

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 XIII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) en het Diergezondheidsfonds (F) voor het jaar 2017

Nr. 136

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2017

In de afgelopen periode is de Garantieregeling Scheepsnieuwbouwfinanciering (GSF) geëvalueerd. Met de GSF kunnen banken 80% staatsgarantie krijgen op de nieuwbouwfinanciering van een schip. Het doel van de regeling was om het risico voor de banken te verkleinen en daarmee scheepswerven een grotere kans te geven om bancaire financiering aan te trekken. De GSF werd daarnaast ingesteld omdat andere Europese landen met een scheepsbouwindustrie vergelijkbare financieringsregelingen inzetten.

De GSF startte in maart 2013 en kent een looptijd tot 1 juli 2017. De evaluatie, uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek, heeft betrekking op de jaren 2013–2016. Het evaluatierapport is bijgevoegd¹.

De GSF-regeling is tot stand gekomen in nauw overleg tussen de maritieme sector, de banken en het Ministerie van Economische Zaken. Het gebruik van de regeling is vanaf de start beperkt geweest. In de periode 2013–2016 is in totaal acht keer een aanvraag gedaan door in totaal drie banken voor leningen aan vijf werven. Van deze aanvragen zijn er vijf goedgekeurd. Voor de GSF was bij de start een garantieplafond beschikbaar van € 1 miljard per jaar. Dit plafond werd per 2015 op basis van het geringe gebruik terug gebracht tot € 400 miljoen en per 2016 tot € 376 miljoen.

Het beperkte gebruik van de GSF was voor mij aanleiding om eind 2014 overleg te initiëren met de maritieme sector en de banken over een meer effectieve inzet van de GSF. Uit dat overleg bleek dat de financieringsbehoefte van de maritieme sector nog altijd aanwezig is, maar in de huidige markt hoofdzakelijk wordt bepaald door nafinanciering (financiering voor opdrachtgever, meestal reder), waarbij de voorfinanciering (financiering

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

van bouwkosten voor de scheepswerf) inmiddels een afgeleide functie vervult. De maritieme sector achtte de GSF niettemin een waardevol instrument bij de verwerving van opdrachten in concurrentie met buitenlandse scheepswerven. Ook zag de sector mogelijkheden om het gebruik van de regeling te stimuleren door enkele aanpassingen door te voeren.

Naar aanleiding van het overleg met de maritieme sector en de banken heb ik begin 2016 besloten om de GSF te continueren (conform de looptijd) en enkele door de maritieme sector gewenste aanpassingen door te voeren. Deze aanpassingen, in casu het schrappen van de maximum contractprijs van € 100 miljoen en het verlengen van de maximum looptijd van 3 naar 4 jaar, werden per 1 juli 2016 van kracht. In 2016 en 2017 (tot nu toe) zijn ondanks deze verruiming geen aanvragen voor de GSF ingediend.

De externe evaluatie van de GSF door SEO Economisch Onderzoek over de periode 2013–2016 bevestigt de belangrijkste bevindingen uit het eerdere overleg met de maritieme sector en de banken. Werven hebben weinig gebruikgemaakt van de GSF. Van de honderden gebouwde schepen is bij slechts acht schepen een aanvraag ingediend. Dit is minder dan twee procent van de markt. Er zijn vijf aanvragen toegewezen. De belangrijkste reden volgens SEO is dat, mits de «nafinanciering» bij de klant (reder) is geregeld, banken ook bereid zijn om de bouw te financieren. Zij ervaren dan geen grote risico's. Ook wordt door reders gebruikgemaakt van de Garantiefaciliteit Ondernemingsfinanciering (GO). Door het beperkte gebruik is de GSF volgens SEO niet doeltreffend. Het doel om drempels weg te nemen voor financiering van scheeps-nieuwbouw lijkt niet te zijn bereikt, omdat er weinig drempels werden ervaren. De GSF lijkt ook geen invloed te hebben gehad op de internationale concurrentiepositie van werven. De generieke Exportkredietgarantieregeling (EKG) speelt op dat punt een grotere rol. Het beeld van de doelmatigheid is volgens SEO gemengd. De overheid heeft provisies ontvangen maar geen schades hoeven vergoeden. De uitvoeringskosten waren laag, maar hoog in verhouding tot het beperkte aantal verstrekte garanties. SEO beveelt aan om bij toekomstige regelingen scherper af te wegen wat het probleem is dat wordt opgelost en wat de meerwaarde van een regeling is, mede in relatie tot bestaande regelingen.

Op basis van de ervaringen met de regeling en de externe evaluatie door SEO Economisch Onderzoek, zie ik geen basis voor een verlenging van de GSF. De regeling zal daarom per 1 juli 2017 aflopen. Generieke regelingen als de GO en de EKG worden goed benut door de maritieme sector. Ook is er het initiatief vanuit de sector zelf voor een financieringsfonds waarvoor in het kader van het Aanvullend Actieplan MKB-financiering een staatsgarantie van 80% is gevraagd. Dit betreft het Nesec Shipping Debt Fund (NSDF) dat nu wordt voorbereid. Over de modaliteiten van het fonds vindt overleg plaats met het Ministerie van Economische Zaken en de Europese Commissie. Of en zo ja, wanneer dit fonds gelanceerd wordt, is op dit moment nog onduidelijk. Dit zal op zijn vroegst begin 2018 het geval zijn. Het NSDF heeft een beoogde omvang van € 250 miljoen. Het fonds zou gevoed moeten worden door een aantal institutionele beleggers met Nesec als fondsmanager. Het fonds zal leningen verstrekken aan reders ten behoeve van het financieren van schepen.

Ik maak tenslotte gebruik van deze gelegenheid om u ook op de hoogte te stellen van de publicatie van de Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw in de Staatscourant op 2 juni jl. (Stcrt. 2017, nr. 29443). Deze regeling treedt in werking op 15 juli 2017.

Met deze regeling heb ik uitvoering gegeven aan de motie en het amendement van het lid Bruins inzake de instelling van een Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw (Kamerstuk 34 550 XIII, nrs. 44 en 117).

De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp