

# Dansk skibsfinansiering er i verdensklasse

KRONIK At dansk søfart er en succeshistorie, er almindeligt kendt – de færreste ved, at det samme gælder den danske model for skibsfinansiering

Af Erik I. Lassen, **adm. direktør, Danmarks Skibskredit**

Danmark fylder ikke stort på verdenskortet, men ift. den opererede verdensflåde er vi ikke desto mindre nummer seks. Bag den store fortælling om en søfartsnation, som skaber stor værdi af sin arv, er der en lille – men nok så væsentlig – succeshistorie. Den handler om skibskredit, hvor vi faktisk også kan noget helt særligt. Men det er ikke en succes, som vi kan tage for givet.

Skiftende danske regeringer har haft fokus på udviklingen af Det Blå Danmark. I regeringsgrundlaget fra 2016 fremgår det, at "Regeringen ønsker at styrke Det Blå Danmarks internationale konkurrenceevne og

understøtte forudsætninger for, at Danmark også i fremtiden er en stærk maritim nation." Den kontinuitet er god for søfarten og de mange følgeindustrier og serviceerhverv, der er tilknyttet sektoren, og dermed også for landet som helhed.

Finansiering af skibe er et af disse serviceerhverv. Det er et område, som sjældent er i fokus, men især mindre rederier vil kunne nikke genkendende til, at det kan være vanskeligt at få adgang til lån og risikovillig kapital.

Finansieringsmulighederne for det maritime erhverv er af afgørende betydning for ny vækst.

## Solid finansieringsmodel

Her kommer Danmarks Skibskredit ind i billedet. Vi har siden etableringen af Danmarks Skibskreditfond i 1961 været en permanent kilde til finansiering af skibe ejet eller bygget i Danmark. Siden år 2000 er der ydet mere end 50 mia. kr. i lån til danske rederier. Vi yder også lån til udenlandske rederier og vil gerne medvirke til, at udenlandske rederier finder det attraktivt at etablere sig i Danmark.

I Danmarks Skibskredit finansieres udlån til rederier ved udstedelse af skibskreditobligationer, også benævnt "covered bonds". Skibskreditobligationer udstedes i det store hele under samme regelsæt som realkreditobligationer, men frem for ejendomme, så er sikkerheden i skibe. Med en lang og solid historik er der i det danske obligationsmarked stor tillid til skibskreditobligationer.

På globalt plan er vi blandt de 20 største långivere til shipping og er med vores specialiserede sigte en virksomhed, som ikke findes i andre lande, hvor behovet for skibsfinansiering dækkes af universalbanker. Det kommer danske rederier til gode i form af viden og attraktive priser på lån baseret på det velfungerende danske obligationsmarked. Hertil kommer en tabshistorik, der i de seneste 10-15 år kan måle sig med de beskedne tab i den danske realkreditsektor. Og det på trods af hårde tider i shipping-markederne.

### **Velfungerende regler**

I andre lande har skibe imidlertid været finansieret efter helt andre principper. Det har afstedkommet store tab i en række banker og behov for statslig indgriben, navnlig i Tyskland.

Den udvikling har rejst tvivl i EU-kredse om, hvorvidt skibe nu er en lige så god sikkerhed for obligationsudstedelse som ejendomme. Europa-Parlamentet har således i juli 2017 vedtaget en betænkning, der sår tvivl om skibes berettigelse i covered bond-reguleringen. Man overser imidlertid, at de store tab blandt visse europæiske banker skyldes dårligt kredithåndværk, ikke dårlig regulering. De pågældende banker fulgte ikke den strenge regulering, der gælder ved udstedelse af obligationer. Løsningen er derfor ikke at ændre på regelsættet. Det virker.

Det internationalt anerkendte konsulenthus Boston Consulting Group (BCG) har netop udarbejdet en rapport om, hvorvidt skibe fortsat er egnede som sikkerhed for covered bonds i lighed med ejendomme.

BCG konkluderer, at der ikke er grundlag for at ændre på skibes status i reguleringen. Rapporten peger også på, at skibsfarten er væsentlig for Europa, og opfordrer til, at man fra EU's side værner om skibsfarten. For skibsfarten er vigtig for EU, og finansiering er en integreret del af det at drive rederi. Og med en unødvendig ensidig forringelse af rammevilkårene i EU-regi vil endnu mere skibsfinansiering rykke til lande i Asien, hvor reguleringen er mere lempelig. Dette vil have vidtrækkende negative konsekvenser.

### **Dansk politisk pres på EU**

Derfor er det glædeligt, at erhvervsminister Brian Mikkelsen (K) har reageret på en opfordring fra Implementeringsrådet. Rådet blev etableret i 2015 efter idé af Troels Lund Poulsen (V) og skal b.la. sikre, at vi fra dansk side identificerer områder, hvor "tidlig dansk interessevaretagelse" er relevant.

Vi glæder os over, at rådet på opfordring fra Danske Rederier og Finans Danmark har peget på, at skibskreditobligationers status er et af de områder, der kræver en dansk indsats. For vi vil tabe konkurrenceevne, hvis de dårlige tyske erfaringer undergraver den velfungerende danske model. Vi oplever, at danske politikere på tværs af partier, herhjemme og i Bruxelles arbejder målrettet for at overbevise skeptikerne om det uhensigtsmæssige i at ændre på noget, som åbenlyst virker i dag.

---