udbetaling ved skibets levering på i alt 20 pct. af kontraktsummen. Ved levering af skibe til udlandet på kredit vil der således kun være tale om begrænsede udlæg i udenlandsk valuta, der sammen med de til bygningen medgåede danske materialer, arbejdskraft og bruttofortjeneste tilbagebetales over 8 år med lige store halvårslige afdrag og forrentes af køberen med 7½ pct. p. a.

Den ydede kredit til udenlandske redere repræsenterer en dansk kapitaleksport, der indirekte kan siges at være finansieret gennem statens låntagning i udlandet. I den udstrækning statens lån i udlandet forrentes med en højere rente end de 7½ pct., således som det har været tilfældet for visse statslån i 1970 og begyndelsen af 1971, da der optoges statslån til 8-9 pct. p. a., kan der siges at være tale om et samfundsmæssigt rentetab i forbindelse med den opnåede valutafortjeneste ved eksport af skibe. Er renteforskellen f. eks. 1 procent, vil tabet ved betaling over 8 år andrage ca. 3½ pct. af skibets kontraktsum.

Til orientering tilføjes, at skibsværfterne og skibsmotorfabrikkerne tegner sig for ca. 5 pct. af den samlede industris værditilvækst og for ca. 6 pct. af den samlede industrieksport og beskæftiger ca. 22.000 ansatte, hvortil kommer ca. 6.000 ansatte i andre danske virksomheder, der er beskæftigede med leverancer til de danske værfter.

Spørgsmål 6:

Kan handelsministeren oplyse noget om, hvor meget de i dag værende ordrer på skibe vil belasté erhvervsfonden, når de er leveret?

Svar:

Ved opgørelsen af eksportkreditrådets forpligtelser har det til stadighed været praksis at registrere afgivne tilsagn allerede på tilsagnstidspunktet med den maksimale forpligtelse, selv om eksportøren ikke har modtaget endelig ordre, men stadig forhandler med den udenlandske køber, og selv om den maksimale forpligtelse først indtræder, når levering til sin tid finder sted.