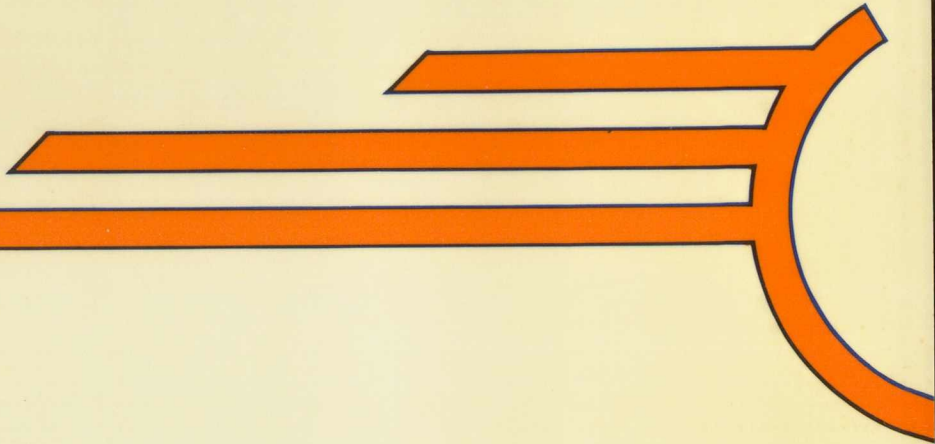


Ref.



Fartygs

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013

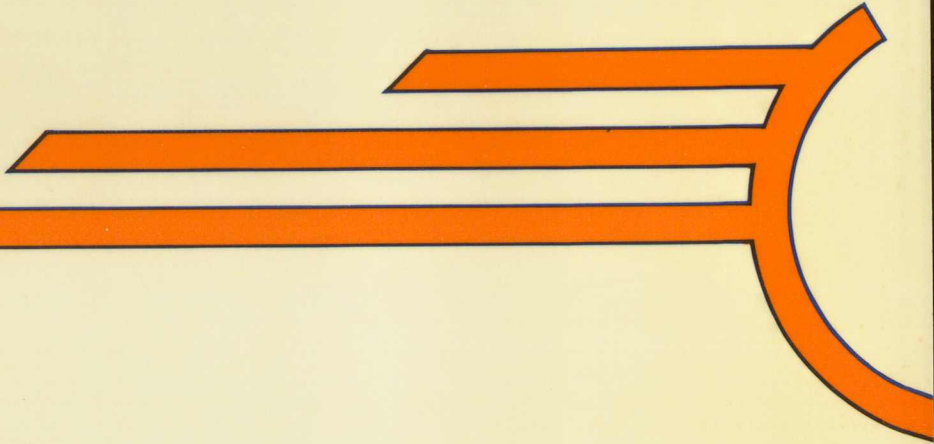


National Library
of Sweden

***Betänkande av
varvskreditutredningen***

SOU 1975:101

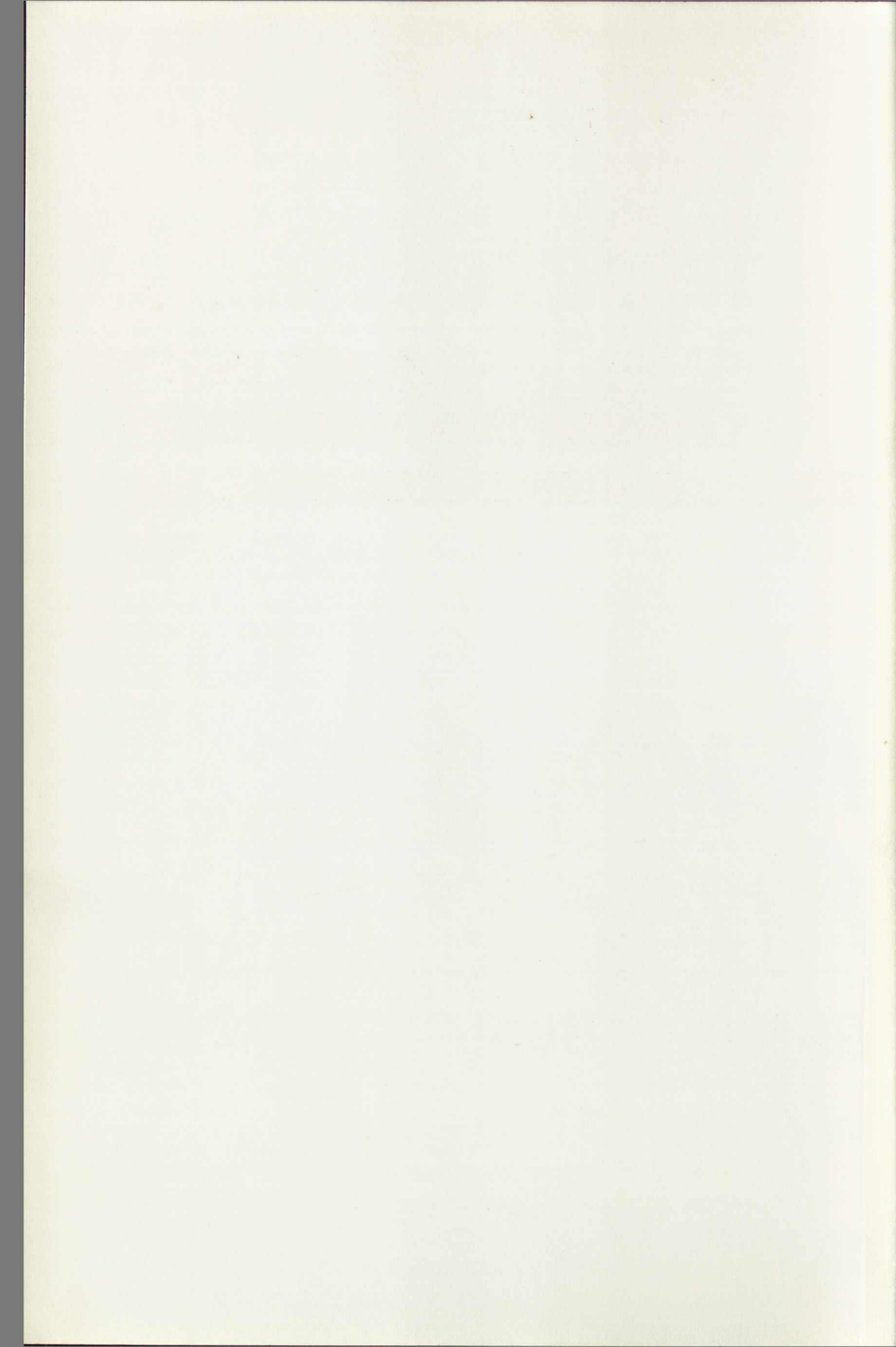
Ref.

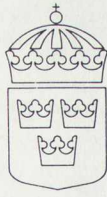


Fartygs finansiering

***Betänkande av
varvskreditutredningen***

SOU 1975:101





Statens offentliga utredningar
1975:101
Industridepartementet

Fartygsfinansiering

Betänkande från varvskreditutredningen
Stockholm 1975

Omslag Håkan Lindström
ISBN 91-38-02716
Göteborgs Offsettryckeri AB
Stockholm 1976

Till statsrådet och chefen
för industridepartementet

Kungl Maj:t bemyndigade den 19 april 1974 chefen för industridepartementet att tillkalla sakkunniga för att utreda varvsfinansieringsfrågor m m. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades såsom sakkunniga direktör Bo Jonas Sjönander, tillika ordförande, direktör Bengt Eneroth (t o m den 30 april 1975), f d vice riksbankschef Sven Joge, utredningssekreterare Jan-Erik Nyberg, fil kand Jan Olsson och direktör Sture Ödner. Såsom sakkunniga i utredningen har vidare förordnats direktör Nils Hugo Hallenborg (den 6 maj 1975), direktör Sven Andrén (den 7 augusti 1975) och hovrättsrådet Axel Wallén (den 7 augusti 1975).

Till utredningen har som experter knutits avdelningsdirektör Lars Andrén, bankdirektör Einar Malmer, direktör Torsten Söderström, direktör Karl-Erik Svedberg samt kanslirådet Gunnar Österberg. Österberg entledigades på egen begäran den 4 augusti 1975. Såsom experter i utredningen har vidare förordnats departementssekreterare Erland Ringblom (den 7 augusti 1975) och departementssekreterare Torsten Löfgren (den 7 oktober 1975).

Som sekreterare åt utredningen förordnades direktör Lars T Hellström. Vidare har civilekonom Björn Kårfalk förordnats att vara biträdande sekreterare (fr o m den 1 september 1975). Kontorist har varit fru Aina Godenius.

Kommittén har antagit namnet varvskreditutredningen.

Varvskreditutredningen har enligt sina direktiv haft i uppdrag att i nära samråd med styrande kommittén (numera varvsrådet) kartlägga den svenska varvsindustrins finansieringsbehov och finansieringsmöjligheter sedda i ett totalperspektiv. Med hänsyn till rederinäringens finansieringssituation inkluderar uppdraget även en översyn av skeppshypotekskassornas verksamhet.

Mot bakgrund av att rederi- och varvsnäringarna under de senaste två åren hamnat i en krisartad situation har utredningen genom tilläggsdirektiv av den 7 augusti 1975 fått i uppdrag att undersöka möjligheterna för staten att få en bättre kontroll över och styrning av den finansieringsverksamhet som i dag bedrivs med hjälp av statliga fartygskreditgarantier.

Utredningen får härmed överlämna betänkandet (SOU 1975: 101) "Fartygsfinansiering - betänkande från varvskreditutredningen". Särskilt yttrande har avgivits av f d vice riksbankschefen Joge.

Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm den 12 december 1975.

Bo Jonas Sjönander

Nils-Hugo Hallenborg Sven Joge Jan-Erik Nyberg

Jan Olsson Sture Ödner Sven Andrén Axel Wallén

/ Lars Hellström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Skrivelse till departementschefen		3
Kapitel 1	Uppdrag och frågeställningar	9
1.1	Problembeskrivning och uppdrag	9
1.2	Den svenska varvspolitiken	12
	1.2.1 Kreditgarantierna	13
	1.2.2 Finansiella insatser utanför fartygskreditgarantisystemet	15
1.3	Den internationella bakgrunden	18
Kapitel 2	Svensk varvsindustri - omfattning och struktur	22
2.1	Utvecklingen under senare år	22
2.2	Struktur i dagsläget	25
	2.2.1 Storleksstruktur	25
	2.2.2 Produktionsinriktningen vid varven	28
	2.2.3 Regional koncentration	31
	2.2.4 Varvsindustrins betydelse för övrig industri i Sverige	31
2.3	Utvecklingstendenser	32
	2.3.1 Produktionsutveckling	32
	2.3.2 Finansieringsbehov	33
Kapitel 3	Svensk rederinäring - omfattning och struktur	34
3.1	Utvecklingen under senare år	34
3.2	De större svenska rederierna	36
3.3	Samarbete mellan svenska redare och svenska varv	40
3.4	Rederiföretagens finansieringsbehov	41
Kapitel 4	Varvens och rederiernas finansiering	45
4.1	Bakgrund	45
4.2	Finansieringsbehov	46
4.3	Kreditprövning och säkerheter	47
4.4	Finansiering av fartyg före och efter leverans	50

4.5	Finansiering av varvens investeringar	52
4.6	Finansieringskällor och upplåning	53
4.7	Varvs- och redarfinansiering i vissa viktigare konkurrentländer	60
Kapitel 5	Valutarisker och valutaplanering i varvsföretagen	64
5.1	Inledning	54
5.2	Valutaengagemang	64
	5.2.1 Försäljning	64
	5.2.2 Inköp	65
	5.2.3 Finansiering	66
5.3	Valutaregleringen	66
	5.3.1 Upplåning	66
	5.3.2 Terminsaffärer	67
5.4	Möjligheterna att reducera valutatariskerna	69
5.5	Varvens valutaplanering	70
5.6	Valutakursgarantier	74
Kapitel 6	Det statliga fartygskreditgarantisystemet	75
6.1	Systemets utveckling från år 1963	75
6.2	Det nuvarande fartygskreditgarantisystemet	82
	6.2.1 Gällande bestämmelser	82
	6.2.2 Olika lånetyper som kan garanteras	83
	6.2.3 Det statliga åtagandet	84
	6.2.4 Säkerhet för garanti	85
	6.2.5 Förlängning av garanti	88
	6.2.6 Insyn i varvsföretagens verksamhet	89
	6.2.7 Valutafluktuationer	89
	6.2.8 Internationella överenskommelser avseende varvs-krediter	90
	6.2.9 Infriande av det statliga garantiåtagandet	91
	6.2.10 Principer för garantitilldelning	91
6.3	Statistisk redovisning av fartygskreditgarantierna	93
Kapitel 7	De statliga exportkreditgarantierna	102
7.1	Bakgrund	102
7.2	Risktäckning	104
7.3	EKN-garantin och finansieringen	106

7.4	Huvudförutsättningar för garanti	107
7.5	Garantityper	108
7.6	Premier	111
7.7	Verksamhetens administration	113
Kapitel 8	Analys av statens risktagande i exportkreditgarantisystemet respektive fartygskreditgarantisystemet	115
8.1	Åtagandet	115
8.2	Akuta risksituationer	117
8.3	Säkerheternas värde	120
8.4	Premier	121
8.5	Sannolikheten för att risksituationerna realiserar	121
Kapitel 9	Utredningens bedömningsgrunder och förslag beträffande varven	123
9.1	Kapitlets disposition	123
9.2	Allmän bakgrund	124
	9.2.1 Krav på ett nytt kreditgarantisystem	124
	9.2.2 Kommentarer till kraven och utformningen av det nuvarande garantisystemet	127
9.3	Övergång till exportkreditgarantisystemet	132
9.4	Utformningen av fartygskreditgarantisystemet under en övergångsperiod	135
	9.4.1 Kreditgarantier för fartygsbyggnadsfinansiering	142
9.5	Övriga förslag	144
	9.5.1 AB Svensk Exportkredit	144
	9.5.2 Valutariskproblematiken	145
Kapitel 10	Utredningens bedömningsgrunder och förslag beträffande rederierna	147
10.1	Finansieringsproblem inom svensk rederinäring	147
10.2	Omorganisationen av Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa m m	150
	10.2.1 Den nuvarande organisationen	150

10.2.2	En ny organisation	150
10.2.3	Upprättande av ett nytt skeppshypoteksinstitut och avveckling av de nuvarande kassorna	152
10.2.4	Samarbete med AB Svensk Exportkredit	153
10.2.5	Samordning mellan Lånefonden för den mindre skeppsfarten och Svensk skeppskredit	154
Särskilt yttrande - Av Sven Jøge		156
Bilaga 1	Utredning av varvsfinansieringsfrågor m m	174
Bilaga 2	Svenska kreditinstitut verksamma inom fartygs- och varvsfinansiering	184
Bilaga 3	Vissa utländska system för varvs- och redarefinansiering	202
Bilaga 4	Förslag till lag om Svensk skeppskredit	230

KAPITEL 1

UPPDRAG OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

1.1 Problembeskrivning och uppdrag

Kreditvillkoren har under en längre tid spelat en framträdande roll i den internationella varvskonkurrensen. Varvens ökade kundkreditgivning har medfört ett successivt växande upplåningsbehov. För finansiering av kundfordringarna har de svenska varven utnyttjat såväl inhemska som utländska kredit- och kapitalmarknader.

Det svenska kreditväsendet har successivt byggts ut för att tillgodose varvens ökade kreditbehov. Således har inom AB Svensk Exportkredit - till lika delar ägt av staten och affärsbankerna - den övervägande delen av utlåningsverksamheten ägnats åt finansiering av fartygsleveranser till utländska köpare från svenska varv. Sveriges Investeringsbank AB har i begränsad omfattning beviljat lån avseende investeringsprojekt inom varvsindustrin. Exportkreditnämnden har i viss utsträckning beviljat kreditgarantier för risktäckning och finansiering i samband med export av fartyg. Av indirekt betydelse för varven är Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa, vilka har till ändamål att underlätta den svenska rederinäringens finansiering.

Varvens omfattande upplåning har naturligtvis ställt frågan om säkerheter i förgrunden. En utbyggnad och förbättring av realsäkerhetsinstitutet skedde under 1960-talet. Av avgörande betydelse har emellertid varit de särskilda statliga fartygskreditgarantierna som infördes år 1963. Genom fartygskreditgarantisystemet har staten åtagit sig att genom borgensutfästelse medverka till att underlätta varvens refinansiering

av lämnade kundkrediter. Kreditgarantierna har även kunnat användas för finansiering av fartyg under byggnad.

Under de senaste två åren har världens rederi- och varvsföretag verkat i en svår marknadssituation, som på tankersidan varit närmast krisartad. Den huvudsakliga orsaken härtill är omställningarna på energiområdet. Även de svenska rederi- och varvsnäringarna har drabbats av påfrestningar, och den aktuella krisen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB är till en del uttryck för detta.

Utvecklingen under senare tid inom varvsnäringen har gett ökad anledning att ifrågasätta om den nuvarande utformningen av det statliga finansiella stödet till varvsindustrin är ändamålsenlig. Det statliga fartygskreditgarantisystemet innebär att varje enskilt varv, med hjälp av på schablonmässiga grunder tilldelade årliga statliga garantibelopp, lånar upp kapital inom och utom landet enligt villkor varvet finner ändamålsenliga samt lånar ut detta kapital till kunderna i form av fartygskrediter. Denna finansiering av redarnas fartygsinköp är ofta tämligen långfristigt. Säkerheterna består i regel av fartygsinteckningar. Dessa säkerheter ligger i sin tur helt eller delvis som säkerhet för de statsgaranterade lån som respektive varv tar upp. Den risk för staten och respektive varv som är förenad med varvens kundfinansiering är således avhängig av redarens kreditvärdighet och betalningsförmåga samt värdet på de pantsatta fartygen. Om varvet inte kan fullgöra betalningsförpliktelserna får staten överta ansvaret gentemot kreditinstituten för varvets statsgaranterade upplåning.

Varje varv bedriver sålunda en omfattande finansrörelse i anslutning till fartygsproduktionen. Denna finansieringsverksamhet möjliggörs till större delen

av de statliga fartygskreditgarantierna. De av staten utställda fartygskreditgarantierna uppgår nu till närmare 6 miljarder kr. Systemet med fartygskreditgarantier innebär att varven engagerar sig i en finansieringsverksamhet med betydande risker för staten.

Mot bakgrund av erfarenheterna från bl a Eriksbergs-krisen är uppgiften för varvskreditutredningen att undersöka förutsättningarna för staten att få en bättre kontroll över och styrning av den finansieringsverksamhet som i dag bedrivs med hjälp av statliga fartygskreditgarantier. En omläggning av det statliga finansiella stödet till varvsindustrin bör därför syfta till att för staten minska de risker som är förenade med dels varvens upplåning, dels varvens kundkrediter. En bättre överblick i fråga om det statliga risktagandet och bättre möjligheter att begränsa valutarisker bör även eftersträvas.

Utredningens uppgift enligt direktiven är vidare att förutsättningslöst söka en lösning som innebär en rationell kapitalanskaffning för refinansieringen av varvsföretagens kundkrediter. Härvid skall särskilt prövas möjligheterna till nedtrappning och på sikt avveckling av den statliga medverkan till rörelsekapitalanskaffning. Vid sin prövning av olika alternativ till dagens fartygskreditgarantisystem skall utredningen dock söka finna en lösning som inte innebär inrättandet av ett nytt kreditinstitut. I samband med utredningens överväganden om det nuvarande garantisystemet bör ersättas av någon annan ordning bör även prövas ett alternativ som innebär att en nämnd med företrädare för berörda departement och kreditmarknadsmyndigheter prövar redarnas kreditvärdighet i den utsträckning åtaganden från dessa utgör säkerheter för varvens refinansiering med statlig hjälp. Med hänsyn till förlustriskerna samt de administrativa kostnader som är förknippade med fartygskredit-

garantierna bör avgiftsbeläggning prövas.

I fråga om rederinäringens behov av långfristig finansiering fyller Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa en viktig funktion. Den svenska rederinäringens kraftiga expansion under senare år samt det förhållandet att varvsföretagens finansiella situation delvis sammanhänger med redarnas finansieringsmöjligheter gör att utredningen ävenledes bör ta upp kassornas verksamhet till behandling.

Utvecklingen på valutamarknaderna under senare år har skapat stora problem och risker för företag med betydande kontraktering och upplåning i främmande valuta. Möjligheterna för t ex varven att skydda sig mot kursrisker är idag i många fall begränsade. Till utredningens uppgifter hör därför att behandla varvens valutasituation och att pröva olika vägar att reducera risknivån. I utredningsuppgiften ingår dock inte att särskilt pröva frågan om valutakursriskförsäkringar, vilken är föremål för prövning i annat sammanhang.

1.2 Den svenska varvspolitiken

Behovet av särskilda åtgärder inom varvsindustrisektorn har till bakgrund den bristande lönsamhet som under trycket av en kraftig skärpning av den internationella konkurrensen gjort sig gällande sedan början av 1960-talet. Stödet har tagit två i princip olika former; dels har generellt stöd utgått i form av kreditgarantier som kostnadsfritt ställts till varvens förfogande i syfte att underlätta deras kundkreditgivning, dels har vid återkommande tillfällen statliga punktinsatser skett i nedläggningshotade varvsföretag.

1.2.1 Kreditgarantierna

Då det särskilda fartygskreditgarantisystemet infördes år 1963 (prop 1963:28) skedde detta med hänvisning bl a till att alternativet att anlita det befintliga exportkreditgarantisystemet ställde sig alltför kostsamt för varven. I propositionerna angående kreditgarantisystemet åren 1965 och 1968 (prop 1965:46 och prop 1968:119) återopades de svaga sjöfarts- och varvskonjunkturerna i samband med att nya garantibelopp ställdes till förfogande. År 1969 (prop 1969:74) framhölls att en ny garantivolym erfordrades för att varven skulle kunna teckna nya kontrakt i den då förbättrade varvskonjunktureren. I 1970 års proposition (prop 1970:28) hänvisades bl a till att varvens minskade självfinansieringsförmåga, den ökande produktionsvolymen samt den betydande prisökningen krävde en utökning av garantibeloppen. Regeringen underströk därvid att stödet till varvsindustrin inte skulle ge stimulans till kapacitetsökande investeringar och att incitamenten för varven att ta kontrakt inte fick försvagas. I 1971 års proposition (prop 1971:117) modifierades och preciserades kreditgarantisystemet i flera betydelsefulla avseenden. Sålunda infördes ett system med femårsramar. Såsom motivering anfördes behovet att ge varven ett bättre planeringsunderlag, samt att kreditvillkoren alltför var utomordentligt viktiga som konkurrensmedel. Varvens finansiella styrka hade också successivt försvagats under 1960-talet. Under de följande tre åren fastställdes av riksdagen nya femårsramar, varjämte årliga tilldelningar skedde. I prop 1974:1 anfördes att statsmakterna måste vara beredda att medverka till upprätthållandet av den svenska varvsindustrins konkurrenskraft även om detta innebar kapacitetsexpansion. Bakgrunden härtill var den mycket kraftiga nybeställningsvåg som varvsindustrin hade upplevt under år 1973. Under loppet av åren 1974 och

1975 försämrades emellertid varvskonjunkturen åter. Till följd av minskad orderingång, avbeställningar, valutakursförändringar och kraftiga kostnadsökningar försämrades varvens likviditet, räntabilitet och finansiella ställning. Självfinansieringsförmågan såväl som finansieringskapaciteten på de internationella kreditmarknaderna reducerades påtagligt, och intresset för fartygsfinansiering krympte drastiskt. I detta läge medgav regeringen en betydande utökning av garanti-volymen för år 1975.

Med början i 1965 års proposition och särskilt markant från och med 1970 års proposition har från statsmakternas sida understrukits att kreditgarantierna inte fick bidra till en ökning av varvens produktionskapacitet. Principen om kapacitetsneutralitet blev en röd tråd i kreditgarantipolitiken de följande åren under 1970-talet. Från år 1965 till år 1975 ökade de svenska varvens produktion, mätt i s k kompenserade ton,¹⁾ med i genomsnitt 3 % per år. I 1974 års proposition sanktionerades emellertid en viss kapacitetsexpansion. Läget år 1975 karaktäriseras av en strävan, bl a inom ramen för 1975 års varvskommissions arbete, att uppnå en anpassning av den svenska varvskapaciteten på sikt till den rådande och väntade marknadssituationen.

Med början i 1963 års proposition och med fortsättning i flertalet senare varvspropositioner har också såsom en integrerande del av kreditgarantiarrangemangen framhållits behovet av intimt samarbete mellan varven. I 1968 års proposition anfördes sålunda från regeringens sida att ytterligare kreditgarantigivning vilade på förutsättningen att varven prövade vissa konkreta förslag om samverkan m m, som framlagts av 1967 års varvssakkunniga. I 1971 års proposition underströks behovet av ökad samverkan mellan varven och meddelades att ett konsortialavtal rörande samarbete inom ett flertal områden ingåtts mellan de fyra

1) ett mått som gör olika fartygstyper jämförbara med avseende på arbetsinnehåll och komplexitet.

storvarven. I proposition 1974:1 framhölls att statsmakterna måste spela en aktiv roll när det gällde samarbetet inom varvsindustrin och att ett långt drivet samarbete mellan varven var angeläget.

1.2.2 Finansiella insatser utanför fartygskreditgarantisystemet

Den första statliga insatsen under efterkrigstiden rörande ett nedläggningshotat varvsföretag kom år 1958, då statliga garantimedel om 30 milj kr ställdes till Uddevallavarvets förfogande. År 1963 beviljades varvet ytterligare 130 milj kr i statliga garantier (varav 30 milj kr ersatte det tidigare lämnade garantibeloppet). Staten bidrog därvid även med hälften av det utökade aktiekapitalet. År 1965 gavs ett statligt kontanttillskott om 40 milj kr med villkorlig återbetalningsskyldighet. År 1967 ställdes ett kontantbelopp om 75 milj kr till varvets förfogande på i stort sett samma villkor som år 1965. År 1971 löste staten in de aktier i Uddevallavarvet som Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB innehåft sedan år 1963. Samtidigt genomfördes en statlig nyteckning av aktier innebärande en ökning av varvets egna kapital om 105 milj kr.

Vid början av år 1970 stod det klart att AB Götaverkens situation var ansträngd såväl likviditets- som soliditetsmässigt. Efter förslag av en särskild kommission träffades år 1971 en överenskommelse, som bl a innebar att Salénrederierna övertog de gamla aktierna i Götaverken och samtidigt tecknade 150 milj kr i nytt aktiekapital mot apportegendom. Statens insatser begränsades till att lämna ett intill slutet av år 1974 ränte- och amorteringsfritt lån på 75 milj kr, att garantera ett svenskt obligationslån för varvet på 75 milj kr och att solidariskt med Salénrederierna ställa borgen för lån till varvet från vissa av dess större beställare om 35 milj kr. Med avseende

på det statliga lånet om 75 milj kr gällde att såväl staten som Salénrederierna hade rätt att påkalla dess omvandling till aktiekapital i varvet. År 1974 träffades en överenskommelse mellan staten och Salénrederierna vilken bl a innebar att 25 milj kr av det statliga lånet till Götaverken användes för teckning av nya aktier i bolaget. Statens andel i bolaget kom därigenom att uppgå till 9,5 %.

Vid början av år 1975 hade utvecklingen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB lett fram till en prekär situation beträffande såväl likviditet som soliditet. För att utreda förutsättningarna och formerna för en rekonstruktion av företaget tillkallades i februari 1975 en särskild kommission, 1975 års varvskommission. Efter förhandlingar med moderföretaget, Ångfartygs AB Tirfing, träffades en uppgörelse om statligt övertagande av varvet. Samtliga aktier i Eriksberg övertogs för ett nominellt belopp, ett ca tolvårigt lån om 150 milj kr att upptas av Tirfing garanterades, varjämte borgensåtagande från Tirfing om 42 milj kr avseende lån till Eriksberg övertogs. Dessutom erhöll Eriksberg en rörlig kredit i riksgäldskontoret om högst 200 milj kr. Från Tirfings sida lämnades till Eriksberg ett koncernbidrag på 225 milj kr och beställdes fartyg till ett pris av 237 milj kr. Kommissionens arbete på en slutlig lösning har pågått under år 1975.

Tabell 1:1 Finansiella statliga engagemang i
svensk varvsindustri i milj kr per 1975-09-30

Kontant utbetalda belopp avseende aktier och lån

Erlagt belopp avseende aktie-
 innehav:

Udevallaåvarvet	145
<u>Götaverken</u>	<u>25</u>
Summa	170

Erlagt belopp avseende lån:

Udevallavarvet	115 ¹⁾
<u>Götaverken</u>	<u>50</u>
Summa	165

Rörlig kredit:

<u>Eriksberg (max 200 milj kr)</u>	<u>40</u>
--	-----------

Totalt 375

Statliga borgensåtaganden

Utestående fartygskreditgaran-
 tier avseende samtliga varv 5 750

Udevallavarvets särskilda
 garantikvot 100

Götaverkens särskilda garan-
 tikvot 70

Särskilda borgensåtaganden
för Eriksberg 58

Totalt 5 978

1) Av detta belopp har i statsbudgeten genom avskrivning kostnadsförts ett belopp av 65 milj kr. Resten skall återbetalas med jämna rater under åren 1975-1979.

Källor: Propositioner om varvsindustrin under åren 1958-1975 och riksgäldskontorets statistik.

1.3 Den internationella bakgrunden

Den växande världshandeln och framför allt industri-
ländernas snabbt ökande behov av råolja för energi-
försörjningen har varit de grundläggande förutsätt-
ningarna för den expansiva fartygsefterfrågan under
efterkrigstiden. En speciell, starkt efterfrågestim-
ulerande faktor var därvid den tekniska utveckling-
en mot stora och automatiserade fartyg.

Världens fartygsproduktion har därför expanderat
kraftigt under hela efterkrigstiden. Särskilt i Ja-
pan skedde under 1960-talets första del en accelera-
tion av kapacitetsutbyggnaden, främst i form av helt
nya varvsanläggningar för stora tankfartyg. Den ja-
panska världsmarknadsandelen kom därigenom att öka
till upp emot 50 %. I flera europeiska länder, fram-
för allt i Storbritannien, hade varvsindustrin därem-
ot problem med att genomföra omstrukturering, metod-
förnyelse och rationaliseringar, vilket resulterade
i betydande såväl relativa som absoluta marknadsför-
luster. De svenska varven uppehöll dock under perio-
den ganska väl sin världsmarknadsandel, i allmänhet
något över 8 %.

Vid den snabba tillväxten och omvandlingen av värld-
dens fartygsproduktion som sålunda skett - den genom-
snittliga ökningstakten var i dwt räknat inemot 13 %
per år under 1964-1974 - har utbud och efterfrågan
på fartyg inte balanserat. Varvskapaciteten har ge-
nomgående tenderat att bli större än efterfrågan.
Med den marknadsledande ställning som den expanderan-
de japanska varvsindustrin snart intog, ledde detta
till pressade och många gånger förlustbringande far-
tygspriser och till att varven engagerades i en be-
tungande kreditkonkurrens om beställarna. I de fles-
ta med Sverige konkurrerande varvsländerna kunde var-
ven därvid med statligt stöd erbjuda krediter till

lägre kostnad än den marknadsmässiga. Även direkta statliga produktionsstöd förekom.

Omfånget och betydelsen av såväl kreditkonkurrensen på fartygsmarknaden som det direkta statliga varvsstödet har emellertid reducerats väsentligt under senare år genom de internationella överenskommelser dels om exportkrediter, dels om avveckling av generella stödåtgärder för varven, som tillkommit inom OECD. Innebörden av överenskommelsen år 1969 mellan 13 av OECD:s medlemsländer angående exportkrediter för nya fartyg kan sammanfattas i följande. De anslutna länderna förband sig tillse att varven med statligt stöd inte erbjöd bättre kreditvillkor än lägst 20 % kontantbetalning, högst 8 års kredittid och lägst 6 % ränta. En successiv anpassning emot marknadsmässiga villkor har därefter skett. Fr o m den 1 januari 1971 höjdes kontraktsräntan till 7,5 %. Fr o m den 1 juli 1974 gäller enligt tillägg till överenskommelsen följande kreditvillkor: lägst 30 % kontantbetalning, högst 7 års kredittid och lägst 8 % kontraktsränta. OECD-överenskommelsens villkor kan numera betraktas som normerande för kreditförsäljningen av fartyg.

Överkapaciteten inom världens varvsindustri, som sålunda länge varit latent, har kraftigt skärpts och blivit akut främst genom händelserna på oljemarknaden hösten 1973. Det flerfaldigade råoljepriset och de omfattande energipolitiska åtgärder som vidtogs av praktiskt taget alla industriländer för begränsning av energiförbrukning och produktion av substituerade energislag, har grundligt förändrat framtidsbilden för såväl varven som sjöfartsnäringen.

De prognoser för industriländernas oljeförbrukning och oljeimport som föreligger är ännu synnerligen osäkra, framför allt vad gäller takten för de förutsedda omställningarna. Det framstår emellertid såsom

helt klart att oljetransportbehovet, liksom oljeförbrukningen och oljeimporten, inte kommer att öka i den tidigare väntade omfattningen. Olika beräkningar visar på en stagnation av industriländernas oljeimport under resten av 70-talet. Denna förändrade balans på den framtida tankfraktmarknaden har ytterligare skärpts genom de successiva leveranserna av stort tanktonnage under de närmaste åren. Dessa avser i huvudsak beställningar som gjordes åren 1972 och 1973 (före oljekrisen oktober 1973).

Det förändrade läget har i första hand medfört att tankfraktpriserna har fallit till under den nivå som ger redarna täckning för arbetslöner och rena driftskostnader. En större del än någonsin av tankerflottan ligger upplagd. Orderingången till varvsindustrin har upphört, och en icke obetydlig del av redan tecknade order har annullerats.

Hur länge överskottet på stort tanktonnage kommer att bestå kan inte bedömas i dag. För både år 1976 och år 1977 kommer överskottet snarast att öka, allteftersom den gamla orderstocken hos varven avarbetas. Så länge obalansen på tankfraktmarknaden består kommer emellertid oljefrakterna att förbli på bottenivå och redarnas nybeställningsintresse ringa. Inte minst redarnas likviditet och betalningsförmåga utsätts därvid för stora påfrestningar.

Det andra dominerande framtidsproblemet gäller överkapaciteten i varvsindustrin. Genom investeringar i nya varv och rationaliseringar av gamla varv har produktionskapaciteten successivt ökat. Redan före oljekrisen år 1973 pekade utvecklingen på att världens varvskapacitet skulle bli större än fartygsefterfrågan under andra hälften av 1970-talet. Det förutsedda gapet har naturligtvis kraftigt ökat genom det nya läget på oljemarknaden. För en betydande del av

världens varvsindustri ger de marknadsperspektiv som nu kan anses sannolika inte något utrymme för långsiktig och lönsam sysselsättning. Det råder ringa tvekan om att världens varvsindustri på sikt måste bantas ned kraftigt. Även sysselsättningen på kortare sikt - under åren 1978-1979 sedan den inre-
 liggande orderstocken avvecklats - måste med nuvarande marknadsutsikter betecknas såsom problematisk för ett betydande antal av världens storvarv.

Också den internationella utvecklingen i övrigt på sjöfartens område pekar på problem. Tendenserna till sjöfartsprotektionism har tilltagit. Unilaterala åtgärder för att ge preferens åt det egna landets handelsflotta har blivit alltmer vanligt förekommande. Den i UNCTAD:s¹⁾ regi i april 1974 antagna s k linjekoden syftar till en tredelning av fraktvolymer mellan export och importländer samt tredje land. Kodens slutgiltiga ikraftträdande förutsätter visserligen att den erhåller anslutning från ett visst minimum av medlemsländerna. Det är ännu osäkert om detta kommer att uppnås. Koderna kan emellertid ändå stimulera olika länder att själva vidta protektionistiska åtgärder. Även den pågående utbyggnaden av de oljeproducerande ländernas tankfartygsflottor kan väntas resultera i en krympande konkurrenssektor för sjöfarten. En snabbt ökande andel av världens handelstonnage registreras under bekvämlighetsflagg och i s k "tax havens", vilket också innebär betydande konkurrensproblem för andra länders handelsflottor.

1) United Nations' Conference on Trade and Development.

KAPITEL 2

SVENSK VARVSINDUSTRI - OMFATTNING OCH STRUKTUR

2.1 Utvecklingen under senare år

Sedan mitten av 1950-talet har ca 80 % av den svenska fartygsproduktionen avsatts på den internationella marknaden. Detta torde vara en högre exportandel än inom någon annan större industribransch i landet. Värdet av svenska fartygsleveranser uppgick år 1974 till nära 4 miljarder kr, varav exportvärdet till drygt 3 miljarder kr, motsvarande ca 5 % av den totala svenska exporten.

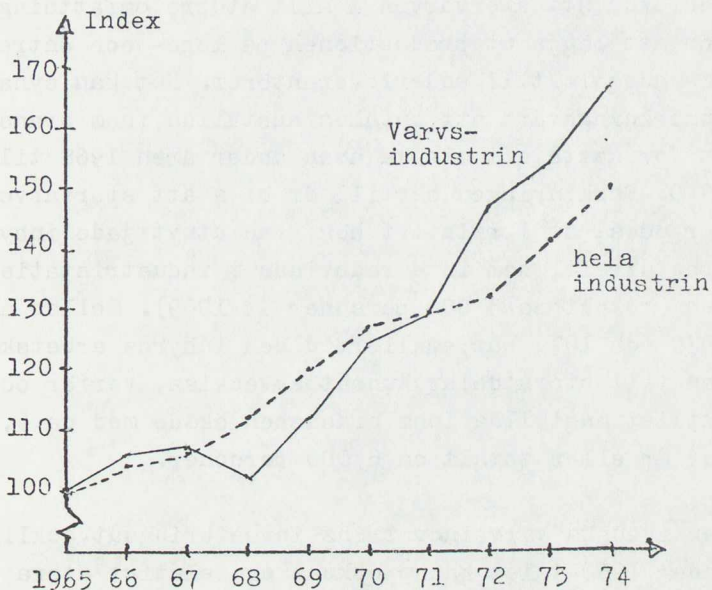
Konkurrensutvecklingen på fartygsmarknaden kan sammanfattande illustreras med att den japanska andelen av totalt nyproducerat handelstonnage under 1960-talet ökade från ca 20 % till upp emot 50 % för att stabiliseras på denna höga nivå. Storbritannien och Västtyskland torde ha träffats hårdast av den japanska expansionen, medan de svenska varven i stort hållit sin marknadsandel.

Utvecklingen av produktionsvolymen inom varvsindustrin framgår av diagram 2:1. Med varvsindustrin avses skeppsvarv, båtbyggerier samt industri för fartygs- och båtmotorer.

Efter en svag utveckling åren 1965-1968 har produktionsvolymen ökat snabbare än för industrin totalt. Från år 1968 har ökningstakten i genomsnitt varit 8,5 % per år. De fyra storvarven¹⁾ har svarat för övervägande delen av produktionstillväxten.

1) Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, AB Götaverken, Kockums Mekaniska Verkstads AB och Uddevallavarvet AB.

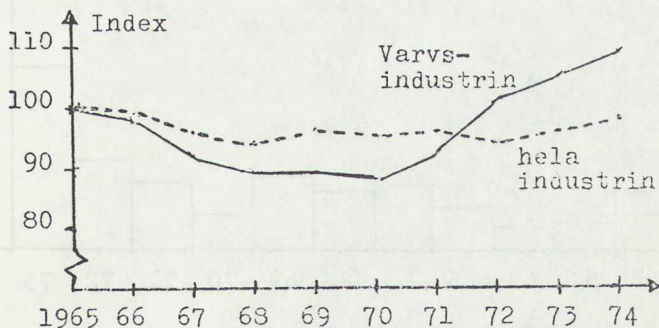
Diagram 2:1 Produktionsvolymens utveckling inom varvsindustrin 1965-1974. Index 1965 = 100



Källa: SOS Industri.

Antalet anställda inom varvsindustrin uppgick enligt industristatistiken år 1974 till ca 35 000, varav ca 80 % eller 27 000 arbetade vid de fyra storvarven. Utvecklingen av antalet anställda inom varvsindustrin framgår av diagram 2:2.

Diagram 2:2 Antalet anställda inom varvsindustrin 1965-1974. Index 1965 = 100.

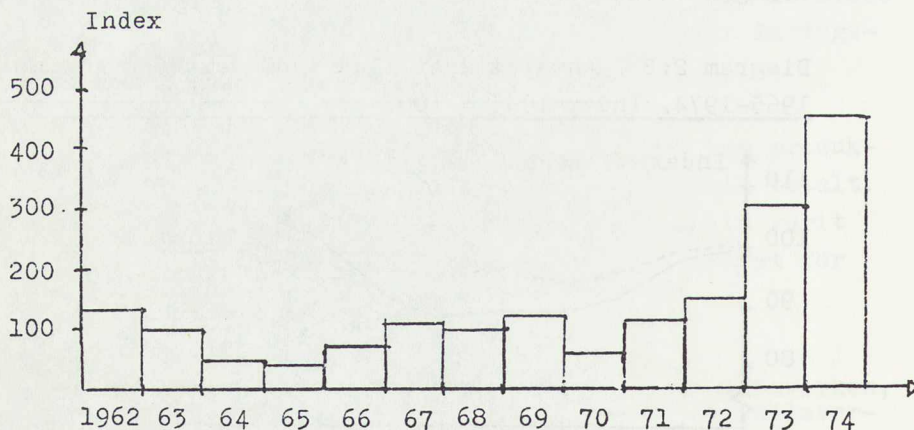


Källa: SOS Industri.

Antalet anställda minskade fortlöpande under perioden 1965-1970. Totalt lämnade ca 4 000 personer (eller drygt 12 %) branschen under dessa år. Detta medförde att storvarven i allt större omfattning kom att lägga ut produktionen på lego- och entreprenadbasis till underleverantörer. Det kan synas anmärkningsvärt att antalet anställda inom branschen fortsatte att minska även under åren 1968 till 1970. Förklaringen härtill är bl a att storvarven under dessa år i relativt hög grad utnyttjade inhyrd arbetskraft, som inte redovisas i industristatistiken (totalt ca 3 000 personer år 1969). Mellan år 1970 och 1974 har emellertid den inhyrda arbetskraften till stora delar kunnat avvecklas, varför också antalet anställda inom branschen ökade med ca 5,5 % per år eller totalt ca 6 000 personer.

Den svenska varvsindustrins investeringsutveckling under 1960-talet kännetecknas av relativt stora variationer med toppar i början och slutet av decenniet. Dessa innefattar bl a tillkomsten av Arendalsvarvet (1962-1963) och en omfattande ombyggnad av Kockums anläggningar i Malmö under åren 1967-1969.

Diagram 2:3 Investeringarnas utveckling inom varvsindustrin 1962-1974. 1968 års priser. Index 1968 = 100



Källa: SOS Industri

Som framgår av diagram 2:3 ökade investeringarna markant efter år 1970. Investeringsvolymen fyrfaldigades från år 1971 till år 1974. Vid Kockums har flera stora investeringsprojekt genomförts. Bland dessa kan nämnas en ny bockkran, en ny flakline samt en ny svetshall för skrovsektioner. Uddevallavarvets investeringsprogram Projekt 73 innebär en genomgripande förändring av produktionsapparaten med bl a en nybyggnadsdocka för stora fartyg. Vid Arendalsvarvet har bl a en skrovverkstad och nya kranar tagits i bruk. Vid flera av varven har också omfattande investeringar gjorts i personalanläggningar.

2.2 Struktur i dagsläget

2.2.1 Storleksstruktur

Den svenska varvsindustrin domineras av ett fåtal stora fartygsproducerande enheter: Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (Eriksberg), AB Götaverken inkl Öresundsvarvet (Götaverken), Kockums Mekaniska Verkstads AB (Kockums) och Uddevallavarvet AB (Uddevalla). Dessa fyra svenska storvarv - som i huvudsak bygger fartyg på 100 000 dwt eller däröver - placerar sig alla bland världens största varvsföretag.

Storvarven svarar för mer än 95 % av den totala fartygsproduktionen (dwt) i landet och för ca 80 % av det totala antalet sysselsatta inom branschen. Utöver fartyg produceras dieselmotorer, ångturbiner och hjälpmotorer samt bedrivs en omfattande reparationsverksamhet (Götaverken).

De flesta av de ca 40 mindre och medelstora varven är i huvudsak lokaliserade till södra Sverige. Dessa bedriver i större utsträckning än storvarven även annan verkstadsproduktion vid sidan av fartygsnybyggnationen, t e x stålkonstruktioner för industrianläggningar. Härtill kommer en betydande reparations-

och underhållsverksamhet. Många är dessutom underleverantörer till storvarven.

De ca 80 småvarven eller båtbyggerierna, vilka uppvisar en stor geografisk spridning, tillverkar vid sidan av fritidsbåtar material för fritids- och fiskebruk samt bedriver bl a reparationsverksamhet och vinterförvaring av båtar.

Storleksstrukturen för år 1973 illustreras i tabell 2:1.

Tabell 2:1 Antalet arbetsställen, förädlingsvärde och antal anställda fördelade efter arbetsställestorlek år 1973

Arbetsställe- storlek efter antalet an- ställda	Skeppsvarv och båtbyggerier			Hela industrin		
	Antalet arbets- ställen	Förädlingsvärde mkr	Förädlingsvärde andel (%)	Anställda antal	Förädlings- värde andel (%)	An- ställda andel (%)
5 - 49	85	78	4	1 319	15	18
50 - 499	33	245	11	4 097	41	40
500 -	11	1 897	85	28 912	44	42
Samtliga arbets- ställen	129	2 220	100	34 328	100	100

Anm: Med arbetsställe avses en fristående produktionsenhet.

Källa: Specialbearbetning av den officiella industristatistiken.

2.2.2 Produktionsinriktningen vid varven

Kännetecknande för produktionsutvecklingen vid storvarven under 1970-talets första år har varit en fortgående specialisering till ett fåtal standardiserade fartygstyper i långa tillverkningsserier samt en tendens mot större fartygsstorlekar. Produktionsresurserna vid storvarven tas fullt i anspråk för långa serier av stora tank- och ore/bulk/oil-fartyg (OBO-fartyg). Storvarvens produktionsinriktning, årskapacitet m m för år 1974 framgår av tabell 2:2.

Tabell 2:2 Storvarvens produktionsinriktning m m år 1974

Företag	Antal anställda ¹⁾	Levererat tonnage (tusentals dwt)	Faktureringsvärde ²⁾ (mkr)	Fartygsproduktion (storlek i dwt)
Eriksberg	5 600	856	941	tankers (135 000) specialfartyg (25 000-33 000)
Götaverken ³⁾	10 800	1 332	1 517	tankers (154 000) OBO-fartyg (103 000-124 000)
Kockums	5 500	1 397	1 048	tankers (355 000)
Uddevalle	3 400	722	566	tankers (128 000-233 000)

- 1) Avser antal anställda inom varvsrörelse år 1974.
- 2) Avser år 1974 och omfattar i huvudsak fartygsbyggen, motorer och reparationer.
- 3) Avser nybyggnad (Arendal, Öresundsvarvet), reparationsverksamhet (Cityvarvet) samt motortillverkning.

Eriksberg har, i förhållande till de övriga storvarven, det ojämförligt bredaste produktsortimentet: från produkttankers och andra specialfartyg (30 000 dwt) till stort tank- och bulktonnage (400 000 dwt). Produktionen av det stora tonnaget har i stor utsträckning baserats på inköp av skrov och skrovdelar från utländsk underleverantör (Lisnavevarvet i Portugal).

Götaverken har genomfört en omfattande standardisering av fartygsproduktionen. Från Arendal levereras f n 154 000 tons tankfartyg i en serie på totalt 20 st fartyg. Vid Öresundsvarvet produceras, med något enstaka undantag, enbart OBO-fartyg på ca 100 000 dwt. Vid Cityvarvet bedrivs en omfattande reparationsverksamhet (ca 2 600 anställda).

Kockums, det kapacitetsmässigt största svenska varvet, har drivit specialiseringen av produktprogrammet längre än något av de övriga svenska storvarven. Produktionen utmärks av en i varvssammanhang hög kapitalintensitet och effektivitet. Detta är en följd av ett långsiktigt och målmedvetet rationaliserings- och investeringsprogram som påbörjades i slutet av 1960-talet. Vid företaget levereras f n endast 355 000 tons tankfartyg i en serie på totalt 14 st fartyg.

Uddevallavarvet har också genomfört en långt gående specialisering av produktionen. Varvet har under de senaste åren dock byggt såväl stora tank- och bulkfartyg som mindre torrlastfartyg. Orderstocken omfattar f n endast stort tank- och bulktonnage. Varvets pågående investeringsprogram kommer att medföra en betydande ökning av den årliga produktionskapaciteten från f n ca 0,7 milj dwt upp emot 1,1 milj dwt år 1978.

Under det att storvarven sökt stärka sin konkurrensförmåga genom att bygga stora fartyg i standardutförande har de mindre och medelstora varven inriktat sig på specialtonnage såsom produkttankers och kemikaliefartyg.

Tabell 2:3 De medelstora varvens produktionsinriktning m m år 1974

Företag ¹⁾	Antal anställda	Levererat tonnage (tusentals dwt)	Faktureringsvärde (mkr)	Fartygsproduktion (storlek i dwt)
Falkenbergs Varv	310	10	45	tankers, LPG-fartyg, torrlastfartyg (5 000-7 000)
Kalmar Varv	260	7	44	kemikalietankers, specialfartyg (3 000-4 000)
Lödöse Varv	250	20	73	kemikaliefartyg, tankers, specialfartyg (6 000-12 000)
Oskarshamns Varv	570	60	124	kemikaliefartyg, produkttankers (30 000-60 000)
Götaverken Finnboda ²⁾	580	3	40	transportponton, produkttankers (- 30 000)
Götaverken Sölvesborg ²⁾	320	5	42	bulkfartyg (5 000)

1) Sammanställningen omfattar endast medelstora varv med mer än 200 anställda.

2) Ingår i Götaverken-koncernen, faktureringsvärdet omfattar reparationsverksamhet samt leveranser av komponenter inom koncernen.

Nybyggnationen vid Karlskronavarvet (ca 1 600 anställda) består enbart av krigsfartyg av olika slag. Sedan länge är dock tillverkningen av skrovsektioner och

roder för andra varv betydelsefull och har under senare år blivit allt viktigare. De största avnämarna är storvarven.

2.2.3 Regional koncentration

Varvsindustrin är huvudsakligen koncentrerad till ett fåtal orter. Göteborgs-, Malmö- och Uddevalla-regionerna svarar för ca 80 % av den totala sysselsättningen inom branschen. I Göteborgs kommunblock utgör antalet anställda vid de båda storvarven (Eriksberg och Götaverken) ca 20 % av den totala industrisysselsättningen. Motsvarande siffror för Malmö (Kockums) och Uddevalla (Uddevallavarvet) är 13 respektive 47 %. I Landskrona kommun svarar Öresundsvarvet (Götaverken) för 40 % av industrisysselsättningen.

2.2.4 Varvsindustrins betydelse för övrig industri i Sverige

Varvsindustrin är i betydande utsträckning en monterings- och sammansättningsindustri med omfattande inköp från övrig svensk industri. De branscher som betyder mest för varven är verkstadsindustrin samt järn-, stål- och metallverken. Dessa svarar sammanlagt för ca 80 % av den svenska industrins leveransvärde till varvsföretagen.

Branschens karaktär av sammansättningsindustri innebär också att ett betydande antal människor utanför branschen är för sin utkomst indirekt beroende av varvsindustrin. I en studie genomförd vid industridepartementet (1973) har den totala sysselsättningseffekten i samtliga underleverantörsled beräknats till 15 000 personer. Geografiskt är denna effekt störst i varvsregionerna och Norrbotten (NJA).

2.3 Utvecklingstendenser¹⁾2.3.1 Produktionsutveckling

År 1974 levererade storvarven fartyg motsvarande 4,3 milj dwt varav 3,2 milj dwt (75 %) utgjordes av tanktonnage. Leveranserna för år 1975 beräknas uppgå till 5,0 milj dwt, varav 4,3 milj dwt (85 %) är tanktonnage.

Tabell 2:4 Fartygsleveranser (tusentals dwt) enligt storvarvens inneliggande orderstock, 1974-1979

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Leveranser	4 310	5 015	4 956	4 641	1 733	603
Andel tankfartyg	75%	85%	86%	80%	79%	80%

Under perioden 1976-1979 kommer således enligt storvarvens orderstock fartyg motsvarande 11,9 milj dwt att levereras. En avsevärd del av orderstocken hänförs till kontrakt tecknade under perioden oktober 1972 - september 1973.

De medelstora varven levererade år 1974 fartyg motsvarande 95 000 dwt. Leveranserna för år 1975 beräknas uppgå till 160 000 dwt. Under perioden 1976-1979 tillkommer enligt de medelstora varvens inneliggande orderstockar leveranser på totalt 480 000 dwt.

Som framgår av tabell 2:4 har storvarvens inneliggande orderstock till övervägande delen levererats vid utgången av år 1977. Sista leverans sker i genomsnitt under första halvåret 1978.

1) Uppgifterna i avsnittet baseras på industridepartementets varvsenkät hösten 1975.

Med en normal framförhållning, som tar hänsyn till nödvändigheten av en jämn och rationell produktion, bör storvarven i genomsnitt teckna nya order under första halvåret 1976.

År 1974 uppgick antalet anställda vid storvarven till 27 000, varav tjänstemän och arbetsledare 7 000. Enligt företagens prognoser kommer sysselsättningen att i stort sett ligga på samma nivå under perioden 1975 - 1977.

2.3.2 Finansieringsbehov

I industridepartementets varvsenkät hösten 1975 ingår uppgifter från de svenska varven avseende finansieringsbehov för fartygsleveranser åren 1975 - 1979. Uppgifterna avser såväl inneliggande orderstock som s k prognosfartyg.

Den totala bruttokreditgivningen för leveranser åren 1975, 1976 och 1977 har angetts till respektive 2 700, 3 100 och 2 500 milj kr (avrundade tal). Den andel av kontrakten (inklusive kontantkontrakt) som är avtalade i svenska kronor har angivits till respektive 58 %, 68 % och 64 %. År 1974 var andelen 38 %. I den mån dessa procenttal i stort är tillämpliga för de planerade leveranserna av kreditfartyg skulle mycket betydande finansieringsbehov i svenska kronor föreligga under de närmaste åren. Vissa fartygskreditavtal ger dock varven möjlighet att anvisa finansiering i US dollars i stället för kronor.

KAPITEL 3

SVENSK REDERINÄRING - OMFATTNING OCH STRUKTUR

3.1 Utvecklingen under senare år

Det svenskregistrerade tonnaget utgör ca 2 % av världshandelsflottan. Sverige ligger därmed på tolfte plats bland sjöfartsländerna. Norge ligger på fjärde plats. Det totala förädlingsvärdet inom svensk rederinäring var år 1974 ca 3 miljarder kr , motsvarande drygt 1 % av bruttonationalprodukten (förädlingsvärdet inom varvsindustrin var samma år 2,5 miljarder kr). Sjöfartsnettot för år 1974 var 3,9 miljarder kr.

Den svenska handelsflottan ökade mellan år 1965 och 1970 från 5,8 milj dwt till 6,9 milj dwt, d v s med ca 3 % årligen. Under de därpå följande åren ökade expansionstakten till 12 % årligen. Ultimo 1974 uppgick handelsflottan till 11,3 milj dwt. Svenska rederiernas beställningar uppgick i augusti 1975 till 3,8 milj dwt, varav 2,6 milj dwt vid svenska varv. Av beställningarna är 2,8 milj dwt tankfartyg.

Under de senaste tio åren har den svenska handelsflottan successivt förnygrats. I mitten av år 1973 var ca 80 % av handelsflottan yngre än tio år, vilket ger Sverige en femteplats bland sjöfartsnationerna i detta avseende. Då de nya fartygen i genomsnitt varit större än de som avvecklats, minskar antalet fartyg samtidigt som flottan ökar i tonnage. Ultimo 1974 uppgick antalet fartyg över 100 brt till ca 630 mot 900 år 1965, en minskning under perioden med 30 %.

I tabell 3:1 redovisas antalet, storleken och genomsnittsåldern av den svenska handelsflottan år 1974, fördelad på fartygstyper.

Tabell 3:1 Den svenska handelsflottan ultimo 1974

Fartygstyper	Antal	Tusen dwt	Medelålder m h t bruttodräktighet
Tankers	130	5 048	5
Malmtankers	11	1 413	3
OBO-fartyg	13	1 330	3
Bulkfartyg	53	2 006	-
Kyl- och frys- fartyg	25	243	6
Passagerarfartyg	116	-	7
Övriga	281	1 275	10
Totalt	629	11 315	6

Källa: Statistiska meddelanden nr T 1975:53

Den svenska handelsflottan sysselsätts i alldeles övervägande utsträckning i utrikes fart. Av seglationsintäkterna för det svenskägda tonnaget år 1974 var ca 97 % hänförliga till utrikes fart. Av detta procenttal var hälften hänförligt till trafik mellan utrikes orter och hälften till trafik mellan svenska och utländska hamnar.

I ökande utsträckning har de svenska rederierna använt från utlandet inhyrda fartyg. Av de totala bruttointäkterna år 1965 emanerade 15 % från sådana fartyg, medan motsvarande andel år 1974 uppgick till 25 %. Rederieringens totala bruttointäkter år 1974 uppgick till 7,4 miljarder kr, varav 26 % avsåg tidshyror för till utlandet uthyrda fartyg.

I tabell 3:2 sammanfattas rederiernas bruttointäkter för år 1974 (eget tonnage plus från utlandet inhyrt tonnage) med fördelning på intäktskategorier.

Tabell 3:2 Den svenska rederinäringens bruttointäkter år 1974

Intäktskategori	Mkr	Andel i %
Linjefart	2 182	29,3
Trampfart	2 722	36,6
därav torrlast	1 890	25,4
malmlast	308	4,1
oljelast	524	17,1
Passagerar- och kryssningsintäkter	644	8,6
Tidshyror för till utlandet uthyrda fartyg	1 898	25,5
Totalt	7 446	100

Källa: Statistiska meddelanden nr T 1975:52

Linjefarten svarar för knappt 1/3 av de totala bruttointäkterna, medan trampfarten svarar för drygt 1/3. Återstående tredjedel utgörs till större delen av hyror för till utlandet uthyrda fartyg; en relativt ringa del består av intäkter i passagerartrafik. Den beskedliga del som oljelaster svarar för inom trampfarten beror på att större delen av oljetonnaget arbetar på uthyrd basis och att intäkterna då redovisas under tidshyror.

3.2 De större svenska rederierna

De fem största rederikoncernerna svarar för 70 % av det totala svenska handelstonnaget och de tio största för 85 %.

I tabell 3:3 redovisas i storleksordning de tio största svenska rederikoncernerna och deras tonnageinnehav den 1 januari år 1975 uttryckt i dwt. Uppgifterna omfattar moderbolag och i förekommande fall de dotterbolag som ingår i koncernredovisningen. I de fall koncernföretag ingår som partredare har partrederiets

tonnage i dess helhet hänförts till koncernen när koncernföretaget är huvudlottägare.

Tabell 3:3 De tio största svenska rederikoncernernas flottor per den 1 januari 1975

Företag	Fartygsflotta i tusen dwt ¹⁾	Procentuell andel av totala svenska handelsflottan
Saléns	3 232	29
Broströms	2 358	21
Gränges	1 260	11
Kungsbacka	711	6
Malmros	607	5
Johnson	431	4
Wallenius	336	3
Fernströms	279	2
Transatlantic	263	2
Högberg	204	2
Övriga	1 634	15
Totala handelsflottan	11 315	100

1) Exkl passagerarfartyg.

Källa: Svensk Sjöfartstidning, nr 12 år 1975.

Nedan kommenteras översiktligt de fem rederikoncerner som har ett tonnageinnehav överstigande 500 000 dwt.

Salénkoncernen redovisade år 1974 en omsättning inom rederirörelsen på knappt 1,9 miljarder kr. Omsättningen för varvsrörelsen (AB Götaverken med dotterföretag) uppgick till knappt 1,7 miljarder kr. Övriga verksamhetsgrenar omsatte knappt 200 mkr.

Salénföretagen är ägare till Sveriges största oljetankerflotta, vilken med en kapacitet ultimo 1974 av

ca 2,1 milj dwt motsvarar 40 % av den totala svenska tankerflottan. Saléns hade vid årsskiftet 1974/75 i beställning 6 st tankers på vardera 348 000 dwt (samtliga hos Kockums).

Företagsgruppen är mindre dominerande inom torrlast-sektorn (exkl kyltransporter). Största gruppen inom denna sektor utgörs av bulkfartygen som uppgick till drygt 190 000 dwt, motsvarande 15 % av det totala svenska bulktonnaget. Beställningarna vid årsskiftet inkluderade 2 st bulkfartyg på vardera 23 000 dwt.

På kylfartygssidan var gruppen vid årsskiftet 1974/75 ägare till 20 av de totalt 25 svenskägda kylfartygen. Dessutom disponerade Salénrederierna ca 80 kylfartyg, långtidsinfraktade från andra ägare, varigenom av koncernen opererade kylfartyg uppgår till ca 30 % av världsfloTTan av större helkylda fartyg med över 150 000 kubikfots lastutrymme. Vid årsskiftet fanns inget kylfartyg i beställning.

Salénrederierna driver passagerar- och lastfärjetrafik mellan europeiska hamnar inom dotterföretaget Tor Line, som ägs till två tredjedelar.

Förutom innehavet av aktiemajoriteten (90,5 %) i AB Götaverken är koncernen största enskilda aktieägare i Kockums Mekaniska Verkstads AB (25 %).

Broströmkoncernen (Ångfartygsaktiebolaget Tirfing med dotterföretag) omsatte år 1974 ca 2,6 miljarder kr, varav 0,9 miljarder kr inom varvsrörelsen (Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB med dotterbolag) och 1,7 miljarder kr inom rederi- och övrig verksamhet.

Koncernens tankerflotta vid årsskiftet 1974/75 hade en kapacitet av 812 000 dwt, motsvarande ca 16 % av den totala svenska tankerflottan. Vid slutet av

år 1974 hade koncernen i beställning en råoljetanker om 350 000 dwt.

Kombinationstonnaget uppgick vid slutet av år 1974 till totalt 758 700 dwt eller knappt 30 % av det totala svenska kombinationstonnaget, vilket utgör Sveriges största flotta av kombinationsfartyg. På bulksidan var kapaciteten 360 400 dwt, motsvarande 18 % av totala svenska bulktonnaget.

Koncernens flotta av reguljära torrlastfartyg är Sveriges största, omfattande 39 linjefartyg med en lastkapacitet av 403 000 dwt vid årsskiftet 1974/75 (inkl bl a ett containerfartyg, fyra ro/ro-fartyg och ett kylfartyg).

I övrigt omfattade koncernflottan vid årsskiftet 1974/75 bl a 40 bogserfartyg, fem passagerarfartyg, tre vintankers och tre svävare. I nybyggnad fanns bl a 4 bogserfartyg.

Gränges AB:s rederirörelse omsatte år 1974 411 milj kr. Rederirörelsen omfattar i icke obetydligt utsträckning befraktningar för de koncernen närstående intressena Lamco och Malmexport samt för koncernens importbehov (främst kol).

Rederiets flotta av malm/tankfartyg vid årsskiftet 1974/75 bestod av 6 fartyg på totalt 891 000 dwt, d v s över 60 % av den svenska malm/tankfartygsflottan. I rederiets flotta ingår också 8 bulkfartyg på totalt 182 600 dwt och 4 kemikaliefartyg på totalt 109 600 dwt. I nybyggnad fanns 2 OBO-fartyg om 120 000 dwt vardera.

Kungsbackarederiernas fartygsflotta bestod vid årsskiftet 1974/75 av tre tankfartyg på totalt 519 000 dwt, ett OBO-fartyg på 75 000 dwt samt ett bulkfartyg

på 116 000 dwt. I nybyggnad fanns ett tankfartyg på 485 000 dwt.

Malmros Rederi AB:s fartygsflotta bestod vid årsskiftet 1974/75 av tre kombinationsfartyg på sammanlagt 432 000 dwt, en oljetanker, en gastanker, två kylfartyg och ett semicontainerfartyg. I nybyggnad fanns 3 st tankfartyg på totalt 669 000 dwt samt ett gastankfartyg.

Två helägda dotterbolag, Frigoscandia AB samt AB Olson & Wright, driver fryshus- och frystransportverksamhet respektive skeppsmäklerirörelse.

3.3 Samarbete mellan svenska redare och svenska varv

Varvs- och rederinäringarna i Sverige har i stor utsträckning blivit ägarmässigt sammankopplade. Salén-koncernen innehar majoritetsposten (90,5 %) i Göta-Verken och är den största enskilde aktieägaren i Kockums (25 %). Eriksberg ägdes av Tirfing fram till den 1 juli 1975, då staten övertog varvet. Flertallet medelstora varv ägs också av rederier.

Rederiernas förvärv av varv är av relativt färskt datum; med undantag för Tirfings intresse i Eriksberg (1918) ägde de flesta och största transaktionerna rum under perioden 1969-1971. Allmänt sett torde bakgrunden ha varit att lönsamma och likvida rederier har sett möjlighet att med en relativt begränsad kontantinsats integrera bakåt för att därmed försäkra sig om dels skeppstekniskt samarbete, dels möjligheter till risk- och resultatutjämning.

Av de svenska rederiernas fartygsbeställningar per den 1 augusti 1975 kommer, tonnagemässigt sett, 68 % av leveranserna från svenska varv. Till följd

av att specialtonnage beställts utomlands blir de svenska varven värdemässigt sett ej lika dominerande.

De varvsägande redarnas beställningspolitik präglas i allmänhet inte av någon systematisk eller påtaglig koncentration av beställningar till de hel- eller delägda varven. Varvens produktionsinriktning och orderbeläggning kan utgöra naturliga hinder för detta. En favoriserande beställningspolitik kan därtill innebära nackdelar för de berörda varven. Ett varvsägande rederi kan dock i en svag varvskonjunktur eller om det gäller en initialbeställning av en ny fartygstyp stödja det egna varvet.

I detta sammanhang bör också omnämnas de intressen i partredande dotterbolag som tre av de fyra storvarven innehar (undantag Uddevallavarvet). Syftet med denna verksamhet är - förutom att erhålla avkastning på de investerade medlen - att vara varvets beställare behjälplig med att reducera finansieringsbördan samt ävenledes att ge varvet direkta erfarenheter av fartygsdrift.

3.4 Rederiföretagens finansieringsbehov

Utredningen utförde i början av år 1975 i samarbete med Sveriges Redareförening en enkätundersökning bland redareföreningens medlemmar avseende dessas investeringsplaner och finansieringsbehov m m. De företag som besvarade enkäten svarade för 85 % av medlemskårens dödviktstonnage vid enkättillfället och 80 % av medlemsföretagens totala antal sysselsatta. Redareföreningens medlemmar svarar för den alldeles dominerande majoriteten av det svenskägda tonnaget. De siffermässiga uppgifter som redovisas nedan avser enkätföretagen.

Enkätundersökningens investerings- och finansieringsdata avsåg perioden 1974-1978. De redovisade investeringsciffrorna utvisade mycket kraftiga investeringsminskningar under de två sista prognosåren från drygt 1 500 mkr år 1976 till 950 mkr år 1977 och 500 mkr år 1978. Investeringsminskningen resulterade för de berörda åren i negativt finansieringsbehov för fartygsfinansieringen. Från diskussioner med representanter för olika rederier har dock inhämtats att investeringsplaner inom rederiföretag sällan sträcker sig längre än två à tre år fram i tiden, varför det obetydliga, eller rent av negativa, nettofinansieringsbehovet ej bör tillmätas någon operativ innebörd. Investerings- och finansieringsplaner för åren fram till och med år 1976 (och i viss utsträckning år 1977) representerar däremot fasta planer i form av redan placerade fartygsorder, varför uppgifterna har en betydande grad av konkretion. I de följande tabellerna redovisas uppgifter över finansieringsbehov och planerad finansiering endast till och med år 1976.

Tabell 3:4 Rederiföretagens planerade finansiering per år under åren 1975 och 1976 (årsgenomsnitt i milj kr)

<u>Finansieringsbehov</u> <u>per år</u>		<u>Finansiering</u> <u>per år</u>	
Investeringar i fartyg	1 460	Upplåning	625
		Egna medel	780
Rörelsekapital samt övr invest	195	Försäljning av fartyg	250
Summa	1 655	Summa	1 655

Tabell 3:4 visar rederiernas (enkätföretagens) planerade medelsanvändning respektive finansiering i genomsnitt för åren 1975 och 1976. Investeringar i

fartyg står för nära 90 % av medelsanvändningen och drygt 60 % av det totala finansieringsbehovet anses kunna självfinansieras. Företagen räknade med att egna medel (exkl försäljning av fartyg) skulle komma att minska med ca 30 % mellan år 1974 och år 1975, därefter ligga kvar på denna nivå under år 1976 för att sedan åter börja öka något. Det kan emellertid ifrågasättas om denna tämligen gynnsamma utveckling står i samklang med det rådande och förväntade fraktmarknadsläget. Det finns därför skäl att räkna med att lånebehovet kan vara tilltaget i underkant.

I tabell 3:5 redovisas nettoupplåningens fördelning på svenska och utländska finansieringskällor, dels i form av preliminära utfallssiffror för år 1974, dels avseende planerna åren 1975-1976.

Tabell 3:5 Upplåningens fördelning per år under åren 1974 samt 1975 och 1976 (nettobelopp i milj kr)

1974 (prel utfall)	1975-1976 (genomsnitt per år)
Svensk upplåning	
- varv 170	395
- övr upplåning <u>-320</u>	<u>130</u>
Totalt -150	525
Utländsk upplåning	
- varv 190	-100
- övr upplåning <u>540</u>	<u>200</u>
Totalt 730	100
Totalt utländsk och svensk upplåning	
580	625

Enkätföretagen räknar sålunda med en betydande lokal finansiering under innevarande och nästa år (särskilt från de svenska varvens sida), medan utlandsupplåningen avses bli av ganska måttlig storleksordning. Mönstret under år 1974 var det motsatta.

Enkätföretagen räknar sålunda med en betydande lokal finansiering under innevarande och nästa år (särskilt från de svenska varvens sida), medan utlandsupplåningen avses bli av ganska måttlig storleksordning. Mönstret under år 1974 var det motsatta.

1974 (procent)		1973 (procent)	
<hr/>			
Utländsk upplåning		Utländsk upplåning	
100	100	100	100
<hr/>		<hr/>	
Svensk upplåning		Svensk upplåning	
100	100	100	100
<hr/>		<hr/>	
Total upplåning		Total upplåning	
100	100	100	100
<hr/>		<hr/>	
Utländsk upplåning		Utländsk upplåning	
100	100	100	100
<hr/>		<hr/>	
Svensk upplåning		Svensk upplåning	
100	100	100	100
<hr/>		<hr/>	
Total upplåning		Total upplåning	
100	100	100	100

KAPITEL 4

VARVENS OCH REDERIERNAS FINANSIERING

4.1 Bakgrund

Utvecklingen mot allt större fartygsstorlekar har fortgått under hela efterkrigstiden. Detta har medfört ett successivt ökat kapitalbehov. För rederierna har detta inneburit ökande behov av investeringsfinansiering och för varven har den hårda internationella konkurrensen lett till att betalningsvillkoren vid fartygsförsäljning tidvis blivit det kanske väsentligaste konkurrensmedlet.

En viktig orsak till den japanska varvsindustrins expansion under 1960-talet var att man genom förmånliga krediter kunde säkra stora beställningsvolymmer. I den kreditkonkurrens som utlöstes härav tvingades bl a de svenska varven att följa med. Därigenom kom rederiernas investeringsfinansiering att till stor del överflyttas på varven. Dessa krediter måste av varven refinansieras på de nationella och internationella kapitalmarknaderna. Utöver krediterna efter fartygens leverans har varven också tvingats ta på sig en betydande andel av finansieringen av fartygsbyggena. Överenskommelserna inom OECD om exportkreditbegränsning har emellertid förhindrat en ännu längre gående kreditkonkurrens mellan världens varv.

De svenska varvens kundkrets har under den senaste tioårsperioden breddats påtagligt. År 1965 var antalet beställarnationer ett halvt dussin, varvid tonnage för skandinaviska beställare utgjorde drygt 90 %. År 1975 var omkring tre gånger så många nationer representerade i varvens orderstockar, varvid den skandinaviska andelen hade sjunkit till ca 50 %. Utveck-

lingen beror bl a på att allt fler länder inträtt som betydande sjöfartsnationer.

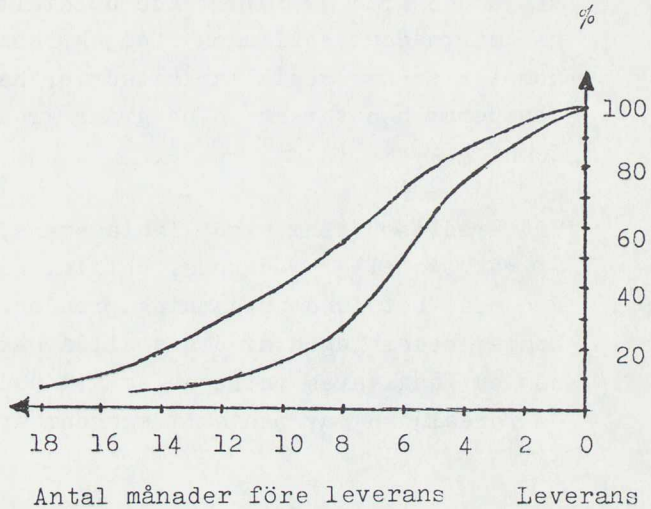
4.2 Finansieringsbehov

De stora finansieringsvolymerna inom såväl rederier som varv avser fartygen. Finansieringsbehovet är med hänsyn till fartygens livslängd långfristigt. Den ekonomiska livslängden för fartyg varierar i stort mellan 12 och 20 år. Med hänsyn härtill uppstår hos rederierna finansieringsbehov utöver dem som varven kan täcka.

För varven är finansieringsbehoven för levererade fartyg knutna till de kreditvillkor som avtalas med beställarna. Härtill kommer behovet av att finansiera fartygsbygget till den del förskott från redaren och krediter hos leverantörer inte förslår. Eftersom det normalt tar 14-18 månader att bygga ett fartyg kan med nuvarande kreditvillkor (OECD) det sammanlagda finansieringsbehovet vara utsträckt över 8-9 år. För specialfartyg som s k LNG-fartyg är byggtiden ca 1 år längre.

I diagram 4:1 illustreras typiska kostnadsförlopp avseende tankfartyg i storleksklasserna 100 000 dwt - 350 000 dwt.

Diagram 4:1 Upparbetningskostnaden för tankfartyg i storleksklasserna 100 000 dwt till 350 000 dwt



Upplåningen hos varv och rederier är till löptid och valuta inriktad på att balansera de likviditets- och valutarisker som hänger samman med respektive verksamhet. Valutarisker för varven behandlas i kapitel 5.

4.3 Kreditprövning och säkerheter

I samband med affärsförhandlingarna mellan varv och beställare utför båda parter i normalfallet en betydande kreditprövning. För varvets del nödvändiggörs detta av det omfattande kapital som nedläggs i fartyget före leverans och den långfristiga kredit som oftast lämnas efter leverans. Redarens prövning av varvet går närmast ut på att avgöra varvets möjligheter att fullfölja och leverera fartyget inom avtalad tid samt att bedöma risken med förskottsbetalningar.

De internationellt verksamma varven, rederiföretagen och finansieringsinstituten har hittills i allmänhet väl känt varandras affärsinriktning och ekonomiska ställning. Detta har i sin tur lett till att en betydande grad av förtroende uppstått mellan parterna. Marknadsutvecklingen i oljekrisens spår och tillkomsten av nya beställarkategorier har emellertid accentuerat behovet av en noggrann kredit- och riskbedömning.

Vid kreditprövning utgör låntagarens, vare sig det är varvets eller redarens, betalningsförmåga på sikt den mest betydande bedömningsgrunden. Först därefter kommer bedömningen av den ställda säkerheten, eftersom en långivares intresse av att nödgas föranstalta om försäljning av pantsatt egendom är ytterst begränsat.

För varvet har kreditprövningen stor betydelse även vid försäljning av fartyg mot kontant betalning. Tiden mellan beställning och leverans kan nämligen vara flera år. I syfte att begränsa kreditrisken under byggnadstiden söker varvet erhålla så stora förskottsbetalningar som möjligt, i första hand i form av kontanter och därefter i form av växlar.

Förutom att finansiera bygget har förskotten också den betydelsen att beställarens benägenhet att inte fullgöra avtalet minskar om en stor del av priset redan erlagts.

Som säkerhet för beställarens fullföljande av betalningarna enligt fartygskontraktet har varvet före leveransen att förlita sig på erhållna förskott och på rätten att, om betalning inte erhålls, häva kontraktet och placera fartygsbeställningen hos annan redare. I den mån befraktningsavtal träffats för det beställda fartyget kan även sådant avtal pantsättas liksom inteckning i andra fartyg.

Fartygskrediten till redaren efter leverans uttrycks oftast med växlar eller reverser. De närmare kreditvillkoren och beskrivning av de säkerheter som skall presteras av beställaren efter leverans regleras i fartygskontraktet. I flertalet fall utgörs säkerheterna av inteckning i fartyget kompletterad med förmånsrätt i försäkringsersättning och i vissa fall pantsättning av befракtningsavtal. Export till statshandels- och utvecklingsländer utgör här undantag, genom att bank- eller statsgaranti oftast ersätter de nämnda säkerheterna.

Som säkerhet för lämnade förskott kan redaren enligt den nu gällande sjölagen (1891:35) hos domstol skryva in en förmånsrätt till den ersättning som erhålls vid försäljning av skeppsbygget och det härför märkta materialet. Denna möjlighet utnyttjas ofta. Härutöver erhåller - enligt en internationell överenskommelse mellan varven - redarna ej säkerheter för lämnade förskott annat än i undantagsfall, såsom beträffande statshandelsländer där lagstiftning annars förhindrar förskottsbetalningar.

Inom sjörättens område har sedan länge förekommit internationellt samarbete. Detta har bl a syftat till att säkerställa och reglera inteckningshavares rätt. År 1967 undertecknades i Bryssel nya konventioner om sjöpanträtt och fartygshypotek. Den svenska sjölagskommittén har därefter arbetat bl a med en anpassning av de svenska bestämmelserna till denna konvention. Således framlades i proposition 1973:42 förslag dels till godkännande av Brysselkonventionen, dels till ändringar i sjölagen m m vilka aktualiserades i sammanhanget. Med propositioner år 1973, 1974 och 1975 har ytterligare ändringar föreslagits. Samtliga propositioner har behandlats och godkänts av riksdagen och ikraftträdandet är planerat till januari 1976.

Från belåningssynpunkt har de föreslagna ändringarna betydelse framför allt för skeppsbyggen, d v s före leverans. Enligt lagen kan skeppsbygge särskilt pantsättas och säkerhetsöverlåtas. Registrerings- och inskrivningsförfarandet utvidgas och får ökad betydelse.

4.4 Finansiering av fartyg före och efter leverans

Finansieringsbehoven för varv och rederier är som nämnts av långfristig karaktär. Låntagarens betalningsförmåga på sikt och de säkerheter som kan ställas blir därför av väsentlig betydelse för finansieringsmöjligheterna. På grund av de kraftiga svängningar som skett i sjöfartskonjunkturen och på fartygsmarknaden har kreditinstituten oftast varit tveksamma till att utan kompletterande säkerheter finansiera fartyg och fartygsbyggen. I flertalet av de större varvsnationerna har därför statliga stödåtgärder inrättats. Det svenska fartygskreditgarantisystemet är ett exempel på detta. Dess uppgift har varit att förstärka de säkerheter som av kreditgivarna bedömts som riskfyllda. Dessa säkerheter är f n förskottsväxlar som underlag för byggnadsfinansiering och efter leverans de sämre prioriterade panterna i fartyget.

Ur redarnas synvinkel står valet mellan varvskredit och kredit på befintliga kapitalmarknader. Kreditvillkoren (löptid och räntesatser) på kapitalmarknaderna är i princip inte annorlunda för redarna än de som gäller för andra företag. Bedömningen av kredittagare och kreditobjekt - fartyget - är starkt beroende av de aktuella förväntningarna på fraktkonjunkturen, vilken starkt varierar. Varvens kreditvillkor kan emellertid inte bedömas isolerat utan får knytas ihop med hela fartygsförsäljningen, varvid bedömningen av den finansiella delen av affären, såväl ur varvets som

redarens synvinkel, görs genom en sammanvägning av framför allt pris och betalningsvillkor.

Finansiering av fartyget kan som nämnts ske antingen direkt mellan långgivare och fartygsbeställare (köparfinansiering) eller indirekt genom att långgivaren ger varvet ett lån för att refinansiera den kredit som lämnats beställaren.

I en köparfinansiering utgörs säkerheterna utöver själva lånedokumentet (liksom vid en kredit hos varvet) av in-teckning i fartyget, rätt till betalning ur försäkringsersättning och i förekommande fall pantsättning av befraktningsavtal. I vissa fall kan varvet ha gått i borgen. Tilläggs-säkerheter av annat slag, exempelvis in-teckning i andra fartyg, kan förekomma. Beroende på betalningsvillkoren kan varvet i vissa fall även ha utfäst sig att betala den skillnad i ränta som föreligger mellan låneavtal och ursprungligt fartygskontrakt. I de fall varvet går i borgen för redarens lån kan svenska staten enligt gällande bestämmelser utfärda sin efterborgen för varvets borgen.

Avgörande huruvida ett fartyg skall finansieras av varvet eller beställaren påverkas bl a av att fartygskontrakten ofta stipulerar att redarna skall uppta lån för finansiering av fartyget om varvet så påfordrar och varvet härvid förmedlar lån till rederiet. Varvet kan i sådana fall engageras i detta lån på flera sätt, exempelvis såsom borgensman eller garant av räntedifferens mellan låneräntan och räntan på den avtalade fartygskrediten.

Om varvet lämnat kredit till beställaren utgörs den primära säkerheten för varvets refinansieringslån av fordran på beställaren. Denna är i sin tur förstärkt med in-teckning i det levererade fartyget samt eventu-

ella tilläggs-säkerheter. Då statlig garanti ställs för varvets lån pantsätts denna fordran och övriga av varvet erhållna säkerheter till staten.

För lån som varvet upptar före fartygets leverans är i nuläget pantsättning av det pågående fartygsbygget till långivaren inte möjlig. Därför kräver långivaren kompletterande säkerheter. För de svenska varven har dessa i allmänhet utgjorts av statlig kreditgaranti. I avsaknad av andra säkerheter har därvid den statliga garantin hittills säkerställts med förskottsväxlar accepterade av beställaren. Förskottsväxlarna infrias genom betalningar under byggnadstiden eller byts ut vid leveransen mot de växlar eller reverser som uttrycker krediten.

Förskottsväxlarnas användbarhet som belåningsinstrument direkt på kreditmarknaden är starkt begränsad. Förskottsväxlarna har i vissa fall accepterats av redarna med förbehåll om att överlåtelse endast skall kunna ske till riksgäldskontoret, som haft att utfästa sig att inte kräva på betalning enligt växlarna i händelse av varvets konkurs eller betalningsinställelse och därav följande utebliven leverans till beställaren. På så sätt har förskottsväxlarna i flertalet fall närmast kommit att bli ett instrument för att knyta samman en av riksgäldskontoret ställd garanti med ett specifikt fartygskontrakt.

4.5 Finansiering av varvens investeringar

Som framgått av kapitel 2 uppvisar investeringsaktiviteten i varven kraftiga svängningar. Detta har sin förklaring i att större investeringar i ny produktionsutrustning i så stor utsträckning som möjligt koncentreras till korta perioder. Investeringarna i varvsrörelse under år 1974 uppgick för storvarven till ca 750 milj kr, varav ca 40 % kunde finansieras genom internt genererade medel. Resten skulle därför

behövt finansieras på de långfristiga lånemarknaderna. Till följd av bl a oljekrisen (oktober 1973) och dess återverkningar på låneinstitutens benägenhet att engagera sig i varvsfinansiering, har detta upplåningsbehov i sin helhet inte kunnat genomföras.

Varven har för investeringsfinansiering inte någon särställning jämfört med annan svensk industri. De har att söka den erforderliga finansieringen på huvudsakligen den svenska obligationsmarknaden och de utländska kapitalmarknaderna i den mån dessa står öppna för detta ändamål. Varvens stora refinansieringsupplåning utgör härvid en belastning till följd av att långivarna i allmänhet är desamma för all långfristig upplåning.

4.6 Finansieringskällor och upplåning

En redogörelse för verksamheten inom de svenska kreditinstitut som är verksamma inom varvs- och fartygsfinansieringens område lämnas i bilaga 2. I tabell 4:1 sammanfattas varvens och rederiernas nettoupplåning på de långfristiga svenska lånemarknaderna under perioden 1967-1974. Tabellen omfattar ej affärsbankernas väsentligen kortfristiga utlåning till varv och rederier. För rederiernas del uppgår affärsbankernas nettotillskott dessa år till ca 50 à 100 milj kr årligen. Statistiska uppgifter över utlåningen till varven föreligger ej. Tabellen omfattar ej heller den långivning som kan förekomma från olika företag, fonder och mindre kassor m m.

I tabell 4:2 sammanfattas uppgifter över varvens och rederiernas upplåning utomlands. Tabellen baseras på uppgifter från företagen (medan tabell 4:1 baseras på uppgifter från vissa långgivare). För varvens del skall noteras att under "handelskrediter" ingår förskott från utländska redare, och för redarnas del ingår under motsvarande post fartygskrediter erhållna från utländska varv. Den finansiella upplåningen utomlands

från såväl varvens som rederiernas sida torde utgöra det dominerande inslaget i vad som för båda kategorierna redovisas under "andra skulder".

En direkt jämförelse mellan storleken av de finansieringstillskott som varv och rederier erhållit inom och utom landet försvåras av att sifferserierna täcker delvis olika finansieringskällor. Således ingår ej svensk bankupplåning i uppgifterna angående svensk upplåning. Den kraftiga siffermässiga övervikten vad beträffar varvens och särskilt rederiernas finansiella utlandsupplåning ("andra skulder") över den redovisade kapitalmarknadsupplåningen inom landet under perioden 1970-1974 antyder att utlandsupplåningens relativa betydelse ökat ej obetydligt under 1970-talet. Det förefaller sannolikt att utlandsupplåningen (netto) för såväl varv som rederier under denna period varit större än den svenska upplåningen.

Tabell 4:1 Varvens och rederiernas upplåning på den svenska kapitalmarknaden (exkl aktier och kortfristiga obligationer 1967-1974; nettobelopp i mil.j.kr)

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	Summa 1967 - 1974
A. Kapitalmarknaden totalt	8 123	9 888	12 735	11 119	14 850	12 931	16 980	20 209	106 835
B. Näringslivet	2 722	2 557	2 343	2 785	4 172	3 909	4 480	5 122	28 090
C. varav varven									
- SEK	86	-41	158	220	162	-39	98	218	862
- obligationsmarknaden	29	77	40	39	186	82	74	97	624
- Sv Investeringsbank	-	-	-	40	-7	-7	-7	18	37
Totalt	115	36	198	299	341	36	165	333	1 523
D. C i % av B	4,2	1,4	8,5	10,7	8,2	0,9	3,7	6,5	5,4
E. varav rederier									
- kassorna	125	133	66	64	75	98	83	8	652
- Sv Investeringsbank	-	-	-	46	-3	-3	65	18	123
- Lånefonden	5	-3	-5	4	-4	-	3	3	3
Totalt	130	130	61	114	68	95	151	29	778
F. E i % av B	4,8	5,1	2,6	4,1	1,6	2,4	3,4	0,6	2,8

Källa: Riksbankens årsbok, Svenska bankföreningen, Kammarkollegiet.

Tabell 4:2 Varvens och rederiernas utländska upplåning, 1967-1974
(netto belopp i miljon kr)

<u>Varven</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	
Upplåning resp år:								
Handelskrediter	-27	320	440	-575	793	1 070	109	
Andra skulder	75	345	266	816	404	54	380	
Totalt	48	665	706	241	1 197	1 124	489	
<u>Rederierna</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
Upplåning resp år:								
Handelskrediter	-8	6	50	32	23	-176	281	44
Andra skulder	78	-18	208	87	1	919	0	397
Totalt	70	-12	258	119	24	743	281	441

Källa: SCB

I tabell 4:3 redovisas vissa data avseende storvarvens skuldsättning vid slutet av år 1974. Skuldsättningen utomlands utgjorde ca 55 % av de totala skulderna. Den av riksgäldskontoret garanterade skuldsättningen utgjorde 32 % av den totala skuldsättningen. Statliga garantier för lån i utländsk valuta utgjorde 72 % av den totala statsgaranterade skulden. Statsgarantierna används således i större utsträckning vid utländsk upplåning.

Tabell 4:3 De svenska storvarvens upplåning
1974-12-31 (milj kr)

	milj kr	%
Kortfristiga skulder exkl förskott från kunder	2 700	24
Förskott från kunder (varav långfristiga 1 150)	2 600	23
<u>Långfristiga skulder</u>	<u>6 000</u>	<u>53</u>
Total skuldsättning	11 300	100
Skuldsättning utomlands ¹⁾	6 200	55
Av riksgäldskontoret ga- ranterad skuldsättning	3 600	32
- varav i utländsk valuta	2 600	23

1) Avser samtliga svenska varvsföretag. Förskott från utländska beställare ingår.

Källa: Företagens årsredovisningar, SCB, Riksgäldskontoret.

I tabell 4:4 återges vissa data rörande de svenska rederiföretagens skuldsättning vid slutet av år 1974¹⁾. Varvskrediterna svarade för närmare 40 % av den totala upplåningsstocken, med ganska lika fördelning på svenska och utländska varv. Långfristiga lån upptagna på kreditmarknaderna i Sverige och utomlands stod för ytterligare ca 45 % av upplåningen, medan resten av den externa finansieringen avsåg kortfristiga lån och leverantörsskulder med inbördes ungefär lika stora belopp. 60 % av den totala upplåningen avsåg utländsk valuta.

Tabell 4:4 De svenska rederiernas upplåning
1974-12-31

Fördelad på varvskrediter och övriga krediter

Varvskrediter:	milj kr	%
Svenska varv	961	19
<u>Utländska varv</u>	<u>934</u>	<u>19</u>
Summa varvskrediter	1 895	38
Övriga krediter och lån:		
Kortfristiga krediter (inom 12 mån)	426	9
Långfristiga lån (12 mån och därutöver)	2 192	44
<u>Leverantörsskulder</u>	<u>461</u>	<u>9</u>
Summa övriga krediter	<u>3 079</u>	<u>62</u>
Total upplåning	4 974	100

1) Uppgifterna avser de rederiföretag som ingick i den enkätundersökning som utfördes av varvskreditutredningen i samarbete med Sveriges Redareförening. Uppgifterna i tabellen bygger på avgivna svar från rederier med ett sammanlagt tonnage motsvarande ca 85 % av medlemskårens sammanlagda dödviktstonnage.

Tabell 4:4, forts

Fördelad på upplåning i svensk och utländsk valuta

	milj kr	%
Svensk valuta	2 991	60
Utländsk valuta	1 983	40
<hr/>		
Total upplåning	4 974	100

Såväl varv som rederier har under en lång följd av år varit nettoskuldsatta gentemot utlandet. I tabell 4:5 redovisas dessa näringsgrenars utländska tillgångar och skulder vid slutet av år 1974. Det är att märka att utländsk tillgång respektive skuld inte nödvändigtvis är detsamma som tillgång eller skuld i utländsk valuta. Bland varvens tillgångar ingår fordringar i svenska kronor på utländska beställare, och utländska skulder kan inkludera förskottsbetalningar i kronor erlagda av utländska redare. För rederiernas del ingår bland skulderna även varvs- och bankkrediter avtalade i svenska kronor upptagna utomlands. Vissa betydelsefulla valutapositionspåverkande poster, såsom exempelvis in- och utbetalningar i valuta avtalade i form av beställnings- och låneavtal, samt framtida materialinköp ingår ej.

Tabell 4:5 Varvens och rederiernas utländska tillgångar och skulder ultimo 1974 (milj kr)

<u>Varven:</u>	Tillgångar	4 129
	<u>Skulder</u>	<u>6 174</u>
	Nettoskuld	2 045
<u>Rederierna:</u>	Tillgångar	743
	<u>Skulder</u>	<u>2 529</u>
	Nettoskuld	1 786

Källa: SCB

4.7 Varvs- och redarfinansiering i vissa viktigare konkurrentländer

I de flesta med Sverige konkurrerande skeppsbyggår-länder erbjuds varven och/eller redarna finansieringsmöjligheter med statligt stöd och subventioner, innebärande bl a tillgång till krediter till lägre kostnad än den marknadsmässiga. I det följande lämnas - med inriktning på varvsindustrin och rederinäringen - en sammanfattning rörande finansieringssystem för exportkrediter och därtill anslutande finansieringsåtgärder m m i Danmark, Frankrike, Japan, Norge, Spanien, Storbritannien, USA och Västtyskland. För en mer detaljerad redogörelse hänvisas till bilaga 3.

Exportkreditfinansiering, som genom någon form av statlig subvention kan ske till lägre kostnader för leverantören eller köparen än vad en motsvarande upplåning till marknadsmässiga räntor skulle betinga, är i allmänhet inte förbehållen export av fartyg utan tillämpas i princip på all export av kapitalvaror. Subventionerad finansiering förekommer dock vanligen inte vid kortfristiga exportkrediter (ett à två år). OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg medför emellertid att subventionsinslaget i exportkreditfinansieringen ofta är mindre för fartyg än för andra kapitalvaror.

Det förtjänar anmärkas att den statliga subventioneringen av kostnaderna för exportkrediter i allmänhet medför att finansiering sker i exportlandets valuta och att kursrisker vid försäljningskontrakt i annan valuta ankommer på exportören såvida de inte kan täckas genom terminsaffärer eller kursriskförsäkring. Från risksynpunkt kan därför exportörer som normalt sluter försäljningskontrakt i det egna landets valuta få en gynnsammare position än konkurrerande exportörer i länder, där exportförsäljning i den egna

valutan är mer eller mindre svår att genomföra. De stora industriländerna, främst USA och Storbritannien, kan i detta avseende sägas ha en fördel.

Statligt subventionerad exportkreditfinansiering tillhandahålls t ex genom

- a) statliga refinansieringslån till ränta under den marknadsmässiga räntenivån;
- b) statligt bidrag till finansiären/köparen för täckande av en del av räntekostnaden för finansieringslån på den reguljära kapitalmarknaden;
- c) statlig garanti (försäkring) till låg premie för exportkrediter eller för finansieringslån för exportkrediter;
- d) sådan reduktion i företagsbeskattningen som motsvarar viss del av räntekostnaderna för exportkrediter.

Flera av de nämnda metoderna används parallellt i vissa länder. Den kostnadssänkande effekt som subventioneringen innebär påverkar naturligtvis gynnsamt exportföretagens ekonomi, men det är dessutom av stort värde för företagen att kunna räkna med att de är tillförsäkrade statligt stöd för finansieringen och att erforderliga medel för finansieringen ställs till förfogande.

Enligt OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg har de viktigaste skeppsbyggarländerna inom OECD, dock inte USA, förbundet sig att begränsa kreditgivningen vid fartygsexport. Vid rent u-landsbistånd kan ett medlemsland dock få överträda villkoren efter iakttagande av vederbörlig notifikationsprocedur. Det förutsätts härvid att gåvoelementet i transaktionen kommersiellt inte kan tillmätas större

betydelse. Under den tid som förflutit sedan den första OECD-överenskommelsen trädde i kraft den 1 juli 1969 synes medlemsstaterna ha varit angelägna om en strikt tillämpning och få klagomål om överträdelser har framförts. Beträffande minimiräntan må erinras om att ehuru denna skall beräknas netto utan tillägg av bankprovision och premie för exportkreditgaranti vissa länder, såsom Danmark, Spanien och Storbritannien, inräknat vissa sådana avgifter.

Sammanfattningsvis kan vissa gemensamma drag i de berörda ländernas exportkreditstödjande åtgärder konstateras.

- a) I praktiskt taget alla skeppsbyggande länder erhålls genom statliga åtgärder exportkreditfinansiering till lägre ränta än den marknadsmässiga.
- b) Finansiering till sådan lägre ränta kan erhållas för hela kreditbeloppet i Danmark, Frankrike, Spanien och Storbritannien.
- c) De exportkreditstödjande åtgärderna synes åtminstone i viss utsträckning möjliggöra kreditfinansiering under tillverkningstiden i Frankrike, Spanien, Storbritannien, Västtyskland och USA.
- d) För att komma i åtnjutande av kreditfinansiering till förmånlig ränta är exportkreditförsäkring vanligtvis obligatoriskt krav i Frankrike, Japan, Storbritannien och Västtyskland.
- e) I Danmark, Frankrike, Japan och Storbritannien kan redare vid köp hos inhemska varv beredas finansieringsmöjligheter till räntor som i huvudsak motsvarar vad som tillämpas vid förmånsfinansiering av exportkrediter.

Möjligheter till förmånlig finansiering under exportvarans tillverkning innebär att exportföretagen till-

skjuts rörelsemedel till subventionerad ränta. Detta är givetvis av stor betydelse för varven.

Även den i Frankrike förekommande försäkringen mot kostnadsstegringar under tillverkningstiden innebär uppenbara fördelar ur konkurrenssynvinkel för bl a varven, som har att kalkylera materialpriser och arbetskostnader under relativt långa tillverkningsperioder. Tack vare sådan försäkring kan nämligen offerter i fasta priser lämnas. Försäkringen får anses utgöra en typ av exportsubventionering. Även Italien, Finland och Storbritannien erbjuder försäkringar mot kostnadsstegringar.

Det bör slutligen nämnas, att varv som importerar komponenter och utrustning till fartyg från land med exportkreditstöd kan utnyttja det främmande landets kreditstöd i sin produktion för såväl hemmamarknad som export.

KAPITEL 5

VALUTARISKER OCH VALUTAPLANERING I VARVSFÖRETAGEN

5.1 Inledning

Svenska varv - liksom även rederier - har betydande inkomster och utgifter i utländsk valuta. Valutaengagemangen sträcker sig ofta över lång tid, och eftersom kurserna på flera av de viktigaste valutorna har fluktuerat mycket kraftigt under de senaste åren medför detta en betydande osäkerhet. Värdet i svenska kronor kan inte säkerställas förrän växling sker till svenska kronor. Valutaplaneringen i varvsväretagen liksom i andra företag syftar till att efter kostnadsbedömningar reducera de risker som är förknippade med engagemangen i utländsk valuta.

5.2 Valutaengagemang

De svenska varvens valutaengagemang kan hänföras till tre områden: försäljning, inköp och finansiering.

5.2.1 Försäljning

Den vanligaste valutan vid exportförsäljning är för flertalet industriländer respektive lands egen valuta. För den svenska exportens del utgjorde faktureringen i svenska kronor år 1968 66 % och år 1973 67 %. För importen var andelen båda åren 26 %.

Betydelsefulla undantag är bl a vissa råvaror, för vilka likvid erläggs i framför allt US dollars eller någon annan stor valuta. Till undantagen kan också föras fartyg, som - av tradition och till följd av att fraktavtalen i övervägande antalet fall tecknas i US dollars - i stor utsträckning kontrakteras i denna valuta.

För de svenska varvens del är US dollars och svenska kronor de vanliga försäljningsvalutorna. Andra valutor har en mycket begränsad användning. Svenska och norska redare föredrar i allmänhet att hos de svenska varven teckna kontrakt i svenska kronor (i undantagsfall norska kronor). Dessa redare torde emellertid till övervägande del erhålla sina intäkter i utländsk valuta, framför allt US dollars.

Fartygsförsäljningen görs vanligen två till fyra år före leverans, varefter såsom belysts varven av konkurrensskäl ofta tvingas lämna kredit i sju à åtta år för en stor del av priset. Fartygsförsäljningar i utländsk valuta medför sålunda också att valutaengagemanget sträcker sig över lång tid.

5.2.2 Inköp

De svenska varvens materialinköp sker huvudsakligen inom landet. Av den underleverantörsstudie som industridepartementet genomförde för år 1973 framgår att av materialinköpen svarade importen endast för ca 23 %. Eftersom en del av denna import sker mot betalning i svenska kronor är den andel som betalas i utländsk valuta ännu mindre.

Materialkostnaderna utgör något mer än hälften av fartygens självkostnad. Resterande kostnader utgörs främst av lönekostnader och omkostnader som så gott som utan undantag betalas i svenska kronor. Investeringar i byggnader och anläggningar utförs av svenska byggnadsföretag och betalas i svenska kronor. Kranar och andra maskiner importerar ofta, framför allt från Västtyskland och Storbritannien, och betalningen är i flertalet fall avtalad i den utländska valutan.

5.2.3 Finansiering

För att finansiera pågående fartygsbyggen och refinansiera lämnade kundkrediter upplånar varven betydande belopp. För att valutamässigt balansera de inflytande likviderna från beställaren bör naturligtvis eftersträvas att upplåningen sker i samma valuta som fartygskontraktets och med sådana amorteringsvillkor att de utestående volymerna balanseras även över tiden.

Den för varven betydande upplåningen för refinansieringsändamål sker till följd av den svenska kapitalmarknadens begränsade omfattning i stor utsträckning utomlands. Härigenom uppstår i allmänhet ett långfristigt valutaengagemang.

5.3 Valutaregleringen

Betalningar mellan Sverige och utlandet skall ske i enlighet med bestämmelserna i den svenska valutaregleringen.

5.3.1 Upplåning

Betalningar för import och export på normala betalningsvillkor har i valutaregleringen betecknats som löpande betalningar och får förmedlas av svensk valutabank utan särskilt tillstånd av riksbanken. Som en följd härav är leverantörskrediter från och till utlandet ej begränsade. Kommersiell kreditgivning som görs utöver normal praxis liksom all finansiell kreditgivning till och från utlandet kräver däremot tillstånd. Riksbanken har emellertid i enlighet med Sveriges liberaliseringsåtaganden inom OECD förklarat sig beredd att på ansökan lämna svensk exportör tillstånd att i utlandet uppta kredit för refinansiering av exportörens egen kreditgivning i samband med export eller att alternativt lämna svensk valutabank

tillstånd att till den svenska exportörens utländska motpart lämna kredit för finansiering av viss bestämd exportaffär. På motsvarande sätt kan svensk importör påräkna tillstånd att i utlandet uppta kredit för finansiering av förestående import och svensk valutabank erhålla tillstånd att lämna svensk importörs utländska motpart kredit avseende viss bestämd importaffär.

Oavsett de restriktioner som i övrigt gällt för upplåning utomlands har varven enligt sedan lång tid tillämpad praxis medgivits att uppta lån i utlandet för refinansiering av krediter till såväl svenska som utländska beställare. Tillstånd till utländsk upplåning har också lämnats svenska rederier för att finansiera fartyg beställda vid utländska eller svenska varv.

Tabell 5:1 illustrerar utvecklingen av riksbankens tillståndsgivning avseende finansiell upplåning utomlands. Som också framgår av tabellen medgavs från och med år 1972 även andra företag än exportföretag att låna utomlands för finansiering av investeringar.

5.3.2 Terminsaffärer

Grundregeln för terminsaffärer är att de skall omfatta den tid inom vilken den bakomliggande betalningen förfaller, dock maximalt 24 månader om betalningen avser export eller import av varor och tjänster och i andra fall (finansiella betalningar) maximalt 6 månader. Riksbanken kan efter framställning i varje enskilt fall medge terminssäkring av betalningar som ligger bortom dessa tidsgränser.

Tabell 5:1 Tillstånd till finansiell upplåning
utomlands 1969 - 1974 (milj kr)

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Svenska redares lån	135	651	446	557	764	1346
Svenska varvs lån	498	366	814	1246	337	398
Övriga svenska exportindustriers lån	0	492	472	453	120	314
Lån för finansiering av industriella investeringar i Sverige				581	493	721
Övriga lån	6	92	26	235	703	378
	639	1601	1758	3072	2417	3157
Lån för finansiering av svenska direkta investeringar i utlandet						
a) lån beviljade under året	440	366	439	525	135	1222
b) lån beviljade tidigare år			(66)	(31)	(110)	(217)
Utlandsägda företags lån från moderbolag eller koncernbolag	272	561	384	270	146	336
Summa	1351	2528	2581	3867	2698	4715

Källa: Riksbankens årsbok 1974.

5.4 Möjligheter att reducera valutariskerna

För att reducera valutariskerna kan flera åtgärder vidtagas.

- A. Den i teorin enklaste men i praktiken kanske svåraste metoden är att inte teckna avtal i utländsk valuta eller att knyta betalningar i utländsk valuta till motvärdet av svenska kronor. En sådan valutaklausul innebär i praktiken att avtalet träffas i svenska kronor. För att denna metod i praktiken skall medföra valutakursskydd erfordras tillgång till finansiering i svenska kronor.
- B. Ett företag med omfattande dubbelriktade transaktioner i valuta har i princip möjligheter att "gifta samman" in- och utbetalningar så att valutariskerna reduceras. Svårigheter uppstår dock ofta att få tidsmässig överensstämmelse mellan in- och utbetalningarna, varför behov av kompletterande finansiella transaktioner finns.
- C. En exportör med kreditgivning i utländsk valuta kan genom att överlåta fordringarna på bank eller annat kreditinstitut skaffa sig kontant betalning och på så sätt undandra sig valutarisken. En annan och för varven betydligt vanligare variant är att med kundfordran som säkerhet söka ta upp lån i samma valuta som denna, vilket sedan amorteras i takt med att betalningarna från beställarna flyter in.
- D. För importkrediter i utländsk valuta är de närmast liggande alternativen att ta upp lån i svenska kronor och lösa valutaskulden eller att genom öppnandet av s k täckt remburs försäkra sig om omedelbar tillgång till betalningsmedel i den utländska valutan och sålunda neutralisera valutarisken.

- E. Den traditionella metoden att säkra en valutarisik är terminsaffären, varvid avtal träffas med bank om att mot överenskommen kurs vid viss angiven tidpunkt köpa eller sälja belopp i utländsk valuta.

Beroende på faktorer såsom räntedifferenser mellan valutorna, bedömningen av valutornas framtida relativa värde samt utbuds- och efterfrågeförhållandena vid en viss tidpunkt, noteras terminssatserna i över- eller underkurs gentemot svenska kronor.

Terminskurser noteras för mot de större internationella valutorna i svenska kronor upp till terminer på ca 12 månader. För längre perioder är marknaden mot svenska kronor tunnare.

- F. I vissa länder finns möjlighet att för långfristiga exportfordringar i annat lands valuta mot avgift erhålla valutakursgaranti. En redogörelse för vissa sådana garantisystem återfinns nedan.

5.5 Varvens valutaplanering

Valutaengagemangen inom varven avser mycket stora belopp och sträcker sig över långa tider. Detta gäller såväl den stora kreditgivningen vid fartygsförsäljningen som finansieringen av dessa krediter. Så länge de svenska varven säljer fartyg på den internationella marknaden kan varven i praktiken inte undvika att utsätta sig för valutarisker. Valutaplaneringens uppgifter blir då att identifiera, kvantifiera och därefter genom olika åtgärder med beaktande av alternativa kostnader begränsa omfattningen av dessa valutarisker som uppstår i rörelsen. Denna planering ingår som en integrerad del av den totala finansiella planeringen.

Ett flertal faktorer, både externa och interna, är bestämmande för varvens valutaplanering, såsom:

försäljnings- och inköpsmöjligheter i utländsk valuta, likviditetsbehov på kort och lång sikt, finansieringsmöjligheter på svenska och utländska marknader, valutornas à vista- och terminskurser samt ränteutvecklingen på kort och lång sikt på de olika lånemarknaderna.

Vid val av försäljningsvaluta - i den mån en valsituation från varvets sida föreligger - står varvet inför vissa problem. Med hänsyn till att utgifterna under byggnadstiden till övervägande del sker i svenska kronor skulle försäljning i svenska kronor utgöra den närmast liggande lösningen. Vid kreditförsäljning uppstår dock valutarisker genom de begränsade möjligheterna till refinansieringslån i svenska kronor. Sker däremot försäljningen i utländsk valuta - främst US dollars - kommer valutarisker att föreligga från kontraktsteckning till dess refinansieringslån kan erhållas i samma valuta. I det fall kredit lämnas efter leveransen kan statlig fartygskreditgaranti erhållas för en del av kreditbeloppet. Lån med garanti som säkerhet kan upptagas tidigast ett år före leveransen, d v s samtidigt som kostnaderna börjar upparbetas i fartyget. För den övriga delen kan kursrisken ej elimineras förrän efter fartygets leverans.

Möjligheterna att göra materialinköp i utländsk valuta, framför allt US dollars, är synnerligen begränsade. Valet av leverantörer styrs i första hand av produkternas kvalitet och leverantörens tillförlitlighet när det gäller leveranstider etc.

För fartygskontrakt tecknade i svensk valuta är möjligheterna att finna finansiering i denna valuta ofta begränsade. Det finansieringsinstitut som de svenska varven i största möjliga utsträckning utnyttjat för

upplåning i Sverige är AB Svensk Exportkredit, vars verksamhet är helt inriktad på export. Som export räknas inte fartygsleveranser till svenska beställare. Refinansiering i AB Svensk Exportkredit är möjlig för exportfartyg oavsett försäljningsvalutan.

Genom valutaregleringens begränsningar kan kurssäkring av fartygskontrakt i utländsk valuta göras endast för betalningar som förfaller inom två år. Vid kreditkontrakt utgör dessa emellertid endast en mindre del av de totala betalningarna, varför större delen av valutarisken kvarstår till dess säkerheter genereras och upplåning i respektive valuta kan ske.

Även beträffande inköpen av material i utländsk valuta kan valutaregleringen i vissa fall upplevas som begränsande. Leveranser av större och viktigare materialkomponenter till fartygen avtalas i allmänhet redan i samband med att fartygskontraktet ingås. Dessa leveranser ligger ofta bortom 24-månadersgränsen, varför kurssäkring genom valutaterminsaffär inte kan göras utan särskilt tillstånd från riksbanken.

Svårigheterna att reducera riskerna med enskilda fartygskontrakt har ovan beskrivits. Emellertid är det ju företagets totala valutaställning som är avgörande för huruvida valutarisker föreligger.

Inom svenska varvs- och rederiföretag bedrivs valutaplaneringen på skiftande sätt. Vissa företag med inbetalningsöverskott i utländsk valuta bedriver sålunda en valutaplanering som går ut på att genom kombination av framför allt finansiering i kontraktswaluta och terminsaffärer reducera omfattningen av valutariskerna. Inom andra varvsföretag där man lagt vikten vid ett tillfredsställande utfall av räntenettet har man i stället lånat i starka räntebilliga valutor, framför allt schweizerfrancs. Till följd av valutakursutvecklingen under senare år synes denna senare politik ha resulterat i betydande valutaförluster.

I tabell 5:2 återfinns en sammanställning av utfallet av valuta- och ränterörelsen inom storvarven åren 1972-1974 enligt respektive varvs årsredovisningar. Eftersom beräkningsgrunderna är skiftande är uppgifterna för de olika varven ej direkt jämförbara. Slutsatsen att valutakursutvecklingen under dessa år har åsamkat varven betydande kostnader torde dock inte påverkas härav. Enligt tabellen skulle sålunda storvarvens totala valutakursförluster under åren 1972-1974, beräknade på basis av årsredovisningarna, ha uppgått till nära 1 000 milj kr. I beloppet ingår i vissa fall beräknade framtida kursförluster. Det sammanlagda räntenettet var också negativt med ca 75 milj kr. En icke obetydlig återhämtning av valutakursförlusterna har emellertid ägt rum under loppet av år 1975.

Tabell 5:2 Kursförluster och räntenetton enligt storvarvens årsredovisningar, 1972-1974 (milj kr)

	Eriks- berg	Göta- ¹⁾ verken	Kockums	Udde- valla	Totalt
Kursförluster	-226	-376 ³⁾	-300 ²⁾³⁾	-78	-980
Ränteintäkter	+253	+492	+287	+215	+1 247
Räntekostnader	-339	-520	-273	-190	-1 322
Räntenetto	-86	-28	+14	+25	-75
Summa	-312	-404	-286	-53	-1 055

1) Inkl Öresundsvarvet

2) Avser 1971-1974

3) Inkluderar lägre intäkter på levererade och kontrakterade fartyg än beräknat vid respektive kontraktstillfälle.

5.6 Valutakursgarantier

Statliga valutakursgarantier lämnas mot avgift f n i Belgien, Danmark, Frankrike, Japan, Nederländerna, Norge, Schweiz, Spanien, Västtyskland och Österrike. Således finns sådana kursgarantisystem i flertalet av de nationer med vilka svenska varv konkurrerar.

Valutakursgaranti medges ofta för alla slags varor, medan i vissa länder garanti tecknas endast avseende export av kapitalvaror. I flertalet länder kan samtliga där noterade valutor garanteras. I ett fåtal länder garanteras emellertid endast större valutor som US \$, £, DM och Sfr.

Valutakursgaranti måste enligt samtliga system sökas i anslutning till kontrakterande av exportaffären. De förfallotider som garanteras varierar från ett år från förfallodag till två år från ansökan, och någon begränsning framåt i tiden förefinns oftast inte.

Valutakursgarantin utlöses inte förrän kursen ändrats med (vanligen) 2 à 3 %, antingen så att exportören får svara för viss första förlust eller att kursändringen måste överstiga den angivna procentuella kursändringen för att full täckning skall erhållas. Kursförluster täcks till garantiprocentsatser varierande mellan 20 % och 100 %. Eventuell kursvinst skall enligt de flesta systemen tillfalla försäkringsgivaren. Premierna utgår med i allmänhet 0,6 - 0,7 % p.a. av försäkrat belopp.

Inom den svenska exportkreditnämnden utreds f n frågan hur ett eventuellt svenskt valutakursgarantisystem skulle kunna vara utformat.

KAPITEL 6

DET STATLIGA FARTYGSKREDITGARANTISYSTEMET

6.1 Systemets utveckling från år 1963

Inom svensk exportkreditgivning karaktäriseras åren omkring 1960-talets början av en betydande institutionell nyordning. Således godkände 1959 års riksdag de allmänna riktlinjer avseende exportkreditförsäkringar som Exportkreditnämndens (EKN) verksamhet än i dag grundas på (prop 1959:112). 1962 års riksdag (prop 1962:125) godtog förslaget om inrättandet av Aktiebolaget Svensk Exportkredit (SEK). År 1963 etablerades det statliga fartygskreditgarantisystemet (prop 1963:28).

I 1963 års varvsproposition anförde departementschefen att den hårdnande internationella konkurrensen inom varvsindustrin under de senaste åren i ökad utsträckning kommit att avse betalningsvillkoren. Möjligheterna för varven att erhålla vinstgivande beställningar var närmast obefintliga - detta trots att de svenska varven torde höra till de mest effektiva i världen - och varven bedömde ofta den ordinarie exportkreditgarantin såsom alltför kostsam. Varvsindustrins kundkrediter avsåg dessutom belopp av en helt annan storleksordning än inom andra exportföretag. Konkurrensen med betalningsvillkoren syntes därjämte vara betydligt hårdare inom varvsindustrin än inom någon annan industri. Departementschefen förordade därför att speciella åtgärder vidtogs för att underlätta de svenska varvens möjligheter att lämna krediter; däremot borde det inte ifrågakomma att lämna varvsindustrin några direkta subventioner. Åtgärderna bestod i statliga kreditgarantier om totalt 400 miljoner kr, som på generella villkor ställdes till

varvsindustrins förfogande och fördelades mellan varven av Kungl Maj:t. Härigenom skulle de svenska varven bl a beredas möjlighet till en betydande likviditetsförstärkning. Departementschefen bedömde att statens förlustrisker på grund av dessa garantier i regel torde vara obetydliga. Garantierna skulle avse stöd vid finansieringen dels av varvens per den 21 december 1962 utelöpande nybyggnadskrediter, dels av krediter hänförliga till varvens vid samma tidpunkt inneliggande orderstock. Garantiernas löptid maximerades till tio år. Regeringen erhöll riksdagens bemyndigande att närmare utforma föreskrifter beträffande säkerheter och övriga villkor som borde gälla för utnyttjandet av garantierna.

Sådana föreskrifter lämnades i Kungl Maj:ts brev 1963-03-29 till fullmäktige i riksgäldskontoret. Därav framgick bl a att garanti skulle avse fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 registerton. Garanti kunde beviljas för lån till varv från bank eller annan kreditgivare som riksgäldskontoret godkänner, eller för obligationslån som svensk bank utbjuder för varvs räkning. Det fastslogs att säkerhet skulle ställas för garanti. Denna skulle normalt utgöras av in-teckning i fartyget inom ramen för det avtalade priset. I fråga om icke registrerat fartyg, d v s icke levererat fartyg, kunde som säkerhet gälla förlagsin-teckning eller annan säkerhet som kunde godtas av riksgäldskontoret. Garanti kunde avse låneavtal omfattande ett eller flera fartyg. I fråga om amorteringslån skulle garantiåtagandet minska i takt med avbetalningarna på lånet, men i de fall garantin täckte endast viss del av lånet kunde den få bibehållas oförändrad till dess den efter gjorda avbetalningar täckte hela lånet.

I de ursprungliga bestämmelserna fastslogs de alltjämt gällande principerna för säkerhetsförvaltningen.

Säkerheten skulle således förvaras hos svenskt kreditinstitut för statens (riksgäldskontorets) räkning. Allmänt gäller även att fartygen skall vara försäkrade på betryggande sätt.

I nästföljande proposition om fartygskrediter (prop 1965:46) anfördes att marknadsläget fortfarande var svagt och att ytterligare statliga garantier erfordrades. Ett generellt garantibelopp av 500 milj kr föreslogs. Garantiernas löptid skulle kunna utsträckas till 15 år och skulle även kunna utfärdas i utländsk valuta. För garanti i utländsk valuta skulle riksgäldskontoret vid garantiutfärdandet kräva säkerhet för kursrisker (denna marginal bestämdes senare till 20 %). Statsgarantierna skulle vidare avse varvens vid slutet av år 1964 utelöpande nybyggnadskontrakt, orderstocken vid samma tidpunkt samt krediter hänförliga till nybyggnadskontrakt tecknade under åren 1965 och 1966. Icke ianspråktagna belopp ur 1963 års tilldelning (ca 200 milj kr) skulle kunna få utnyttjas under samma betingelser som de nya garantierna. Beträffande säkerhet för garanti föreskrevs endast att säkerheten skulle godkännas av riksgäldskontoret. Praxis inom riksgäldskontoret var att säkerheten i fråga om levererade fartyg utgjordes av varvets kundfordringar - växlar - samt fartygsinteckningar och i fråga om fartyg under byggnad av s k förskottsväxlar.

I proposition 1968:119 konstaterades att marknadsläget ej förbättrats. Efterfrågan på tonnage var sjunkande och det förelåg risker för bestående överkapacitet inom varvsindustrin. En garantitilldelning av 650 milj kr föreslogs i propositionen. Tidigare utfärdade ej ianspråktagna garantier skulle få utnyttjas på samma villkor som de nya. För garantier i utländsk valuta slopades den tidigare tillämpade 20 %-marginalen.

I proposition 1969:74 konstaterades att beställningskonjunkturen hade förbättrats med ökad orderinströmning till i många fall bättre priser som följd. Detta gjorde det angeläget att varven fyllde sina orderböcker för så lång tid framåt som möjligt men med den begränsning som varvens dåvarande produktionsresurser uppställde. Ett generellt garantibelopp på 650 milj kr ställdes till förfogande på i huvudsak samma villkor som vid föregående års tilldelning. Icke utnyttjade garantier ur tidigare tilldelningar fick tas i anspråk på samma villkor som de nya garantierna. Dessa icke utnyttjade belopp uppgick till nära 580 milj kr.

I början av år 1970 förelåg den år 1967 tillkallade varvskommitténs betänkande. Detta låg till grund för departementschefens ställningstagande i propositionen avseende fartygskreditgarantierna (prop 1970:82). Departementschefen ansåg sålunda i likhet med kommittén att det var av särskild vikt att stödet inte gav incitament till investeringar som ökade varvsindustriens kapacitet. En viss knapphet i garantitilldelningen vore befogad även ur den synvinkeln att varvens intresse att ta kontantkontrakt inte försvagades. Kommitténs avvisande inställning till generella räntesubventioner delades av departementschefen. I propositionen föreslogs ett statsgarantibelopp av 1 000 milj kr för ordertagning under åren 1970 och 1971, varvid garantierna som regel borde användas för andraprioritetslån, d v s lån mot säkerhet i levererat fartyg liggande ovanför 50 % av köpeskillingen för fartyget. Även detta ställningstagande baserades på rekommendation från varvskommittén. Belopp ur tidigare garantitilldelningar fick, i den mån de ej utnyttjats, ianspråk tas under samma betingelser som de nya garantierna.

Med riksdagens godkännande av 1971 års varvsproposition (1971:117) skedde på ett flertal punkter viktiga modifikationer av dittills gällande principer för garantisystemet:

- garantierna knöts till leveranstidpunkten i stället för ordertidpunkten,
- garantierna som avsåg levererat fartyg skulle säkerställas med s k andraprioritetssäkerheter (vanligen inteckningar) i läget mellan 50 % och 80 % av kontraktspriset,
- varvens planeringsmöjligheter förbättrades genom ett system med en av riksdagen godkänd femårsram för garantibeloppen, varur Kungl Maj:t bemyndigades att årsvis fördela garantibelopp på varven i samråd med den s k styrande kommittén (se nedan),
- för s k beställares borgenslån (d v s lån från bank etc direkt till redaren mot varvets borgen) kunde långivaren erhålla riksgäldskontorets efterborgen för varvets borgen.
- användandet av förskottsväxlar modifierades på så sätt att endast växlar hänförande sig till fartyg som beräknades bli levererade inom ett år kunde ställas som säkerhet för statsgarantin, vilken begränsning skulle gälla även garantier ur tidigare tilldelningar.

Vad avser användandet av förskottsväxlar som säkerheter för garantin underströk departementschefen kraftigt att målsättningen på lång sikt borde vara att varven anskaffade det rörelsekapital som krävdes för fartyg under byggnad utan anlitande av statliga kreditgarantier.

I propositionen redovisades att ett samarbetsavtal ingåtts mellan storvarven. Enligt detta avtal skulle

samarbete etableras inom bl a produktion, forskning och utveckling, investeringar samt finansiering. För att genomföra avtalets syften upprättades en styrande kommitté, bestående av de fyra storvarvens styrelseordförande och verkställande direktörer samt en av industriministern utsedd ordförande.

Det omfattande betalningsansvaret för staten som kreditgarantisystemet innebar motiverade enligt departementschefen även en förbättrad insyn i varvens ekonomiska förhållanden från statsmakternas sida. I detta syfte etablerades möjligheten för statsmakterna att genom revisorer erhålla erforderliga ekonomiska och finansiella uppgifter från storvarven.

I 1971 års proposition fastslogs att under åren 1963-1970 beviljade, vid utgången av år 1971 icke ianspråktaga garantier, ej skulle få tas i anspråk efter 1971 års slut. Vidare ansåg departementschefen lönsamhetsutsikterna inom varvsindustrin vara sådana att garantigivningen inte skulle tillåtas medverka till en ökning av den totala produktionsvolymen inom svensk varvsindustri. Den första femårsramen, avseende åren 1972-1976, fastställdes till 3 500 milj kr.

Vid slutet av år 1971 fastställde regeringen en tilldelning för år 1972 om 833 milj kr ur femårsramen 1972-1976. Såsom säkerheter för garantier ianspråktaga ur 1972 års kvot kunde även förstaprioritetssäkerheter få ställas upp till belopp motsvarande 10 % av den totala under året presterade säkerhetsmassan.

Femårsramen för åren 1973-1977 fastställdes enligt proposition 1972:1 till 3 900 milj kr, och i senare fördelningsbeslut uppgick garantitilldelningen för år 1973 till 1 208 milj kr.

Femårsramen för åren 1974-1978 fastställdes enligt proposition 1973:1 till 3 900 milj kr. I regeringens fördelningsbeslut vid slutet av samma år fördelades ur ramen 1 277 milj kr för år 1974.

I proposition 1974:1 refererade departementschefen till storvarvens nu optimistiska framtidsbedömning, som initierat betydande expansionsplaner. Tillgängligt prognosmaterial pekade emellertid på en klar risk för framtida överkapacitet inom världens varvsindustri, särskilt vad avsåg stort tanktonnage. I en sådan framtida situation ökade å andra sidan kraven på en rationell produktionsapparat - vilket förutsatte höjd investeringsverksamhet under de närmaste åren - för att varvsföretagen skulle kunna överleva. Statsmakterna borde därför vara beredda att medverka till ett upprätthållande av den svenska varvsindustriens konkurrenskraft även om detta innebar en kapacitetsexpansion. Varvens föreliggande planer skulle emellertid komma att medföra en väsentlig volymmässig ökning av statens åtaganden vid oförändrad utformning av garantisystemet. En översyn av kreditgarantisystemet borde mot bakgrund härav därför företas.

Beträffande användningen av fartygskreditgarantier för finansiering av fartygsbyggen erinrades om att garantisystemet i princip inte utformats för att lösa detta problem och att varven skulle på sikt själva täcka sitt behov av rörelsekapital.

Enligt propositionsförslag fastställde riksdagen en femårsram avseende åren 1975-1979 om 4 500 milj kr. I regeringens fördelningsbeslut vid slutet av år 1974 fastställdes garantitilldelningen för år 1975 till 2 286 milj kr. Härvid fick varven, med hänsyn till de försämrade förhållandena på kreditmarknaderna, möjlighet att med vissa begränsningar använda förstaprioritetsinteckningar som säkerhet för statlig kreditgaranti. Sålunda kunde garantier avseende refinansie-

ring av fartyg levererade under åren 1974 och 1975 säkerställas med förstaprioritetsinteckningar till upp till 20 % av det totala garantiåtagandet för respektive varvsföretag under 1972 t o m 1975 års garantikvoter.

Enligt förslag i statsverkspropositionen år 1975 fastställdes, i avvaktan på varvskreditutredningens rekommendationer, en oförändrad femårsram om 4 500 milj kr för åren 1976-1980.

Under andra halvåret 1975 erhöll några av varven extra tilldelning av statliga kreditgarantier med ett sammanlagt belopp av 1 011 milj kr. Totala tilldelningen för år 1975 blev därmed 3 297 milj kr. Vidare fastställdes att såsom säkerhet för garanti utfärdad t o m år 1971 även skulle få ställas förstaprioritetsinteckning hänförlig till order tagna efter år 1971, intill ett belopp motsvarande 20 % av respektive varvs totala upplåning mot statsgaranti vid slutet av år 1971.

6.2 Det nuvarande fartygskreditgarantisystemet

6.2.1 Gällande bestämmelser

För varvens ianspråktagande av fartygskreditgarantier ur 1975 års garantitilldelning gäller bl a följande bestämmelser:

- Kungl Maj:ts brev till riksgäldsfullmäktige 1973-06-29 innehållande de villkor som skall gälla för kreditgarantierna;
- Kungl Maj:ts brev 1974-06-14 med visst förtydligande av brevet av 1973-06-29 avseende fartygskreditgarantiernas överensstämmelse med exportkreditöverenskommelsen inom OECD liksom med andra överenskommelser som svenska staten kan komma att biträda;

- Kungl Maj:ts brev 1974-12-20, fastställande högsta garantibelopp avseende år 1975 (totalt 2 286 milj kr). I brevet bestäms att vid garantisystemets tillämpning skall gälla vad styrande kommittén anfört i skrivelse 1974-12-27 samt i bilaga till skrivelse 1972-12-18;
- regeringens skrivelser till riksgäldsfullmäktige 1975-08-28 och 1975-12-11 med beslut bl a om extra tilldelning av statliga fartygskrediter för år 1975 (totalt 875 milj kr). I den förstnämnda skrivelsen hänvisas beträffande viss tillämpning till styrande kommitténs skrivelse 1975-08-27.

Förutom de här omnämnda bestämmelserna kan i gällande regelsystem för fartygskreditgarantierna sägas ingå även viss inom riksgäldskontoret, till följd av tidigare utfärdade bestämmelser, upparbetad praxis för tillämpningen. Huvuddragen i det nu gällande fartygskreditgarantisystemet beskrivs i det följande.

6.2.2 Olika lånetyper som kan garanteras

Kreditgaranti kan meddelas för tre olika slag av lån, nämligen refinansieringslån, fartygsbyggnadslån och beställares borgenslån. Med refinansieringslån förstås lån som varv upptar för att refinansiera lämnade fartygskrediter. Fartygsbyggnadslån innebär lån som varv upptar för att finansiera beställda fartyg under byggnad. Med beställares borgenslån menas lån som fartygsbeställaren upptar mot säkerhet av varvets borgen i samband med betalning för levererat fartyg. Oberoende av låneformerna gäller att garantin får ställas i högst 15 år. Grundläggande för garantisystemet har således i detta avseende varit att varven getts möjlighet att fritt välja bl a löptid och valuta på de lån som statsgaranterats. För garanti avseende beställares borgenslån gäller emellertid villkoren i OECD-överenskommelserna beträffande omfatt-

ning, löptid och amorteringsvillkor. I de fall borgenslånet lämnats av svensk bank eller annan svensk långgivare gäller härjämte bestämmelserna om minimiränta. Långgivaren skall godkännas av riksgäldskontoret utom i de fall lånet utgörs av obligationslån eller lånet lämnas av svensk bank. Riksgäldskontoret äger medge att långgivaren överlåter lånet till annan.

6.2.3 Det statliga åtagandet

För refinansieringslån och fartygsbyggnadslån innebär den av riksgäldskontoret tecknade garantin ett borgensåtagande såsom för egen skuld, s k proprieborgen. I fråga om beställares borgenslån gäller följande. För det lån som beställaren upptar går varvet i borgen såsom för egen skuld. Riksgäldskontoret tecknar härefter en s k efterborgen, d v s en borgen för varvets fullgörande av sitt borgensåtagande. Den efterborgen riksgäldskontoret tecknar kan beskrivas som ett mellanting mellan proprie- och s k enkel efterborgen¹⁾. I korthet gäller för långgivares ianspråktagande av en sådan garanti, att denne - sedan betalningsförsummelse eller annan omständighet inträffat, som enligt lånevillkoren medför att lånet är återbetalningsbart och borgensåtagandet kan göras gällande - först skall rikta krav mot varvet. Tidigast 30 dagar härefter kan krav riktas mot riksgäldskontoret. Riksgäldskontoret skall dock omedelbart underrättas om eventuell betalningsförsummelse från låntagarens sida.

Garantin kan avse antingen enbart ett kapitalbelopp eller kapitalbelopp och ränta samt i förekommande fall även administrativa kostnader. Garantin skall

1) En proprieefterborgen skulle i detta fall ha inneburit, att långgivaren kunnat kräva riksgäldskontoret med förbigående av såväl beställaren som varvet. En enkel efterborgen hade inneburit, att riksgäldskontoret kunnat krävas först sedan det blivit utrett att lånet ej kunde återbetalas av varvet.

i fråga om amorteringslån minska i takt med avbetalningarna på lånet, men får, om garantin täcker endast viss del av lånet bibehållas oförändrad till dess garantin efter gjorda avbetalningar täcker hela lånet.

Riksgäldskontoret har gentemot varvet full regressrätt för samtliga de betalningar för vilka garanti ställts.

6.2.4 Säkerhet för garanti

Såsom angivits i det föregående skall varv ställa säkerhet för fartygskreditgaranti. Säkerheten skall hänföra sig till fartyg, för vilket eller vilka garanti kan utfärdas, och skall godkännas av riksgäldskontoret. Bestämmelserna medger sålunda ej att säkerhet i form av exempelvis pantbrev i annat fartyg än det garanterade ställs för garanti.

Säkerheten för garanti består regelmässigt av redarväxlar och fartygsinteckningar. I de fall säkerheten hänför sig till icke levererat fartyg består den normalt enbart av redarväxlar, s k förskottsväxlar. Syftet med kravet att säkerhet skall ställas är dels att reducera det statliga risktagandet, dels att erhålla en knytning mellan meddelad garanti och det finansieringsbehov som föreligger för ifrågavarande fartyg sådant detta manifesterar sig i säkerheter hänförande sig till fartyget i fråga. Så länge varvet kan prestera säkerheter av angivet slag och har utnyttjat utrymme på kvoten, kan varvet inom den tilldelade ramen få garanti för sina lån.

Ursprungligen gällde, att säkerheten i princip skulle bestå av växlar och fartygsinteckningar inom fartygets kontraktspris. I det nya systemet (1971) infördes vissa bestämmelser angående säkerheten, vilka även till en del fick betydelse för de garantier

som utfärdats under det gamla systemet. Förskottsväxlarnas användning som säkerhet begränsades inom det nya systemet till fartyg under byggnad avsedda att levereras inom 12 månader (numera 24 månader i fråga om LNG-fartyg). Beträffande förskottsväxlarna gäller sedan år 1973 en speciell bestämmelse. Bakgrunden härtill var följande. För det fall riksgäldskontoret skulle tvingas infria ett garantiåtagande, för vilket säkerheten utgörs av förskottsväxlar, har riksgäldskontoret menat sig kunna utnyttja säkerheten så, att krav på växelbeloppet vid dess förfallotid skulle kunna riktas mot beställaren, och detta oberoende av om ifrågavarande fartyg skulle komma att byggas färdigt och levereras till beställaren. Detta har inneburit, att vissa varv - efter Götaverkenkrisen år 1971 - mött svårigheter att erhålla växlar före leverans av fartyget. Den år 1973 införda bestämmelsen innebär, att riksgäldskontoret - om ifrågavarande varv råkar i konkurs och leverans av fartyget till beställaren inte kommer till stånd - får avstå från att rikta krav mot beställaren på grund av förskottsväxlarna. Motsvarande gäller vid offentligt ackord. Bestämmelsen torde i praktiken innebära, att riksgäldskontoret under nyssnämnda förutsättningar kommer att avstå från att rikta krav mot beställare på grund av förskottsväxlar.

Beträffande fartygsinteckningar under det nya systemet bestämdes, att dessa skall utgöras av s k andraprioritetsinteckningar; vilka ej ansågs som belåningsbara utan särskild tilläggssäkerhet. Upplåning mot förstaprioritetsinteckning skulle sålunda ske utan statlig medverkan. Med andraprioritetsinteckning eller andraprioritetssäkerhet avses - inom ramen för garantisystemet - en inteckning som vid leveranstillfället för fartyget svarar mot den del av fartygskrediten som ligger över 50 % av kon-

traktspriset. Med detta som utgångspunkt definieras andraprioritetssäkerheterna som de vid varje tidpunkt sämst liggande säkerheterna intill det belopp som svarar mot den ursprungliga kreditgivningen mellan 50 - 80 % av fartygsvärdet vid leveranstillfället. Ett år efter leverans utgörs sålunda andraprioritetssäkerheten av den säkerhet, som ligger över 40 % av kontraktspriset. Efter två år är motsvarande procenttal 30, efter tre år 20 och efter fyra år 10. Fem år efter leverans anses samtliga återstående säkerheter vara andraprioritetssäkerheter. När definitionen på andraprioritetssäkerheter är säkerhet med bristande belåningsbarhet utan kompletterande säkerhet har förutsatts att basgränsen 50 % kan omprövas vid behov.

För år 1975 gäller särskilda regler beträffande säkerheten. Bakgrunden härtill är att belåningsgränsen för förstaprioritetsinteckningar bedömts underskrida 50 % av fartygsvärdet. Behov skulle sålunda ha uppkommit för en ändring av basgränsen på 50 %. Detta behov kan emellertid vara tillfälligt. Regeringen har därför - i stället för att ändra basgränsen - beslutat om följande särregel för år 1975 (Kungl Maj:ts brev 1974-12-20 till fullmäktige i riksgäldskontoret). Garantier avseende refinansiering av fartyg levererade under åren 1974 och 1975 får upp till 20 % av riksgäldsfullmäktiges totala garantiåtagande för respektive varv under 1972 t o m 1975 års garantikvoter säkerställas med förstaprioritetsinteckningar.

Bestämmelserna om andraprioritetssäkerheter gäller det nya systemet. Inom det gamla systemet kan alla slags fartygsinteckningar pantsättas som säkerhet för garantier, dock med den betydelsefulla begränsningen, att säkerheten måste vara hänförlig till fartygskontrakt tecknade före utgången av år 1971. Till följd av denna tidsbegränsning, och att kredittiden för

flertalet fartyg är högst åtta år, kommer riksgäldskontorets garantiåtagande under det gamla systemet att successivt minska för att slutligen, i huvudsak, upphöra under åren 1982-1984.

Eftersom lånegarantier kan ha längre löptid än vad som gäller de underliggande kundkrediterna (och därmed säkerheterna) kan ett varv vad avser garantier utfärdade t o m år 1971 komma i den situationen att det ej har möjlighet prestera säkerheter för sådan långfristig lånegaranti. I styrande kommitténs brev 1975-08-27 föreslås en möjlighet att lösa detta problem. Som säkerhet för garanti utfärdad t o m år 1971 skulle få ställas förstaprioritetsinteckning (d v s pantbrev inom 50 % av köpesumman för respektive fartyg) hänförlig till order tagna efter år 1971, intill ett belopp motsvarande 20 % av respektive varvs upplåning mot statsgaranti per ultimo december 1971. Detta har accepterats av regeringen (1975-08-28).

6.2.5 Förlängning av garanti

Såsom tidigare redovisats kan riksgäldskontoret utfärda garanti för högst 15 år. Löptiden för de lån som varven tar upp är emellertid ofta avsevärt kortare. Det är sålunda ej ovanligt att löptiden är endast någon eller några månader. Tidigt väcktes frågan huruvida ett varv, sedan ett kort lån återbetalats, kunde utnyttja det sålunda "friställda" garantibeloppet för ny garanti intill den ursprungligen längsta tänkbara garantitiden utan att nytt avdrag på varvets kvot gjordes. Efter samråd mellan departement och riksgäldskontoret beslöts att en garanti kunde förlängas intill en längsta tid av femton år, respektive tio år för garantier meddelade före år 1965.

Frågan om förlängning av garanti är emellertid särskilt reglerad under det nya systemet. Bestämmelserna

innebär att, om löptiden för lånet med statlig garanti är kortare än löptiden för varvets kredit till beställaren, garantin får utnyttjas för förnyad upplåning till ett belopp som vid tidpunkten för det nya lånets upptagande motsvarar beställarens återstående skuld till varvet. De korta lån som det här är fråga om är emellertid ofta amorteringsfria lån som regelmässigt förlängs till oförändrat belopp. För sådana fall innebär förlängningsbestämmelsen att visst ytterligare avdrag görs på varvets garantikvot. Dessa avdrag motsvarar den amortering, som vid förlängningstillfället gjorts på den fartygskredit, vartill säkerheten är hänförlig.

6.2.6 Insyn i varvsföretagens verksamhet

Från regeringens sida har flera gånger understrukits att fartygskreditgarantierna utgör en risk för garantigivaren/staten. Av detta skäl har man etablerat informationssystem för att löpande följa varvens utveckling. Genom samarbetet inom styrande kommittén, bl a på grundval av en årlig enkätundersökning om varvsföretagens garantibehov under de kommande åren, följer således industridepartementet de svenska varvens ekonomiska och finansiella utveckling. Beslut om fartygskreditgaranti kan vidare göras beroende av att av riksgäldsfullmäktige anvisade revisorer för industridepartementets och riksgäldsfullmäktiges räkning inhämtar uppgifter om förhållanden av betydelse för bedömningen av risker förenade med garantigivningen.

6.2.7 Valutafluktuationer

Kraftiga valutakursfluktuationer har under senare år drabbat varven. För statens del innebär dessa kursför-

ändringar dels att garantiåtagandena uttryckta i svenska kronor kan öka eller minska relativt kraftigt, dels att säkerhetsbrist kan uppstå om den valuta vari säkerheten är uttryckt sjunker i värde gentemot den garanterade lånevalutan. Uppstår differens begär riksgäldskontoret genom vederbörande pantvårdare ytterligare säkerhet. Utgångspunkten är härvid, att säkerheten vid varje tillfälle beloppsmässigt skall täcka statens garantiåtagande.

6.2.8 Internationella överenskommelser avseende varvskrediter

Enligt gällande bestämmelser för fartygskreditgarantier skall villkoren för garantierna stå i överensstämmelse med såväl de exportkreditöverenskommelser som svenska staten biträtt inom ramen för OECD, som med andra internationella överenskommelser om begränsning av stöd till varvsindustrin som staten har biträtt. Riksgäldskontoret kan därför acceptera endast sådana säkerheter som är hänförliga till fartygskontrakt, som står i överensstämmelse med OECD-reglerna. Detta gäller för fartygskontrakt tecknade efter 1969-06-30, d v s tidpunkten för tillkomsten av den första OECD-överenskommelsen. Reglerna, som innebär ett maximum för den av varvet lämnade fartygskreditens löptid och storlek och ett minimum för räntan, har vid ett par tillfällen ändrats. För kontrakt tecknade fr o m 1974-07-01 gäller att fartygskreditens löptid får vara högst 7 år och utgöra högst 70 % av kontraktspriset. Räntan skall vara lägst 8 %. Fartygskrediten skall härjämte återbetalas genom lika amorteringar med normalt 6 och högst 12 månaders intervaller.

OECD-reglerna gäller, såsom framgått, den av varvet lämnade krediten till redaren och innebär ej någon begränsning för varvens upplåning. För garanti avseende beställares borgenslån gäller emellertid i riks-

gäldskontorets praxis att OECD-reglerna i den del de avser kreditens löptid, storlek och amorteringsvillkor skall tillämpas. I de fall sådant garanterat borgenslån lämnas av svensk bank eller annan svensk långivare gäller härjämte bestämmelserna om minimiränta. Vissa undantag från OECD-reglerna medges efter ett visst formellt förfarande. Dessa undantag tar främst sikte på export av fartyg till u-länder.

6.2.9 Infriande av det statliga garantiåtagandet

En av grundpelarna i garantisystemet är att varven skall ställa vissa definierade typer av säkerhet för garanti. För att förlust för staten skall uppkomma genom garantiåtagandena krävs, i de fall säkerheten är hänförlig till levererat fartyg, att såväl varv som beställare blivit oförmögna att fullgöra sina förpliktelser samt att det genom inteckningarna pantsatta fartyget kraftigt minskat i värde. I det fall säkerheten består av förskottsväxlar kan förlust för staten uppkomma först efter varvets konkurs eller sedan ackordsförhandlingar inletts och beställaren inte erhåller fartyget, alternativt att beställaren inte förmår att infria sin växelskuld. Staten har hittills inte behövt infria något garantiåtagande. Endast ett mindre varv, vars låneförpliktelser garanterats av riksgäldskontoret, har gått i konkurs. I ett annat fall har ett fartyg med inteckningar som pant för garanti försålts på exekutiv auktion på grund av obetalda försäkringspremier. I några fall har fartyg skadats eller delvis förstörts. I inget av dessa fall har emellertid förlust uppkommit för staten.

6.2.10 Principer för garantitilldelning

Såsom tidigare nämnts framläggs förslag om årlig tilldelning av garantier för de fyra storvarvens del av styrande kommittén och av Sveriges Varvsindustriföre-

ning för de mindre varvens del. I båda fallen tilllämpas de principer för beräkningen av behovet som redovisas i bilaga till styrande kommitténs skrivelse alltsedan 1972-12-18. Beloppsgrundande för den årliga garantitilldelningen är sålunda den disponibla totala mängden andraprioritetssäkerheter i ett års leveranser samt förskottsväxlar avseende leveranser inom 12 månader. Vid fastställande av garantibeloppets storlek begränsas volymen förskottsväxlar till att högst motsvara kreditgivningen mot andraprioritetssäkerheter i nästkommande års leveranser.

Innebörden härav för garantitilldelningen åskådliggörs i det följande med antagande att det är 1976 års totala tilldelning som skall beräknas. Värdet av andraprioritetssäkerheter, d v s den del av kundkrediterna som ligger över 50 % av kontraktsvärdena, har på basis av beräknad leveransvolym år 1976 kalkylerats till 1 000 milj kr. Värdet av andraprioritetssäkerheter för år 1977 har på samma sätt beräknats till 1 300 milj kr, vilket motsvarar garantivolymen förskottsväxlar år 1976. Den totala tilldelningen av garantier att ianspråktagas under år 1976 kommer därför att uppgå till totalt 2 300 milj kr.

Inom denna totala tilldelning erhåller varje varv en individuell tilldelning, vilken beräknats på motsvarande sätt.

Beträffande ianspråktagandet av garantierna under tilldelningsåret (i exemplet år 1976) kan följande noteras. Medan tilldelningen är baserad på beräknade kreditleveranser år 1976 respektive år 1977 är det inget som hindrar varven att använda ett mindre belopp för garantier avseende finansieringen av kreditleveranser under år 1976 än vad beräkningsexemplet ger vid handen och följaktligen ett motsvarande större belopp förskottsväxlar avseende år 1977. Det görs

sålendes inte någon specificering av säkerheter vid garantitilldelningen.

De förskottsväxlar som lämnats såsom säkerhet för garantier behöver ej heller vara hänförliga till fartyg som säljs på kredit, utan de kan också avse kommande kontantleveranser. Så snart den tidigare nämnda tolv-månadersgränsen passerats, kan som säkerhet för garanti ställas andra förskottsväxlar som varvet erhållit till ett belopp som kan motsvara ett helt fartygs leveransvärde minskat med erhållna kontantförskott. Det kan således konstateras att ianspråktagan- det av en garanti för fartygsbyggnadslån enligt bestämmelserna ej behöver överensstämma med de principer som tilldelningen bygger på.

6.3 Statistisk redovisning av fartygskreditgarantierna

I tabellerna 6:1 och 6:2 ges en sammanställning av de sedan år 1963 beslutande tilldelningarna av fartygskreditgarantier och av de från och med perioden 1972-1976 av riksdagen fastställda femårsramarna. Omfattningen per budgetår av de utfärdade fartygskreditgarantierna redovisas i tabell 6:3. I tabell 6:4 redovisas utvecklingen av de utestående garantiåtagandena. Slutligen jämförs i tabell 6:5 utestående garantiåtaganden med totalt utfärdade garantier. Differensen mellan de två sifferserierna reflekterar gjorda amorteringar och växelkursförändringar. Till följd främst av garantiernas långfristiga karaktär har under senare år det utestående garantibeloppet legat så högt som vid 80 %, d v s av alla garantier som utfärdats sedan systemets begynnelse år 1963 var ca 80 % fortfarande utestående.

Karaktären av de av de fyra storvarven ställda säkerheterna visas i tabell 6:6. Som synes har förskotts-

växlarnas andel under senare tid ökat ej obetydligt. Vid vissa tillfällen förekommer även spärrade medel såsom säkerhet för garanti.

I tabell 6:7 återfinns en sammanställning av storvarvens statsgaranterade upplåning fördelad på valutor. Schweizerfrancs intar under senare år en klart dominerande ställning som upplåningsvaluta, genomgående ca 45 % av den totala statsgaranterade varvsupplåningen. Fördelningen i tabell 6:8 av den statsgaranterade upplåningen efter lånens löptid antyder att refinansieringen i övervägande grad har löptider om ett år eller mer. Av tabell 6:9 framgår den dominerande position som utländska banker har i varvens refinansieringsverksamhet. Tabell 6:10 visar slutligen att de fyra storvarvens utnyttjande av kreditgarantier i stort överensstämmer med deras andelar av leveransvärdena.

I diagram 6:1 har den årliga ökningen av statens utestående garantiåtaganden relaterats till de svenska varvsföretagens totala fakturering avseende handelsfartyg. Procenttalen mäter således hur stor andel av faktureringsvärdet för året som motsvaras av en ökning av det statliga risktagandet under året. Ett relationstal om 40 % (år 1975) kan sägas innebära att för en fakturering om 100 kr erfordrats en nettoökning av det statliga risktagandet med 40 kr.

Tabell 6:1 Beslutade fartygskreditgarantier (regeringens bemyndigande för riksgäldskontoret att ikläda staten kreditgarantier), åren 1973-1975 (milj kr)

<u>År</u>	<u>Belopp</u>
1963	400
1965	500
1968	650
1969	650
1970	<u>1 000</u>
Totalt "gamla systemet"	3 200
1972	833
1973	1 208
1974	1 277
1975	<u>3 161</u>
Totalt "nya systemet"	6 479

Tabell 6:2 Av riksdagen godkända femårsramar (milj kr)

<u>Avseende perioden</u>	<u>Belopp</u>
1972-1976	3 500
1973-1977	3 400
1974-1978	3 900
1975-1979	4 500
1976-1980	4 500

Tabell 6:3 Av riksgäldskontoret utfärdade fartygskreditgarantier (milj kr)

<u>Budgetår</u>	<u>Belopp</u>
1963/64	146
1964/65	50
1965/66	350
1966/67	217
1967/68	33
1968/69	184
1969/70	597
1970/71	625
1971/72	1 279
1972/73	288
1973/74	543
1974/75	2 194

Tabell 6:4 Riksgäldskontorets utestående fartygskreditgarantiåtaganden, åren 1964-1975 (milj kr)

<u>Tidpunkt</u>	<u>Belopp¹⁾</u>	<u>Förändr i % från föregående år</u>
ult juni 1964	146	
" " 1965	200	33
" " 1966	550	175
" " 1967	700	27
" " 1968	700	0
" " 1969	900	29
" " 1970	1 400	56
" " 1971	1 900	36
ult dec 1972	2 735	44 (18 mån)
" " 1973	3 112	14
" " 1974	3 608	16
ult juni 1975	5 150	44 (6 mån)

1) Beloppen för åren 1964-1971 är avrundade, i någon mån uppskattade tal.

Tabell 6:5 Jämförelse mellan utfärdade och utestående fartygskreditgarantier åren 1967-1975 (milj kr)

Om resp tidpunkt totalt utfärdade garantier räknade från systemets begynnelse		Vid resp tidpunkt utestående garanti-åtaganden	Differens mellan totalt utfärdade och utestående	Utestående i % av utfärdade	
1	alt juni 1967	764	700	54	92
"	" 1968	797	700	97	88
"	" 1969	981	900	81	92
"	" 1970	1 578	1 400	178	89
"	" 1971	2 203	1 900	303	86
"	" 1972	3 482	2 750	732	79
"	" 1973	3 770	3 100	670	82
"	" 1974	4 313	3 112	1 201	72
"	" 1975	6 507	5 150	1 307	79

Tabell 6:6 De fyra storvarven: säkerheter för fartygskreditgarantier åren 1972-1975

Tidpunkt	Säkerhet hänförlig till levererade fartyg		Förskotts-växlar		Spärrade medel		Totalssäkerhet	
	mkr	%	mkr	%	mkr	%	mkr	%
1972-12-31	2 426	79	589	19	41	2	3 056	100
1973-06-30	2 348	77	589	19	118	4	3 055	100
1973-12-31	2 453	75	778	24	43	1	3 274	100
1974-06-30	2 631	75	693	20	181	5	3 505	100
1974-12-31	2 825	74	874	23	135	3	3 834	100
1975-06-30	3 373	69	1 209	25	278	6	4 860	100

Tabell 6:7 Storvarvens upplåning mot statsgaranti 1972-1975, fördelad på valutor

	1972-12-31		1973-12-31		1974-12-31		1975-06-30				
	I resp valuta milj	mkr %	I resp valuta milj	mkr %	I resp valuta milj	mkr %	I resp valuta milj	mkr %			
Skr	535	20	665	665	21	977	977	27	1 100	1 100	24
US \$	198	34	168	772	25	190	777	21	315	1 243	27
Sfr	832	38	1 012	1 434	46	998	1 613	45	1 274	2 005	44
DM	130	7	130	221	7	130	221	6	140	239	5
Bfr	175	1	175	20	1	175	20	1	175	20	0
Totalt i skr	2 735	100	3 112	3 112	100	3 608	3 608	100	4 607	4 607	100

Källa: Riksgäldskontoret

Tabell 6:8 Storvarvens upplåning mot statsgaranti 1972-1975 fördelad på ursprunglig löptid

	1972-12-31		1973-12-31		1974-12-31		1975-06-30	
	mkr	%	mkr	%	mkr	%	mkr	%
6 mån	35	1	241	8	399	11	875	19
6-12 mån	209	8	30	1	140	4	167	4
1-5 år	1 006	37	1 027	33	927	26	1 003	22
5-10 år	673	24	994	32	1 209	33	1 720	37
10 år -	812	30	830	26	933	26	842	18

Tabell 6:9 Storvarvens upplåning mot statsgaranti
1972-1975 fördelad på långivarkategori

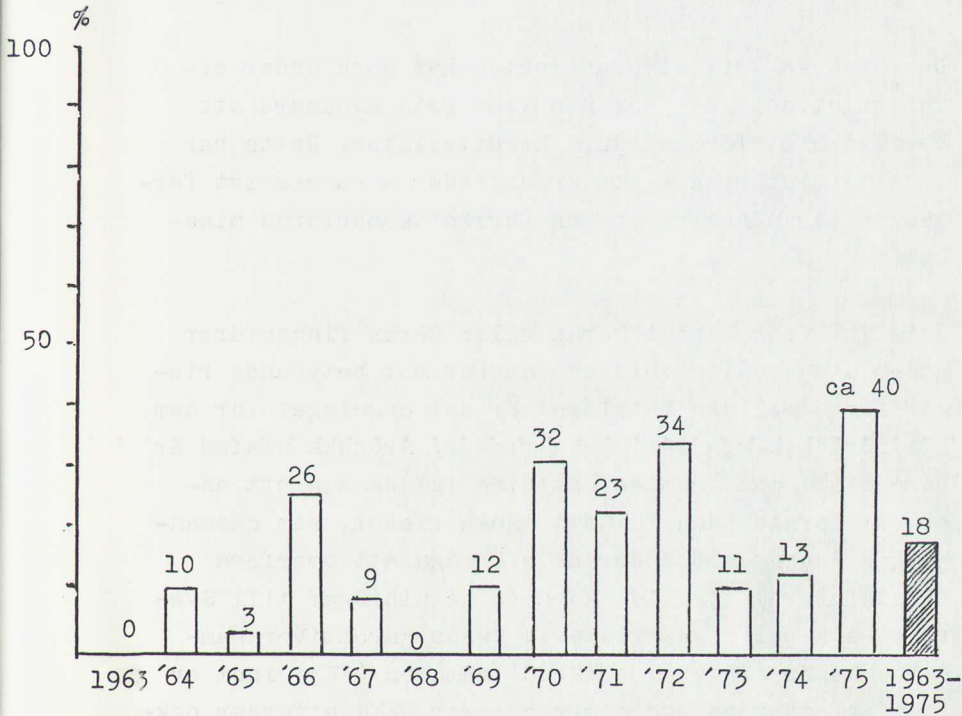
Långgivare	1972-12-31		1973-12-31		1974-12-31		1975-06-30	
	mkr	%	mkr	%	mkr	%	mkr	%
Svenska obligationslån	219	8	255	8	290	8	280	6
Utländska obligationslån	358	13	316	10	260	7	265	6
Svenska banker m m	264	10	363	12	543	15	795	17
Utländska banker	1 509	55	1 888	61	2 126	59	2 543	55
Svenska + utländska banker	208	8	18	1	66	2	321	7
Försäkringsbolag	5	0	5	0	72	2	60	1
Private placements	130	4	225	7	179	5	207	5
Övrigt	42	2	42	1	72	2	136	3
Totalt	2 735	100	3 112	100	3 608	100	4 607	100

Tabell 6:10 Storarvens leveransvärde avseende nybyggda fartyg och deras
ianspråktagande av statliga fartygskreditgarantier 1972-1974

	1972			1973			1974					
	Omsätt- ning mkr	Kredit- garantivoly- m (utes- stående, ultimo) %	%	Omsätt- ning mkr	Kredit- garantivoly- m (utes- stående, ultimo) %	%	Omsätt- ning mkr	Kredit- garantivoly- m (utes- stående, ultimo) %	%			
EMV	504	22	739	24	967 ¹⁾	30	828	25	870	25	927	27
GV	773	33	1 184	39	1 093	34	1 218	37	1 080	32	1 346	38
KMV	743	32	663	22	767	24	773	24	939	27	801	23
UV	308	13	470	15	373	12	455	14	530	16	431	12
Totalt	2 328	100	3 056	100	3 200	100	3 274	100	3 419	100	3 505	100

1) Avser 15 månader

Diagram 6:1 Nettogarantiintensitet i varvens fakturering åren 1963-1975 (i procent)



Anm: Staplarnas höjd uttrycker förhållandet mellan det statliga garantiåtagandets årliga förändring i mkr och varvens fakturerade värde i mkr avseende handelsfartyg under respektive år.

KAPITEL 7

DE STATLIGA EXPORTKREDITGARANTIERNÄ

7.1 Bakgrund

Den största delen av svensk export sker mot kontantbetalning eller mot betalning med korta betalningsanstånd till välkända marknader i Västeuropa.

Den svenska kapitalvaruexporten har dock under efterkrigstiden mött växande krav från avnämare att bevilja allt förmånligare kreditvillkor. Detta har tagit sig uttryck i att kredittiderna successivt förlängts för många varor och förskottsandelarna minskat.

I de fall där exportörerna eller deras finansiärer anser att kreditgivningen innebär mer betydande risker för utebliven betalning är det angeläget för dem att försäkra sig mot dessa risker. Svenska staten är beredd att mot premieersättning ikläda sig ett ansvar i första hand för att täcka risker, som sammanhänger med importländernas oförmåga att överföra (transferera) enskilda köparens betalningar till Sverige (s k politiska risker). Denna garantiverksamhet ombesörjes av exportkreditnämnden (EKN) inom av riksdag och regering angivna ramar. EKN utfärdar också garantier mot risker för enskilda importörers bristande förmåga eller vilja att betala (s k kommersiella risker).

Sverige verkar i internationella sammanhang för en begränsning av sådana officiella stödåtgärder som snedvrider konkurrensen mellan exportländerna, d v s exportsubventioner. Inom OECD har Sverige sålunda tagit initiativ till ett arbete för att begränsa det stöd som syftar till att bereda exportörer låga icke

marknadsmässiga räntekostnader vid exportfinansiering. Inom OECD bedrivs också ett arbete på att fastställa maximala kredittider för olika slag av kapitalvaror. Längst i fråga om detaljerade villkor har OECD t v gått med avseende på fartygsexport. På grundval av beslut i OECD tillämpas också ett informations- och konsultationsförfarande beträffande kredittider som överstiger 5 år.

Ett annat internationellt forum, där man från svensk sida - genom EKN - verkar för att kreditvillkoren ej skall bli alltför oförmånliga för exporten är den s k Bernunionen (International Union of Credit and Investment Insurers), en sammanslutning av de viktigare exportländernas kreditförsäkringsinstitut. Inom unionen har bl a utarbetats system för information om sådana kreditvillkor som överskrider vissa gränser och särskilda överenskommelser om villkor för vissa slag av gods.

Av vad som redan anförts följer att den beloppsmässigt största delen av EKN:s garantiåtaganden avser tunga kapitalvaror i form av verkstadsprodukter, ofta för stora fabriksprojekt, och byggentreprenader. De omfattade omkring 3/4 av EKN:s samlade åtaganden vid utgången av år 1974, vilka uppgick till ca 16,1 miljarder kr. En betydande del av EKN:s praktiska garantiarbete avser emellertid också affärer av begränsad omfattning på enskilda köpare, ofta i närliggande industriländer, där täckningen av den rent kommersiella förlustrisken är av betydelse.

Den garantiverksamhet som EKN driver skall vara kommersiellt - försäkringsmässigt - inriktad och inte innebära någon subvention. Därför uttas premier, som på sikt kan beräknas motsvara skadeersättningen och administrationskostnader.

7.2 Risktäckning

EKN lämnar garantier men inte krediter. Ordet garanti kan ge ett intryck av att det rör sig om borgensåtaganden, men så är inte fallet. EKN-garanti är en form av försäkring mot förluster på grund av att en utländsk köpare (låntagare, byggherre, uppdragsgivare) inte fullgör ett avtal med exportören.

Allmänt sett ger garantierna täckning för risker som hänför sig antingen till importlandet enbart eller till såväl importlandet som köparen. EKN skadereglerar endast s k "klar fordran" - förlust som beror på fel eller försummelse från exportörens sida omfattas inte av garantierna. En särskild tilläggsgaranti till förmån för finansiären - TF-garanti - kan emellertid medföra att EKN till finansiären utbetalar skadeersättning även då köparen gör gällande brister i exportörens fullgörande av köpeavtalet som grund för att vägra betalning.

Vid export till privat köpare kan garanti erhållas för enbart politiska risker (P) eller för både politiska och kommersiella risker (P + K). Garanti kan däremot inte erhållas för enbart kommersiella risker. Täckningen av politiska risker avser förluster som på visst sätt förorsakas av moratorium, revolution, krig eller annan liknande händelse i importlandet eller av att varan t ex blir beslagttagen under transporten. Vidare räknas hit förluster på grund av att varans införande i importlandet eller betalning av förfallen fordran hindras genom opåräknade import- eller valutareglerande åtgärder i importlandet.

En vanlig skaderegleringsorsak är t ex att belopp som köparen rättidigt erlagt i köparlandets valuta inte utan dröjsmål överföres (transfereras) till garantitagaren i avtalad valuta. För att skadan skall ersättas fordras härvid normalt att transferering

inte skett inom sex månader från förfallodagen.
(Tidsfristen kan förlängas då transfereringsdröjs-
målen på ett land regelbundet är längre).

Täckningen av kommersiella risker avser förluster på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra avtalsenliga förpliktelser. Då viss tid (vanligen sex månader) förflutit från förfallodagen och köparen trots krav inte erlagt betalning för klar fordran, skadereglerar EKN även om det inte kunnat visas att köparen kommit på obestånd.

Om betalning uteblir vid export till offentlig köpare kan det vara omöjligt att avgöra om orsaken är av politisk eller kommersiell natur. EKN tillämpar därför vid sådan export särskilda allmänna villkor som ger enhetlig risktäckning i princip motsvarande politiska och kommersiella risker (OK-risker). Som offentlig köpare räknas köpare som på grund av sin offentlighetsrättsliga status inte kan försättas i konkurs. Definitionen, vilken är gemensam för flera betydande garantiinstitut, innebär bl a att statligt ägda aktiebolag räknas som privata köpare. I vissa länder som bedöms tillämpa statshandelssystem anses alla köpare vara offentliga. Förut nämnda tidsfrister för skadereglering tillämpas på i princip samma sätt som vid privat köpare.

Vid alla EKN:s garantityper - utom lagergarantier och TF-garanti - finns således följande riskvarianter.

Export till privat köpare (PK)

- politiska risker (P)
- politiska och kommersiella risker (P + K)

Export till offentlig köpare (OK)

- OK-risker.

En grundläggande princip vid kreditförsäkring är att försäkringstagaren skall stå en viss självrisk och därigenom förmås själv pröva riskerna och vidta alla åtgärder som kan bidra till att hans fordran betalas i god ordning.

EKN:s garantier ger normalt täckning för 90 % av uppkommande förlust på grund av politiska risker och OK-risker. För kommersiella risker är den normala garantiprocentsatsen 80, men täckningen kan höjas till högst 90 % då förstklassig bankgaranti eller annan av EKN godtagen likvärdig säkerhet föreligger. Vid export till speciellt instabila marknader eller till köpare med svagare kreditvärdighet kan lägre garantiprocentsatser tillämpas. Genom tilläggsgaranti till förmån för finansören - TF-garanti - kan EKN åtaga sig att gentemot denne tillämpa högre garantiprocentsats för kommersiella risker (dock högst 90 %) än den som gäller enligt den underliggande garantin.

Vid skadereglering utbetalar EKN ersättning i svenska kronor. Förlust på grund av att kursen på utländsk valuta i vilken betalningen skall fullgöras sjunkit i förhållande till den svenska kronan täcks inte av EKN:s garantier. Vid skadereglering av fordran där exportören fakturerat i utländsk valuta tillämpar EKN i princip förfallodagens kurs på den utländska valutan. Detta gäller även då kursen på denna valuta stigit, dock med den begränsningen att EKN inte tillämpar högre kurs än 125 % av den kurs som gällde vid garantins utfärdande.

7.3 EKN-garantin och finansieringen

EKN:s verksamhet omfattar, som tidigare framhållits, inte kreditgivning, men en EKN-garanti kan vara exportören till hjälp när han önskar ordna finansieringen av en exportkredit på annat sätt än genom självfinansiering.

Långgivargarantierna, som lämnas direkt till svenska banker eller andra svenska kreditinstitut till täckning av risker på köparlån, har till syfte att underlätta finansieringen vid vissa större exportaffärer med längre krediter. EKN:s övriga garantier kan fylla samma funktion genom att garantitagaren kan överlåta sin rätt enligt en garanti till AB Svensk Exportkredit, svenskt bankaktiebolag, svensk föreningsbank-jordbrukskassa, svensk sparbanks, Sveriges Investeringsbank AB eller, efter EKN:s skriftliga medgivande, till annan finansiär (även utländsk).

Den särskilda tilläggsgarantin till förmån för finansiär, som innebär en nästan helt ovillkorlig rätt till skadeersättning från ikraftträdandet, har tillkommit för att direkt underlätta exportföretagens externa finansiering av sin export.

7.4 Huvudförutsättningar för garanti

EKN:s prövning av enskilda garantiärenden omfattar, förutom riskbedömningen, en undersökning av vissa allmänna förutsättningar.

Garantitagaren skall vara i Sverige verksam näringsidkare eller långgivare. Enligt gällande författning får garanti beviljas endast den som "gjort sig känd för redbarhet, har förutsättningar att genomföra avsedd transaktion och kan väntas fullgöra sina skyldigheter som garantitagare".

Garanti lämnas i princip endast för tulltekniskt sett svenska varor.

Underleveranser från flertalet västeuropeiska länder och Japan kan dock vid export till tredje land inbefattas i EKN:s garanti under vissa förutsättningar.

Liksom garantiinstituten i andra länder beviljar EKN inte garanti för affärer med onormalt lång kredittid eller i övrigt onormala betalningsvillkor. Detta gäller även om riskerna i och för sig är godtagbara. Bakom denna kontroll av betalningsvillkoren ligger en önskan att i näringslivets och det allmännas intresse förhindra att garantiverksamheten leder till en allmän försämring av betalningsvillkoren.

Då kredittiden överstiger 12 månader krävs att köparen under tiden fram till leveransen skall erlagga en viss del av försäljningsbeloppet (förskott). EKN anser det önskvärt att förskottet uppgår till 20 procent av försäljningsbeloppet och fordrar vid kredittider överstigande 18 månader regelmässigt en förskottsandel av minst 15 procent.

För täckning av politiska risker och OK-risker kräver EKN i många fall garanti från importlandets centralbank eller annan valutavårdande myndighet för transferering av försäljningsbeloppet i faktureringsvalutan till exportörens fria förfogande utanför importlandet. Vid export till statshandelsländer lämnas sådan garanti i regel av särskild utrikeshandelsbank. En förutsättning för täckning av kommersiella risker, då köparens ekonomiska ställning bedöms mindre god, är ofta betalningsgaranti från affärsbank eller tillfredsställande borgen (växelaval). Erforderlig säkerhet skall normalt föreligga senast i samband med att EKN-garantin utfärdas och träder i kraft.

7.5 Garantityper

Vid flertalet varuförsäljningar ger ES-garanti, som avser risker efter skeppning, tillräcklig täckning. Garantitypen ger dock inget skydd mot händelser som inträffar mellan avtalsdagen och skeppningsdagen,

vilket däremot EA-garanti ger (se nedan). Garanti söks för var och en av de affärer som önskas garanterade.

En EA-garanti träder i kraft den dag då köpeavtal, vars bestånd inte är beroende av villkor, föreligger. EA-garantin, som alltså lämnar risktäckning även under tillverkningsperioden, är särskilt värdefull då varans tillverkningsstid är lång eller då varan specialtillverkas och därför har ett lågt realisationsvärde. Garantiförbindelse avser hela försäljningskontraktet, oavsett om leveransen sker på en gång eller genom delskeppningar.

Syftet med långgivargaranti (LG) är att underlätta en avlyftning av kreditgivningsfunktionen från exportföretagen vid sådana mera betydande exportaffärer som förutsätter större och längre krediter. Långgivargaranti kan lämnas till svensk bank eller annan svensk kreditgivare och skall avse lån som kredigivaren enligt särskilt låneavtal lämnar för att ge en utländsk köpare (byggherre; uppdragsgivare) möjlighet att med en svensk exportör (entreprenör; konsult) avsluta en konkret affär på kontantbasis.

Garanti kan lämnas även avseende lån som svensk bank lämnar till en utländsk importörs (köpares) bankförbindelse för kontantbetalning av en svensk exportörs leverans.

Allmänna villkoren för långgivargarantier sammanfaller i allt väsentligt med villkoren för ES-garantier. Långgivaren får dock av exportören bereda sig pant, borgen eller annan dylik säkerhet för självriskandelen. Inte heller långgivargarantierna täcker förluster som kan läggas exportören till last. Om köpeavtal och låneavtal utformas så att försummelse av exportören inte berättigar låntagaren att underlåta att betala långgivaren enligt låneavtalet, kan EKN dock vid

skadereglering bortse från eventuell tvist mellan exportör och importör rörande förhållandet dem emellan.

De regler som gäller i fråga om förskott och kredittid vid garanti till exportör tillämpas i princip även vid långgivargaranti. För affär som det garanterade lånet avser skall köparen erlagga lämpligt förskott som inte omfattas av lånebeloppet, och lånet skall återbetalas inom tid som innebär lämplig kredit för ifrågavarande exportvara.

Långgivargarantin kan kompletteras med en EA-garanti till exportören avseende risker under tillverkningsperioden.

För garantikombinationen EA-LG-komb är det önskvärt att ansökan om LG-garanti och ansökan om kompletterande EA-garanti inkommer till EKN samtidigt. Avsikten är att kunna fatta ett gemensamt beslut angående de båda ansökningarna. Så snart skriftliga anmälningar inkommit till EKN om att köpeavtal och låneavtal, vilkas bestånd inte är beroende av villkor, föreligger i enlighet med bifallna ansökningar, utfärdas samtidigt garantiförbindelser avseende dels exportaffären, dels lånetransaktionen. Ingendera av förbindelserna expedieras förrän premie erlagts för båda förbindelserna.

EKN kan medge att en EA-garantiförbindelse får ändras till EA-LG-komb, om det visas att affären skall finansieras som köparkredit i stället för som leverantörskredit. Ansökan om sådan ändring skall ha inkommit till EKN senast den dag låneavtal träffats.

Som komplement till sådan EA- eller ES-garanti som avser en transaktion med längre kredittid än ett år och omfattar både politiska och kommersiella risker eller risker vid export till offentlig köpare kan en

exportör erhålla tilläggsgaranti till förmån för finansiären (TF-garanti). Denna garanti innebär, att EKN till finansiären utbetalar skadeersättning även i fall då betalningens uteblivande beror på att köparen gör gällande brister i exportörens fullgörande av köpeavtalet. Härvid kan EKN medge högre garantiprocentsats för kommersiella risker än den som gäller enligt den underliggande garantin, dock högst 90. TF-garanti träder normalt i kraft först sedan exportörens prestation godkänts eller exportören efter skeppning mottagit accepterade växlar på kontraktsbeloppet från köparen.

Ett flertal ytterligare garantityper meddelas av EKN, men då dessa ej har avseende på fartygsförsäljningar redogörs här ej för dessa.

Garantiutfästelsen är ett erbjudande från EKN att utfärda garanti på i utfästelsen angivna villkor. När sökanden erhållit en utfästelse om garanti för en affär kan han föra förhandlingar med köparen i vetskapen att han kommer att få garanti om affären kommer till stånd. Ändringar i förhållande till vad som uppgivits i ansökan eller föreskrivits i den erhållna utfästelsen bör föranleda att exportören snarast insänder ändringsansökan till EKN, som prövar om ändringarna kan godtagas. EKN förbehåller sig också rätt att intill den tidpunkt från vilken garantiförbindelsen skall gälla (avtal, skeppning eller motsvarande) återkalla eller ändra utfästelsen om risken för förlust avsevärt ökats.

7.6 Premier

Enligt riksdagens beslut - och i enlighet med internationella överenskommelser - skall EKN bedriva sin verksamhet enligt affärsmässiga principer utan att subventionera exporten. Detta innebär att EKN skall

ta ut premier som på sikt kan beräknas motsvara skadeersättningar och administrationskostnader. Väsentliga premiesänkningar har kunnat genomföras under senare år.

Premien beräknas numera enligt enkla grundlinjer, vilket ger en exportör möjlighet att lätt skaffa sig en uppfattning om kostnaderna för att få EKM-garanti för en affär. Premiesatsens storlek beror nu på garantins riskvariant (P, P + K eller OK), på importlandets riskklass (1, 2 eller 3) och på garantins premietid, vilken i princip räknas från dagen för garantins ikraftträdande till förfalldagen för det sist förfallande belopp som omfattas av garantin. Premien räknas på ett högsta förlustbelopp, som fastställs för varje garanti.

Exemplen nedan visar premien i ett för allt för ES-garanti vid några olika betalningsvillkor. Premiererna anges i procent av garantins högsta förlustbelopp, vilket är lika med summan av de betalningar som skall omfattas av garantin. Detta innebär, att förskottsbetalningar som erhålles före skeppningen inte inräknas, att betalning mot åtkomsthandlingar inräknas om betalningen inte skall erläggas genom av svensk bank bekräftad remburs samt att räntor, glidskalebelopp o dyl inräknas endast om de önskas täckta av garantin.

Exemplen hänför sig till följande betalningsvillkor:

- | | |
|-----------|--|
| Exempel 1 | Hela beloppet kontant mot åtkomsthandlingar. |
| Exempel 2 | Hela beloppet på högst sex månaders kredit. |

Exempel 3-5 10 % vid order, 10 % kontant mot dokument och 80 % i lika stora halvårsrater, den sista förfallande två, fem respektive tio år från skeppningen. (Förlustbeloppet, på vilket den nedan angivna premieraten räknas, utgör alltså i dylikt fall 90 % av försäljningsbeloppet).

De tre premieuppgifterna i varje exempel avser länder i riskklasserna 1, 2 och 3. De för vissa öststater i klass 2 gällande lägre premieraterna exemplifieras genom andra kolumnen för OK-risker.

Ex	P-risker	P + K-risker	OK-risker
1	0,02-0,06-0,15	0,20-0,25-0,34	0,05-0,09-0,13-0,25
2	0,04-0,12-0,29	0,39-0,49-0,67	0,10-0,18-0,25-0,49
3	0,09-0,28-0,69	0,92-1,15-1,56	0,23-0,42-0,60-1,15
4	0,16-0,49-1,23	1,64-2,05-2,79	0,41-0,75-1,07-2,05
5	0,28-0,85-2,13	2,84-3,55-4,83	0,71-1,29-1,85-3,55

Exemplen visar läget i oktober 1975.

7.7 Verksamhetens administration

Vid utarbetandet av nu gällande grundläggande bestämmelser för EKN:s verksamhet har eftersträvat ett exportkreditskydd som snabbt kan anpassas till förändringar i exportläget och som ger svenska exportörer i huvudsak samma skydd som deras utländska konkurrenter erhåller. Flexibilitet har erhållits bl a genom att riksdagen begränsat sina ställningstaganden till de allmänna grunder efter vilka garantier skall lämnas, medan regeringen anger närmare riktlinjer för garantigivningen och EKN utformar verksamheten och prövar enskilda garantiärenden. EKN:s beslut i garantiärenden kan inte överklagas i högre instans.

Riksdagen fastställer ett maximibelopp för statens betalningsansvar på grund av exportkreditgarantier, vilket regeringen efter hand friställer för EKN:s verksamhet. F n är maximibeloppet 18 500 mkr, varav 2 000 mkr reserverats för u-garantier.

I EKN:s styrelse, som tillsätts av regeringen och har elva ledamöter samt suppleanter, ingår representanter för staten och näringslivet samt EKN:s chef. Vid behandling av frågor rörande s k u-garantier (och investeringsgarantier) har styrelsen en särskild sammansättning med nio ledamöter. Styrelsen beslutar i viktigare principfrågor och större garantiärenden. Den sammanträder i regel två à tre gånger i månaden - den särskilda styrelsen för u-garantier dock mindre ofta på grund av det mindre antalet ärenden.

Övriga ärenden avgörs av EKN:s chef i direktionen, som normalt sammanträder två gånger i veckan, eller av tjänstemän inom EKN:s kansli. Av antalet garantiärenden avgörs knappt 10 % i styrelsen, ca 40 % i direktionen och ca 50 % på tjänstemannaplanet. Kansliet har ett trettiotal anställda.

KAPITEL 8

ANALYS AV STATENS RISKTAGANDE I EXPORTKREDITGARANTISYSTEMET RESPEKTIVE FARTYGSKREDITGARANTISYSTEMET

Av primärt intresse vid bedömning av statens förlustrisker i exportkreditgarantisystemet (EKN) och fartygskreditgarantisystemet (RGK) är:

- a. Sannolikheten för att risksituationen och därmed betalningsansvaret realiserar.
- b. Värdet av regressrätt.
- c. Värdet av de säkerheter som erhållits.
- d. Premier och utlägg för att kompensera respektive reducera förlusten.

Efter en kortfattad redogörelse för statens åtaganden analyseras nedan statens risktagande på varv och beställare i EKN respektive RGK med deras nuvarande bestämmelser. Det bör således beaktas att ändringar kan göras för att i viss mån begränsa förlustriskerna.

8.1 Åtagandet

Statens åtagande i RGK är antingen i form av borgen (proprieborgen) för varvets lån eller i form av efterborgen för varvets borgen för beställares lån (beställares borgenslån). Innan något krav på infriande av borgensåtagandet sker, skall således varvet ha fallerat gentemot sin långivare, alternativt vid beställares borgenslån såväl beställaren som varvet ha fallerat gentemot beställarens långivare. De primära riskerna är alltid på varvet, sekundärt på beställaren och först därefter på pantens (fartygets) värde.

I EKN kan statens åtagande ta sig olika uttryck, men i flertalet fall är riskerna primärt bundna till beställaren och sekundärt till pantens (fartygets) värde (EA-, ES- och LG-garantierna). Vid TF-garanti, vilken utgör ett komplement till EA- eller ES-garanti, uppkommer dock vid varvets oklara fordran på beställaren eller vid eventuell skillnad i risktäckning mellan TF-garantin och EA/ES-garantin en mindre risk på varvet.

Statens totala nominella garantiåtagande blir i allmänhet större i EKN än i RGK. Anledning härtill är att EKN försäkrar hela fartygskontraktet medan RGK går i borgen för ett lån avsett för finansiering av en del av fartygskontraktet.

Risksituationen före leverans är olika i de båda systemen. RGK går i borgen för varvets lån för finansiering av bygget (alternativt efterborgen för varvets borgen). Som säkerhet härför accepteras förskottsväxlar, vilka ofta har den begränsningen att RGK inte kan rikta krav mot beställaren vid varvets konkurs eller offentliga ackord, om leverans av fartyget inte kommer till stånd. Risken är således, att varvet går i konkurs och avbryter byggnationen eller att varvet inte har förmåga att återbetala det garanterade lånet på dess förfallodag.

Beträffande EKN torde i nuläget inte någon garanti lämnas före leverans utan kompletterande säkerheter. Generellt kan emellertid sägas, att EKN inte har några risker på varvet. Sedan den nya sjölagen trätt i kraft kommer emellertid säkerhetsbilden för såväl EKN som RGK att förbättras.

Åtagandenas löptid kan vara olika i de båda systemen. EKN:s åtagande går aldrig utöver beställarens och löptiden begränsas till att omfatta högst sju

eller åtta år (enligt aktuell OECD-överenskommelse) efter fartygets leverans. Enligt RGK kan kreditgaranti utfärdas för lån med en löptid av upp till femton år. Detta innebär att det vid garantiutfärdandet är osäkert vilka säkerheter som kommer att presteras från varvet för ett dylikt långfristigt låns senare del. Säkerheterna utgörs ju av fartygskrediter vilka successivt amorteras över sju à åtta år.

Beträffande garantigivarnas åtagande i utländska valutor föreligger även här skillnader så tillvida att EKN garanterar beställarens åtagande i den valuta i vilken åtagandet är uttryckt, dock med begränsning till 125% av motvärdet vid garantins utfärdande. Riksgäldskontoret däremot, som går i borgen för varvets lån, kan som säkerhet härför erhålla fartygskrediter uttryckta i annan valuta än lånevalutan. Från varvet har då erhållits en förbindelse att, i den mån valutakurserna utvecklas så att säkerheternas värde reduceras gentemot borgensåtagandet, kompletterande säkerheter kommer att inkrävas. Borgensåtagandet gentemot långgivaren står emellertid kvar oförändrat vad som än sker med valutakurser och säkerheter för garantin.

8.2 Akuta risksituationer

För en närmare analys av riskerna är det nödvändigt att bedöma vad som händer då en risksituation realiseras. Följande situationer är framför allt av intresse.

- beställares hävning
- beställares konkurs
- varvets konkurs.

Om beställaren häver fartygskontraktet medför detta en ökad förlustrisk för såväl varvet som dess

finansiärer och garantigivare. Storleken härav är beroende av bl a följande faktorer:

- fartygsbyggets upparbetningsgrad vid hävningstillfället
- möjligheterna till fullföljande av bygget för senare försäljning
- beställarens skadeståndsskyldighet och möjligheterna för denne att fullgöra denna
- storleken av erhållna förskott.

Då riksgäldskontoret ställt en garanti för varvets lån och som säkerhet härför erhållit förskottsväxlar och beställaren därefter häver fartygskontraktet påverkar detta inte den ställda garantin. Riksgäldskontoret kommer emellertid att kräva att de ställda säkerheterna byts ut eller förstärks. Om varvet inte förmår ställa annan säkerhet, torde riksgäldskontoret ha rätt att om garantin skulle behöva infrias kräva betalning vid förskottsväxlarnas förfallodag. Den akuta risksituationen för riksgäldskontoret inträder emellertid inte förrän vid varvets konkurs eller oförmåga att fullfölja betalningarna till sin långivare.

EKN:s åtagande vid beställarens kontraktsstridiga hävning medför skyldighet att ersätta varvet för 80 à 90 % av dess nettoförlust, d v s nedlagda kostnader reducerat med erhållna förskott och skadestånd. Sedan skadereglering skett övertar EKN varvets respektive långivarens rätt gentemot beställaren. Vid kontraktsenlig hävning har EKN inte några förpliktelser gentemot varvet.

Beslut om vad som skall hända med fartygsbygget vid kontraktsstridig hävning (skrotning, försäljning eller

fullföljande) torde komma att fattas i samförstånd mellan EKN och varvets långgivare (alternativt, vid LG-garanti, beställarens långgivare).

Vid beställarens konkurs före leverans är risksituationen och beslutssituationen densamma som beskrivits för beställarens hävning, dock med det undantaget att EKN skadereglerar omedelbart.

Vid beställarens konkurs efter leverans påverkas inte heller riksgäldskontorets garanti, eftersom den är ställd för varvets lån. Eventuell förlust drabbar härvid varvet. Riksgäldskontoret kommer emellertid antingen att kräva annan säkerhet för garantin än ifrågavarande fartygskredit och fartygsinteckningar eller låta fartyget säljas exekutivt, varvid likviden spärras som säkerhet för riksgäldskontorets garanti.

EKN:s åtagande vid beställarens konkurs efter fartygsleveransen medför att skadereglering sker till 80 à 90 % av den utestående fartygskrediten i den takt den annars skulle ha betalats. EKN kommer att i samförstånd med varvet och dess långgivare (alternativt vid LG-garanti, beställarens långgivare) diskutera vad som kan göras beträffande fartyget i syfte att minimera förlusterna. Förlustrisken är här direkt beroende av aktuellt och förväntat värde på fartyget.

För riksgäldskontoret medför varvets konkurs eller varvets oförmåga att betala ett garanterat lån på förfallodagen att RGK direkt övertar varvets betalningsansvar. Förlustrisken är således beroende av värdet av till RGK pantsatta säkerheter och vad som i övrigt kan erhållas från varvet eller dess konkursbo.

Något krav på infriande av pantsatta förskottsväxlar torde i enlighet med vad ovan sagts i flertalet fall inte kunna ställas, om inte leverans av fartyget kommer till stånd. Riksgäldskontoret, som i stället får göra motsvarande krav gällande gentemot växelutstäl-laren, d v s varvet, kommer därvid att såsom den mest betydande enskilde borgenären få stort inflytan-de i varvets konkursbo och kommer att aktivt kunna påverka besluten såväl rörande vilka fartygsbyggen som skall färdigställas som övriga åtgärder för att minimera förlusterna. Om bygget fullföljs är bestäl-laren kontraktsevenligt bunden att ta emot och betala fartyget.

Värdet av de säkerheter som avser levererade fartyg (fartygskrediter och fartygsinteckningar) är primärt beroende av beställarens ekonomiska möjligheter att fullfölja betalningarna på fartygskrediten samt sek-undärt av fartygets värde.

Något effektuerande av EKN:s garantiåtagande sker i allmänhet inte i varvets konkurs vare sig före eller efter leverans.

8.3 Säkerheternas värde

Om vi bortser från de kompletterande säkerheter som kan krävas i framför allt EKN, kan allmänt sägas, att såväl fartygsvärden som beställarnas (redarnas) och indirekt därmed även varvens betalningsförmåga är di-rekt avhängiga av fraktmarknadsläget.

Efter leverans utgörs säkerheterna såväl i EKN som i RGK av fordran på beställare och pant i fartyget. I RGK tillkommer även den primära regressfordran på var- vet, varför säkerheterna i detta system i princip kan anses av större värde. På grund av varvets primära an-svar i RGK kan sägas, att först efter det att en

varvskonkurs inträffat är säkerhetsbilden i EKN och RGK i princip jämförliga, d v s säkerheterna utgörs då i båda systemen av redarens betalningsskyldighet och pant i fartyget.

RGK har normalt inte krav på kompletterande säkerheter utöver förskottsväxlar. EKN torde i nuläget inte lämna garantier före leveranser enbart med förskottsväxlar som säkerhet, varför i de undantagsfall EKN lämnat garanti säkerhetssituationen är bättre för dessa garantier.

8.4 Premier

Några premier uttas i nuläget inte av riksgäldskontoret för utfärdandet av garantier. Inom EKN bildas genom inflytande premier reserver som används för skadereglering.

8.5 Sannolikheten för att risksituationerna realiserar

Om sannolikheten för att de ovan angivna risksituationerna skall realiserar kan olika uppfattningar redovisas, vilka varierar med den ekonomiska situation som redare och varv befinner sig i vid olika tidpunkter. Såväl varv som redare utför funktioner inom världshandeln. Förändringar i världshandeln påverkar i första hand redarna som utför själva transportarbetet. De förändringar som redarna möter sprider sig sedan bakåt till varven, såväl avseende positiva händelser (nybeställningar) som negativa (avbeställningar, betalningsförskjutningar m m). Om man bortser från företagsspecifika eller nationella problem kan sägas, att av redare och varv kommer de förstnämnda att före varven gynnas eller drabbas av förändringar i världshandeln.

I fall av sådan försämring av världshandeln att redarnas betalningsförmåga påtagligt reduceras föreligger vissa betydelsefulla skillnader mellan de två garantisystemen. Med ett exportkreditgarantisystem kommer således statens infriande av garantin att ske samtidigt med redarens betalningsförmåga. I fartygs-kreditgarantisystemet kommer infriandet av garantin att ske först sedan varvets betalningsförmåga försämrats till följd av redarnas problem.

KAPITEL 9

UTREDNINGENS BEDÖMNINGSGRUNDER OCH FÖRSLAG BETRÄFFANDE VARVEN

9.1 Kapitlets disposition

Den övervägande delen av varvens finansieringsbehov hänförs till krediter avseende levererade fartyg men även krediter upptagna för att finansiera fartyg under byggnad är av betydande omfattning. För refinansiering av dessa krediter anlitar varven de in- och utländska lånemarknaderna. Bakgrunden till redarnas övervältring av finansieringsbördan på varven utgörs av det internationella konkurrensläget där återkommande tendenser till kapacitetsöverskott på varvssidan framtingat en kraftig kreditkonkurrens. Inom OECD har medlemsländerna överenskommit om begränsningar i villkoren för kreditgivning i samband med fartygsexport, vilket har bidragit till att förhindra en ännu längre gående kreditkonkurrens, avseende bl a löptider och räntor. Inom olika varvsnationer har olika stödinsatser gjorts för att lindra varvens finansieringsbörda. Motiven härtill har främst varit sysselsättningskäl varvid varvens ofta svaga finansiella ställning utgjort en pådrivande faktor.

Framställningen fortsättningsvis i detta kapitel har följande disposition: I avsnitt 9.2 ges en allmän bakgrund till nuvarande fartygskreditgarantisystem samt formuleras de krav, som enligt utredningen bör ställas på ett nytt system. Utredningens rekommendation innebär på sikt en övergång till det redan existerande exportkreditgarantisystemet. Detta förslag behandlas i avsnitt 9.3. Avsnitt 9.4 behandlar förslag till utformning av ett garantisystem under en övergångsperiod. Övriga förslag tas upp under punkt 9.5.

9.2 Allmän bakgrund

Fartygskreditgarantier har alltsedan sådana infördes år 1963 spelat en betydande roll inom den statliga svenska varvspolitiken. Den bärande tanken från statsmakternas sida har varit att underlätta för de svenska varven att finansiera fartygskrediter. Garantisystemets olika utvecklingsfaser har präglats av varvskonjunkturernas växlingar. Som framgått av kapitel 6 var tankegången bakom 1963 års system att garantierna inte skulle medföra en höjning av produktionskapaciteten hos de svenska varven. I propositionen 1974 framhölls däremot att statsmakterna borde medverka till ett upprätthållande av den svenska varvsindustrins konkurrenskraft även om detta innebar en kapacitetsexpansion. Som beskrivits i de inledande kapitlen har världens varvsindustri efter år 1974 ånyo hamnat i en mycket besvärlig marknadssituation och i Sverige kom den s k Eriksbergskrisen att innebära en extra påfrestning för de inblandade parterna. Varvskreditutredningen fick mot denna bakgrund tilläggsdirektiv (se kap 1 och bilaga 1).

9.2.1 Krav på ett nytt kreditgarantisystem

I utredningens arbete på att finna alternativa möjligheter att lösa de finansieringsproblem som i dagens läge omhändertas inom ramen för fartygskreditgarantisystemet har som ett naturligt led ingått analyser av det nuvarande systemet och dess funktionssätt. I tidigare avsnitt har redogjorts för systemets utformning och tillämpning. Likaså har utredningen analyserat det svenska exportkreditgarantisystemet. Utredningen har också granskat vissa viktigare utländska garanti- och kreditssystem avseende respektive lands varvsindustri. Redogörelse härför har lämnats i tidigare avsnitt.

Enligt utredningens uppfattning bör följande krav på ett fartygskreditgarantisystem uppställas.

1. Garanti får endast ställas med avseende på sådana avtal där överenskomna betalningsvillkor inte strider mot av svenska staten ingångna internationella överenskommelser.
2. Systemet skall omfatta fartyg som levereras från svenskt skeppsvarv för ut- eller inländsk beställares räkning.
3. Systemet skall underlätta finansieringen av svenska varvs kundkrediter, men skall inte stimulera till kreditförsäljning.
4. Statliga garantier avseende finansiering av fartyg under byggnad skall reduceras och på sikt elimineras.
5. Systemet skall vara i princip affärsmässigt baserat. Garantiavgifter skall täcka administrationskostnader och på sikt förluster i garantigivningen.
6. Det skall föreligga en direkt och klar anknytning mellan å ena sidan garantin och å andra sidan vad som finansieras med hjälp av garantin.
7. Systemet skall bedrivas inom av riksdagen godkänd ram avseende det totala statliga garantiåtagandets maximala storlek.
8. Storleken av det statliga garantiåtagandet skall vid varje tidpunkt klart framgå med avseende såväl på åtagandets storlek som på dess tidsprofil.

9. Till grund för en beviljad garanti skall läggas en ekonomisk bedömning av den underliggande affären, omfattande en kreditprövning. För garanti skall av garantigivaren godkänd säkerhet presteras. Det skall vara garantigivaren obetaget att i förekommande fall kräva tilläggs säkerhet hänförande sig till annan tillgång än det garanterade fartyget.
10. Garantigivaren skall disponera över sådana personella och andra resurser att erforderlig prövning och beredning av ärendena kan ske. Dessa skall handläggas med skyndsamhet så att genomförandet av den underliggande affärsöverenskommelsen ej äventyras.
11. Garanti skall avse motvärdet i svenska kronor till den valuta vari fartygskrediten är avtalad.
12. Garanti skall vara så utformad att den av banker och andra kreditinstitut i Sverige och utomlands godtas som en förstklassig säkerhet.

Ett kreditgarantisystem som i stor utsträckning uppfyller de ställda kraven blir oundvikligen på väsentliga punkter av en annan karaktär än det nuvarande fartygskreditgarantisystemet. Ur statsmakternas synvinkel är huvudkraven kreditprövning, avgiftsbeläggning, behov av överskådlighet över garantiåtagandenas storlek samt garantiernas direkta knytning till finansieringsobjekten. Ur marknadens - d v s varvens, redarnas och bankernas - synvinkel är de viktigaste kraven att såväl utländska som svenska beställare skall omfattas samt att garantin skall vara utformad på ett praktiskt användbart sätt.

9.2.2 Kommentarer till kraven och utformningen
av det nuvarande garantisystemet

Avgift för garanti

Enligt utredningens mening föreligger flera starka skäl för att nu införa en avgiftsbeläggning av de statliga fartygskreditgarantierna.

Staten som garantigivare har vissa direkta och indirekta administrationskostnader för garantierna. Sammantaget för riksgäldskontoret och industridepartementet beräknas dessa finna uppgå till omkring en kvarts miljon kronor årligen.

Ett annat skäl för att införa en avgift är enligt utredningens mening den risk som staten ikläder sig genom garantierna. Svårigheten att göra en exakt bedömning av riskernas storlek utgör inget argument mot avgiftsbeläggning. Kreditinstitutet beviljar som ett normalt inslag i sin verksamhet garantier för vilka en avgift uttas. För dessa garantier föreligger samma svårighet att göra en exakt riskbedömning som underlag för avgiftssättningen. Eftersom statens risker till följd av de typer av säkerheter som godtas är större än vad som i allmänhet gäller kreditinstitutet framstår det som befogat att inom garantisystemet genom avgifter skapa resurser för att möta föruster. Principen om risktäckning genom avgift tillämpas inom exportkreditgarantisystemet.

Ett ytterligare viktigt skäl för att avgiftsbelägga garantierna är enligt utredningens mening att efterfrågan annars tenderar att bli alltför stor. Enligt utredningens mening har det förhållandet att kreditgarantierna utfärdats kostnadsfritt varit en bidragande orsak till den volymmässiga expansionen inom fartygskreditgarantisystemet under senare år.

Finansieringsproblem och produktionstillväxt

De generösa villkor på vilka kreditgarantier ställts till förfogande har väsentligt reducerat varvens finansieringsproblem i vad avser finansiering av produkter i arbete och kundkrediter. Det normala inom näringslivet i övrigt är eljest att självfinansieringsförmågan inom ett företag sätter en gräns för företagets upplåningskapacitet och därmed för dess tillväxtpöjligheter. För varven har denna naturliga spärrmekanism delvis satts ur spel av kreditgarantisystemet. Detta förhållande har resulterat i en tendens till fortlöpande ökning av varvskapaciteten, som i sin tur resulterat i växande krav på nya kreditgarantier.

Garantiramar

Det nuvarande fartygskreditgarantisystemet administreras på basis av ett bruttogarantibelopp, d v s den volym nya garantier som under en viss period får tas i anspråk av varven. Tanken har varit att genom av riksdag och regering fastställda ramar sätta gränser för varvens möjligheter att under ett visst år ta nya lånegarantier i anspråk.

Den volym garantier som inom ett garantisystem under ett år kan ställas till vart och ett av varvens förfogande är i och för sig av intresse, främst för varven själva. Ur garantigivarens synvinkel bör emellertid intresset främst knytas till den totala åtagandevolymen, eftersom det är de vid varje tillfälle utestående garantiåtagandena som utgör måttet på statens totala risktagande. En övergång till ett garantitilldelningssystem baserat på en total åtagandevolym skulle därför få en merreell ekonomisk innebörd. Härigenom skulle också undanröjas vissa administrativt otympliga bestämmelser som för närvarande finns för

att begränsa det totala åtagandet. Behovet av femårsramar och av årliga garantitilldelningar till individuella varvsföretag skulle ävenledes bortfalla.

Garantiutnyttjande

De årliga garantitilldelningarna baseras i princip på en i och för sig enkel och klar formel som uttrycker en tänkt fördelning mellan garantiernas utnyttjande för fartygsbyggnadsfinansiering respektive finansiering av krediter efter leverans. Tilldelningsformeln förutsätts emellertid inte ha genomslag i det faktiska utnyttjandet av en garantitilldelning med avseende på hur garantier kan komma att utnyttjas för garantier baserade på förskottsväxlar respektive fartygsinteckningar. Garantier mot säkerhet i förskottsväxlar har ej heller någon bestämd anknytning till nedlagda kostnader i fartyg under byggnad, varken för individuella fartygsbyggen eller totalt för varvet i fråga. Vidare baseras garantitilldelningen mot förskottsväxlar på kontrakterade leveranser avseende kreditfartyg, medan de i verkligheten får användas även för kontantfartyg. Denna på flera punkter bristande överensstämmelse mellan tilldelningsprinciper och verkligt utnyttjande betraktar utredningen som olämplig.

Varvsförluster och fartygsbyggnadsgarantier

De förskottsväxlar som de svenska varven erhåller av beställarna är ofta genom överenskommelser mellan parterna av varven användbara endast som säkerhet för fartygskreditgaranti. Genom att varvet presterar dessa växlar erhålles garanti, varigenom lån kan uppbibras. Därmed förbättras varvets likviditet. Ett varv som bedriver förluströrelse kan genom att ta upp lån med förskottsväxlar som säkerhet via statens garanti erhålla en kontinuerlig likviditetsökning så att varvet undgår att vid rätt tidpunkt ta de likviditetsmässiga konsekvenserna av förluströrelsen. De

soliditetsmässiga effekterna kvarstår dock. Beroende dels på den mängd förskottsväxlar som står till varvets disposition, dels på garantitilldelningarnas storlek kan förluströrelsen drivas under kortare eller längre tid, men under alla förhållanden längre än om denna möjlighet inte hade stått öppen. Till följd härav kan, när processen slutligen ej kan drivas längre beroende på att förskottsväxlarna eller garantitilldelningen tagit slut, den slutliga totala förlusten i varvsföretaget ha stigit betydligt. Användandet av det statliga fartygskreditgarantisystemet på detta sätt har bidragit till omfattningen av såväl Göta-verkskrisen år 1971 som Eriksbergskrisen år 1975.

Säkerhet för garanti

Enligt bestämmelserna för fartygskreditgarantier skall "säkerhet hänföras till fartyg för vilket eller vilka garanti kan meddelas". En följd av denna bestämmelse är att riksgäldskontoret inte skall begära tilläggs-säkerhet till de förskottsväxlar som presteras som säkerhet för lånegaranti för fartyg under byggnad eller de högt liggande inteckningar i levererade fartyg som varven presterar som säkerhet för lånegaranti efter leverans. I några undantagsfall har dock beträffande fartygsbyggnadsgarantier krävts tilläggs-säkerheter. Bestämmelsen innebär emellertid att någon prövning av kreditriskerna från statens sida normalt inte förutsätts ske i samband med utfärdande av garanti. Denna frånvaro av statlig kreditprövning i det nuvarande fartygskreditgarantisystemet har enligt utredningens åsikt lett till att statens risker ökat på ett påtagligt sätt.

Säkerhetskrav och kreditförsäljning

Avsaknaden av krav på kreditprövning från statsmakternas sida medför att varv och redare har lätt att prestera säkerhet för garanti. Detta utgör självfallet

ett gott försäljningsargument och en hjälp för de svenska varven när det gäller att sälja fartyg på kredit. Enligt utredningens mening kan därför en inte avsedd konsekvens av nuvarande system ha blivit att kreditförsäljningens andel ökat.

Löptid för garanti

År 1965 infördes möjlighet att utfärda garanti för lån med en löptid av upp till 15 år. Bakgrunden härtill var en önskan att möjliggöra för varven att för refinansiering av kundkrediter låna på den svenska obligationsmarknaden. Utvecklingen på denna marknad under senare år har bl a inneburit införandet av ett vidare spektrum av löptider än tidigare. Motiven för femtonåriga statsgarantier har därmed bortfallit. Ett ytterligare skäl för att begränsa löptiden för garanti efter leverans till den löptid som avtalats för motsvarande fartygskredit - d v s för närvarande 8 respektive 7 år - är önskvärdheten att garanti ej skall beviljas för längre period än varvets underliggande kredit till redaren.

Överblick över det nuvarande systemet

Ett grundläggande drag hos det nuvarande fartygskreditgarantisystemet är att det är varvets skuld som garanteras. I fall av beställares borgenslån är det på motsvarande sätt varvets borgensåtagande som garanteras. Syftet med systemet är att det är vissa tillgångar - fartygsbygge och fartygskredit - som med hjälp av garantin skall finansieras. Sammanlänkning- en av garanterad skuld och finansierad tillgång sker genom säkerheterna: garanti utfärdas i den omfattning som säkerheter enligt gällande bestämmelser presteras. Det har ålagts de svenska kreditinstituten att förvalta säkerheterna för statens räkning. Säkerhetsmassan i en depå för ett visst garanterat lån blir ofta föremål för omflyttningar i form av utbyten

och kompletteringar till följd av amorteringar på fartygskrediter eller genom att valutakursutvecklingen gör det nödvändigt för varven att leverera in kompletterande säkerheter. Härigenom försvåras överblicken över sambandet mellan utfärdad garanti och enskilda finansieringsobjekt. Möjligheterna för varven att erhålla förlängning av garantin upp till 15 år, tillkomsten av nya bestämmelser som innebär att nya typer av säkerheter blir godtagbara, olika slag av begränsningar av möjligheterna att utnyttja dessa nya säkerheter, förekomsten av ett äldre och ett nyare system sida vid sida och förskottsväxlarnas obestämda samband med kostnader för ett visst fartygsbygge komplicerar den administrativa överblicken över systemet.

9.3 Övergång till exportkreditgarantisystemet

De brister i det nuvarande fartygskreditgarantisystemets struktur och funktionssätt som utredningen redovisat torde väsentligen sammanhånga med det förhållandet att systemet, som ursprungligen var avsett att fungera på ett enkelt sätt inom begränsade storleksmässiga ramar, under årens lopp kommit att utvidgas i olika riktningar. Härvid har systemet utsatts för påfrestningar som dess grundkonstruktion inte har varit dimensionerad för.

Behovet av en förutsättningslös översyn av kreditgarantisystemet framhölls i utredningens ursprungliga direktiv, och i tilläggsdirektiven underströks att det numera "föreligger ökad anledning att ifrågasätta om den nuvarande utformningen av det statliga finansiella stödet till varvsindustrin är ändamålsenlig". I tilläggsdirektiven uttrycks vidare att utredningen "vid sin prövning av olika alternativ till dagens fartygskreditgarantisystem bör... försöka finna en lösning som inte innebär inrättandet av ett nytt kreditinstitut". Innebörden härav är att en lösning

av den aktuella finansieringsproblematiken inte skall sökas genom statliga krediter, utan att den får sökas inom ramen för ett nytt eller modifierat statligt garantisystem.

Utredningen har vid sin prövning av frågan om införandet av ett nytt garantisystem för varven kommit fram till den uppfattningen, att det redan existerande statliga exportkreditgarantisystemet utgör det naturligaste och mest näraliggande alternativet.

Utredningen har i tidigare avsnitt redogjort för huvudprinciperna i det statliga exportkreditgarantisystemet. Systemets utformning och funktionssätt har ingående diskuterats inom utredningen. Detta har bl skett inom ramen för av utredningen ordnade s k finansieringsspel, varvid varierande finansieringsuppläggningar för olika typer av fartygskontrakt spelmässigt tillämpats inom ramen för såväl exportkreditgarantisystemet som för det nuvarande fartygskreditgarantisystemet.

Det statliga exportkreditgarantisystemet och fartygskreditgarantisystemet syftar till att underlätta försäljning på kredit. Det förstnämnda systemet omfattar i princip all svensk export, medan det senare är speciellt för en industrigren, de svenska varven. Båda systemen är uppbyggda kring statliga garantier. Tekniskt sett skiljer sig systemen åt i vissa avseenden, som belysts i det föregående. Exportkreditgarantisystemet är sålunda utformat som ett försäkringssystem där staten via exportkreditnämnden genom dess garanti ger exportören eller dennes finansiär en utfästelse att hålla vederbörande skadeslös vid bristande betalning från köparen. Exportkreditgarantierna kan fylla samma huvudfunktion som fartygskreditgarantierna, nämligen att underlätta refinansiering av lämnade kundkrediter. De olika tekniska förfaringssätten som härvid kan komma till användning har skildrats i tidigare avsnitt.

Exportkreditgarantisystemet är baserat på affärsmässighet och inrymmer sålunda i princip inga subventioner. Verksamheten baseras på avgifter, vilka utgår i proportion till de utställda garantierna och deras löptid och därmed till de risker garantigivaren, staten, ikläder sig. Ett annat affärsmässigt inslag i exportkreditgarantisystemet är principen om kreditprövning i varje enskilt fall av kommersiella risker med varierande täckningsgrad alltefter den risk som bedöms vara förknippad med affären.

Exportkreditgarantisystemet har i flera fall utnyttjats även av de svenska varven, huvudsakligen för att täcka politiska risker. Härvid har dock normalt fartygskreditgarantier utnyttjats som tilläggssäkerhet för att långgivaren skall erhålla en fullständig risktäckning.

Exportkreditgarantisystemet kan i dag endast användas för exportförsäljningar. Krediter vid leveranser från svenska varv till svenska redare kan sålunda inte garanteras inom detta system. Fartygskreditgarantisystemet är som bekant tillämpligt även för sådana krediter. En övergång till exportkreditgarantisystemet för de svenska varven kräver att exportkreditgarantiernas användningsområde utvidgas på denna punkt. Utredningen föreslår därför att samma regler som gäller inom exportkreditgarantisystemet skall gälla för de svenska varvens leveranser till svenska beställare. Det kan i detta sammanhang noteras att fartyg levererade från svenska varv till svenska redare enligt tull- och mervärdeskatteförordningarna behandlas på ett med exportleveranser likvärdigt sätt.

Det kan enligt utredningens mening inte vara riktigt att såsom långsiktig lösning försöka konstruera ett nytt specialsystem för varven. Ett sådant specialsystem skulle för övrigt ofrånkomligen uppvisa starka likheter med exportkreditgarantisystemet. Till grund

för denna bedömning ligger uppfattningen att de svenska varvens kreditfrågor - i en för varven normal konjunktursituation med normal affärsverksamhet - inte kan betraktas som artskilda från övriga svenska industriernas creditsituation. Utredningen vill också hävda att de svenska varven - i det normala läge som här förutses - inte behöver eller bör komma i åtnjutande av det indirekta stöd som fartygskreditgarantisystemet innebär.

Utredningen har av dessa skäl kommit till slutsatsen att det nuvarande fartygskreditgarantisystemet bör upphöra och avlösas av att exportkreditgarantisystemet generellt blir tillämpligt även för de svenska varven. Denna övergång bör enligt utredningens mening ske i samband med att en återgång till en normal varvskonjunktur inträffar.

9.4 Utformningen av fartygskreditgarantisystemet under en övergångsperiod

Mot bakgrund av rådande läge och utvecklingsperspektiven på frakt- och fartygsmarknaderna, inbegripet de negativa återverkningarna härav på finansieringsinstitutens benägenhet att engagera sig i fartygsfinansiering, anser utredningen det ej tillrådligt att föreslå att exportkreditgarantisystemet med omedelbar verkan ersätter fartygskreditgarantisystemet. Speciell hänsyn måste tas till den besvärliga anpassningsperiod som förestår för såväl svensk som internationell varvsindustri under de närmaste åren. Omställningsproblem av olika slag hos beställare och varv kommer sannolikt att kräva samråd mellan de svenska varven och statsmakterna för att komma tillrätta med uppkommande problem. Sådana omställningsproblem, vars natur i nuläget ej kan förutses, kan aktualisera bl a behov av särskilda kreditgarantier.

Eftersom utredningen ej anser sig kunna rekommendera en omedelbar övergång till exportkreditgarantisystemet för de svenska varvens del föreligger tills vidare behov av kreditgarantier meddelade i annan ordning. Det är emellertid utredningens bedömning att det inte är lämpligt att fortsätta med fartygskreditgarantisystemet i dess nuvarande form under en övergångsperiod. Olägenheterna med detta är så betydande att en omläggning är påkallad. Under en övergångstid föreligger därför behov av en särskild garantiordning.

Utredningen föreslår således att övergången till exportkreditgarantisystemet sker i två steg. Det första steget innebär upprättandet av en tillfällig garantiordning som ersätter det nuvarande fartygskreditgarantisystemet. Det fortsatta behovet av detta temporära system prövas varje år av regeringen (riksdagen). Så snart det bedöms möjligt upphör det tillfälliga systemet och ersätts i ett andra steg med ett kreditgarantisystem som upprättas inom ramen för exportkreditgarantisystemet.

Den tillfälliga garantiordningen föreslås få följande utformning.

För att möjliggöra en allsidig prövning av riskerna med det statliga garantiåtagandet bör en särskild garantinämnd inrättas. Nämnden bör vara sammansatt av en representant för vardera riksgäldskontoret, riksbanken, industridepartementet, finansdepartementet, exportkreditnämnden och varven. I nämnden bör vidare ingå företrädare för näringslivet utanför varvsindustrin samt för de anställdas organisationer. Nämnden skall självfallet ha rätt att från dem som begär statens garanti infordra alla för dess bedömning erforderliga uppgifter. Eftersom målsättningen på sikt är att en övergång till exportkreditgarantisystemet skall ske så snart det är möjligt bör denna nämnd inrättas

såsom en särskild rådgivande nämnd i fartygskreditgarantifrågor samverkande med exportkreditnämnden. För nya order tecknade efter den 1 juli 1976 bör varvet på så tidigt stadium av fartygsaffären som möjligt försäkra sig om att kreditgaranti kan utfärdas. Detta sker genom att inge ansökan om garantiutfästelse. Denna ställs till riksgäldsfullmäktige men inges till nämnden. Dennas uppgift bör vara att i varje enskilt ärende, efter kreditprövning av beställare och varv samt prövning av säkerheter och kreditvillkor, avge rekommendation till riksgäldsfullmäktige angående utfärdande av garantiutfästelse. Garantiutfästelse bör ej erfordras för order tecknade före den 1 juli 1976. Före utfärdande av garanti avseende dessa order bör nämnden efter granskning av varje ärende avge yttrande till riksgäldsfullmäktige. I handläggningen av ärenden avseende garantiutfästelse och garanti bör nämnden självfallet iaktta de särskilda förhållanden och problem som kan råda inom svensk varvsindustri under en övergångsperiod. Riksgäldsfullmäktige har därefter att under utövande av sitt ansvar fatta slutligt beslut i varje enskilt ärende. För beredning av ärendena replierar nämnden på resurser inom riksgäldskontoret samt inom exportkreditnämndens kansli. De kostnader som härigenom uppstår inom nämnden bör täckas genom överföring av medel från riksgäldskontoret ur de garantiavgifter som kontoret kommer att uppbära för statens räkning.

Det åligger nämnden att, då detta bedöms möjligt, till regeringen rekommendera att den tillfälliga garantiordningen skall upphöra och ersättas med ett fartygskreditgarantisystem inom exportkreditgarantiordningen.

Till riksgäldsfullmäktiges förfogande bör stå en av riksdagen fastställd garantiram avseende den maximala storleken av de garantiåtaganden (garantiförbindelser

plus garantiutfästelser) som må utfärdas. Ramen skall inte vara tidsbegränsad. Inom exportkreditgarantisystemet används garantiramar av likartat slag. Genom att tillämpa en sådan ram även för fartygskreditgarantierna etableras en kontroll över det statliga garantiåtagandets storlek vid varje tidpunkt. Härigenom bortfaller behovet av nuvarande system med femårsramar, liksom även av individuella årliga garantitilldelningar till varje enskilt varvsföretag. Den nya garantiramen bör förslagsvis fastställas till summan av den garantivolym som erfordras för den vid systemets ikraftträdande inneliggande orderstocken samt en beräknad garantivolym för nya order. Vid en beräkning baserad på de regler för garantierna som utredningen föreslår, och där underlaget har utgjorts av varvens uppgifter i industridepartementets garantienkät hösten 1975 avseende inneliggande order samt prognostiserad fartygsproduktion t o m år 1978, skulle garantiramen uppgå till 7 000 milj kr. I god tid innan ramen tagits i anspråk bör förslag läggas till riksdagen om beviljande av en ny ram.

I samband härmed, dock minst en gång per år, bör fullmäktige i riksgäldskontoret efter yttrande från nämnden till regeringen avrapportera garantiverksamhetens förlopp i form av gjorda garantiutfästelser och förbindelser samt beräkna kommande rambehov. Regeringen kan på basis härav lämna redogörelse för garantiverksamheten till riksdagen och föreslå eventuella justeringar av garantiramen.

Det av utredningen föreslagna tillfälliga garantisystemet bör vara skilt från nuvarande fartygskreditgarantisystem. Säkerheter bör inte kunna tas ur nuvarande system och läggas in i det tillfälliga garantisystemet.

Inom nuvarande fartygskreditgarantisystem bör efter den 1 juli 1976 endast förlängningar av tidigare

utfärdade garantier kunna äga rum. Nya statliga garantiåtaganden efter detta datum bör således följa den av utredningen föreslagna övergångsordningen. Avvecklingen av utestående garantier utförs av riksgäldskontoret.

Vid tillämpningen av den tillfälliga garantiordningen föreslår utredningen att följande riktlinjer skall gälla.

- Riksgäldsfullmäktige ikläder staten utfästelse om garanti respektive garanti (fartygskreditgaranti) för lån som svenska varvsföretag avser att ta upp respektive tar upp för att finansiera kredit till fartygsbeställare (refinansieringslån) eller borgen som sådant företag tecknar för lån som fartygsbeställare avser att ta upp respektive tar upp i samband med betalning till varvsföretaget för levererat fartyg (beställares borgenslån) eller för att finansiera fartyg under byggnad avsett att levereras inom högst 12 månader, dock i fråga om s k LNG-fartyg¹⁾ och andra fartygstyper med lång produktionstid inom högst 24 månader (fartygsbyggnadslån). Garanti för fartygsbyggnadslån kan utfärdas för lån som upptas av varvet eller av beställaren. Garanti för refinansieringslån och fartygsbyggnadslån upptaget av varvsföretaget utfärdas i form av proprieborgen för respektive lån och beträffande beställares borgenslån och fartygsbyggnadslån upptaget av beställaren i form av efterborgen för varvets borgen.
- Före beslut om garantiutfästelse skall nämnden ha prövat kreditrisken. Härvid skall nämnden särskilt avge yttrande rörande erforderlig säkerhet för den statliga garantin. Sådan säkerhet skall liksom hittills hänföra sig till det fartygsbygge respektive fartyg som garantiansökan avser. Säkerhet i

1) Fartyg för transport av flytande naturgas.

form av panträtt i fartyget bör motsvara garantins omfattning och bör ha ett förmånsläge som, räknat från bästa förmånsläge, ligger inom fartygskreditens andel av fartygspriset. Beträffande garantins omfattning avseende fartygsbygge och fartyg hänvisas till det följande. För nya order, tagna efter den 1 juli 1976, skall om så bedöms erforderligt härutöver kunna krävas annan säkerhet. Som villkor för beslut om kreditgaranti bör gälla att fartyg respektive fartygsbygge är på betryggande sätt försäkrat.

- Fartygskreditgaranti skall avse refinansieringslån eller fartygsbyggnadslån som hänför sig till fartyg som levererats respektive kommer att levereras inom 12 månader eller vad avser s k LNG-fartyg och andra fartyg med lång produktionstid inom 24 månader. Vad här och i det följande sägs om refinansieringslån äger även tillämpning på beställares borgenslån som är hänförligt till levererat fartyg. Villkoren för fartygskreditgarantierna skall stå i överensstämmelse med den exportkreditöverenskommelse, som svenska staten biträtt inom ramen för Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD), ävensom med andra internationella överenskommelser om begränsning av stöd till varvsindustrin som svenska staten kan komma att biträda.
- Fartyg som avses i närmast föregående stycke skall ha en bruttodräktighet av minst 300 registerton eller vara byggt eller byggas för erhållande av högsta klass i godkänd klassificeringsanstalt eller för uppfyllande av motsvarande krav. Till fartyg räknas därvid även dess tillbehör.
- Fartygskreditgaranti kan avse antingen enbart ett kapitalbelopp eller kapital och ränta. I förekommande fall kan även administrativa kostnader avses.

Är garanti utfärdad i utländsk valuta skall garantiåtagandets omfattning beräknas efter vid varje tillfälle gällande säljkurs på den utländska valutatan. Kreditgaranti avseende nya order, tagna efter den 1 juli 1976, bör utfärdas i den valuta vari krediten till fartygsbeställaren avtalats. Nämnden äger rätt att rekommendera att garanti utfärdas i annan valuta.

- Garantiutfästelse meddelas som ett åtagande av riksgäldsfullmäktige gentemot varvet att efter senare framställning från varvet godta för garanti den vid utfästelsen redovisade säkerheten. Utfästelsen gäller om förutsättningarna för garantiärendet ej väsentligt ändras. Enligt utredningens mening bör en sådan garantiutfästelse för nya order, tagna efter den 1 juli 1976, alltid föregå beviljande av garanti.

För fartygsbyggnadslån bör - såsom närmare motive-
ras i följande avsnitt 9.4.1 - garantiutfästelse
och garanti kunna lämnas upp till 30 % av det av-
talade fartygspriset under en period av högst 12
månader (för LNG-fartyg och andra fartyg med lång
produktionstid dock högst 24 månader) före beräk-
nad leverans.

För refinansieringslån eller beställares borgens-
lån bör garantiutfästelse och garanti utfärdas till
ett belopp svarande mot skillnaden mellan av var-
vet lämnad kredit respektive varvets borgensåta-
gande till beställaren och 35 % av fartygspriset.
Enligt gällande OECD-överenskommelse får kredit
uppgå till högst 70 % av fartygspriset (enligt ti-
digare OECD-överenskommelse 80 %). Detta innebär
således att den statliga garantin täcker 50 %
(respektive 56 %) av fartygskrediten. Garanti bör
kunna avse även resterande del av fartygskrediten
(fördjupning), respektive borgensåtagandet. För

sådan garanti bör dock, som redovisas i det följande, en förhöjd avgift utgå.

Enligt f n tillämpliga OECD-överenskommelser skall fartygskredit återbetalas under sju eller åtta år med lika stora årliga belopp. Detta medför att garantibeloppets andel av fartygskrediten eller borgensåtagandet successivt växer. Enligt utredningens mening bör garantibeloppet kunna vara oförändrat till dess det uppgår till samma belopp som fartygskrediten eller borgensåtagandet. Härefter bör garantibeloppet reduceras i samma takt som krediten respektive borgensåtagandet minskar genom amorteringar.

För kreditgaranti avseende order tecknade efter den 1 juli 1976 bör följande gälla. För garanti avseende fartygsbygge bör varvet till riksgäldskontoret erlägga en avgift om 0,5 % p.a. räknat på utestående garantibelopp. För garanti avseende fartyg bör avgiften vara 0,25 % p.a. För s k fördjupad garanti bör avgift utgå med 0,75 % p.a. Det senare bör avse även order tecknade före den 1 juli 1976. Garantiutfästelse bör utfärdas kostnadsfritt.

- Det bör åligga riksgäldskontoret att tillse att säkerhet för garanti förvaras på betryggande sätt.
- Besvärsrätt i garantiärende bör liksom i exportkreditgarantisystemet ej föreligga.

9.4.1 Kreditgarantier för fartygsbyggnadsfinansiering

I direktiven anges att utredningen skall pröva möjligheterna till en nedtrappning och på sikt avveckling av den statliga medverkan till rörelsekapitalanskaffningen i varven. Vad som avses är de statliga kreditgarantier som f n utfärdas mot säkerhet i förskottsväxlar.

Utredningen har i tidigare avsnitt konstaterat den höga risknivå som denna garantigivning innebär för statens del. Inom nuvarande kreditgarantisystem är ej satt någon egentlig gräns för den totala omfattningen av dessa garantier. En klarare bestämning av statens engagemang härvidlag är behövlig. Inom exportkreditgarantisystemet blir möjligheten för varven att erhålla kreditgarantier under byggnadsskedet beroende av möjligheterna att mobilisera godtagbara säkerheter. I viss mån förbättras statens risksituation efter den 1 januari 1976, eftersom det från den nämnda tidpunkten i princip blir möjligt för riksgäldskontoret att erhålla bl a panträtt i skeppsbygge som säkerhet för garanti. Ett klart fastläggande av det statliga engagemangets storlek avseende det enskilda fartygsbygget är erforderligt för det tillfälliga fartygskreditgarantisystemet. Härvid har utredningen att - förutom till de önskemål som härvidlag framställs i direktiven - ta hänsyn till de svåra marknadsförhållanden som varvsindustrin nu verkar i. Redarnas försämrade betalningsförmåga, den inflationistiska kostnadsutvecklingen, den negativa attityden till fartygsfinansiering på de internationella lånemarknaderna, varvens svårigheter att finansiera investeringar och deras ofta svaga ekonomiska och finansiella ställning är faktorer som samverkar till att skärpa varvsindustrins finansieringsproblem. I detta läge blir finansieringen av fartygsbyggen en särskilt svårlöst fråga. En betydande nedtrappning av det statliga garantiengagemanget i denna situation skulle enligt utredningens mening komma att få allvarliga konsekvenser för vissa varvsföretag.

Volymen kreditgarantier utfärdade mot säkerhet i förskottsväxlar har under den senaste tolv månaders perioden nära nog fördubblats och uppgår f n till ca 1 600 milj kr. Denna volym motsvarar ca 50 % av det totala värdet av varvens materiallager och produkter i arbete.

Tillgängliga uppgifter antyder att leverantörskrediter (netto) och kontantförskott från beställare avseende leveranser inom tolv månader i stort sett täcker resterande 50 %. Det synes därför som om det statliga finansieringsbidraget som avser produkter i arbete tills vidare ej borde tillåtas öka ytterligare. I syfte att något begränsa det statliga risktagandet härvidlag - och utgående från direktiven - har utredningen föreslagit att inom den tillfälliga garantiordningen garantiutfästelse och garanti begränsas till att avse högst 30 % av det enskilda fartygets leveransvärde. Garanti till detta belopp skall kunna tas i anspråk högst 12 månader före beräknad leverans, för LNG-fartyg etc dock högst 24 månader före beräknad leverans. Säkerhet skall härvid normalt utgöras av pant rätt i respektive skeppsbygge samt ytterligare rättigheter och säkerheter i sådan omfattning och av sådant slag som av fartygskreditgarantinämnden i det enskilda fallet bedöms erforderligt. Beräknat på 1975 års leveranser ger den föreslagna regeln en maximal statlig kreditgarantivolym om ca 1 300 milj kr, och beräknat på 1976 års leveranser blir det maximala åtagandet av storleksordningen 1 500 milj kr. De angivna reglerna skall tillämpas på såväl kontant- som kreditleveranser från och med den 1 juli 1976 avseende order tagna efter detta datum, liksom även på tidigare tagna order, där tolv månadersperioden räknad till leverans börjar löpa efter nämnda datum.

9.5 Övriga förslag

9.5.1 AB Svensk Exportkredit

Alltsedan grundandet av AB Svensk Exportkredit (SEK) år 1962 har varven varit den dominerande låntagarkategorin. Eftersom målsättningen för företagets verksamhet är "... att genom kreditgivning medverka vid finansieringen av svensk export..." (bolagsordningen § 2) har varven hittills kunnat ianspråkta SEK endast

för finansiering av utländska leveranser. I likhet med vad som ofta tillämpas utomlands vore det rimligt att även i Sverige tillämpa samma finansieringssystem såväl för exportorder som för inhemska leveranser av nybyggt tonnage. Detta synes även vara befogat med hänsyn till det höga exportinnehållet i svenska fartygs nettoinsegling totalt (ca 95 %). Det är också önskvärt att på finansieringssidan ha överensstämmelse med vad som gäller inom fartygskreditgarantisystemet. Mot denna bakgrund föreslår utredningen att SEK:s bolagsordning ändras på så sätt att institutet kan medverka vid finansieringen även av svensktillverkade fartyg avsedda för svenska beställare.

9.5.2 Valutariskproblematiken

Under senare år har det ekonomiska resultatet av framför allt storvarvens verksamhet påverkats negativt av valutakursutvecklingen. Varvsföretagen har påverkats i olika stor utsträckning beroende på vilken valutakurssäkringspolitik som följts.

Även varv som medvetet och systematiskt planerat för en reduktion av valutarisker har ändå inte kunnat undgå att råka ut för ej obetydliga valutaförluster. En väsentlig förklaring härtill är att valutaterminsmarknaderna i svenska kronor oftast är begränsade vad löptiderna beträffar. Detta problem drabbar även svenska rederier med betydande intäkter i utländsk valuta. Utomlands har man under 1970-talet i ett flertal länder uppmärksammat denna problematik och inrättat eller föreslagit inrättandet av statliga valutakursgarantisystem i syfte att mot avgift möjliggöra kurssäkring av valutor på löptider längre än de som valutamarknaderna erbjuder. Utredningen har analyserat denna problematik och presenterat den i form av en studie som utarbetats inom en särskild arbetsgrupp inom utredningen. Frågan om införandet av ett eventuellt svenskt valutakursgarantisystem studeras nu av

en särskild grupp inom exportkreditnämnden. Enligt tilläggsdirektiven skall utredningen ej vidare syssla med frågan om inrättande av ett valutakursgarantisystem. Utredningen vill dock i detta sammanhang understryka önskemålen från varvsindustrins sida att vid utformningen av ett valutakursgarantisystem hänsyn tas till de betydande och svårlösta valutariskproblem som föreligger.

Ett ytterligare väsentligt problemområde för varvs- och rederiföretagen avser tidsbegränsningarna enligt valutareglerna för valutaterminsaffärer. Utredningen har på basis av undersökningar och intervjuer med varvs- och rederiföretag konstaterat att det föreligger en stark önskan om liberalisering av de nu gällande tidsbegränsningarna, särskilt vad avser finansiella betalningar. Utredningen föreslår därför att denna fråga tas upp till prövning inom valutastyrelsen i riksbanken.

KAPITEL 10

UTREDNINGENS BEDÖMNINGSGRUNDER OCH FÖRSLAG BETRÄFFANDE REDERIerna

10.1 Finansieringsproblem inom svensk rederinärning

Utredningen har tidigare pekat på att den övervägande delen av varvens finansieringsbehov är en följd av de krediter som ges till redarna. En inte oväsentlig del av redarnas behov av investeringsfinansiering löses på detta sätt. Av de svenska rederiernas totala skuldsättning svarar sålunda krediter från varv för ca 40 %, varav omkring hälften från vardera svenska respektive utländska varvsföretag. Rederiernas investeringsfinansieringsproblem löses inte i sin helhet genom varvskrediter. Detta beror bl a på att löptiderna för varvskrediterna är kortare än den ekonomiska livslängden för tonnaget. Dessutom kan det i många fall vara ett önskemål hos redaren, och även varvet, att kunna hålla finansieringen utanför fartygsbeställningen, vilket betyder att redarens finansieringsbehov måste tillfredsställas direkt på kreditmarknaden. Eftersom redarna efterfrågar långfristiga krediter, kommer i allmänhet bankfinansiering inte i fråga, utan upplåningen sker i skeppshypoteksinstitutioner, försäkringsbolag och andra institut verksamma inom den långfristiga kreditgivningens område. Tillgången till sådana finansieringsmedel såväl i Sverige som utomlands är dock i allmänhet begränsad.

Under trycket av det nuvarande extremt svaga fraktläget på tankfraktmarknaden och det i allmänhet vikande trafikunderlaget på såväl torrlast- som passagerarmarknaderna har de svenska rederiernas rörelseresultat under loppet av år 1975 försämrats på ett

drastiskt sätt. En försämring av rederiernas likviditetsläge torde även ha skett under året. Perspektiven för de närmaste åren pekar på en fortsatt mycket svag fraktsatsnivå, i varje fall på tankmarknaden. Samtidigt kommer svenska redare att fram t o m år 1977 motta tidigare från svenska och utländska varv beställt tonnage i relativt stor omfattning. I detta läge torde rederiernas behov av extern medel- och långfristig finansiering utanför varvskrediternas område komma att öka inte oväsentligt. I tidigare avsnitt har utredningen redovisat material som belyser detta. Samtidigt torde redarnas möjligheter att låna på de internationella kreditmarknaderna fortsätta att försvagas till följd av en pessimistisk syn på tjänstmöjligheterna inom sjöfraktens område under de närmaste åren.

Inför detta perspektiv har såväl utomlands som i Sverige framförts tankar på finansiella åtgärder av olika slag för att stödja de nationella rederiföretagen under denna övergångstid. I Norge har sålunda Stortinget hösten 1975 godkänt ett förslag om inrättande av en statlig garantiordning med detta syfte. I Sverige har hittills inga konkreta planer på en liknande ordning framlagts.

Utredningens direktiv innefattar inte framläggandet av förslag om åtgärder av detta slag. Utredningen vill dock understryka det självklara i att den fortsatta utvecklingen måste följas med stor vaksamhet. Eventuella temporära stödåtgärder kan behöva insättas med kort varsel.

Tillförseln av långfristiga lånemedel är av stor betydelse för utvecklingen inom svensk rederinäring på både kortare och längre sikt. Det viktigaste inhemska kreditinstitutet på detta område är Svenska skeppshypotekskassan och det till denna anknutna institutet

Skeppsfartens sekundärlånekassa. Till följd av kassornas begränsade upplåning under senare år har deras betydelse som finansieringskälla för den svenska rederinäringen successivt avtagit. Av de svenska rederiernas totala långfristiga upplåning i såväl kronor som utländsk valuta svarar kassorna numera för omkring en tredjedel. De svenska varven är sålunda genom sina kundkrediter mer betydande som långgivare till de svenska redarna än vad kassorna är.

Enligt utredningens uppfattning är tillgången till långfristig redarfinansiering ur från varvsföretagen fristående källor av stor betydelse. Inte minst för varven är redarens möjlighet att arrangera en oberoende finansiering av en fartygsleverans av intresse, eftersom härigenom kontantförsäljning möjliggörs. En ökning av kassornas utlåningsmöjligheter till den del de avser beställningar hos svenska varv medverkar självfallet till att minska efterfrågan på ett direkt statligt engagemang i form av kreditgarantier.

Det vore enligt utredningens mening en fördel för såväl redarna som varven om de nuvarande kassorna kunde öka sin utlåning till de svenska rederierna. För att främja en sådan utveckling lägger utredningen i det följande fram vissa förslag om organisatoriska förändringar av kassorna, syftande till att skapa en mer slagkraftig organisation. I det kortsiktiga perspektivet torde en förstärkning av organisationen bli av särskild betydelse till följd av att rederiernas möjligheter att i eget namn kunna uppbringa långfristiga lånemedel på den svenska och de internationella kreditmarknaderna i nuläget är mer begränsade än de varit under mycket lång tid. En ombildad kassaorganisation kan här bli av betydelse inte bara för finansiering av nybeställningar, utan rederierna skulle även i mån av tillgång på lånemedel i institutet kunna erhålla medel eller långfristiga rörelsekrediter mot säkerhet i det

befintliga tonnage. Möjligheterna för kassorna att låna upp långfristiga medel på den svenska kapitalmarknaden är avhängiga den emissionskontroll som bedrivs av riksbanken. Det syns utredningen naturligt att kassorna erhåller en ökning av sin upplåning i takt med den vidgning av kapitalmarknaden som sker.

10.2 Omorganisationen av Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa m m

10.2.1 Den nuvarande organisationen

Konstruktionen av skeppshypotekskassan och sekundärlånekassan är i grunden densamma. Sålunda har kassorna samma ändamål, nämligen att medverka vid finansiering av svenska rederiföretag genom att lämna lån, huvudsakligen av långfristig karaktär, eller ikläda sig garanti för sådana lån. Skeppshypotekskassan kan bevilja lån mot säkerhet i in-teckning i svenskt fartyg inom 50 % av fartygets uppskattade värde. Vid lån från sekundärlånekassan är motsvarande tal 70 %. Säkerhet kan, förutom in-teckningssäkerhet i fartyg, utgöras av borgen av staten eller bank. Kassorna förvaltas var för sig, men styrelse och administration är gemensam. Revision företas av samma revisorer för båda kassorna. Medel för verksamheten anskaffas genom lån mot obligationer eller annan upplåning. Obligationsupplåningen sker gemensamt ("paket") varvid köparna tecknar obligationer utfärdade av båda instituten i vissa proportioner.

10.2.2 En ny organisation

Utredningen anser att den nu gällande uppdelningen av lånerörelsen mellan kassorna på grundval av primärsäkerhet och sekundärsäkerhet ej är motiverad. Säkerheterna baseras på ett uppskattat värde på det fartyg

som utgör låneunderlag. Detta värde beräknas i sin tur på basis av marknadsvärdet, vilket kan variera mycket kraftigt. Det finns ej skäl att inom ett uppskattat och osäkert värde göra graderingar av säkerheten.

Mot denna bakgrund föreslår utredningen att den inom kassornas rörelse nu tillämpade principen om uppdelning mellan primär- och sekundärbelåning upphör att gälla.

Den organisatoriska konsekvensen härav blir att det behövs endast en kassa. Det förhållandet att administrationen i de nuvarande kassorna är gemensam och att deras upplåning och utlåning sker gemensamt talar också för att det ej föreligger behov av två separata enheter. Utredningens förslag är därför att de båda nu existerande kassorna fr o m 1 juli 1976 upphör med nyupplåning och nyutlåning och att de i fortsättningen endast skall förvalta existerande lånestockar. Ny upp- och utlåning skall från nämnda datum bedrivas i ett nybildat hypoteksinstitut, förslagsvis benämnt "Svensk skeppskredit". Det nya institutets uppbyggnad och verksamhetsinriktning blir i väsentliga avseenden överensstämmande med de nuvarande kassornas.

Utredningen har övervägt alternativa lösningar i form av sammanslagning av kassorna eller ombildning av den ena kassan, medan rörelsen i den andra successivt avvecklas. Dessa möter emellertid svårlösta problem i form av säkerställande av obligationsinnehavares rätt och låntagares ansvarighet så att dessa intressenters rättsläge ej rubbas.

I samband med ombildningen av kassorna kan det ävenledes vara befogat med en viss översyn av gällande föreskrifter avseende säkerhet som skall ställas för lån. I för kassan nu gällande lag (SFS 1965:139 9§) sägs att "för lån från kassan skall vara ställd betryggande säkerhet i form av inteckning i svenskt

fartyg eller borgen av staten eller bank". Eftersom det även utanför de här nämnda säkerhetstyperna finns sådana som ger betryggande säkerhet synes det ej finnas skäl att fortsättningsvis begränsa urvalet till de tre nämnda typerna. En komplettering av ovan citerade föreskrift av lydelse "... eller därmed jämförlig säkerhet" bör ske. Inteckning bör ligga inom 70 % av fartygets uppskattade värde.

10.2.3 Upprättande av ett nytt skeppshypoteksinstitut och avveckling av de nuvarande kassorna

Vid upprättande av Svensk skeppskredit den 1 juli 1976 skall de nuvarande kassorna upphöra med verksamheten i vad avser ny upplåning och utlåning. Då så småningom kassornas rörelse helt avvecklats likvideras dessa.

För att Svensk skeppskredit skall erhålla en god kapitalstruktur föreslås en statlig garantifond om 200 milj kr. Staten bör dessutom i reservfondsmedel tillskjuta ett kontantbelopp om 50 milj kr dels för att ytterligare stärka institutets kapitalstruktur, dels för att möjliggöra att utlåningsverksamheten snabbt kan påbörjas. Den multipel vartill sammanlagda beloppet av låneskuld och garantiförpliktelser maximalt får uppgå föreslås sättas till 8, d v s mellan de nuvarande kassornas multiplar om 6 respektive 10. Härigenom blir den totala upplånings- och garantikapaciteten 2 000 milj kr.

I övrigt bör för Svensk skeppskredit gälla bl a att inteckning ej får godtas i fartyg som är äldre än 15 år, och att lånetiden ej får överskrida 15 år och att låntagarnas ansvarighet för skeppskredits förbindelser vid likvidation begränsas till högst 5 % av oguldet lånebelopp. Dessa regler är samma som gäller för nuvarande skeppshypotekskassan.

Svensk skeppskredits styrelse bör tillsättas på samma sätt som i nuläget gäller kassornas styrelse. Detta innebär att regeringen tillsätter en styrelse bestående av sju ledamöter, av vilka en skall vara ordförande och en vice ordförande, samt sju suppleanter för en tid av högst tre år i sänder.

I bilaga 4 ges förslag till utformning av lag om Svensk skeppskredit.

10.2.4 Samarbete med AB Svensk Exportkredit

En väsentlig uppgift för det föreslagna nya institutet Svensk skeppskredit blir att genom en aktiv och flexibel upp- och utlåningsverksamhet bidra till en god tillgång på såväl inhemska som utländska finansieringsmedel för svensk sjöfartsnäring. Genom de ökade statliga insatserna i form av garantier och kontanttillskott etableras en god grund för denna verksamhet. Emellertid måste också förutsättningarna kunna utnyttjas. Utredningen anser i detta sammanhang att ett nära samarbete med AB Svensk Exportkredit (SEK) skulle vara till fördel såväl för SEK som för Svensk skeppskredit. Genom den omfattande kreditgivning till svenska varv avseende refinansiering av exportleveranser av fartyg som bedrivs inom SEK har inom detta organ utbildats en betydande kunskap inom fartygsfinansieringsområdet. SEK har även på ett flexibelt sätt utnyttjat finansieringsmarknaderna i Sverige och utomlands. Tillsammans med den kunskap som finns inom det nybildade skeppshypoteksinstitutet avseende svensk redarfinansiering skulle ett närmare samarbete mellan SEK och Svensk skeppskredit komma låntagarna tillgodo. Mot bakgrund härav föreslår utredningen att administrationen blir gemensam för de två organen. Därvid kan också vissa administrativa kostnadsbesparingar göras. De under avveckling varande kassorna bör administreras inom denna organisation.

10.2.5 Samordning mellan Lånefonden för den mindre skeppsfarten och Svensk skeppskredit

Statens lånefond för den mindre skeppsfarten har till syfte "att med lån främja en från allmän synpunkt önskvärd förnyelse av landets bestånd av mindre fartyg" (lag 1971:234, 1§). Låneärenden prövas av lånenämnden för den mindre skeppsfarten med i viss utsträckning samma personer som återfinns i de nuvarande kassornas styrelse. Verksamheten finansieras genom budgetmedel (kommunikationsdepartementet) och har kommit att framför allt inriktas på relativt högre risklägen vid finansieringen av mindre fartyg. Låneutbetalning sker via kammarkollegiets fondbyrå.

Lån kan beviljas inom 85 % av ett fartygs uppskattade värde och löptiden kan uppgå till högst 10, i vissa fall högst 12 år. Samarbete med kassorna sker ofta i den formen att de senare beviljar lån i ett fartyg inom 70 % och lånefonden täcker sedan in finansieringsbehovet upp till 85 %. Under den senaste tioårsperioden har lånefondens utestående lånebelopp legat kring 40 milj kr.

Med hänsyn till behovet av nära samarbete mellan de organ som är engagerade inom svensk sjöfartsfinansiering föreslår utredningen att lånenämndens verksamhet administreras av Svensk skeppskredit. Härigenom står även administrativa fördelar att vinna. Utredningen föreslår att en särskild styrelse inom Svensk skeppskredit får i uppdrag att bevilja dessa lån för statsverkets räkning. Denna styrelse bör tillsättas på samma sätt som i nuläget gäller för Lånenämnden för den mindre skeppsfarten. Detta innebär att regeringen tillsätter en nämnd bestående av sju ledamöter, av vilka en skall vara ordförande och en vice ordförande, samt sex suppleanter för en tid av högst tre år i sänder.

Administrationen av låneärendena bör ske inom Svensk
skeppskredits administration. Den nya organisationen
bör införas fr o m den 1 juli 1976.

SÄRSKILT YTTRANDE - Av Sven Jøge

Sammanfattning

Jag har anfört avvikande synpunkter särskilt vad beträffar verkningarna av det hittillsvarande fartygskreditgarantisystemet. Önskvärdheten av en framtida övergång för varven till exportkreditgarantier eller något annat system bör vidare enligt min mening förutsättningslöst bedömas efter förhållandena när en sådan övergång kan bli aktuell.

Jag har inga svårigheter att ansluta mig till utredningens huvudförslag, nämligen att det nuvarande fartygskreditgarantisystemet tills vidare bibehålles, dock med en del ändringar och förtydliganden. Såsom framhålles i tilläggsdirektiven av 1975-08-07 har varvs- och rederinäringsarna internationellt sett hamnat i en krisartad situation, som är djupgående. Varven anlitar i stor utsträckning finansiering utomlands med riksgäldskontorets (RGK) garantier som säkerhet. I detta läge skulle säkerligen ett utbyte av dessa hos utländska finansinstitut inarbetade garantier möta svårigheter t o m om de närmast ifrågakommande garantierna, utfärdade av exportkreditnämnden (EKN), skulle kunna erbjuda samma bekväma säkerhet. Om inte helt oförutsedda händelser inträffar, d v s i klarspråk främst krigsfall, anses fraktmarknaderna och framför allt fraktmarknaden för större tankfartyg ej ha utsikter att uppvisa normal lönsamhet på ännu ett flertal år. Det norska Departementet for handel og skipsfart utgår i en intressant Stortingsproposition nr 17 av 3 oktober 1975 från att överskott på tanktonnage kommer att finnas "fram emot 1980", enligt vissa värderingar inom branschen ännu längre. Under sådana förhållanden blir nu utrymmet för ökade finansiella krav på varven begränsat. Jag skall även söka visa, att ur statsmakernas synpunkt en framtida övergång till ett EKN-garanti-

system kan ställa sig tveksamt, även om förhållandena om några år ej kan nu närmare bedömas.

Jag tar först upp ett par av de nackdelar, som enligt tilläggsdirektiven vidlåder det nuvarande fartygskreditgarantisystemet; en uppfattning som tydligen delas av vissa av utredningens medlemmar. Jag kommenterar därefter de båda garantisystemen för att avsluta med några synpunkter i övrigt.

I. Systemet uppges lätt leda till överdriven kreditgivning

Tydligen med hänsyftning på storvarven uttalas i tilläggsdirektiven, att varje varv bedriver en omfattande finansieringsverksamhet för räkning fartygsbeställarna med hjälp av statliga fartygskreditgarantier. För att understryka sitt ogillande använder departementschefen t o m beteckningen bankverksamhet för varvens kundkrediter och deras finansiering; termen har också förekommit i den allmänna debatten.

Kreditkonkurrensen sammanhänger med den japanska varvsindustrins framträngande och dominans på 1960-talet. Denna internationella kreditkonkurrens tenderade att bli alltmer överdriven men har i någon mån begränsats genom överenskommelse mellan OECD:s medlemsländer (utredningens kap 1.3). Å andra sidan har omläggningen de senare åren till serieproduktion av allt större och dyrbarare tankfartyg gjort frågan om krediter alltmer betydelsefull för beställarna.

De svenska storvarvens finansieringsverksamhet skiljer sig olyckligtvis från affärsbanksverksamhet bl a därigenom, att varven på grund av den internationella kreditkonkurrensen i allmänhet måste lämna kundkrediter till lägre räntesats än den till vilken de kan erhålla refinansiering (se härom närmare nedan under II). Den minimiränta, som varven måste betinga sig enligt OECD-överenskommelsen, har visserligen höjts och är

för kontrakt efter den 1 juli 1974 8 %. I takt med den ökande inflationen har dock marknadsräntorna också höjts, åtminstone för medel- och långfristig upplåning. Det torde i regel vara omöjligt att uppnå refinansiering genom 7-åriga amorteringslån till 8 % fast ränta, åtminstone om man vill undvika valutarisk. Med den avsevärda tiden mellan kontraktsavslut och fartygsleverans är det för övrigt än svårare att från början ha refinansiering för den kundkredit, som börjar löpa vid fartygets leverans; man måste till finansieringsinstitutet betala löftesprovision, vilket ju blir en extra kostnad.

Det är visserligen sant, att de flödande euromarknaderna och annan modern internationell kreditgivning befriat stater och företag från det absoluta tvånget att hushålla med sina resurser, de senare under förutsättning i allmänhet att de kan prestera godtagbara säkerheter. Denna som det vill synas något tvivelaktiga välsignelse kan dock ej vara till stor hjälp för varven, om de måste räkna med att varje lämnad medelsfristig kundkredit i regel medför en betydande merkostnad. Min slutsats blir alltså, att det är den internationella konkurrensen och inte fartygskreditgarantierna som leder till den överdrivna kreditgivningen. Läget ändras för övrigt inte genom övergång till EKN-garantier.

II. Systemet har visat sig vara förenat med stora valuta- och ränterisker

Eftersom rederiernas internationella fraktintäkter vanligen erhålles i US dollar, tecknas en stor del av fartygsbyggnadskontrakten i denna valuta. Det är som bekant just dollarkursen, som jämte kursen för schweizerfrancs fluktuerat kraftigt mot kronor. Eftersom Sverige ingår i den sk valutaormen, har ett antal europeiska valutor endast haft begränsade kursrörelser i svensk räkning under de sista tre åren, låt vara att DM revalverats med sammanlagt 8,5 % år 1973. Kursrisker har varit ofrånkomliga för varven bl a

på grund av kontraktsvalutan, åtminstone för tiden mellan kontraktsavslut och fartygsleverans, då refinansiering i kontraktsvalutan i regel kunnat ske.

Storleken av dessa valutaförluster är delvis svåra både att uppskatta - särskilt för ännu ej realiserade - och att mäta rent definitionsmässigt. Mätas förlusten som en produkt av den kursskillnad, som visar sig föreligga mellan kalkylkurs och realiserad kurs, kvarstår dock det förhållandet, att den kalkylkurs på dollar, som legat till grund för offertgivningen, ej varit självklar åtminstone sedan maj 1971, då Västtysklands och Hollands monetära myndigheter upphörde att köpa dollar inom tidigare gällande marginalkurs. En efterkalkyl på en fartygsleverans borde kanske i det enskilda fallet snarare hänföra en förlust till alltför lågt offertpris i stället för att använda en optimistiskt fastställd dollarkurs som förklaringsgrund.

Ovan omtalade kursförluster behandlas dock ej här. Såsom framhålles i utredningen pågår överväganden om möjligheterna att införa ett statligt kursgarantisystem.

Vid behandlingen av valuta- och ränterisker i samband med refinansiering av kundkrediter torde man böra skilja mellan följande fyra fall.

1) Kontraktsräntan för kundkrediten är visserligen lägre än antagen och/eller realiserad marknadsränta, men varvet anser sig ha fått full kompensation i fartygspriset.

Detta fall kan väl närmast jämföras med en kontantaffär, där varvet får full betalning senast vid leverans. Enligt uppgift från varvshåll lär det faktiskt förekomma, att en beställare anser sig ha så stort intresse av att på den ej helt initierade bedömarens intryck av en god affär, att han föredrar en låg kontraktsränta även om han måste medge kompensation i

fartygspriset. Andra skäl kan väl också tänkas, men nu avsedda fall kan förefalla sällsynta. I den mån de förekommer, kan man dock instämma i värdeladdade omdömen som valuta- och räntespekulation, i den mån varvet ändå inte använder en riskfri refinansiering om en sådan står till buds.

2) Statlig subvention av räntedifferensen

I SFS 1973:423 stadgas angående "avdrag vid inkomsttaxeringen avseende kostnad för exportkredit". Författningen omfattar exportkreditavtal som ingåtts under tiden 1973-01-01 till 1976-12-31. Ansökan om medgivande till avdrag prövas av regeringen. Exporten skall ha väsentlig betydelse ur samhällsekonomisk och sysselsättningspolitisk synvinkel och anledning skall föreligga till antagande att exportkonkurrent har tillgång till utländskt kreditstöd. Bland övriga villkor gäller, att kostnaden för finansieringen hos bank eller kapitalmarknadsinstitut skall överstiga räntan enligt exportkrediten.

I den nyligen framlagda prop 1975/76:72, avsedd att gälla exportkreditavtal som ingås under tiden 1975-10-01 till 1979-12-31, föreslår finansministern en utvidgning av detta kreditstöd, även om konstruktionen blir oförändrad. Stöd föreslås för skillnaden mellan refinansieringsräntan och räntan på exportkrediten upp till 4 % av utestående exportkredit. Vid fullt utnyttjande av avdraget anges detta netto komma att motsvara drygt 2 % av utestående kredit (55 % bolagsskatt) mot drygt 1 % vid nuvarande exportkreditstöd. Den genomsnittliga exportkrediträntan anges ha varit 7,6 % och den genomsnittliga refinansieringsräntan 9,8 % under tiden 1974-07-01 till 1975-03-31. Ett ökande antal projekt hade refinansierats utomlands till räntor på 10-12%, där ränteskillnaden alltså blivit väsentligt högre. Medan enligt den tidigare prop 1973:126 konkurrensen med utländska statligt subventionerade kreditvillkor framför allt förelåg vid export till

statshandelsländer och utvecklingsländer, anser finansministern erfarenheten ha visat att skäl föreligger att i större utsträckning än hittills medge stöd vid export till industriländer. Dock bör då högre krav på bevisning ställas på att konkurrens föreligger från företag, som har tillgång till utländskt kreditstöd.

Det totala skattebortfallet på grund av ansökningar behandlade t o m 1975-04-01 anges i propositionen till maximalt omkring 330 milj kr för en genomsnittlig kredittid på omkring sju år.

Enligt uppgift har svenska varv endast i ett relativt fåtal fall ansökt om exportkreditstöd.

3) Ränterisk: fastän kundkrediten löper med fast ränta refinansierar sig varvet för kortare perioder i taget och i varje fall till satser som omprövas periodvis.

Tillåten kundkredit enligt OECD-reglerna får numera löpa högst 7 år och skall därunder amorteras hel- eller halvårsvis. En redovisning av refinansieringsmöjligheterna skulle innebära, att jag sökte beskriva bl a euromarknaderna, vilket självfallet ej kan komma ifråga. I korthet kan väl sägas, att om varvet ur kostnadssynpunkt eller av andra skäl ej avtalat en refinansieringskredit till fast ränta med samma löptid som kundkrediten, varvet kan avtala en amorteringskredit med samma löptid men med ränta som fastställes säg var sjätte månad. Särskilt om varvet kan prestera förstklassiga säkerheter, varvid statlig proprieborgen givetvis är den säkraste och förvaltningsmässigt enklaste, kan lån med korttidsränta vara fördelaktiga. Euro-marknaderna alimenteras i stor utsträckning med medel som banker, monetära myndigheter i oljeländer med flera deponerar på 1 - 6 månader. Korttidsräntan blir bl a därför ofta billigast. F n ligger interbankräntan på

euromarknaden för US dollar för en månad mellan 5 1/2 - 6 1/2 % p.a., för tre månader runt 7 % och för sex månader något under 8 %. Interbankräntorna i schweizerfrancs ligger f n 2 - 3 % lägre, ibland med ännu större skillnad. För låntagare (andra än banker) tillkommer i allmänhet den långgivande bankens marginal och vid större belopp från bankkonsortier dessutom andra kostnader.

Tidvis ligger emellertid korttidsräntorna högre, ibland mycket högre än räntor för medel- och långfristig upplåning. Särskilt har detta varit fallet, när penningpolitiken skärpts i USA. År 1969 är exempel på en period med mycket höga korttidsräntor, eftersom amerikanska banker uppträdde som låntagare. Både under åren 1973 och 1974 har sex månaders interbankräntor för dollar under kortare perioder legat över 11 % och vid något tillfälle t o m överskridit 14 %.

4) Ett sätt att söka täcka gapet mellan kundkreditränta och marknadsränta har varit refinansiering i tredjelandsvaluta.

Refinansiering genom lån i de hårda valutorna DM och sfrcs är vanligen räntemässigt billigare än dollarlån. Korttidsräntorna för schweizerfrancs i euromarknaden har de senaste åren vanligen legat åtminstone 1 1/2 à 2 % under motsvarande dollarräntor. Det blir då delvis ett räknestycke, om den ökade kursrisken vid upplåning i starka valutor kan antas mer än motvägas av räntevinsten. Vanligen får man väl avstå från att göra en terminsaffär för att säkra kursrisken även när en sådan affär är möjlig, eftersom den förmånliga räntan normalt bör kompenseras av oförmånlig terminskurs.

Kommentar: I både fall 3) och fall 4) har det med all sannolikhet i varvens fall huvudsakligen varit fråga om att söka täcka eller åtminstone minska en eljest ofrånkomlig ränteförlust genom val av finansierings-

period och finansieringsvaluta. Det har självfallet varit fråga om risktagande. Vore inte transaktionerna förenade med risk skulle de varit meningslösa, eftersom i så fall det internationella arbitraget kunde antas ha utjämnat ränteskillnaderna. Säkerligen fordras betydande skicklighet och förtrogenhet med kredit- och valutamarknader för att med framgång ordna refinansiering så att räntegapet täckes. Företagsledningarna har också utan svårighet tillgång till god både svensk och utländsk bankexpertis vid finansieringsplaneringen. Att på senare tid refinansiering i schweizerfrancs visat sig misslyckad torde framför allt bero på att de särskilda valutarisker, som numera är förenade med engagemang i sfrcs, ej tillräckligt uppmärksammas.

Om sfrcs-valutan tillhört valutaormen, skulle den, liksom DM gjort, vid kapitalinflöde ha tenderat att åtminstone på kortare sikt dra med sig övriga ormvalutor uppåt och därmed ha fördelat trycket. Nu har trycket i stället fått verka direkt på sfrcs-kursen. Expertisen bör kunna hämta någon tröst ur det förhållandet, att den häftiga kursrörelsen uppåt för sfrcs sedan över ett år tydligt kommit som en viss överraskning även för den schweiziske centralbankschefen. I ett tal i Lugano vid bankföreningens årsmöte i slutet av september i år framhöll han att (i översättning) "efter en lång period av praktiskt taget fri och relativt ostörd float schweizerfranckursen plötsligt sköt i höjden och allvarligt riskerade den schweiziska ekonomins konkurrenskraft". Centralbanken intervenerade mycket kraftigt; i ett tal helt nyligen meddelade centralbankschefen, att centralbanken i år köpt dollar för inte mindre än omkring nio miljarder sfrcs; på samma gång omtalade han dock att centralbanken lyckats minska ökningen i den interna likviditeten genom att sälja dollar för sammanlagt omkring sju miljarder sfrcs (det gäller konverteringsplikt till dollar för åtminstone större utländska lån som upptas i Schweiz).

Ifrågavarande valutaförluster får inte överskattas. De nakna siffrorna kan verka skrämmande. Man bör dock hålla i minnet att samtidigt med valutaförlusterna ränteutgifterna väsentligt nedbringats. Det handlar egentligen även här om en redovisningsfråga, där mycket talar för att man i själva verket får den klaraste bilden genom att utgå från att kontraktspriset för varvsbyggen varit för lågt under långa perioder fram till beställningshaussen 1971/72 och särskilt under 1973.

Jag tvivlar på att regeringen, RGK eller någon nämnd kan våga sig på att i nuvarande läge föreskriva att statsgaranti - eller för den delen EKN-garanti - förutsätter refinansiering ordnad senast i samband med kontraktsavslut på samma villkor som kundkrediten, eller att den åtminstone inte träder i kraft med mindre refinansieringen följer kundkrediten beträffande tidslängd, valuta och högstränta.

Att från början acceptera ränteförlust som oundviklig och i stället förutse att motsvarande subvention genom statligt räntestöd enligt fall 2) ovan bör utgå, förefaller vara en dålig lösning. En kontrollerande administration ställs förmodligen inför oöverstigligen svårigheter när det gäller att konstatera, i vad mån en ränteeftergift delvis kompenseras i produktpriset, eller vid försök till kontroll av att refinansieringen sker med tillvaratagande av de besparingsmöjligheter som erbjuder sig. Det måste bli fråga om diskretionära avgöranden, naturligtvis gjorda efter bästa förmåga. Varvsledningarna bör i stället ha företagaransvar även för kundkreditdelen i varvsrörelsen, så länge denna del är näst intill ofrånkomlig, låt vara att varvens säkerhetsmassa t v måste förstärkas. Talet om ränte- och kursspekulation bör kunna bäras med jämmod.

Att avlyfta valutarisken vid kreditoperationer i starka valutor genom tillämpning även för dessa operationer av ett statligt kursgarantisystem till icke prohi-

bitiva premier (eller på annat sätt som kan antas i sista hand öka statens risk eller ha andra besvärande följder), vore ett säkert sätt att framkalla osund valutaspekulation utan ansvar för följderna och ännu mera utvidgad kreditkonkurrens.

III. Jämförelse mellan nuvarande fartygskreditgarantisystem och exportkreditnämndens garantier

Eftersom fartyg normalt omsätts utan större svårighet på en internationell marknad, brukar nybyggda större fartyg kunna belånas enbart mot botteninteckning upp till 50 % av värdet. Belåning av fartygsinteckning som ligger högre än 50 % av värdet brukar fordra tilläggs-säkerhet. I finanspressen uppges visserligen, att nybyggen ibland hos utländska banker eller andra finansieringsinstitut kunnat belånas ända upp till 100 % utan tilläggs-säkerhet, bl a beroende på överflödet tidvis av euromedel och naturligtvis även på bedömningen av beställarens kreditvärdighet. 50 %-gränsen har dock i stort sett varit fast etablerad sedan länge. I nuvarande varvs- och rederikris, som torde sakna motstycke i modern tid, kan tilläggs-säkerhet erfordras även för inteckning under 50 %.

De av RGK beviljade statens fartygskreditgarantier kan sägas vara avsedda att vid varvens refinansiering av kundkrediter förstärka inteckningssäkerheter liggande mellan 50 % och 70 % (tidigare 80 %) av kontraktspriset, även om det i nuvarande svåra fraktmarknadsläge även kan bli fråga om vad man kanske kan kalla fördjupning. Förmodligen var en sådan "förädling" av högre liggande inteckningar det huvudsakliga syftet redan med de tidigaste fartygskreditgarantierna, även om varven kunde få en liten ränteförmån genom att använda statsgarantier också vid bottenlån. En år 1967 tillsatt varvskommitté avlämnade sitt betänkande år 1970, och flera av dess förslag togs upp av departementschefen. Efter riksdagens beslut med anledning av prop 1971:117,

är det sålunda helt klart, att nya garantier i vad de avsåg levererade fartyg och beställares borgenslån som regel skulle säkerställas med s k andraprioritetssäkerheter (vanligen inteckningar) i läget mellan 50 % och (då) 80 % av kontraktetspriset. (Det förekom även statsgarantier för finansiering av fartyg under byggnad, men som långsiktigt mål uppställdes att de skulle avskaffas). Om man tekniskt förfar så att statsgarantin ställes för lånet hos kreditgivaren, medan staten får tillgång till inteckningen som säkerhet för sin garanti, förändrar detta ingenting i sak beträffande syftet, även om kontrollen blir besvärligare att utöva.

Garantin är en statens proprieborgen utom när redaren/ beställaren tagit upp lånet mot varvets borgen, då statens garanti blir en slags efterborgen. Garantin är därför den effektivaste och förvaltningsmässigt enklaste säkerhet som kan erbjudas en långgivare.

Ovannämnda syfte med RGK-garantierna är en av de avsevärda skillnader som finns mot EKN:s efterleveransgarantier, som omfattar hela exportkreditfordran från botten (utom exportörens föreskrivna självbehåll). Av EKN kreditgaranterade tyngre kapitalvaror är ju i regel inte på en marknad omsättningsbara objekt med eget definierat belåningsvärde.

EKN-garantierna är beskrivna av utredningen och för övrigt ganska utförligt redovisade i en av nämnden utgiven broschyr. Jag behöver därför här endast erinra om att den sedan gammalt viktigaste gruppen av garantier avser täckning av politisk risk, från början framför allt transferrisk. En mindre del av verksamheten avser täckning av kommersiella risker, d v s importörens bristande förmåga eller vilja att betala. Varken för offentlig eller för enskild köpare beviljas hittills garanti enbart för kommersiell risk. Varven utnyttjar EKN-garantier vid export till framför allt u-länder och även statshandelsländer. Det kan vara naturligt

nog att varven eljest i allmänhet föredrar att stå självrisk för kommersiella risker, eftersom en bedömning av dem i så stor utsträckning måste vila på en omfattande branschkönnedom.

På senare tid har EKN i viss mån utvidgat sitt verksamhetsområde efter utländsk och särskilt engelsk förebild. År 1974 infördes sålunda TF-garantier, d v s tilläggsgaranti för finansiär. Den innebär för finansiären en "nästan helt ovillkorlig rätt till skadeersättning" oavsett vilka invändningar köparen gör mot säljaren. Även LG-garantier, som visserligen i begränsad utsträckning kommit till användning sedan år 1965, har - i år - utvidgats. De lämnas svenskt kreditinstitut för lån som "ger utländsk importör möjlighet att finansiera affär med svensk exportör".

Enligt utredningens uttalande skulle RGK-garantier och EKN-garantier principiellt vara av samma slag. Sålunda sägs i kapitel 9.3: "Båda systemen är uppbyggda kring statliga garantier, vilka syftar till att underlätta försäljning på kredit". Om syftet får en tillräckligt vid definition, stämmer naturligtvis uttalandet. Båda systemen avser sålunda att främja svensk export. Redan det påstådda syftet att "underlätta" eller snarare möjliggöra försäljning på kredit är ej helt överensstämmande med verkligheten; som bekant används RGK:s garantier i rätt betydande utsträckning för finansiering av fartygsbyggnad; sålunda finansierat fartyg kan vara både kontant- och kreditaffär; om beställaren har option på kredit torde avgörandet kunna träffas på ett sent stadium.

Dylika vida definitioner lämpar sig knappast för närmare belysning av verksamheten. Efter andra världskriget har Norge varit en mycket betydelsefull marknad för den svenska varvsindustrin. Jag kan inte påminna mig, att under mina omkring tjugo år som ledamot av Exportkreditnämnden nämnden haft ett enda fall av garanti-

givning för fartygsförsäljning till Norge, och detta varken före eller efter införandet av statliga fartygskreditgarantier, som däremot säkert spelar en betydande roll även för finansiering av dessa fartygsförsäljningar. (Detta hindrar naturligtvis inte, att mitt minne sviker mig beträffande något enstaka fall). EKN:s garantiförbindelser på alla industriländer (ej Östländer) uppgick enligt årsberättelsen 1973/74 till blygsamma 840 milj kr eller 21 % av totalbeloppet förbindelser.

Naturligtvis kan de båda verksamheterna närmas till varandra. Utredningen föreslår, att kreditprövning av beställare och varv skall äga rum innan RGK utfärdar garanti. Kreditprövning av varv går t o m längre än vad EKN utför. Att underkänna en presumtiv garantitagare torde i nämnden vara någonting ovanligt. Beträffande den föreslagna kreditprövningen återkommer jag i nästa avsnitt.

Det bör troligen gå att så komplettera och modifiera EKN-garantierna, att de så mycket som möjligt närmar sig fartygskreditgarantiernas statliga proprieborgen. Väsentliga ändringar måste dock till för att de skall bli tillräckligt attraktiva kreditinstrument i tävlan med andra kreditobjekt vid finansiering hos utländska kreditinstitut. Bl a måste karenstiden för skadereglering väsentligt förkortas; garantigivningen gentemot finansiär göras helt oberoende av eventuella tvister mellan beställare och varv (vilket bör vara bekymmersamt med hänsyn till hittillsvarande praxis särskilt beträffande efter-avtal-garantier gällande under byggnadstiden); exportörens självbehåll avskaffas eller uteslutas från refinansieringen; garantierna måste även i motsats till nu generellt kunna ställas till förmån för utländsk finansiär. Garantierna måste kunna avse svensk redares beställningar hos svenskt varv. Detta föreslås redan nu av utredningen, men synes vara ett besvärligt

prejudikat. Någon transfer- eller annan politisk risk torde inte kunna uppletas för EKN-täckning när det gäller svensk beställning hos svensk företagare.

Åtminstone två kommentarer synes kunna göras till föregående stycke.

a) Medlemmar av utredningen hyser tydligen oro för att nuvarande statsgarantier föranlett varven att i överdriven utsträckning använda kreditvapnet. Vare sig uppfattningen är riktig eller ej, synes det anmärkningsvärt med förslag att söka göra EKN-garantierna till ett lika förnämligt instrument i kreditkonkurrensen, eftersom det måste antas, att vid nuvarande valutakursrelationer de flesta kapitalvarubranscher bör konkurrera främst med priser, kvalitet och leveranstider. Att i EKN i längden begränsa en utvidgad verksamhet till förmån för finansiär till att avse endast fartygsleveranser förefaller ej möjligt.

b) Det förefaller föga rationellt att tvinga varven att betala en avgift för den huvudsakliga risktäckning som EKN-garantierna ger (täckning av politisk och kommersiell risk) när de - tydligen med skäl - anser sig i regel kunna stå självrisk billigare. Att EKN skulle börja utfärda endast finansieringsgarantier (liksom RGK nu gör) förefaller föga troligt med hänsyn till återverkningarna.

IV. Övriga synpunkter som jag här vill ta upp.

Kreditprövning och annan riskprövning

De tidigare behandlade krediterna har avsett kundkrediter, d v s krediter lämnade efter fartygsleverans. Jag avstår från att söka behandla byggnadskrediter dels av utrymmesskäl, dels eftersom jag tyvärr ej förmått att skaffa mig en klar bild av möjligheterna till en i och för sig önskvärd nedtrappning. Med hänsyn till bristande lönsamhet hos flera varv under långa

perioder, den sannolika inflations- och kostnadsutvecklingen och de sannolika påfrestningarna i samband med minskad orderingång är det troligen svårt eller omöjligt att fastställa riktlinjer för flera år framåt. Siffersammanställningar som presenterats för utredningen har givit mig intrycket att behovet av rörelsekapital, kanske även möjligheterna att anskaffa nytt sådant, varierar mellan varven.

Ingen kritik har såvitt jag vet riktats mot RGK för att ej ha följt av riksdagen eller eljest fastställda riktlinjer. Jag medger dock gärna, att frånvaron av egentlig kreditprövning före garantiutfästelse till en början väckte min förvåning. Jag har emellertid efter hand ändrat mening.

Mitt försök att sammanställa de orsaker till svenska varvskriser, som redovisas i propositioner, riksdagsdebatt, skrift från varvsintressenter m m har övertygat mig om att den väsentligaste orsaken är att varven på grund av den hårda internationella konkurrensen under långa perioder tvingats ta kontrakt till priser, som ej erbjudit tillräcklig lönsamhet särskilt med hänsyn till den pågående kostnadsutvecklingen (flera svenska varv har i likhet med japanska på senare tid satsat på att förbättra sin lönsamhet genom serietillverkning av tyngre tankfartyg, en satsning som ej verkar kunna fullföljas). Periodvis har direkt olönsamma kontrakt tagits av sysselsättningskäl.

Man kan väl ej vänta sig, att alla varvsledningars skall ha samma grad av effektivitet, förutseende och även slumpartad framgång. Det torde finnas exempel på att en varvsledning varit pressad att skaffa order som en gynnsammare ställd varvschef skulle tvekat inför. I stort sett måste väl dock sägas, att varvens egen kreditprövning hittills fungerat förvånansvärt väl i vad gäller redares förmåga och villighet att fullfölja sina beställningar, detta trots den nuvarande fraktmark-

nadskrisen. I den mån krisen fortsätter, kanske utfallet försämrats. Men vilken kreditprövning för 3 till 4 år sedan, då nuvarande orderstock accepterades, skulle ha helt garderat sig mot nuvarande läge? Det är inte svårt att finna exempel på välkända banker utomlands, som ej gjort det beträffande sitt engagemang i fartygsfinansiering.

När fartyget färdigställts, skyddas RGK:s garanti av beställarens betalningsåtagande, av fartyget och av varvet. Garantirisken blir därför ej stor. Garantier använda för byggnadsfinansiering av fartyg har högre riskgrad. Emellertid har hittills inga förluster uppkommit för RGK, låt vara att läget varit osäkert om varv skulle ha tvingats i likvidation.

Statliga ingripanden vid svenska varvskriser har hittills huvudsakligen motiverats av sysselsättnings-skäl och hänsyn till återverkningar utomlands.

(En omständighet av teknisk natur som kan påpekas är att en ren kreditprövning av EKN, sådan den för närvarande utövas, går ut på att bedöma möjligheterna för köparen att fullgöra sin beställning, dock med minimikrav på förskotts betalning; vid skadefall träder ju nämnden i köparens ställe i vad gäller betalningsförpliktelser. Ju bättre ett kontrakt är ur köparens synpunkt, dess bättre för försäkringsgivaren. Kreditrisken minskas alltså med ett för varvet oförmånligt men för beställaren förmånligt kontrakt, bl a minskas avbeställningsrisken!)

Slutsatsen blir att ren kreditprövning som förutsättning för garantiutfästelse ej har utsikter att förbättra statens allmänna riskläge men ändå måste ta tid om den ej är rent schematisk. Jag har tidigare sagt, att prövning av låneavtal som förutsättning för garanti ej gärna kan förutses. Om RGK eller någon nämnd skulle försöka sig på en lönsamhetsbedömning av nya kontrakt, skall då garanti vägras vid förlustkontrakt? Från varvshåll har ju nyligen uttalats, att under en överlevnadsperiod möjligheten av förlustkontrakt ej kan uteslutas.

Begränsning av statliga risker

Med fullföljande av ett förslag från 1967 års varvs-kommitté har regeringen och RGK berett sig möjlighet till insyn i varvens ekonomi. Det är också naturligt att villkor kan uppställas för tillhandahållande av ur varvens finansieringssynpunkt så goda och i nuvarande läge nödvändiga instrument som statsgarantier.

Krav kan generellt uppställas, att fartygskontrakt skall innehålla godtagbar glidskala åtminstone för lönekostnader, förbud kan uppställas mot refinansiering på sätt som statsmakterna anser olämpliga etc. Det måste dock inge betänkligheter att på sådant sätt begränsa företagansvaret särskilt under nuvarande krisperiod. Samma sak gäller måhända också för avgiftsbeläggning av garantitjänster, vilket otvivelaktigt har mycket som talar för sig under normala förhållanden.

Ett fortgående samråd med de olika varven, även beträffande deras konsolideringspolitik, förefaller kunna övervägas. Trots inflations- och löneutvecklingen förefaller det möjligt, att order tagna under beställningshaussen 1972/73 fortfarande kunde vara lönsamma.

Efter andra världskriget har världshandelns ökning, inflationsutvecklingen i samband med finansieringsteknik, förutseende och djärvhet internationellt skapat åtskilliga förmögenheter för redare som satsat på att kunna finna verksamhet för beställda fartyg under nästan alla omständigheter. Före nuvarande kris gjorda överbeställningar av tonnage utan säkrad användning tycks däremot verka på annat sätt för åtskilliga redare. I engelsk finanspress har nu understrukits riskerna med varvsproduktion av fartyg för egen räkning eller för räkning närstående bolagsbildningar utan rederrörelse. Statsgarantier för sådan produktion utan köpare faller ju helt utanför nuvarande fartygskreditgarantisystem eller EKN-verksamhet.

Slutord

Både av utrymmesskäl och tidsbrist avstår jag från att kommentera en rad andra punkter i utredningen. Jag antar att en remissbehandling av betänkandet kommer att belysa bl a den föreslagna rollen för riksgäldskontoret i den fortsatta garantigivningen. Jag har naturligtvis bristande kunskaper beträffande varvsrörelse men har ansett mig skyldig att avge detta särskilda yttrande som ett diskussionsinlägg inför remissbehandlingen. Läget för varven de närmaste åren kan väl senare bedömas bättre än nu. Inte minst torde utvecklingen bli beroende av i vilken mån svenska varv kan sikta till och lyckas uppnå ett tekniskt försprång framför konkurrenterna. Serieproduktion av standardfartyg synes möta hård konkurrens från låglöneländer som t ex Syd-Korea och Taiwan.

Kungsängen den 12 december 1975

Sven Joge

BILAGA 1

UTREDNING AV VARVSFINANSIERINGSFRÅGOR M M

Tf chefen för industridepartementet, statsrådet Lidbom, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om utredning av varvsfinansieringsfrågor m m och anför:

Sedan början av 1960-talet har kreditvillkoren spelat en framträdande roll i den internationella varvs-konkurrensen. Varvens ökade kundkreditgivning har medfört ett successivt växande upplåningsbehov och för sin refinansiering har varven utnyttjat såväl inhemska som utländska kredit- och kapitalmarknader. De svenska varvens utestående utländska låneskuld uppgick den 15 december 1973 till nära 2 700 milj kr.

Under år 1973 genomfördes inom industridepartementet en utredning, som resulterade i en rapport angående utvecklingen av svensk varvsindustri med förslag till vissa ändringar av den statliga varvspolitiken. Denna rapport låg till grund för Kungl Maj:ts förslag i dessa frågor, som redovisas i prop 1974:1 (bil 15 s 51). I rapporten redovisades för de fyra storvarven - Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, AB Götaverken (inkl Öresundsvarvet), Kockums Mekaniska Verkstads AB och Uddevallavarvet AB - en finansieringsanalys för åren 1973-1977. Därvid konstaterades att varvens anspråk på extern upplåning kunde väntas öka kraftigt under femårsperioden. Det enligt företagens bedömningar ansenliga upplåningsbehovet för refinansiering av kundkrediter kommer sannolikt att i stor utsträckning föranleda anspråktagande av utländska kapitalmarknader. Liksom hittills torde någon form av statlig medverkan behövas för att säkerställa det finansieringsbehov som inte motsvaras av belåningsbara säkerheter.

Det svenska kreditväsendet har successivt byggts ut för att tillgodose bl a varvens ökade kreditbehov. År 1962 bildades AB Svensk Exportkredit (SEK), vars aktiekapital till lika delar ägs av staten och affärsbankerna. Vid utgången av år 1973 hade SEK utestående lån till svensk varvsindustri uppgående till drygt 900 milj kr. Lånen har i huvudsak lämnats mot säkerhet av botteninteckning i fartyg samt statliga fartygskreditgarantier. Sveriges Investeringsbank AB, som bildades år 1967, har i begränsad omfattning beviljat varvsindustrin lån avseende investeringsprojekt. Vidare kan nämnas att exportkreditnämnden har beviljat garantier för täckande av förlust i samband med export av fartyg. Av indirekt betydelse för varven är Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa, vilka har till ändamål att underlätta den svenska rederinäringens finansiering.

Varvens omfattande upplåning har naturligtvis ställt frågan om säkerheter i förgrunden. Det kan i detta sammanhang erinras om den utbyggnad och förbättring av realsäkerhetsinstitutet som skett genom bl a lagen (1966:453) om vad som är fast egendom och lagen (1966:454) om företagsinteckning. Genom dessa lagar har varvens säkerhetsunderlag förbättrats. Trots detta har varvsföretagen ett omfattande behov av tilläggssäkerheter. Härvidlag har de särskilda statliga fartygskreditgarantierna som infördes år 1963 varit av avgörande betydelse.

Genom det gällande systemet för statliga fartygskreditgarantier har staten åtagit sig att med en borgensutfästelse medverka till att varvens refinansiering av lämnade kundkrediter (refinansieringslån) underlättas. Garantier kan utnyttjas även för att till en del finansiera fartyg under byggnad (fartygsbyggnadslån). Vidare finns möjlighet att utnyttja garantierna för redares borgenslån, dvs av beställare upptagna lån med av respektive varvsföretag tecknad borgen.

Villkoren för de statliga fartygskreditgarantierna ligger inom ramen för den exportkreditöverenskommelse som träffats inom OECD.

Det nuvarande garantisystemet, för vilket riktlinjerna lades fast år 1971 (prop 1971:117, NU 1971:27, rskr 1971:229), är en fundamental del av den nuvarande statliga varvspolitik. Vid utformningen av garantisystemet utgick statsmakterna från förutsättningen om i stort sett oförändrad varvskapacitet. Därmed var det statliga engagemanget volymmässigt i princip fastlagt. Förslag har nu lagts fram om en ändrad varvpolitik, som innebär bl a att statsmakterna i rådande läge bör vara beredda att medverka till ett upprätthållande av den svenska varvsindustrins konkurrenskraft, även om detta innebär en kapacitetsexpansion (prop 1974:1, bil 15 s 86).

Varvsföretagens planer för kommande femårsperiod skulle vid oförändrad utformning av garantisystemet medföra en väsentlig ökning av statens åtagande gentemot branschen. De statliga garantierna har hittills inte i något fall behövt infrias, men de utgör självfallet en betydande potentiell risk för staten. Även om det nuvarande garantisystemet kan sägas vara i huvudsak ändamålsenligt utformat med hänsyn till systemets syfte, anser jag det nödvändigt att se över statens medverkan på det finansiella området. Jag förordar därför att sakkunniga tillkallas för att kartlägga, analysera och lämna förslag till en långsiktig utformning av statens medverkan i varvsindustrins finansiering.

Utgångspunkten för de sakkunnigas analys och bedömning bör vara en kartläggning, i nära samråd med styrande kommittén, av den svenska varvsindustrins finansieringsbehov och finansieringsmöjligheter sedda i ett totalperspektiv.

Denna genomgång, som bör innefatta även de svenska redarnas möjligheter att finansiera fartygsbyggen vid svenska varv, bör omfatta den kommande femårsperioden med vissa utblickar på tio års sikt. Det är angeläget att en sådan genomgång grundas på varvsindustrins totala finansieringssituation och alltså innefattar såväl rörelsekapital-, refinansierings- som investeringsfinansieringsbehoven.

Varvens behov av rörelsekapital kan till en del tillgodoses inom ramen för garantisystemet genom att sk förskottsväxlar lämnas som säkerhet bakom garantierna. Denna möjlighet att anskaffa rörelsekapital är betingad av utvecklad praxis inom ramen för tidigare garantisystem. Vid 1971 års riksdagsbeslut liksom i prop 1974:1 förutsätts att varven på sikt själva skall täcka sitt behov av rörelsekapital. Detta långsiktiga mål bör gälla även fortsättningsvis.

De sakkunniga bör redovisa den nuvarande omfattningen av statens medverkan till anskaffning av rörelsekapital - främst den del som motsvarar uppdragskostnaderna för fartyg. Översynen bör även innehålla en bedömning av hur denna form av statlig medverkan påverkar utformningen av villkoren i varvens fartygskontrakt. De sakkunniga bör vidare särskilt pröva möjligheterna till en nedtrappning och på sikt avveckling av den statliga medverkan till rörelsekapitalanskaffningen.

Omfattningen av den statliga medverkan till varvsindustrins kapitalanskaffning bör med hänvisning till vad jag nyss sagt på sikt bestämmas av varvsföretagens kapitalbehov och belåningsmöjligheter vid sidan av anskaffningen av rörelsekapital. Statens åtaganden kommer därigenom huvudsakligen att vara avhängig av refinansieringssituationen. De sakkunniga bör i detta sammanhang inte utan vidare utgå ifrån att den nuvarande formen med statliga kreditgarantier är den

mest lämpliga. Utredningen bör förutsättningslöst söka finna en lösning, som innebär en rationell kapitalanskaffning för refinansiering av varvsföretagens kundkrediter, med beaktande av de krav som kan ställas från samhällseliga utgångspunkter i ett läge med vidgade åtaganden. De sakkunniga bör i detta sammanhang bedöma huruvida ett ökat samarbete mellan varven på det finansiella området kan sänka varvens finansieringskostnader och reducera statens risktagande.

De hittillsvarande statliga fartygskreditgarantierna har beviljats utan kostnad för varven. Med hänsyn till att staten genom garantier oavsett form påtar sig en betydande potentiell förlustrisk och även vissa administrativa kostnader bör frågan om avgiftsbeläggning prövas.

Det statliga risktagandet är också starkt bundet till varvens valutasituation. Utvecklingen på valutamarknaderna under senare tid innebär stora problem och risker för branscher med betydande utländsk upplåning och kontraktering i främmande valuta. Möjligheten för t ex varven att skydda sig mot kursrisker är i dag i vissa fall begränsad. Detta gäller främst under tiden från order till leverans. Det är därför angeläget att de sakkunniga uppmärksammar varvens möjligheter att skydda sig mot kursförluster från kontraktstecknandet till leveranstidpunkten. Kursrisker i samband med kreditgivning kan tekniskt sett elimineras genom parallell upplåning i kontraktsvalet. Av vikt därvidlag är att upplåningen kan ske till villkor som överensstämmer med varvets motsvarande kreditgivning. Genom att större delen av varvens upplåning för refinansieringsändamål sker mot statliga garantier innebär detta ett indirekt risktagande från samhällets sida. Detta motiverar att de sakkunniga ingående behandlar varvens valutasituation och inom ramen för gällande valutapoli-

tiska riktlinjer prövar alternativa vägar att reducera risknivån för staten.

I fråga om rederinäringens finansieringsbehov fyller Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa en funktion genom att underlätta försörjningen med långfristiga primär- och sekundärkrediter. Den svenska rederinäringen har på senare tid expanderat mycket kraftigt. Denna expansion har ställt ökade krav på kassorna, som f n har en förhållandevis lång kö av låneansökningar. I praktiken svarar f n kassornas kapacitet endast mot en mindre del av de svenska redarnas upplåningsbehov.

Mot denna bakgrund och eftersom varvsföretagens finansiella situation delvis sammanhänger med redarnas finansieringsmöjligheter bör även kassornas verksamhet tas upp till behandling. Därvid bör kartläggas det hittillsvarande utnyttjandet av de inhemska och utländska kredit- och kapitalmarknaderna när det gäller fartygsfinansiering. Till detta bör fogas en bedömning av redarnas framtida möjligheter och behov i fråga om fartygsfinansiering. Det ankommer dock inte på de sakkunniga att bedöma det framtida utrymmet för kassorna och rederinäringen på den svenska kapitalmarknaden. De sakkunniga bör begränsa sig till en teknisk översyn av nuvarande finansieringssystem och lämna förslag till hur en samordning med varvsfinansieringen bäst kan ske inom ramen för gällande valutapolitiska riktlinjer.

Utredningen bör bedrivas skyndsamt och förslag redovisas under första halvåret 1975.

På grund av det anförda hemställer jag att Kungl Maj:t bemyndigar chefen för industridepartementet

att tillkalla högst sex sakkunniga med uppdrag att utreda varvsfinansieringsfrågor m m,

att utse en av de sakkunniga att vara ordförande,

att besluta om experter, sekreterare och annat arbetsbiträde åt de sakkunniga.

Vidare hemställer jag att Kungl Maj:t föreskriver

att de sakkunniga får samråda med myndigheter samt begära uppgifter och yttranden från dem,

att ersättning till de sakkunniga, experter och sekreterare skall utgå i form av dagarvode enligt kommittékungörelsen (1946:394), om ej annat föreskrives,

att kostnaderna för utredningen skall betalas från trettonde huvudtitelns kommittéanslag.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Tilläggsdirektiv till utredningen (I 1974:03) av
varvsfinansieringsfrågor m m

Chefen för industridepartementet, statsrådet Johansson,
anför.

Med stöd av Kungl Maj:ts bemyndigande den 19 april
1974 tillkallade jag den 30 maj 1974 sex sakkunniga
för att utreda varvsfinansieringsfrågor m m. De sak-
kunniga har antagit namnet varvskreditutredningen.

I utredningens uppdrag låg bl a att förutsättnings-
löst söka finna en lösning för refinansiering av
varvsföretagens kundkrediter. En utgångspunkt för ut-
redningsuppdraget var att statens finansiella åta-
ganden gentemot varven väntades öka påtagligt de
närmaste åren inom ramen för det existerande statli-
ga fartygskreditgarantisystemet.

Under det år som gått sedan varvskreditutredningen
tillkallades har rederi- och varvsnäringarna interna-
tionellt sett hamnat i en krisartad situation, som är
djupgående. Den huvudsakliga orsaken härtill är om-
ställningarna på energiområdet. Även de svenska rederi-
och varvsnäringarna har drabbats av påfrestningar.
Krisen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB är
delvis ett uttryck för detta.

Utvecklingen under senare tid inom varvsnäringen ger
enligt min mening ökad anledning att ifrågasätta om
den nuvarande utformningen av det statliga finansiella
stödet till varvsindustrin är ändamålsenlig. Det
statliga fartygskreditgarantisystemet innebär att varje
enskilt varv, med hjälp av på schablonmässiga grunder
tilldelade årliga statliga garantibelopp, lånar
upp kapital inom och utom landet enligt villkor var-
vet finner ändamålsenliga samt lånar ut detta kapital
till kunderna. Denna finansiering av redarnas fartygs-

inköp är ofta tämligen långfristig och förenad med för redaren förmånliga räntevillkor. Säkerheterna består i regel av fartygsinteckningar. Dessa säkerheter ligger i sin tur helt eller delvis som säkerhet för de statsgaranterade lån som respektive varv tar upp. Den risk för staten och respektive varv som är förenad med varvens kundfinansiering är således avhängig av redarens kreditvärdighet och betalningsförmåga. Om varvet inte kan fullgöra sina betalningsförpliktelser får staten överta ansvaret gentemot kreditinstituten för varvets statsgaranterade upplåning.

Varje varv bedriver sålunda en omfattande bankverksamhet vid sidan av den egentliga varvsproduktionen. Denna bankverksamhet möjliggörs till större delen av de statliga fartygskreditgarantierna. Det kan noteras att de av staten utställda fartygskreditgarantierna nu uppgår till ca 5 200 milj kr och därmed med betydande marginal överskrider de åtaganden som t ex exportkreditnämnden i dag har. Systemet med fartygskreditgarantier innebär att varven engagerar sig i en finansieringsverksamhet, vars risker för staten uppenbarar sig först i efterhand.

Mot bakgrund av erfarenheterna från bl a Eriksbergs-krisen anser jag det vara angeläget att staten får en bättre kontroll över och styrning av den finansieringsverksamhet som i dag bedrivs med hjälp av statliga fartygskreditgarantier. En omläggning av det statliga finansiella stödet till varvsindustrin bör syfta till att minska de risker som är förenade med dels varvens upplåning, dels varvens kundkrediter. En bättre överblick i fråga om det statliga risktagandet och bättre möjligheter att begränsa valutarisker bör eftersträvas.

Vid sin prövning av olika alternativ till dagens fartygskreditgarantisystem bör utredningen försöka finna

en lösning som inte innebär inrättandet av ett nytt kreditinstitut. Det finns enligt min mening starka skäl som talar mot att inrätta ett särskilt kreditinstitut för varvsindustrin. Vid utredningens överväganden om det nuvarande garantisystemet bör ersättas av någon annan ordning bör även prövas ett alternativ som innebär att en nämnd med företrädare för berörda departement och kreditmarknadsmyndigheter prövar redarnas kreditvärdighet i den utsträckning åtaganden från dessa utgör säkerheter för varvens refinansiering med statlig hjälp.

Varvskreditutredningen bör inte särskilt pröva frågan om valutakursriskförsäkringar. Denna fråga är numera föremål för prövning i annat sammanhang.

I direktiven till varvskreditutredningen angavs att utredningen skulle redovisa sina förslag under första halvåret 1975. Med här föreslagna tilläggsdirektiv kommer oundvikligen utredningsarbetet att förlängas. Utredningen bör därför få förlängd tid och redovisa sina överväganden och förslag före utgången av år 1975.

Med hänvisning till vad jag nu anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för industridepartementet att uppdra åt varvskreditutredningen att behandla även de frågor jag har redovisat i det föregående samt att öka antalet sakkunniga i utredningen till högst åtta.

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

BILAGA 2

SVENSKA KREDITINSTITUT VERKSAMMA INOM FARTYGS-
OCH VARVSFINANSIERINGAktiebolaget Svensk Exportkredit

Aktiebolaget Svensk Exportkredit (SEK), som bildades år 1962, ägs till 50 % av staten och till 50 % av svenska affärsbanker. Bakgrunden till etablerandet av SEK (prop 1962:125) var den ökande internationella kreditkonkurrensen vid exportaffärer, resulterande i förlängda kredittider och därav följande ökat behov av medel- och långfristig finansiering från de svenska exportföretagens sida. Vid denna tidpunkt utgjorde banklagen ett betydande hinder för affärsbankerna att engagera sig i kreditgivning innebärande löptider över ett år.

SEK:s aktiekapital som från början var 100 milj kr har sedermera (1973) ökats till 200 milj kr. I kompletteringspropositionen till 1975 års riksdag har påpekats behovet av att se över bolagets kapitalstruktur.

Enligt bolagsordningen kan SEK finansiera sin utlåning genom att utge obligationer och förlagsbevis, genom att utfärda skuldebrev eller genom att begagna kredit i räkning. Hittills har upplåningen i övervägande utsträckning skett genom reverslån från AP-fonderna. Under år 1975 har bolaget för första gången under sin verksamhet emitterat ett obligationslån på 100 milj kr på den svenska marknaden.

Bolaget har vidare under år 1975 fått anlita den internationella kapitalmarknaden för att erhålla medel för sin verksamhet. Lån i US dollars, Sfrs och svens-

ka kronor till ett sammanlagt belopp av ca 235 milj kr har på så sätt tagits upp. Genom riksdagens beslut våren 1975 kan SEK ianspråkta upp till 350 milj kr i statliga garantier för utländsk upplåning, men sådana garantier har av bolaget ännu inte utnyttjats.

Marginalen mellan upplåningskostnader och den utlåningsränta som SEK betingar sig uppgår f n vanligen till 0,40 % p.a. Utlåningsräntan som vid utbetalningstillfällena fastställs för lånens hela löptid är f n 9,75 % p.a.

På utlåningssidan har varven alltifrån SEK:s första verksamhetsår varit den dominerande kundkategorin med ca 2/3 av den totala utlåningsstocken under senare år. (Se tabell 1). Samtliga lån till varven avser refinansiering av deras kundkrediter till utländska redare. Av utlåningen till varven är numera inemot hälften mot statsgaranti.

Möjlighet föreligger för SEK att direkt finansiera köparen (i stället för att refinansiera säljaren) men hittills har denna möjlighet ej utnyttjats i någon större omfattning.

Under senare år har SEK i växande omfattning lämnat bindande löften om finansiering till fast ränta. En löftesprovision om 0,6 % p.a. från accept av låneofferter till lånebeloppets lyftande utgår. Den för lån mot förhandslöften f n gällande räntan, som fixeras vid accepttillfället, uppgår till 10 % p.a.

Utlåningen kan löpa på högst tjugo år, och för lämnad kredit skall enligt bolagsordningen "betryggande säkerhet" ställas. Några formella krav på säkerhetens art är: inte fastställda, och i propositionen framhöll departementschefen att det var styrelsens sak att i de individuella fallen bedöma säkerhetskravet.

Enligt SEK:s bolagsordning får bolaget upplåna medel samt ställa garantier till ett belopp som motsvarar summan av kassa- och banktillgodohavanden, nio tiondelar av nominella värdet av lån säkerställda mot statlig fartygskreditgaranti och exportkreditnämndens garanti, samt ett belopp motsvarande tio gånger bolagets eget kapital. Med tillämpande av denna formel erhålles för slutet av år 1975 en maximal upplåningsrätt (inklusive ställande av garanti) om ca 2 900 milj kr. (Verklig upplåning var ca 1 800 milj kr och inga garantier var utestående).

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
A. Nyutlåning till varven	117	22	221	312	292	135	278	427
- varav mot statsgaranti	3		29	124	89	34	97	212
B. Utestående lån till varven	334	309	467	687	840	810	908	1 126
- varav mot statsgaranti	3	3	32	155	234	238	325	505
C. Utestående lån totalt	459	523	738	967	1 223	1 302	1 308	1 628
D. B i % av C	73	59	63	71	69	62	69	69

Skeppshypotekskassorna

Svenska skeppshypotekskassan grundades år 1929 (KF 1929:129). År 1965 (prop 1965:99) genomfördes betydande förändringar i kassans organisation, samtidigt som Skeppsfartens sekundärlånekassa etablerades. Den senare ersatte den sedan år 1939 existerande Statens sekundärlånefond för rederinäringen, vilken förvaltades av riksgäldskontoret. Bland de mer betydande förändringarna kan följande nämnas.

Behovet av ökad tillgång till lån för kassorna av längre löptid än vad som hade varit möjligt, emanerade bl a från växande fartygsstorlekar, tillgodosågs genom att den statliga garantifonden för skeppshypotekskassan höjdes från 15 till 40 milj kr, genom att den maximala löptiden för lämnade lån höjdes från 10 à 12 år till 15 år och genom att bestämmelsen om maximal fartygsstorlek (7 000 brt) slopades. Etableringen av sekundärlånekassan innebar också på flera punkter en modernisering av utlåningsverksamheten till skeppsfarten jämfört med vad som hade gällt tidigare.

De nu gällande bestämmelserna om Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa är intagna i KF 1965:139 samt reglementet, KF 1965:593.

Kassornas ändamål är att medverka vid finansiering av svenska rederiföretag genom att lämna huvudsakligen långfristiga lån eller ställa borgen för sådana lån. För lån eller borgen presteras betryggande säkerhet i form av inteckning i svenskt fartyg eller borgen av staten eller bank.

Vid lån från skeppshypotekskassan skall inteckning ligga inom 50 % av det värde till vilket kassornas styrelse uppskattar fartyget. Vid lån från sekundärlåne-

kassan är motsvarande tal 70 %. Som säkerhet får inte godtas inteckning i fartyg som är äldre än 15 år vid lån från skeppshypotekskassan och 10 år vid lån från sekundärlånekassan. Lånetiden får likaledes inte överstiga respektive 15 och 10 år. Lånen löper med en för hela lånetiden fast ränta, som är beroende av den ränta kassorna har att erlægga å de obligationslån varmed kassorna finansierar sin verksamhet. Skeppshypotekskassans utlåningsränta ligger sedan lång tid vid den egna obligationslåneräntan plus en marginal av 0,5 %, och sekundärlånekassans marginal har sedan institutets tillkomst utgjort 0,75 %.

Staten har som särskild säkerhet ställt till förfogande garantiförbindelser. Enligt 1965 års beslut utgjorde dessa för skeppshypotekskassan 40 milj kr och för sekundärlånekassan 15 milj kr. Garantiförbindelserna har sedermera höjts och utgör nu för skeppshypotekskassan 100 och för sekundärlånekassan 45 milj kr.

Som ytterligare säkerhet för fullgörandet av kassornas förpliktelser är i händelse av likvidation låntagarna i viss utsträckning ansvariga härför efter det att först kassornas egna medel tagits i anspråk. Ansvarigheten baseras på de vid likvidationsbeslutet oguldna lånebeloppen och är för låntagare hos skeppshypotekskassan begränsad till högst 5 % av hans lånebelopp och för låntagare hos sekundärlånekassan till högst 10 %.

Kassorna är befriade från statlig och kommunal inkomstskatt, liksom även från stämpelskatt (0,6 %) vid obligationsemission.

Kassornas årsvinst skall avsättas till reservfond. Sammanlagda beloppet av skeppshypotekskassans låneskuld och garantiförpliktelser får inte överstiga 10 gånger

sammanlagda beloppet av kassans garanti- och reservfonder och för sekundärlånekassan är motsvarande tal sex gånger.

De båda kassorna har en gemensam styrelse med säte i Göteborg.

Kassornas upplåning har t o m år 1971 skett enbart genom obligationslån. Under år 1972 gjordes för första gången en viss kortfristig upplåning med 12 milj kr för att ge rederierna överbryggande finansiering i avvaktan på senare obligationsemission. Denna upplåning hade vid slutet av år 1974 vuxit till 16 milj kr.

Kassornas upp- och utlåning har hittills endast ägt rum i svenska kronor. Genom viss ändring av förordning och reglementet infördes år 1974 möjlighet för kassorna att genomföra upplåning utomlands.

I tabell 2 nedan ges en överblick över kassornas upplåning och utlåning från år 1967.

Tabell 2. Skeppshypotekskassans och sekundärlånekassans upp- och utlåning 1967-1974 (milj kr)

	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
Obligationsemissioner	144	163	102	104	123	143	154	72
Utestående obligationsskuld (ult resp år)	287	423	489	550	623	707	702	784
Tillfällig upplåning	-	-	-	-	-	12	17	16
Nyutlåning	142	170	105	110	131	162	193	105
Utestående lån (ult resp år)	284	417	483	547	622	720	803	810

På basis av garanti- och reservfondernas storlek vid slutet av år 1974 och med tillämnande av de nämnda multiplarna erhålles ett maximalt belopp för kassornas sammantagna låneskuld inklusive garantiförpliktelser år 1973 av 1 504 milj kr. (Verklig upplåning var vid 1974 års slut 826 milj kr; inga garantier var ställda).

Statens lånefond för den mindre skeppsfarten

Lånefonden, som inrättades år 1939, regleras genom Kungörelsen 1971:324 och en instruktion för lånenämnden återfinns i SFS 1971:325. Lånefondens syfte är "att med lån främja en från allmän synpunkt önskvärd förnyelse av landets bestånd av mindre fartyg" (§ 1 i Kungörelse om lånefonden för den mindre skeppsfarten).

Låneärenden prövas av lånenämnden för den mindre skeppsfarten (sju ledamöter; i viss utsträckning samma personer som återfinns i kassornas styrelse). Lånefonden finansierar sin verksamhet genom budgetmedel (kommunikationsdepartementet). För lämnade lån skall säkerhet ställas i form av inteckning i fartyg som ägs av sökanden. Löptiden är maximerad till tio år, i vissa fall tolv år. Lån kan beviljas inom 85% av fartygets uppskattade värde, vilket innebär att lånefonden i princip kan finansiera ett fartyg i dess helhet. Dock gäller att lån ej får beviljas för den del av en finansiering som kan tillgodoses på annat sätt, vilket i praktiken innebär att lånefondens lån koncentreras till de högre risklägena. Lånefondens verksamhet skall avse mindre fartyg och företräde skall ges mindre rederier. Några preciserade storlekskriterier avseende fartyg eller redare ges emellertid ej.

Räntevillkoren vid utlåning avgörs av lånenämnden. I dagsläget tillämpar lånenämnden samma utlåningsränta som Skeppsfartens sekundärlånekassa.

Lånefonden kan ej utfärda garantier.

I tabell 3 visas utvecklingen av långivningen inom lånefonden mellan budgetåren 1966/67 och 1973/74. Såsom framgår av tabellen har utlämnade lån under perioden i huvudsak finansierats genom inflytande amorteringar. Hösten 1974 erhöll lånefonden ett tilläggsanslag om 10 milj kr, vilket ökade de totala disponibla medlen till 70 milj kr. I proposition 1975:1 föreslås ett investeringsanslag om 25 milj kr.

Tabell 3. Låneverksamheten vid Lånefonden för den mindre skeppsfarten budgetåren 1966/67-1973/74 (milj kr)

	1966/ 67	1967/ 68	1968/ 69	1969/ 70	1970/ 71	1971/ 72	1972/ 73	1973/ 74	1974/ 75
Lämnade lån	11	5	2	12	5	6	11	12	17
Utestående lån	44	41	35	39	34	34	37	40	40

Sveriges Investeringsbank AB

I propositionen avseende bildandet av Sveriges Investeringsbank AB (prop. 1967:156) framhölls bl a att Investeringsbankens utlåning skulle inriktas på lönsamma projekt som var svårbedömbara ur risksynpunkt och där finansieringen inte kunde tillgodoses hos andra kreditinstitut. Mot bakgrund av de riskfaktorer som är karaktäristiska för sjöfarts- och varvsnäring ter det sig naturligt att Investeringsbanken i sin utlåningsverksamhet även kommit att engagera sig inom dessa branscher. Vid slutet av år 1974 uppgick

utestående lån till 123 milj kr (se tabell 4), vilket motsvarade ca 6 % av Investeringsbankens totala utlåning. Investeringsbankens engagemang inom varvsindustrin uppgick vid slutet av år 1974 till ca 38 milj kr.

Borgensåtaganden inom rederi- och varvsnäringarna vid slutet av år 1974 uppgick till sammanlagt 2 milj kr.

Investeringsbankens utlåningspolitik avseende fartygsfinansiering är att, i samarbete med bl a affärsbanker och andra institut som ägnar sig åt fartygsfinansiering, ge lån mot inteckningssäkerhet inom de relativt högre delarna av fartygsvärdet. I lånestocken ingår bl a lån där affärsbanker beviljat medel- och långfristiga lån mot säkerhet i de relativt lägre liggande inteckningarna, Lånefonden för den mindre skeppsfarten mot de högst liggande inteckningarna intill 85% av fartygsvärdet och Investeringsbanken sålunda finansierat de mellanliggande delarna.

Varvsfinansieringen avser finansiering av produktionsutrustning vid ett par större svenska varv.

Tabell 4. Sveriges Investeringsbank AB - fartygs- och varvsfinansiering 1970-1974 (utestående lånebelopp i milj kr)

	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
Fartyg	46	43	40	105	123
Varv	40	33	27	20	38

Obligationsmarknaden

Samtliga svenska storvarv - men däremot inget av de övriga varven - återfinns som låntagare på den svenska obligationsmarknaden (inklusive förlagslån). Inget

svenskt rederi har någon utestående obligations- eller förlagslåneskuld.

De totala emissionsbeloppen för storvarven under perioden 1967-1974 framgår av tabell 5, liksom även de årliga nettofinansieringstillskott som varven erhållit från obligationsmarknaden (emissioner minus amorteringar).

Tabell 5. Varvens obligationsupplåning 1967-1974 (milj kr)

	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
Emissions- belopp	35	85	50	50	200	100	100	125
Nettoupp- låning	29	77	40	39	186	82	74	97

Källa: Riksbankens årsbok, Svenska bankföreningen.

Det bör påpekas att den relativt större emissionsvolymen år 1971 har samband med rekonstruktionen av Göta- verken under detta år: företaget erhöll under loppet av ett år emissionstillstånd för två obligationslån om vardera 75 milj kr.

Emissionsverksamheten beträffande obligationslån, förlagslån etc regleras av riksbanken. F n sker denna reglering på informell basis, men i bakgrunden finns lagen om kreditpolitiska medel (SFS 1974:922). Denna lagstiftning är en beredskapslag enligt vilken regeringen på framställning av riksbanksfullmäktige kan förordna att riksbanken får använda vissa specificerade kreditpolitiska medel, bland dessa emissionskontroll.

De räntevillkor till vilka olika låntagare genomför obligationsemissioner är på den svenska marknaden tills vidare relativt klart fixerade räntekupongnivåer för olika typer av låntagare. För 15-åriga obligationslån med emissionskurs pari torde i dagens läge (juni 1975) följande kupongvillkor gälla:

<u>Låntagare</u>	<u>Kupong %</u>
Staten och bostäder	9
Kommuner	9 1/4
Statsgaranterade lån	9 1/4
Skeppshypotekskassan	9 1/4
Företag	9 1/4 (beroende på 9 1/2 kvalitet)
Kraftbolag	9 3/8
Sekundärlånekassan	9 3/4 (10 års löptid)

Den största köparen av obligationer i Sverige är Allmänna Pensionsfonden som under senare år svarat för ca 60% av nettofinansieringstillskottet på denna marknad. Andelen kan röra sig upp eller ned, bl a beroende på affärsbankernas intresse för obligationsförvärv vilket varierar kraftigt med deras likviditetssläge.

I tabell 6 på följande sida jämförs varvens och kassornas nettofinansieringstillskott från obligationsmarknaden 1967 - 1974 med bl a det totala tillskott som näringslivssektorn som helhet erhållit på denna marknad.

Tabell 6. Obligationsmarknaden 1967 - 1974 (nettobelopp i milj kr)

	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
A. Totalt	7 340	8 860	9 904	7 849	12 237	12 147	17 910	17 486
B. Näringslivet	1 986	1 974	1 386	1 335	2 430	2 132	2 273	2 195
C. Kassorna	127	136	66	61	73	84	85	-8
D. C i % av B	6,4	6,9	4,8	4,6	3,0	3,9	3,7	-0,4
E. Varven	29	77	40	39	186	82	74	97
F. E i % av B	1,5	3,9	2,9	2,9	7,7	3,8	3,3	4,4

Källa: Riksbankens årsbok, Svenska bankföreningen.

En ytterligare källa till långfristig finansiering utanför obligationsmarknaden utgörs av reverslåne- marknaden, som framför allt är koncentrerad till offentliga försäkringsinrättningar (främst Allmänna Pensionsfonden) och privata försäkringsföretag. Även utanför dessa långgivarkategorier kan finnas möjligheter till liknande långfristig upplåning, men de är statistiskt svår fångade.

Affärsbankerna

Varven och rederiföretagen tar affärsbankerna i anspråk för utförandet av en stor volym tjänster inom bl a betalningsförmedling, valutaaffärer av olika slag, garantiärenden, växel- och rembursaffärer, inlåning i såväl kronor som valuta, utlåning av främst kortfristig men även av långfristig karaktär samt uppläggning och genomförande av obligationslån i Sverige och utomlands. Utlåningsverksamheten, som till största delen sker i kronor men också i betydande grad i utländsk valuta, avser såväl export- som importfinansiering, i stor utsträckning avseende fartyg, liksom även finansiering av rörelsekapital samt överbrygningskrediter inom investeringsfinansieringens område.

Bankernas totala utlåning till rederier (nettokreditgivning) under perioden 1967-1974 belyses i tabell 7. Uppgifterna omfattar kron- och valutakrediter till såväl svenska som utländska rederier. Till följd av vissa ändringar av statistiken är uppgifterna för ett par år ungefärliga. Den totala utlåningsstocken vid slutet av år 1974 (november) uppgick till 526 milj kr (exklusive PK-banken).

För affärsbankernas utlåning till varven föreligger inga uppgifter. Bankernas omfattande garantiengagemang inom rederi- och varvsnäringarna kan ej heller statistiskt belysas.

Tabell 7. Affärsbankernas utlåning till rederier 1967-1974. (Uppgifterna avser nettobelopp i milj kr för tolv månadersperioder t o m november respektive år).

1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
23	-1	9	-112	ca 55	62	51	ca 150

Källa: Svenska bankföreningen.

De utländska lånemarknaderna

Under en lång följd av år har svenska varv och rederier i stor utsträckning tagit de utländska kredit- och kapitalmarknaderna i anspråk. Dessa näringsgrenars omfattande fordringsengagemang och rörelseintäkter i utländsk valuta gör utländsk finansiering till en naturlig del i verksamheten. Härtill kommer också det förhållandet att varvens och redarnas kreditbehov är av en sådan storleksordning att det skulle ställa sig svårt att tillfredsställa dessa på den lokala svenska kreditmarknaden utan betydande ingrepp av institutionell och kreditpolitisk natur. Det faktum att riksbanken tillämpat en liberal tillståndsgivning för varvens och redarnas utlandsupplåning även under perioder då man i övrigt iakttagit restriktivitet beträffande tillståndsgivning till svensk internationell upplåning kan sannolikt återföras på dessa förhållanden.

De lånemarknader som vid olika tidpunkter har stått öppna för varven och redarna - liksom för andra svenska eller utländska långivare - utgörs dels av

de i fundamental mening internationella lånemarknaderna, d v s sådana som ej är direkt åtkomliga för nationella regleringar, dels av nationella marknader, dit utländska låntagare kan erhålla tillträde, vanligen efter det att myndighets tillstånd eller godkännande erhållits.

Exempel på internationella lånemarknader är den marknad (eller snarast de marknader) som brukar benämnas euromarknaden eller eurodollarmarknaden. Detta marknadskomplex baseras väsentligen på existensen av utanför USA tillgängliga dollartillgodhavanden, genererade främst genom amerikanska betalningsunderskott under en följd av år, på vilken bas en omfattande valutaarbitrage-, bankkredit- och obligationsemissionsverksamhet kommit att utvecklas. Även andra externt tillgängliga valutor ingår i systemet men tillgodohavanden i dollar dominerar. Långgivarna utgörs av privata och offentliga bankinrättningar, privatpersoner, företag, fonder etc som har valutatillgodohavanden tillgängliga och som är villiga att placera dessa direkt eller indirekt i form av långgivning på kortare eller längre tid. Den kraftiga ökningen under den senaste tiden av framför allt de arabiska oljeproducerande ländernas betalningsöverskott har bidragit till att den s k euromarknaden fått sin geografiska bas något förskjuten i riktning mot Mellersta Östern, men fortfarande torde London med sitt rikt utvecklade banksystem inta centralplatsen genom att agera som förmedlingscentrum för dessa internationella valuta- och lånetransaktioner. Euromarknadens omfattning är betydande; enligt en uppskattning gjord av Bank for International Settlements i Basel skulle beloppet av externa valutadepositioner i de s k eurobankerna vid mitten av år 1974 ha uppgått till ca 230 miljarder dollar. Större delen härav kan bedömas motsvaras av kort- eller långfristig bankutlåning. Tillgängligheten

av krediter för acceptabla låntagare är oftast god avseende såväl kortfristiga faciliteter som medel- och långfristiga bankkrediter. Krediterna kan upp-
tas under ytterst varierande former avseende ränte-
sättning, utbetalning, säkerhet, belopp, valutaavtal,
löptid etc.

De nationella lånemarknaderna utgörs bl a av markna-
derna för obligations- och reverslån i DM, schweiz-
erfrancs och floriner, samt av de amerikanska kredit-
och kapitalmarknaderna. Till skillnad från de inter-
nationella marknaderna finns här etablerade lokala
bestämmelser att observera, i många fall inkluderan-
de behov av mer eller mindre formella emissionstill-
stånd och liknande, innan en lånetransaktion till för-
mån för en utländsk låntagare kan genomföras.

I vissa fall lägger de lokala valutavårdande myndig-
heterna restriktioner på disponeringen av lånelikvi-
den som oftast måste inväxlas till främmande valuta
för att disponeras utanför det långivande landet. Så-
som antytts är dessa nationella marknaders tillgäng-
lighet begränsad, och beroende på utvecklingen av be-
talningsbalans och valutakurser kan dessa lokala mark-
naders användbarhet för exempelvis svenska låntagare
variera kraftigt över tiden.

För de svenska varven och rederierna är en god till-
gång till långfristiga lån löpande med en för hela
lånetiden fast ränta ett önskemål. Tillgången till ob-
ligationslån och reverslån på de internationella och
nationella marknaderna är emellertid ojämn: ibland
är marknader mer eller mindre stängda eller det kan va-
ra alltför riskfyllt att emittera ett lån därför att
marknaden till följd av valutaoro eller inflationsfar-
hågor etc är osäker. Räntesatserna har också stundom
haft en sådan höjd att varven föredragit kortfristig
finansiering framför att binda sig till en hög fast
ränta. Förhållanden av detta slag har ibland utgjort

begränsande faktorer i varvens och rederiernas finansiella planering. Av kanske än allvarligare karaktär har varit den restriktiva attityden från eurobankernas sida gentemot nyutlåning i allmänhet och fartygskrediter i synnerhet.

BILAGA 3

VISSA UTLÄNDSKA SYSTEM FÖR VARVS- OCH REDAREFINANSIERING

DanmarkExportkreditfinansiering

I Danmark har först under 1974 tillkommit en statlig institution för finansiering av exportkrediter, men statliga organ har även tidigare tillhandahållit exportkreditförsäkring som underlättar finansieringen.

Den självständiga statliga institutionen Eksportkreditrådet (EKR) lämnar dels garanti till exportörer för leverantörskrediter till högst 90 % av kreditbeloppet, dels ovillkorlig garanti med 100 % täckning till banker för lån till utländska köpare med regressrätt för EKR gentemot exportörerna. EKR-garanti kan även täcka risker under tillverkningstiden. Garanti till exportör kan med EKR:s godkännande överlätas till kreditinstitution och sålunda utgöra underlag för finansiering av den del av krediten som täckts av EKR.

Inom ramen för det danska programmet för bistånd till u-länderna lämnar handelsministern garantier för exportkrediter till u-länder på rekommendation av Danish International Development Agency. Sistnämnda garantier täcker särskilda kontrakt vanligen avseende kapitalvaror på relativt lång kredit.

Vid finansiering av medel- och långfristiga krediter tar de danska bankerna hänsyn till förekomsten av säkerhet från staten för betalning av medgivna lån. Ränta jämte bankavgifter kommer därför att ligga omkring 0,5 % lägre än motsvarande kostnader för en kredit utan statlig garanti.

Den danska regeringen och centralbanken har 1974 i samarbete med affärsbankerna skapat ett nytt exportfinansieringsinstitut (Dansk Export-finansieringsfond, DEFF) med möjlighet att refinansiera exportkrediter till förmånsränta. Upplåningen sker på den internationella kapitalmarknaden och från deltagande affärsbanker, men även centralbanken ställer medel till förfogande så att syftet med fonden kan uppnås. Finansiering av exportkrediter med mer än 2 års löptid sker delvis till en ränta av 8 %, oberoende av kredittid och exportens destination. Återstoden av krediterna lämnas till löpande marknadsränta. Bankavgiften på 0,5 - 1,5 % tillkommer. EKR-premien för garanti till fonden belöper sig till 0,1875 - 0,5 % p.a. för en kredit med 8 eller 10 års löptid.

Genom Danmarks Skibskreditfond, som grundats av bl a centralbanken och representanter för danska banker och rederier, har danska varv fått möjlighet att erbjuda sina kunder kreditvillkor liknande dem som erbjuds av utländska varv. Kreditsystemet baseras på obligationer, utgivna av kreditfonden, vilka enligt överenskommelse med centralbanken och de privata bankerna kan säljas till centralbanken till pari. Obligationerna har beträffande amorteringstid anpassats efter den enligt OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg gällande längsta kredittiden och löper med en ränta som med en halv procent understiger den i OECD-överenskommelsen bestämda minimiränta. Kreditfondens utlåning av genom obligationsemissionerna erhållna medel sker antingen till varven eller till fartygsköparna och avser fartyg för såväl export som inhemsk sjöfart. Lån för finansiering av export lämnas till högst så stor del av ett fartygs försäljningsbelopp som är förenligt med nämnda OECD-överenskommelse (70 % under senare hälften av 1974) och med tillägg för kostnader utöver obligationsräntan kommer den effektiva utlåningsräntan att uppgå till vad som föreskrivs i OECD-reglerna, d v s 8 % i slutet av 1974. För exportkredit-

finansieringen genom lån från kreditfonden krävs kreditgaranti från EKR, eftersom varven är ansvariga för korrekt erläggande av avbetalningar och ränta på lånen. Ofta begär fonden dessutom första inteckning i fartygen. Avgiften för sådan garanti utgör 0,1 procent per annum på utestående skuldbelopp. Lånen utbetalas i danska kronor vid fartygens leverens till köparna. Förhandsbesked kan erhållas från fonden mot särskild avgift som dock återbetalas ifall löfte om kredit tas i anspråk.

Andra finansieringsåtgärder m m

Såsom framgår av föregående avsnitt finansierar Danmarks Skibskreditfond även danska redares förvärv av fartyg från danska varv. Kreditfondens lån lämnas härvid på samma villkor som tillämpas vid exportkreditfinansiering, men som säkerhet krävs härvid i avsaknad av EKR-garanti alltid första inteckning i fartygen och kompletterande säkerheter därutöver kan vara erforderliga.

För material som används för fartygsbyggnad åtnjuter de danska varven ett bidrag, som i princip motsvarar tullavgifter men utbetalas oavsett om materialet är importerat eller ej. Bidraget utgår med viss % av försäljningsbeloppet, 1,4 % för fartyg påbörjade under 1975 och 0,7 % för fartyg byggda under perioden 1.1.1976 - 30.6.1977. Därefter skall systemet upphöra.

Frankrike

Exportkreditfinansiering

Det franska finansministeriet utövar ett starkt inflytande på förmånsfinansieringen av både offentliga och privata företag genom att styra lån från centralbanken och från affärsbankerna, som måste hålla en bestämd del av sina medel i statsobligationer, samt från postgirorörelsen och officiella finansinstitutioner. De tre största affärsbankerna är statsägda företag.

Affärsbankernas viktigaste uppgift består i kortfristig utlåning till privata företag, men dessa banker finansierar även medelfristiga exportkrediter upp till tre år och i viss omfattning exportkrediter med ännu längre löptider. Vid krediter med en löptid överstigande 18 månader inträder möjligheten till förmånsfinansiering genom olika statliga och halvstatliga institutioner. För långfristig exportkreditfinansiering (kredittider längre än 7 år) svarar sålunda den halvstatliga utrikeshandelsbanken Banque Française du Commerce Extérieur (BFCE), som emellertid även refinansierar leverantörskrediter avseende exportaffärer med en kredittid längre än 3 år. För sådana exportaffärer, för vilka leverantörskrediter med en löptid av 1,5 - 3 år eller köparkrediter med en löptid av 1,5 - 7 år medgivits, kan refinansiering ske hos centralbanken till en förmånsränta av 4,5 % (oktober 1975). Räntan för finansieringen av dessa exportkrediter beräknas som ett vägt medeltal av dels räntan 4,5 % till centralbanken för en bestämd del av det finansierade beloppet, dels affärsbankernas högsta utlåningsränta (jänte fasta avgifter) för den resterande delen av beloppet. Vid krediter med mer än 7 års löptid, då BFCE finansierar hela beloppet medelst inhemska och utländska obligationslån, kan eventuella skillnader mellan obligationsräntan och den utgående räntan på den finansierade krediten täckas av statsmedel. Den sålunda bestämda genomsnittsräntan är fast för krediten i sin helhet. För krediter med en löptid av 7 år eller mera uppgår räntan till 7,5 % p.a. med ett genomsnittligt tillägg för bankkostnader på 0,2 %. Det är att märka att de nämnda förmånsräntorna inte är tillämpliga vid export på EGländerna. Frankrike har åtagit sig att enligt OECD-överenskomsten om exportkrediter för fartyg inte lämna statligt stöd för sådana krediter med en ränta som för affärer efter den 1 juli 1974 understiger 8 %. Exportfinansierade lån med statligt subventionerad ränta enligt vad ovan sagts lämnas i franska francs.

För exportkreditfinansiering till förmånsränta krävs exportkreditförsäkring vid kredittider överstigande 3 år för kapitalvaror. Sådan försäkring lämnas av det halvstatliga bolaget Compagnie Française pour l'Assurance du Commerce Extérieur (COFACE). Finansiering av krediter till 100 % medges emellertid, fastän den av COFACE lämnade risktäckningen är lägre. Premien beräknad på årsbasis varierar från knappt 0,5 % till 2,22 %.

Finansiering av kostnaderna för en exportvara före leverens kan ske bl a genom att lån avseende köparkredit på vissa villkor kan utbetalas under tillverkningstiden.

Andra finansieringsåtgärder m m

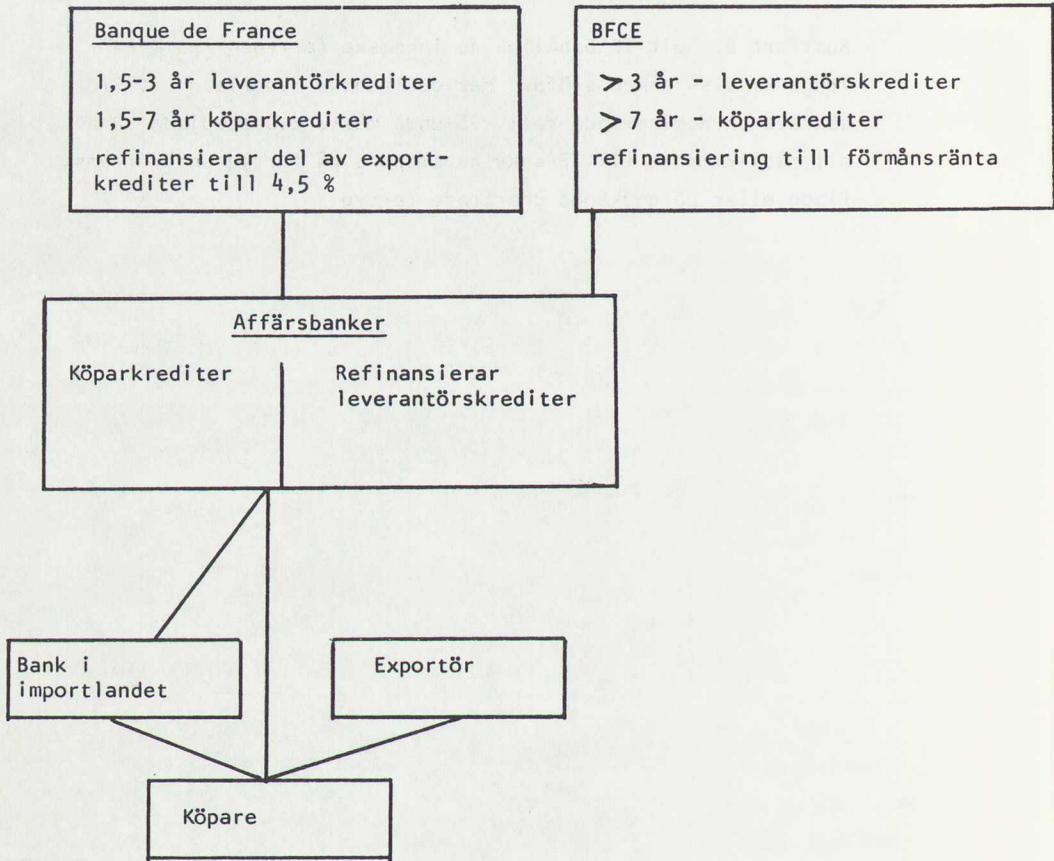
Det i föregående avsnitt nämnda försäkringsinstitutet COFACE täcker förutom politiska och kommersiella risker samt kursrisker även risker för kostnadsstegringar på den inhemska marknaden utöver 3,5 % per år på 80 % av exportkreditvärdet under tiden från avtal till leverens. Denna risktäckning som lämnas för en premiekostnad av 0,5 % per annum, är givetvis av stor betydelse i ett inflationsläge. För de franska varvens produktion såväl för inhemska redare som för export tillämpar transportministeriet ett likartat försäkringsprogram.

Franska redare erhåller direkta subsidier i form av bl a räntebidrag vid anskaffning av vissa fartygstyper. Bidragen varierar alltefter leverensdag och har successivt reducerats till 0,5 % 1974. Dessa subventioner är tillgängliga oavsett om fartygen köpes från inhemska eller utländska varv, men bestämmelserna om valutakontroll kan användas för att begränsa inköp i utlandet.

Undantag för skatteskyldighet för inkomst, som förvärvas på grund av verksamhet utanför Franskrike, har särskild betydelse för rederierna. En viktig skattebestämmelse för varvsindustrin

är undantaget för fartyg från den 20-procentiga mervärdeskatten även vid försäljning till inhemska redare (exportförsäljning är generellt befriad från mervärdeskatt). Varven kan dessutom till en skattefri reservfond avsätta medel motsvarande den självrisk som varven löper vid exportförsäljning med leverantörs-kredit (den av COFACE medgivna täckningen uppgår härvid till högst 90 % av exportkrediten).

Kustfart är helt förbehållen de inhemska fartygen men även i fråga om viss annan sjöfart har de franska rederierna tillförsäkrats en dominerande roll. Sålunda måste två tredjedelar av all råoljeimport till Frankrike skeppas på fartyg under fransk flagg eller på godkända chartrade fartyg.

Frankrike

JapanExportkreditfinansiering

Sedan 1951 har den japanska regeringen genom Export-Import Bank of Japan (Eximbank) deltagit i finansieringen av exportkrediter med en kredittid längre än sex månader. Eximbanks verksamhet är i första hand inriktad på utlåning till japanska exportörer för att möjliggöra för dessa att lämna leverantörs-krediter vid export av tunga kapitalvaror, t ex fartyg. Vanligen finansierar Eximbank omkring 60 % av den totala exportkrediten. Bankens ränta, som 1972 belöpte sig till 5,5 % i genomsnitt på då utestående lån, höjdes i februari 1974 till 7,5 %. Därefter har Eximbank lämnat lån till en ränta varierande mellan 6,5 % och 8 %. Vad beträffar finansiering av fartygsexport fastställes räntan i enlighet med OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg.

Begäran om lån går genom de japanska privata affärsbankerna som svarar för den kompletterande finansieringen (1974 omkring 40 % av exportkrediterna. Finansiering av exportkrediter upp till sex månader ombesörjes helt av affärsbankerna när exportören inte själva kan finansiera affären. Affärsbankernas lån lämnas till marknadsmässig ränta som på långfristiga lån belöpte sig till 7,7 % 1972 men sedan stigit successivt till omkring 10 % i början av 1975.

Såväl Eximbanks som de privata affärsbankernas ränta fastställs vid utbetalningen och är fast under löptiden. Eximbanks portfölj lär sålunda innehålla exportkreditfinansieringslån från 1967 med 4 % ränta.

För exportkreditfinansiering från Eximbank eller de privata affärsbankerna fordras i praktiken exportkreditförsäkring från Export Insurance Division (EID) inom Ministry of International Trade and Industry (MITI).

Avgiften för försäkring (Export Proceeds Insurance) är $[0,454 + (N-1) \cdot 0,25]$ procent av det försäkrade beloppet ($N =$ kredittiden i år).

Bankernas utlåning för exportkreditfinansiering sker uteslutande i yen. Detta har varit i exportörernas intresse med hänsyn till den uppskrivning av yen-valutan i förhållande till andra stora valutor som man förväntat under senare år. Finansieringslån har traditionellt lämnats till leverantörerna och alltså möjliggjort leverantörskrediter men lånen är tillgängliga även för de utländska köparna.

Eximbanks medel erhålles dels genom direkta kapitaltillskott från regeringen, för vilka några avgifter (räntor) inte betalas, dels genom lån från regeringens Trust Fund Bureau, för vilka ränta tidigare erlagts med 6,75 % men i februari 1974 höjdes till 7,5 %. En räntesubvention från regeringen uppstår alltså genom detta förfarande. För 1973 och 1974 beräknas den ränteminskning som Eximbanks låntagare åtnjuter till 1,25 -2,8 % i förhållande till om de lånat på den fria marknaden.

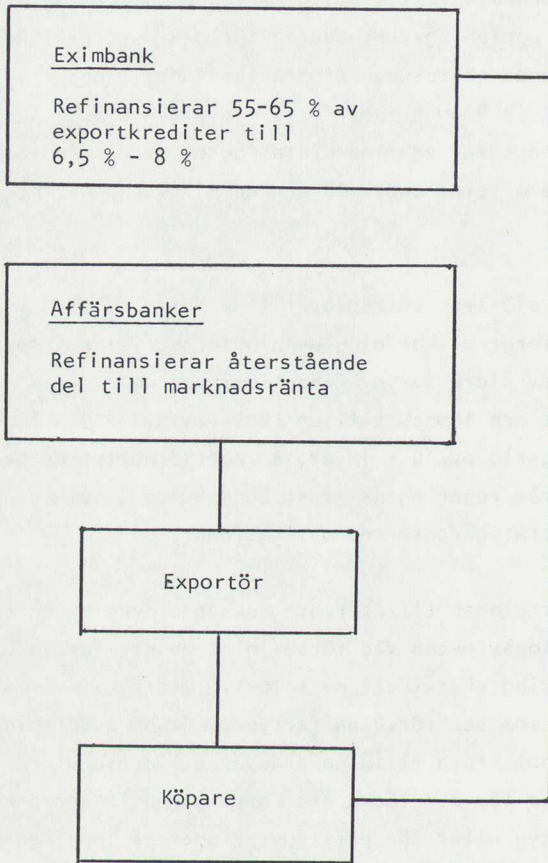
Andra finansieringsåtgärder m m

Den japanska utvecklingsbanken (The Japan Development Bank) har i första hand varit inriktad på finansiering av inhemsk energiutveckling och sjöfart. Sedan 1971 har banken beviljat krediter enbart för regionala utvecklingsprojekt. Dess verksamhet är av stort intresse för varven. Utvecklingsbanken erhåller medel genom bidrag och lån från regeringen. Liksom i fråga om Eximbank behöver utvecklingsbanken inte betala någon utdelning på regeringens kapitalinnehav i banken, samtidigt som en ränta under marknadsnivå betalas på de statliga lånen. I genomsnitt betalade utvecklingsbanken omkring 6,2 % på upplåningen från staten 1972, fastän regeringen då själv betalade omkring 7 % på nyemissioner av långfristiga obligationer. Allteftersom

banken i ökad grad blivit beroende av räntekrävande upplåning, har bankens normala utlåningsränta höjts. För budgetåret april 1974 - mars 1975 beräknas räntan på nya lån från banken uppgå till 9 % jämfört med en ränta av 9,4 - 9,9 % på lån från en affärsbank. Genom direkt statlig räntesubvention för utvalda sektorer kan upplåningskostnaderna för dessa ytterligare reduceras. Denna räntesubvention avskaffades i april 1975. I stället skall 70 % av priset för linjefartyg och 60 % av priset för andra fartyg finansieras genom utvecklingsbanken med lån som amorteras under 10 år med 3 års amorteringsfri period.

Det statliga sjöfartskreditbolaget (The Maritime Credit Corporation) finansierar anskaffning av nya fartyg för kustfarten vid utrangering av äldre fartyg. Finansieringen omfattar 70 % av fartygspriset och lämnas till en ränta av 9,3 - 9,4 % med en återbetalningstid av 10 - 15 år. Bolaget erhåller erforderliga medel dels från regeringens Trust Fund Bureau, dels genom emission av statsgaranterade obligationer.

Skattelagstiftningen tillåter att beskattningen av en redare för realisationsvinsten vid försäljning av ett fartyg uppskjuts om reinvestering sker i ett nytt fartyg med minst samma bokföringsvärde som det försålda fartyget. Genom avsättning av vinstmedel inom vissa tillåtna gränser till reservfonder, såsom reserver för att täcka ett varvs garantiåtaganden för försålda fartyg eller för prisfluktationer på ineliggande materiallager och innehavet av säkerheter, kan en minskning av den totala skattebördan för ett antal år uppnås (medel ur reservfonderna får vissa år balansera förluster). Bland omedelbara avskrivningar, som enligt specialregler tillåts av finansministeriet och som är av betydelse särskilt för varven, kan nämnas för säkerhetsutrustning 33 1/3 % samt för utrustning anpassad för att undvika miljöförstöring 50 %.

Japan

Köparkrediter lämnas i liten men växande omfattning.

Norge

Exportkreditfinansiering

Den norska regeringen utövar ett starkt inflytande på sitt lands kapital- och kreditmarknad, i första hand genom kontroll av obligationsemissioner och genom reglering av centralbankens diskonto. Tillträde till obligationsmarknaden beviljas huvudsakligen sådana ekonomiska sektorer som bedöms ha prioritet när det gäller landets allmänna ekonomiska utveckling. Regeringen har upprättat ett antal banker och särskilda institutioner för att bistå vid finansieringen av olika affärsbranscher, även avseende varvsindustrin. Den begränsade kreditmarknaden i Norge har emellertid tvingat sjöfartssektorn att i stor utsträckning lita till finansinstitutioner utanför landet. Vid slutet av 1970 var omkring 80 % av redarnas upplåning förlagd hos utländska finansiärer, inbegripet utländska varv.

Ett med statligt stöd bildat hypoteksinstitut är den viktigaste inhemska låneinstitutionen för varven. Institutet finansierar sin verksamhet huvudsakligen genom statsgaranterad upplåning på den norska kapitalmarknaden. Utlåningen uppgår enligt överenskommelse mellan regeringen och varven till omkring 20 % av kostnaderna för ett fartyg. Lånen lämnas mot andraprioriteringsinteckning i fartygen som säkerhet och kan användas för finansiering av krediförsäljning såväl på export som till norska redare. Räntan låg under perioden 1970 - 1973 på 7 % och höjdes 1974 till 8 %. Motsvarande ränta för lån på den internationella marknaden skulle sannolikt ha överstigit 9 %. Låneinstitutet utbetalar lånen då fartygen levereras från varven. För finansiering av tillverkningskostnaderna under byggnadstiden får varven låna från affärsbankerna till en ränta av omkring 9 %. Garanti-Institutet för Eksportkredit lämnar exportkreditgarantier till efter risktäckningen varierande premie men varven utnyttjar normalt inte denna försäkringsmöjlighet.

Förutom genom det nämnda hypoteksinstitutet sker finansieringen av medel- och långfristiga exportkrediter till stor del genom ett av de norska affärsbankerna upprättat finansieringsbolag (Eksportfinans). Bolaget, som har företrädesrätt till den norska kapitalmarknaden, finansierar sålunda exportkrediter till ränta, som ligger under marknadsnivån.

Genom beslut av stortinget i april 1975 har regeringen fått möjlighet att garantera utländska kreditinstitutioners lån till norska varv för ett totalbelopp av 1 000 milj. norska kronor.

Andra finansieringsåtgärder m m

En statlig bank för regional utveckling har till en ränta av 5 % lämnat lån till mindre varv belägna i olika norska stödområden.

Trots att varvens import av erforderliga varor för sin verksamhet i de flesta fall kan ske tullfritt erhåller varven ett avgiftsbidrag på 6 % av försäljningspriset på ett nytt fartyg och 4 % på priset för reparationer.

En särskild skatteförmån erhåller rederierna genom att en första avskrivning på högst 25 % av kostnaden för fartyg tillåts utöver den normala avskrivningen på 5 till 6 % per år. Denna särskilda avskrivning får ske under tiden från första avbetalningen till slutet av fjärde året efter leveransen av ett nytt fartyg eller förvärvet av ett begagnat fartyg. Det sålunda avskrivna beloppet får dock inte överstiga 50 % av rederiets eljest skattepliktiga inkomst. En liknande förmån tillämpas för varvens anskaffande av hjälpmedel för byggande och reparation av fartyg.

Redarnas vinst vid försäljning av fartyg är skattefri i den mån reinvestering i fartyg sker inom åtta år. En redare kan

vidare avsätta medel till en skattefri reparationsfond som motsvarar vad som eljest skulle utbetalats i premier för skadeförsäkring på fartygen.

Spanien

Exportkreditfinansiering

Den spanska kapital- och kreditmarknaden kontrolleras och dirigeras i hög grad av regeringen. Även om vissa liberaliserande åtgärder vidtagits under senare år, har regeringen stort inflytande då det gäller att bestämma till vilka låntagargrupper och med vilken ränta kredit skall ställas till förfogande.

Den kortfristiga kreditgivningen, som i huvudsak ombesörjes av privata affärsbanker, upptog vid slutet av 1972 omkring två tredjedelar av utestående krediter från spanska finansinstitutioner. Av den medel- och långfristiga kreditgivningen svarade privata industribankers och sparbankers för drygt hälften och statliga bankers för cirka en tredjedel. Spanien har varit en trågen importör av kapital i form av långfristiga lån till spanska företag och utländska investeringar i spanska realtillgångar.

De spanska affärsbankerna är tvingade att placera 9 procent av sina tillgångar inom tre särskilda investeringsområden: exportfinansiering samt finansiering av industriutrustning och av fartygsförvärv.

De sex statliga bankerna utlånar medel för export, sjöfart och industriinvesteringar till en löpande kostnad som i juli 1973 höjdes till 6,9 %. Den av dessa bankers som ombesörjer sjöfartskrediter erhöll 1972 i genomsnitt en ränta av 3,9 % från sina låntagare på grund av tidigare medgivna långfristiga lån med fast ränta. Långfristig kredit genom de statliga bankerna har

under senare år inneburit en besparing på omkring 50 % av räntekostnaderna jämfört med kostnaderna för upplåning på den privata marknaden.

Staten har sedan 1972 aktiemajoritet i den särskilda utrikes-handelsbanken. Denna investerar nästan en tredjedel av sina tillgångar i exportkrediter. Ytterligare erforderliga medel tillskjuts från det officiella kreditinstitutet för att berättigade ansökningar om exportkredit inte skall avslås på grund av brist på lånemedel. Regeringen har också organiserat ett halvstatligt exportkreditförsäkringsbolag (CESCE). Bolagets premie varierar mellan 0,08 och 0,20 % p.a.

Genom finansieringssystemet, som kan användas även under exportvarans tillverkningstid, kan de spanska exportörerna erbjuda sina utländska köpare leverantörskrediter till en fast ränta av 6,9 % p.a. En av de ovan nämnda statliga bankerna har tillhandahållit varven finansiering av 60 % av kontraktspriset under fartygets tillverkningstid. Sedan har utrikeshandelsbanken lämnat varvet lån motsvarande krediten till den utländske köparen. Till den nämnda räntan skall läggas bankprovision, exportförsäkring för 90 % av krediten och kostnad för bankgaranti för oförsäkrad del av krediten. Den sammanlagda kostnaden för lånefinansieringen har uppgivits till 8 %. Spanien har biträtt OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg.

Andra finansieringsåtgärder m m

Ett bolag kan avsätta 50 % av sin behållna vinst till en för framtida investering avsedd reservfond som är befriad från eljest utgående vinstskatt på 30 %. Fondmedlen måste investeras inom ett år eller insättas på ett räntelöst konto hos centralbanken i avvaktan på användning för godtagbart ändamål. Upp till 50 % av exportvinsterna kan överföras till sådana skattefria reserver för investering i exportverksamhet. För rederier

finns dessutom möjlighet att inrätta en skattefri reservfond för särskilda reparationer.

Varven åtnjuter bidrag för tull och andra indirekta skatter. Bidraget, som 1973 uppgick till 7 % av fartygens kontraktspris (4,5 % om framdrivningsmaskineriet importerades) och 1974 reducerats till 6 %, kan inte betraktas som tullrestitution, eftersom material som på utländsk köparens begäran importeras för inbyggnad i av denne beställt fartyg får införas tullfritt och praktiskt taget allt material för fartyg beställda av inhemska redare måste anskaffas i Spanien. I stället motiveras bidraget med hänvisning till de på grund av tullskyddet högre kostnaderna för i Spanien anskaffat material.

Kustfarten är förbehållen spanska redare. All råoljeimport för inhemska konsumtion måste så långt kapaciteten räcker ske på fartyg under spansk flagg. Detsamma gäller för tobak, socker, vegetabiliska oljor och bomull. Även beträffande förnödenheter för statsägda industrier har de spanska fartygen i praktiken företräde. Dessa fördelar för de spanska rederierna är givetvis till nytta även för de spanska varven.

Storbritannien

Exportkreditfinansiering

Genom sin traditionella ställning som stor handelsnation med London som internationellt bankcentrum erbjuder Storbritannien exportörerna en diversifierad marknad för finansiering av exportkrediter.

Det privata banksystemet finansierar exportkrediter i stor utsträckning på basis av kreditgarantier från den statliga exportkreditinstitutionen Export Credit Guarantee Department (ECGD). Institutionen har regeringens bemyndigande att refinan-

siera bankkrediter som clearingbankerna lämnar under det av staten fastställda exportkreditsystemet med fasta räntesatser (bestämmer av regeringen från tid till annan). Medel härtill beviljas årligen av parlamentet.

Regeringen har beslutat att clearingbankernas ränta för exportkreditfinansiering skall utgöra minimum 7 % för krediter med en löptid av 2 - 5 år; vid längre kredittider får räntan variera mellan 7,5 och 8,5 %. Finansiering av clearingbankerna till dessa räntesatser förutsätter ovillkorlig garanti från ECGD att exportkrediterna betalas till 100 %. Redan på offertstadiet föreligger i allmänhet möjlighet att från ECGD erhålla bindande utfästelse att under angivna kreditvillkor utfärda garanti. Premien för en ECGD-garanti avseende en kredit med en löptid av åtta år varierar mellan 1,59 och 3,71 totalt (flat rate). De garanterade krediterna kan vara utformade antingen såsom en leverantörskredit då exportören beviljar sin utländske kund kredit och finansierar krediten hos sin bank eller såsom en köparkredit då banken lånar kreditbeloppet till den utländske köparen eller hans bank som därigenom kan betala exportören kontant.

Finansieringen av kostnaden för en exportvara under tillverkningstiden kan i princip endast ske till marknadsmässiga räntor, även om exportkreditgaranti från ECGD föreligger. Vid köparkredit till subventionerad ränta kan emellertid den finansierande banken med köparens medgivande göra utbetalningar under tillverkningstiden till exportören med debitering på köparen. ECGD skall nu införa garantier avseende exportörens finansiering före skeppning. Garantierna, som skall kunna medges för kapitalvaror eller projekt med ett kontraktsvärde av minst en miljon pund och en tillverkningstid av minst ett år, avses inte innebära någon räntesubventionering.

Om clearingbankernas utbetalningar av lån för finansiering av lång- och medelfristiga exportkrediter till subventionerad ränta överstiger ett genomsnitt av 18 % av varje banks medel på checkkonto under föregående 12 månader, kan överskjutande belopp refinansieras hos ECGD. För den icke refinansierade delen av ifrågavarande finansieringslån är bankerna berättigade till en ersättning, som baseras på en månatligt beräknad medelränta av räntesatserna för bankernas utlåning till statsägda industrier och för skattkamarväxlar; skillnaden mellan den sålunda bestämda medelräntan med ett tillägg av högst 1,25 % och den fasta av bankerna uttagna utlåningsräntan utgör den ränta enligt vilken bankernas ersättning från staten skall beräknas. Regleringen av ersättningen är avsedd att ske genom avräkning månadsvis på den refinansieringsränta bankerna har att betala till ECGD. Om marknadsräntorna stigit tillräckligt högt i förhållande till den fasta räntan, kan regleringen utvisa ränteskuld hos ECGD till bankernas förmån. I praktiken har ersättning utgått till clearingbankerna sedan kort tid efter bestämmelsernas ikraftträdande 1972.

Andra finansieringsåtgärder m m

För beställningar från inhemska redare åtnjuter de brittiska varven kreditfinansiering på liknande förmånliga villkor som i fråga om exportorder (se föregående avsnitt). Clearingbankernas lån till subventionerad ränta lämnas med statlig kreditgaranti av Department of Trade and Industry, som också refinansierar banklånen. Dessa lån tillhandahålls jämväl för bygandet av oljeplattformar men räntan är då 6 % och lånens löptid högst fem år.

För att främja moderniseringen och effektiviteten av industrin i särskilda stödområden och för att därmed säkra sysselsättningen lämnas genom statligt ingripande finansiellt bistånd till företag i dessa områden i form av lån till låg ränta och med

amorteringsfria perioder. Omkring 90 % av varvsindustrins verksamhet är lokaliserad till sådana stödområden. Förutom subventionerade finansieringslån har biståndet omfattat subsidier för skeppsbyggande, rätt till särskilda avskrivningar och insats av statligt kapital i varven.

Återbäring av indirekt skatt på byggnadskostnaderna för fartyg utbetalas med 2 % på fartygets kontraktsvärde.

Brittiska redare åtnjuter den exklusiva rätten att avskriva ett fartyg till 100 % under dess första år eller i den takt de finner önskvärd under fartygets livstid. En redare kan alltså helt valfritt anpassa avskrivning efter sin skattepliktiga vinst under olika inkomstår. För de lån en brittisk redare tar upp för att finansiera beställningar vid inhemska varv erhålles statliga garantier.

Storbritannien

EGD (Staten)
 Refinansiering och/eller
 subventionering av ränta

Ränta och sub-
 ventationer baseras på
 månatligen fastställd
 "agreed rate".

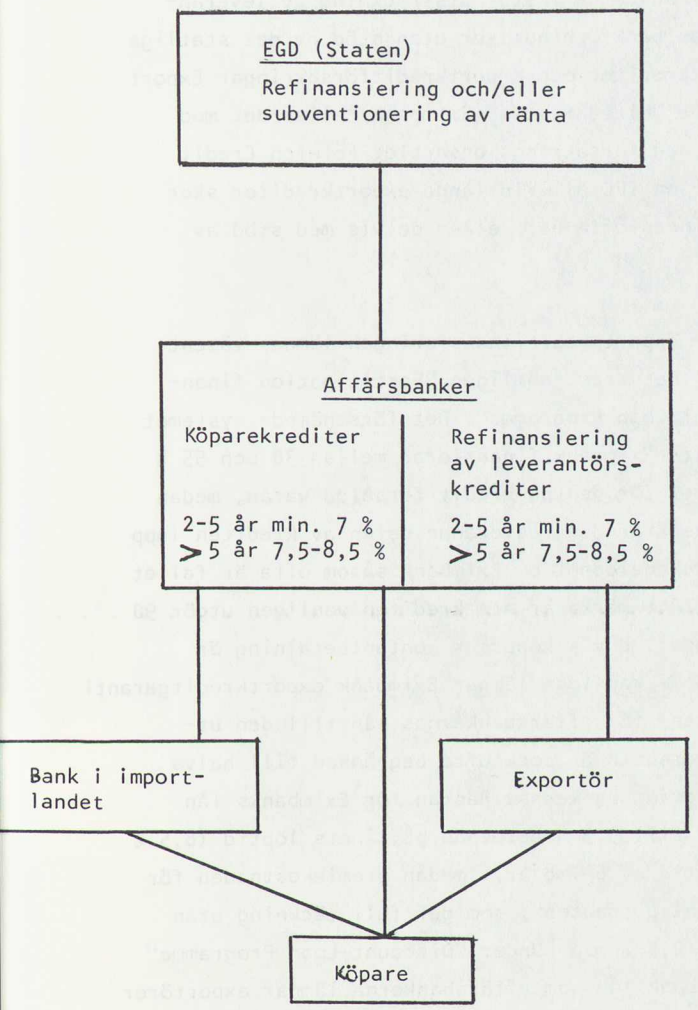
Affärsbanker

Köparekrediter	Refinansiering av leverantörs- krediter
2-5 år min. 7 % > 5 år 7,5-8,5 %	2-5 år min. 7 % > 5 år 7,5-8,5 %

Bank i import-
landet

Exportör

Köpare



USAExportkreditfinansiering

USA:s exportförsäljning på korta och medelfristiga krediter (upp till 5 år) finansieras i stor utsträckning av leverantörerna eller deras bankförbindelser utan stöd av det statliga organet för exportkrediter och exportkreditförsäkringar Export-Import Bank of the United States (Eximbank) eller det med Eximbank samarbetande försäkringskonsortiet Foreign Credit Insurance Association (FCIA). Vid långa exportkrediter sker däremot finansieringen ofta helt eller delvis med stöd av Eximbank.

Eximbanks stöd för exportkreditfinansieringen lämnas väsentligen enligt två lånesystem, nämligen "Participation financing" och "Discount Loan Programme". Det förstnämnda systemet innebär vanligen att Eximbank finansierar mellan 30 och 55 % av kontraktsbeloppet för den på kredit försålda varan, medan affärsbanker finansierar den resterande delen av krediten (upp till 60 % av kontraktsbeloppet om Eximbank såsom ofta är fallet finansierar 30 %). Att märka är att krediten vanligen utgör 90 % av kontraktsbeloppet, d v s köparens kontantbetalning är vanligen endast 10 %. Vanligen lämnar Eximbank exportkreditgaranti (financial guarantee) för affärsbankernas lån till den utländske köparen, garantin är dock ofta begränsad till halva lånebeloppet från affärsbankerna. Räntan för Eximbanks lån varierar från 8,25 till 9,5 % beroende på lånets löptid (8,5 % för lån med en löptid av 6 - 8 år), medan premiekostnaden för Eximbanks "financial guarantee", som ger full täckning utan regressrätt, utgör 0,5 % p.a. Under "Discount Loan Programme" refinansierar Eximbank lån som affärsbankerna lämnar exportörer för finansiering av medelfristiga leverantörskrediter (löptid 1 - 5 år). Eximbanks utlåning sker vanligtvis till en ränta, som med 1 % p.a. understiger affärsbankens avkastning på

finansieringen men som dock inte understiger den lägsta utlåningsränta någon bank tillämpar (the existing prime rate) vid tiden för låneavtalet.

Återbetalning av lån under "Participation financing" ordnas ofta på sådant sätt att affärsbankernas låneandel, som löper med marknadsmässig ränta, amorteras först, medan Eximbanks låneandel, som löper med fast ränta, vilken med flera % understiger den av affärsbankerna uttagna räntan, amorteras under kredittidens senare del. Eximbanks låga ränta får därigenom ännu större inverkan vid sammanvägningen till en genomsnittlig räntesats för lånen som helhet. I mitten av 1974, då Eximbanks utlåningsränta belöpte sig till 7 %, låg affärsbankernas ränta för på dem ankommande del av "Participation financing" mellan 11,25 och 11,75 %.

Under ytterligare ett finansieringssystem, "Cooperative Financing Facility" (CFF) lämnar Eximbank exportfinansieringsstöd, i sådant fall genom samarbete med kreditinstitutioner i ett stort antal köparländer. Vid försäljning av amerikanska kapitalvaror på kredit med en löptid av 1 - 5 år finansierar Eximbank genom samarbetande kreditinstitutioner i köparländerna 50 % av kreditbeloppet till relativt låg ränta (i oktober 1974 var räntan för lån till CFF-institution 8 %), under det att CFF-institutionerna själva finansierar den andra hälften av krediten, vilket i allmänhet torde ske till marknadsmässig ränta i köparlandet. I vissa fall kan CFF-institution med stöd av garanti från Eximbank eller försäkring från FCIA beredas möjlighet att refinansiera sin del av lånet för kredittransaktionen. Affärsvolymen under CFF-systemet är relativt blygsam.

Eximbanks ränta är fast under kreditens löptid. Exportören kan erhålla förhandsbesked (Preliminary commitment) om de sannolika kreditvillkoren för finansiering genom lån hos Eximbank.

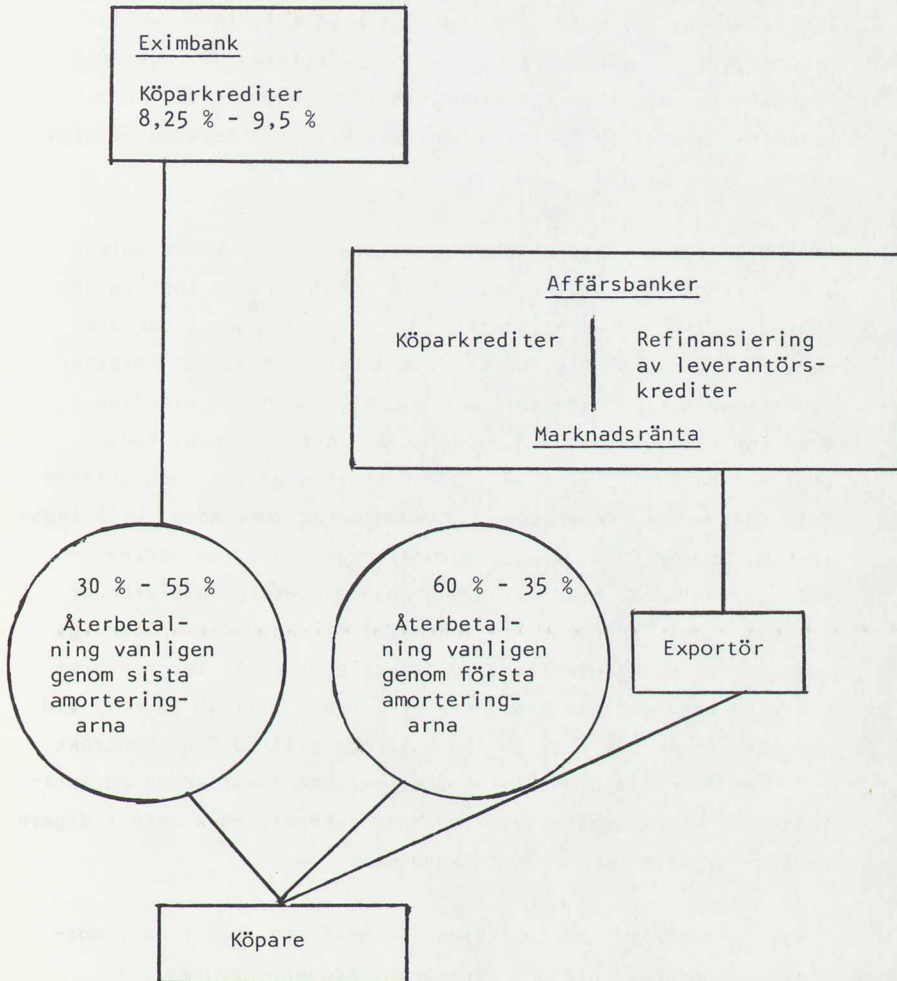
Genom att köparlån under "Participation Financing" delvis kan utbetalas innan exportören börjat leverera, kan visst finansieringsstöd erhållas under tiden för exportvarans tillverkning.

Eftersom exportförsäljningen av fartyg från USA förekommit i mycket begränsad omfattning under senare år, har de ovan berörda exportfinansieringssystemen inte spelat någon större roll för USA:s varvsindustri.

Andra finansieringsåtgärder m m

Statliga subsidier för främjande av USA:s varvsindustri lämnas under särskilda omständigheter. Sålunda kan varven erhålla bidrag och lånegarantier för byggande av fartyg för USA:s utrikeshandelssjöfart. Vidare köper staten upp omoderna fartyg och lämnar bidrag till redarna för att dessa skall beställa ersättningstonnage vid varv inom USA.

Kustfart, även avseende fiske, förbehålles fartyg under USA-flagg.

USA

VästtysklandExportkreditfinansiering

De privata affärs- och sparbankerna dominerar den västtyska kapitalmarknaden, medan den statliga kreditgivningen spelar mindre roll vid finansieringen av det västtyska näringslivet. Finansiering av västtyska exportkrediter ankommer därför huvudsakligen på det privata banksystemet till marknadsmässiga räntor.

Den helstatliga institutionen Kreditanstalt für Wiederaufbau (KW) är regeringens viktigaste kreditorgan. Denna institution finansierar medel- och långfristiga investeringar i sektorer av särskilt nationellt intresse, men dess verksamhet omfattar även finansiering av export och administrering av statliga krediter till u-länder. Huvuddelen av institutionens fonder upplånas på kapitalmarknaden under statlig garanti och utlånas till räntor som täcker dess egna upplåningskostnader. Utlåningsräntan, som är fast, ligger normalt något under de marknadsmässiga räntorna. Från vissa begränsade statliga hjälpfonder utlånas medel för speciella ändamål till räntor som påtagligt understiger marknadsräntan. KW finansierar såväl leverentörs- som köparkrediter men begränsar sin insats till DM 50 milj vid exportkontrakt upp till DM 100 milj och till 50 % av kontrakt över DM 100 milj. Utbetalning sker normalt först sedan garanti-tiden för varan utgått, vid leverantörskredit dock inte tidigare än fyra år efter kontraktstecknandet.

Statliga lågräntekrediter lämnas väsentligen från fonder motsvarande Marshall-hjälpen (European Recovery Program). I första hand avses dessa fonder för mindre utvecklade västtyska regioner, Berlin och områden intill Östtyskland, för finansiering av exportkrediter och investeringar i u-länder samt för miljöskydd.

Förbundsregeringens ekonomiminister har utfärdat riktlinjer för beviljande av bistånd till de tyska varven (i hela Väst-tyskland inklusive Berlin) under åren 1976 - 1979 i form av krediter från nämnda fonder eller statliga räntebidrag. Biståndet skall lämnas inom en för varje enskilt varv fastställd ram och skall ansluta sig till leverantörs- eller finansieringskrediter för bestämda affärer (även affärer med inhemska redare) enligt varvets ansökan. Kreditvillkoren får inte vara gynnsammare än vad som föreskrivits i OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg. Räntesänkningen får uppgå till högst 2 % och får inte överstiga skillnaden mellan den genomsnittliga marknadsräntan och den i OECD-överenskommelsen bestämda räntesatsen. Krediterna lämnas först vid leverans av fartygsbeställningen, och räntebidraget utbetalas i samband med ränteterminerna för den till beställaren lämnade krediten. Administrationen av biståndet åvilar KW.

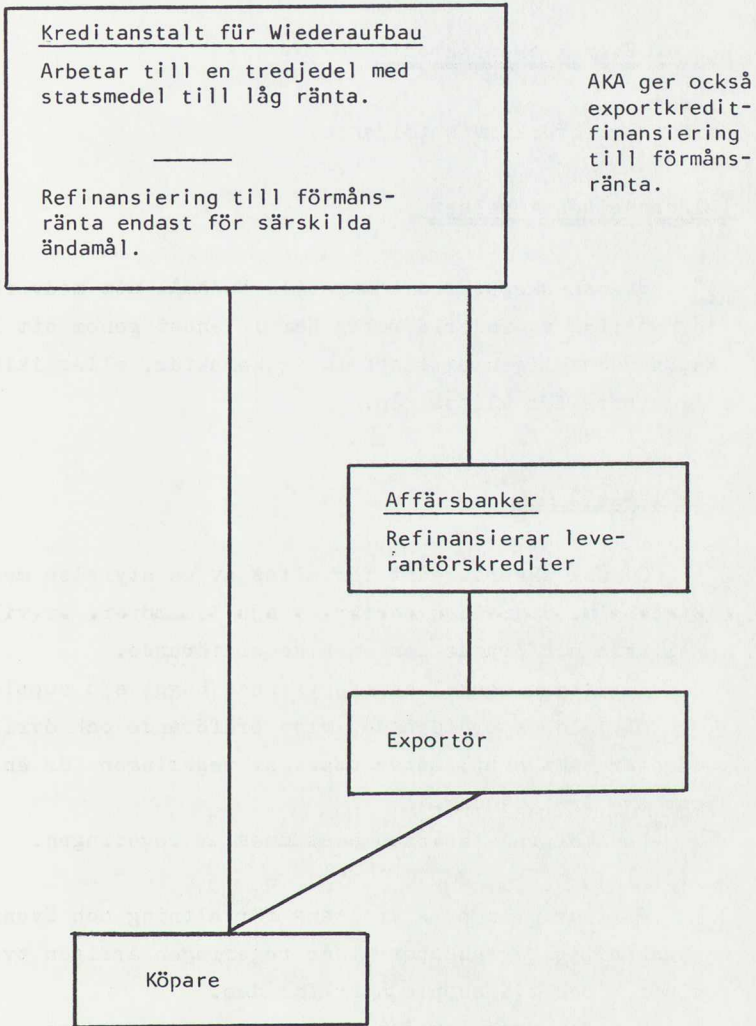
Såsom tidigare framhållits svarar det privata bankväsendet i huvudsak för finansieringen av de tyska exportaffärerna. Härvid intar AKA Ausfuhrkredit-Gesellschaft m.b.H., som är en sammanslutning av tyska affärsbanker och bankirer, en central ställning. AKA finansierar exportaffärer inom tre olika ramar (plafonder), varav två är avsedda för leverantörskrediter och den tredje för köparkrediter. Krediter under den ena leverantörskreditplafonden har AKA upp till ett bestämt tak rätt att rediskontera hos centralbanken (Bundesbank). Dessa krediter ställs i första hand till förfogande för export till u-länder med en ränta som ligger 1,5 % över det officiella diskontot; därtill kommer avgift för växlarna (0,6 % p.a. under kreditens löptid) och löftesprovision (1 promille för tiden från beviljande till ianspråktagande). Vid sådan kredit uppgår exportörens självfinansieringsdel till 30 % av kontraktsbeloppet. Krediten löper i regel från ikraftträdandet av köpeavtalet och får inte överstiga 48 månader. Det är möjligt att kombinera kredit under den här berörda plafonden med kredit (till högre och

varierande ränta) under de båda övriga plafonderna och därigenom erhålla längre kredit, som dock begränsas till den tid för vilken statlig exportkreditförsäkring medges. Sådan försäkring är obligatorisk för krediter under samtliga plafonder, så snart kredittiden överstiger 24 månader. Den statliga exportkreditförsäkringen erhålles genom Hermes Kreditversicherungs AG (ett privat försäkringsbolag som agerar för tyska statens räkning) till en premie som i ett typfall uppgår till 1,5 % för de första sex månaderna och ytterligare 0,1 % per månad därefter.

Andra finansieringsåtgärder m m

Sedan mitten av 1960-talet har tyska redare erhållit subsidier för byggande av fartyg i Tyskland eller i utlandet upp till 12,5 % av byggnadskostnaden. Bidragen har i princip varit tillgängliga även för beställningar hos utländska varv men har hittills stannat inom Västtyskland. Återbetalningsskyldighet av subsidierna i sin helhet föreligger om fartyget säljs inom sex år och därefter delvis fram t o m det tionde året. Redare som vägrats subsidier för byggande av fartyg har kompenserats genom erhållande av lågräntelån, avvägda så att redaren i förhållande till upplåning på den fria marknaden tillgodogörs vad som motsvarar byggnadssubsidien. Enligt ett särskilt program infördes 1973 en 15-procentig statlig subsidie för byggande av särskilt stora tankfartyg; återbetalningsskyldighet föreligger vid försäljning av fartyget inom tolv år.

Genom särskilda avskrivningar och avsättning till reservfonder, som möjliggör framflyttning av skattepliktiga förtjänster till mindre vinstrika inkomstår, kan redarnas skattebörda avsevärt reduceras.

Västtyskland

BILAGA 4

1. Förslag tillLag om Svensk skeppskredit

Härigenom föreskrives följande.

Inledande bestämmelser

1 § Svensk skeppskredit har till ändamål att medverka vid finansiering av rederiföretag här i landet genom att lämna lån, huvudsakligen av långfristig karaktär, eller ikläda sig garanti för sådana lån.

Organisation m m

2 § Svensk skeppskredit förvaltas av en styrelse med säte i Stockholm. Styrelsen består av sju ledamöter, av vilka en skall vara ordförande och en vice ordförande.

För styrelsens ledamöter finnes högst sju suppleanter.

Styrelsens ordförande, vice ordförande och övriga ledamöter samt suppleanter utses av regeringen för en tid av högst tre år i sänder.

Ledamöternas arvoden bestämmas av regeringen.

3 § För revision av styrelsens förvaltning och Svensk skeppskredits räkenskaper utser regeringen årligen två revisorer och två suppleanter för dem.

Revisorernas arvoden bestämmas av regeringen.

4 § Styrelsens och revisorernas berättelser skall genom styrelsens försorg varje år före april månads utgång tillställas chefen för industridepartementet och låntagarna.

Till varje låntagare skall inom samma tid genom styrelsens försorg sändas förteckning över låntagarna med angivande av kapitalbeloppet av varje låntagares lån vid utgången av närmast föregående räkenskapsår.

Varje låntagare skall, om någon låntagare begär det, beredas tillfälle att sammanträda för granskning av styrelsens förvaltning och Svensk skeppskredits räkenskaper. Begäran om sådant sammanträde skall framställas skriftligen hos styrelsen före den 10 maj året närmast efter det år granskningen avser.

Har sammanträde begärts enligt tredje stycket, skall det genom styrelsens försorg utsättas att äga rum i Stockholm före utgången av maj månad samma år.

Yttrande som låntagarna beslutar vid sammanträde skall senast åtta dagar efter sammanträdet genom styrelsens försorg tillställas chefen för industridepartementet.

5 § Regeringen prövar styrelsens förvaltning efter utgången av den i 4 § sista stycket angivna tiden.

Garantifond

6 § Som garantifond att utgöra särskild säkerhet för de förbindelser som ingåtts av Svensk skeppskredit ställer staten till förfogande en av fullmäktige i riksgäldskontoret utfärdad garantiförbindelse på tvåhundra miljoner kronor.

7 § Svensk skeppskredits behållna årsvinst skall avsättas till en reservfond. Denna skall användas till att täcka förluster i rörelsen.

Upplåning

8 § För sin verksamhet anskaffar Svensk skeppskredit medel genom lån mot obligationer eller andra för den allmänna rörelsen avsedda förskrivningar eller genom annan upplåning.

Sammanlagda beloppet av Svensk skeppskredits låneskuld och garantiförpliktelser får icke uppgå till mera än åtta gånger sammanlagda beloppet av Svensk skeppskredits garanti- och reservfonder. Motvärdet i svenska kronor av låneskuld eller garantiförpliktelse i utländsk valuta skall beräknas på grundval av den vid beräkningstillfället på den svenska valutamarknaden noterade säljkursen för valutan i fråga.

Vid upptagande av lån eller lämnande av garantiförpliktelse i utländsk valuta skall styrelsen tillse att summan av låneskuld och garantiförpliktelse i utländsk valuta icke överstiger 75 procent av skillnaden mellan det belopp som utgör köpta sammanlagda beloppet för tillåtna låneskuld och garantiförpliktelser och Svensk skeppskredits låneskuld och garantiförpliktelser i övrigt.

Lånerörelsen

9 § För lån från Svensk skeppskredit skall vara ställd betryggande säkerhet i form av inteckning i svenskt fartyg eller borgen av staten eller bank, eller därmed jämförlig säkerhet.

Inteckning skall ligga inom sjuttio procent av det värde till vilket styrelsen uppskattar fartyget. Som säkerhet får ej godtagas inteckning i fartyg som är äldre än femton år. Inteckning skall lyda på belopp i den valuta vari lånet lämnats.

10 § Lån skall lämnas på bestämd tid och i valuta vari upplåning skett.

Lånetiden må ej överstiga femton år.

Överstiger lånetiden ett år, skall lånet i regel utlämnas att återbetalas genom avbetalningar enligt fastställd plan.

11 § Förfallotiden för lån skall bestämmas så, att den är förenlig med villkoren för Svensk skeppskredits förbindelser.

Svensk skeppskredit skall vidare ägna särskild uppmärksamhet åt att samma eller med varandra i väsentlig ekonomisk intressegemenskap förbundna låntagare icke erhålla lån i sådan omfattning, att fara för Svensk skeppskredits säkerhet kan uppkomma. Med lån jämställes borgen, annan garantiförpliktelse till Svensk skeppskredit och garantiförpliktelse som Svensk skeppskredit ingått för låntagaren.

12 § Om säkerhet för lån försämras väsentligt eller låntagare icke fullgör villkoren för sitt lån, äger Svensk skeppskredit uppsäga detta till betalning omedelbart eller inom viss tid.

Kostnad för besiktning, värdering, inteckningsåtgärd

och annat dylikt betalas av låntagaren.

13 § Svensk skeppskredit får inköpa fartyg, som pantsatts eller utmäts för fordran hos Svensk skeppskredit, om detta är nödvändigt för att skydda sådan fordran. Dock är Svensk skeppskredit skyldig att åter avyttra fartyget så snart det kan ske utan förlust.

14 § För garanti, som Svensk skeppskredit inkläder sig, gäller bestämmelserna i 9 och 10 §§, 11 § andra stycket samt 12 och 13 §§ i tillämpliga delar.

Skadeståndsskyldighet för styrelseledamöter och revisorer

15 § Styrelseledamöter, som genom att överträda föreskrift i denna lag eller med stöd av lagen meddelad bestämmelse eller eljest uppsåtligen eller av oaktsamhet tillskyndar Svensk skeppskredit skada, svarar solidariskt för skadan.

Ha revisorer i sin berättelse mot bättre vetande lämnat oriktig uppgift eller uppsåtligen underlåtit att göra anmärkning mot sådan uppgift i handling som granskats av dem eller vid fullgörande av sitt uppdrag visat oaktsamhet, är de solidariskt ansvariga mot Svensk skeppskredit för all skada som uppkommer därav.

Likvidation

16 § Om likvidation och om förfarandet därvid förordnar regeringen. Innan sådant förordnande meddelas, skall styrelsen höras.

För vad som vid likvidation återstår av förbindelse sedan Svensk skeppskredits egna medel använts för att fullgöra förbindelserna är låntagarna ansvariga i förhållande till de vid likvidationsbeslutet oguldna kapitalbeloppen av sina lån från Svensk skeppskredit. Kan låntagare icke fullgöra denna sin betalningsskyldighet, är övriga låntagare hos Svensk skeppskredit med samma fördelning ansvariga för bristen. Låntagarens ansvarighet må dock icke göras gällande till högre belopp än som motsvarar fem procent av det kapitalbelopp av hans lån från Svensk skeppskredit som kvarstår oguldet

vid likvidationsbeslutet.

Garantifonden får tagas i anspråk endast i den mån det behövs för att fullgöra Svensk skeppskredits förbindelser, sedan dess egna medel blivit använda och låntagarnas ansvarighet enligt andra stycket utnyttjats.

Vad som återstår av tillgångar sedan skulderna betalats tillfaller staten.

Övriga bestämmelser

17 § Närmare bestämmelser om Svensk skeppskredits verksamhet meddelas av regeringen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

2. Förslag till

Lag om upphävande av lagen (1965:139) om Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa

Härigenom föreskrives att lagen (1965:139) om Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa skall upphöra att gälla med utgången av juni 1976. Efter nämnda tidpunkt förvaltas kassorna av styrelsen för Svensk skeppskredit. Revision av styrelsens förvaltning av kassorna och deras räkenskaper utföres av de revisorer, som regeringen utsett för Svensk skeppskredit. Bestämmelserna i 4 § i den upphävda lagen tillämpas även efter upphävandet i fråga om förvaltning och revision som nu sagts, dock att sammanträde enligt 4 § tredje stycket i den upphävda lagen skall äga rum i Stockholm.

Till säkerhet för obligationslån, som Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa upptagit skall även efter upphävandet tjäna garantifond som avses i 6 § i den upphävda lagen.

Vidare skall även efter upphävandet såsom reservfond som omnämnas i 7 § i den upphävda lagen för vardera kassan redovisas ett belopp, som i förhållande till kassans utelöpande låneskuld motsvarar förhållandet vid upphävandet mellan reservfonden och låneskulden. Reservfond får dock användas för ändamål som avses i 7 § i den upphävda lagen. I den mån reservfonden överstiger vad som är erforderligt enligt vad nu föreskrivits, skall medel ur densamma överföras till Svensk skeppskredit.

I fråga om lån som kassan beviljat gäller även efter upphävandet bestämmelserna i 9 - 13 §§ i den upphävda lagen.

Härjämte skall ikraftträdandebestämmelserna till den upphävda lagen alltjämt iakttagas.

Utöver de här återgivna lagförslagen behövs ändring i 53 § 1 mom första stycket d) kommunalskattelagen (1928:320), i 12 § första stycket 1. reglementet (1959:293) angående allmänna pensionsfondens förvaltning, i 9 § första stycket 1. reglementet (1961:265) angående förvaltningen av riksförsäkringsverkets fonder, i 22 § stämpelskattelagen (1964:308) samt i 3 § 2 d) lagen (1908:123) angående en särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper. Ändringen innebär att efter orden "Skeppsfartens sekundärlånekassa" insätts orden "Svensk skeppskredit".

Kronologisk förteckning

1. Demokrati på arbetsplatsen. A.
2. Psalmer och visor. Del 1:1. U.
3. Psalmer och visor. Del 1:2. U.
4. Psalmer och visor. Del 1:3. U.
5. Bättre bosättning för flera. S.
6. Huvudmannaskapet för specialskolan och särskolan. U.
7. Framtida studerandehälsövård. U.
8. Utlandssvenskarnas rösträtt. Ju.
9. Individerna och skolan. U.
10. Rörlig pensionsålder. S.
11. Svensk press. Tidningar i samverkan. Fi.
12. Totalfinansiering. B.
13. Vägtrafikolyckor och sjukvårdskostnader. S.
14. Konstnärerna i samhället. U.
15. Kommunal rösträtt för invandrare. Kn.
16. Kriminalvårdens nämnder. Ju.
17. Markanvändning och byggande. Remissammanställning utgiven av bostadsdepartementet. B.
18. Förtroendevalda och partier i kommuner och landsting. Kn.
19. Konsumentskydd på läsområdet. H.
20. Särskilda regler för handläggning av anmälan mot polisman. Ju.
21. Pensionsförsäkring. Fi.
22. Lag om allmänna handlingar. Ju.
23. JO-ämbetet. Uppgifter och organisation. R.
24. Tre sociologiska rapporter. Ju.
25. Å jour. Om journalistutbildning. U.
26. Forskningsråd. U.
27. Politisk propaganda på arbetsplatser. A.
28. Program för ljud och bild i utbildningen. U.
29. Medborgerliga fri- och rättigheter i vissa länder. Ju.
30. Barnens livsmiljö. S.
31. Samhället och barns utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 1. S.
32. Barns hälsa. Barnmiljöutredningens rapport 2. S.
33. Barns uppfostran och utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 3. S.
34. Förskolan, skolan och fritiden. Barnmiljöutredningens rapport 4. S.
35. Barnfamiljernas ekonomi. Barnmiljöutredningens rapport 5. S.
36. Barnen och den fysiska miljön. Barnmiljöutredningens rapport 6. S.
37. Barn och föräldrars arbete. Barnmiljöutredningens rapport 7. S.
38. Barnkultur. Barnmiljöutredningens rapport 8. S.
39. Statsbidrag till kommunerna. Fi.
40. Trafikolyckor och statistik. K.
41. Kommunal demokrati. Kn.
42. Kommunal demokrati. Sammanfattning. Kn.
43. Kvinnor i statlig tjänst. Fi.
44. Etablering av miljöstörande industri. B.
45. Vidareutbildning i internationell marknadsföring. H.
46. Kommunal organisation och information. Kn.
47. Kollektivtrafik i tätort. K.
48. Kollektivtrafik i tätort. Bilagor. K.
49. Massmediegrundlag. Ju.
50. Internationella koncerner i industriländer. I.
51. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. B.
52. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. Bilagor. B.
53. Beskattning av realisationsvinster. Fi.
54. Fåmansbolag. Fi.
55. Bötesverkställighet. Ju.
56. Trafikbullen. Del II. Flygbullen. K.
57. Varuförsörjning i kristid. H.
58. Målet är jämställdhet. Ju.
59. Utbildning för vuxna. U.
60. Energiberedskap för kristid. H.
61. Energiberedskap för kristid. Bilagor. H.
62. Förkortad arbetstid för småbarnsföräldrar. S.
63. Konsumentkreditlag m. m. Ju.
64. Språkresor. U.
65. Förfogandelagstiftningen. Fö.
66. Trafikpolitik – behov och möjligheter. K.
67. Utbildning i samspel. S.
68. Handikappanpassad kollektivtrafik. K.
69. Samhället och distributionen. H.
70. Samhället och distributionen. Bilagor om företag, anställda och hushåll. H.
71. Landstingens arkiv. Kn.
72. Distansundervisning. U.
73. Frivilligförsvarets förmåner. Fö.
74. Socialförsäkringsavgifter på uppdragsinkomster m. m. S.
75. Medborgerliga fri- och rättigheter. Regeringsformen. Ju.
76. Handikappanpassad kollektivtrafik. Sammandrag ur S. 1975:68 (svensk, engelsk och tysk version). K.
77. Allmän skatteflyktsklausul. Fi.
78. Svensk press. Pressens funktioner i samhället. Fi.
79. Svensk press. Statlig presspolitik. Fi.
80. Postens roll i tidningsdistributionen. K.
81. Farliga vrak. K.
82. Organisation för skyddat arbete. A.
83. Stålindustrins arbetsmiljö. I.
84. Ersättning vid arbetsskada. S.
85. Vägplanering. K.
86. Vägplanering. Bilagor. K.
87. Samverkan i barnomsorgen. S.
88. Fem veckors semester. A.
89. Långtidsutredningen 1975. Fi.
90. Arbete åt alla. A.
91. Politik för regional balans. A.
92. Politik för regional balans. Bilaga 1. A.
93. Politik för regional balans. Bilaga 2. A.
94. Barns sommar. S.
95. Telefonavlyssning. Ju.
96. Energiförsörjningen 1975–1980. Bilaga 3 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
97. Varuhandel 1975–1980. Bilaga 4 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
98. Miljövård i Sverige 1975–1980. Bilaga 6 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
99. Samerna i Sverige. Stöd åt språk och kultur. U.
100. Samerna i Sverige. Stöd åt språk och kultur. Bilagor.
101. Fartygsfinansiering. I.

ystematisk förteckning

sdagen

mbetet. Uppgifter och organisation. [23]

sttiedepartementet

ndssvenskarnas rösträtt. [8]
 inalvårdens nämnder. [16]
 kilda regler för handläggning av anmälan mot polisman. [20]
 om allmänna handlingar. [22]
 sociologiska rapporter. [24]
 3 års fri- och rättighetsutredning. 1. Medborgerliga fri- och
 gheter i vissa länder. [29] 2. Medborgerliga fri- och rättigheter.
 aringsformen. [75]
 smediegrundlag. [49]
 sverkeställighet. [55]
 et är jämställdhet. [58]
 sumentkreditlag m. m. [63]
 fonavlyssning. [95]

svarsdepartementet

ogandelagstiftningen. [65]
 lligförsvarets förmåner [73]

cialdepartementet

re bosättning för flera. [5]
 ionskommittén. 1. Rörlig pensionsålder. [10] 2. Socialförsäk-
 avgifter på uppdragsinkomster m. m. [74]
 rafikolyckor och sjukvårdskostnader. [13]
 miljöutredningen. 1. Barnens livsmiljö. [30] 2. Samhället och
 s utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 1. [31] 3. Barns
). Barnmiljöutredningens rapport 2. [32] 4. Barns uppfostran
 tveckling. Barnmiljöutredningens rapport 3. [33] 5. Förskolan,
 n och fritiden. Barnmiljöutredningens rapport 4. [34] 6. Barn-
 jernas ekonomi. Barnmiljöutredningens rapport 5. [35] 7. Bar-
 och den fysiska miljön. Barnmiljöutredningens rapport 6. [36]
 rn och föräldrars arbete. Barnmiljöutredningens rapport 7.
 9. Barnkultur. Barnmiljöutredningens rapport 8. [38]
 ortad arbetstid för småbarnsföräldrar. [62]
 dning i samspel. [67]
 tning vid arbetskada. [84]
 verkan i barnomsorgen. [87]
 s sommar. [94]

mmunikationsdepartementet

kolyckor och statistik. [40]
 ningen om kollektivtrafik i tätorter. 1. Kollektivtrafik i tätort.
 2. Kollektivtrafik i tätort. Bilagor. [48]
 bbullet. Del II. Flygbuller. [56]
 politisk - behov och möjligheter. [66]
 D-utredningen. 1. Handikappanpassad kollektivtrafik. [68] 2.
 ikappanpassad kollektivtrafik. Sammandrag ur SOU 1975:68
 sk, engelsk och tysk version. [76]
 ns roll i tidningsdistributionen. [80]
 a vrak. [81]
 nittén för den långsiktiga vägplaneringen. 1. Vägplanering.
 2. Vägplanering. Bilagor. [86]

nsdepartementet

års pressutredning. 1. Svensk press. Tidningar i samverkan.
 2. Svensk press. Pressens funktioner i samhället. [78] 3.
 sk press. Statlig presspolitik. [79]
 onsförsäkring. [21]
 bidrag till kommunerna. [39]

Kvinnor i statlig tjänst. [43]
 Beskattning av realisationsvinster. [53]
 Fåmansbolag. [54]
 Allmän skatteflyktsklausul. [77]
 1975 års långtidsutredning. 1. Långtidsutredningen 1975. [89] 2.
 Energiförsörjningen 1975-1980. Bilaga 3 till 1975 års långtids-
 utredning. [96] 3. Varuhandeln 1975-1980. Bilaga 4 till 1975 års
 långtidsutredning. [97] 4. Miljövård i Sverige 1975-1980. Bilaga
 6 till 1975 års långtidsutredning. [98]

Utbildningsdepartementet

1969 års psalmkommitté. 1. Psalmer och visor. Del 1:1. [2] 2.
 Psalmer och visor. Del 1:2. [3] 3. Psalmer och visor. Del 1:3. [4]
 Utredningen om skolan, staten och kommunerna.
 1. Huvudmannaskapet för specialskolan och särskolan. [6] 2. In-
 dividens och skolan. [9]
 Framtida studerandehälsövård. [7]
 Konstnärerna i samhället. [14]
 Å jour. Om journalistutbildning. [25]
 Forskningsråd. [26]
 Program för ljud och bild i utbildningen. [28]
 Utbildning för vuxna. [59]
 Språkresor. [64]
 Distansundervisning. [72]
 Sameutredningen. 1. Samerna i Sverige. Stöd åt språk och kultur.
 [99] 2. Samerna i Sverige. Stöd åt språk och kultur. Bilagor. [100]

Handelsdepartementet

Konsumentskydd på läsområdet. [19]
 Vidareutbildning i internationell marknadsföring. [45]
 Varuförsörjning i kristid. [57]
 Energiberedskapsutredningen. 1. Energiberedskap för kristid. [60]
 2. Energiberedskap för kristid. Bilagor. [61]
 Distributionsutredningen. 1. Samhället och distributionen. [69] 2.
 Samhället och distributionen. Bilagor om företag, anställda och
 hushåll. [70]

Arbetsmarknadsdepartementet

Demokrati på arbetsplatsen. [1]
 Politisk propaganda på arbetsplatser. [27]
 Organisation för skyddat arbete. [82]
 Fem veckors semester. [88]
 Arbete åt alla. [90]
 Länsplaneringsutredningen 1974. 1. Politik för regional balans. [91]
 2. Politik för regional balans. Bilaga 1. [92] 3. Politik för regional
 balans. Bilaga 2. [93]

Bostadsdepartementet

Totalfinansiering. [12]
 Markanvändning och byggande. Remissammanställning utgiven av
 bostadsdepartementet. [17]
 Etablering av miljöstörande industri. [44]
 Boende- och bostadsfinansieringsutredningarna. 1. Bostadsför-
 sörjning och bostadsbidrag. [51] 2. Bostadsförsörjning och bo-
 stadsbidrag. Bilagor. [52]

Industridepartementet

Internationella koncerner i industriländer. [50]
 Stålindustrins arbetsmiljö. [83]
 Fartygsfinansiering. [101]

Kommundepartementet

Kommunal rösträtt för invandrare. [15]

Förtroendevalda och partier i kommuner och landsting. [18]

Utredningen om den kommunala demokratin. 1. Kommunal de-

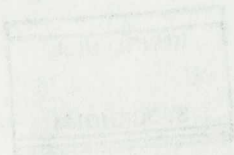
mokrati. [41] 2. Kommunal demokrati. Sammanfattning. [42] 3.

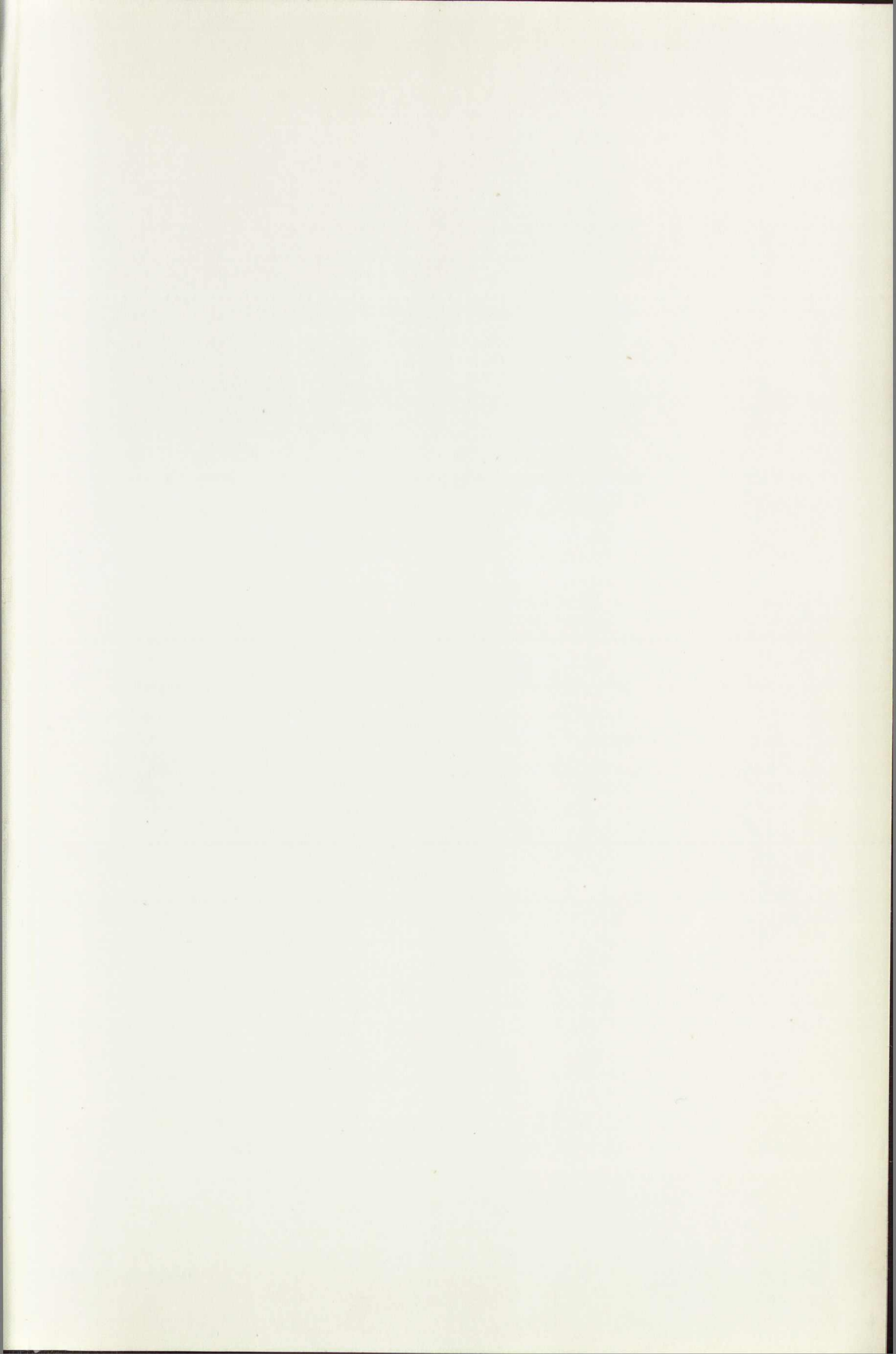
Kommunal organisation och information. [46]

Landstingens arkiv. [71]

nologisk förteckning

rdisk överenskommelse om förmåner vid sjukdom, havanskap och barnsbörd
ruskoulu pohjoismaissa
eratur om nordiskt samarbete
rdisk kommunal rösträtt och valbarhet
tesstraffet
rdic Cooperation for Tourism. Proposals for Action
ksenopplæring i de nordiske land. En konferanserapport
ersikt over forsknings- og utviklingsarbeid som gjelder engkundervisningen i de nordiske land - 1974
t- och vidareutbildning för teaterarbetare
rdisk samarbeid om billedkunst
INA. Arbetsrapport, allmän del
INA. Arbetsrapport, bilagor
istkonferens
ngtidsbedømmelse for det allmenkulturelle område
skole og skole i samvirke
rdisk kontaktrandsseminar i Århus
ografisk kemi
etsmiljöfrågor. Seminarium i Porsgrunn
ustriellt samarbete i Norden. Journalistseminarium i Århus
rkenkonferens
rdinfo
ision av den nordiska trygghetskonventionens bestämmelser om grundpension







LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-02716-X