

5) Til *industriministeren* af:

Lohmann (S):

»Vil ministeren redegøre for, hvorvidt han er enig med de af DSBs rederichef, Ole Rendbæk, afgivne negative udtalelser i Fyns Amts Avis mandag den 18. maj 1987 om de danske skibsværfters arbejdsindsats?«

Lohmann (S):

Spørgsmålet skal ses på baggrund af de ret skarpe angreb, rederichefen har udtalt til Fyns Amts Avis i forbindelse med den licitation og det valg, der er sket ved ombygningen af de to prinsessefærger på et tysk værft. Her kan jeg henvise til Folketingstidende 1986-87, sp. 10630, hvor ministeren for offentlige arbejder har udtalt, at det var sundt med en konkurrence fra udenlandske værfter.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Jeg kan sige til spørgeren, at jeg ikke vil gå ind i de konkrete detaljer i denne sag – de er diskuteret indgående imellem parterne – men jeg vil gerne prøve at belyse noget af det generelle, der ligger i udtalelserne om de danske værfters konkurrencedygtighed.

Det er rigtigt, at der i denne sag har været tale om en betydelig prisforskel mellem de danske og de vesttyske tilbud. Man skal imidlertid her være opmærksom på, at prisen ikke umiddelbart kan sammenlignes, uden at man inddrager den situation, som findes på det enkelte værft med hensyn til værftets ordrebeholdning, bemanning og påtagne forpligtelser i forbindelse med ordrene.

Det er karakteristisk for de danske værfter, at deres situation har været meget gunstig, siden værftsforliget blev indgået i august 1986, og virkningerne er jo for alvor slået igennem, idet der har været tale om, at der er kontraheret for knap 9 mia. kr. i dette ca. ¾ år, der er forløbet. Påtagelsen af ordrer med kort leveringstid på toppen af et allerede fastlagt byggeprogram kan derfor være en meget kostbar sag, som også må give sig udslag i et tilsvarende større prisforlangende.

Dette skal selvfølgelig ses i forhold til de værfter, som står med en ledig kapacitet og arbejdskraft, som øjeblikkelig kan sættes ind på en byggesag.

Længere leveringstid kan derfor naturligt hænge sammen med kapacitetsforholdene og ikke nødvendigvis med, at man arbejder langsommere eller hurtigere det ene sted i forhold til det andet.

Endelig skal jeg bemærke, at jeg har rettet henvendelse til trafikministeren og har anmodet ham om at foranledige, at eventuelle principielle uoverensstemmelser vedrørende kontraktbetingelserne afklares imellem de implicerede parter, og trafikministeren har meddelt mig, at han har taget initiativ til at bringe parterne til en drøftelse af disse spørgsmål.

Lohmann (S):

Jeg vil gerne takke for svaret, selv om det ikke direkte var det svar, jeg havde bedt om, for spørgsmålet går jo ud på, hvorvidt ministeren er enig med rederichefen i hans udtalelser. Jeg mener, det er et skrap angreb, og når den sag er kørt så voldsomt op, skyldes det især, at man ikke har ønsket at give en klar meddelelse om indholdet af den kontrakt, der er forelagt for de tyske værfter. Den, der er forelagt de danske værfter, kender vi, men man har jo ikke haft mulighed for at få at vide, hvilken kontrakt der er indgået, som kan give grundlag for en generel drøftelse om, hvorvidt konkurrencen er ligelig. Det er da klart, at hvis et firma, der skal afgive et tilbud, får en kontrakt, hvor der ikke er samme forpligtelser, er det ikke lige konkurrence, og derfor er det forkert at angribe danske skibsværfter og danske skibsværftsarbejdere på deres levebrød på den måde, det her er sket.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Jeg skal bare sige til spørgeren, at det for mig foreliggende er, at det, der har givet udslaget i dette tilfælde på i øvrigt ens kontraktbetingelser, er, at der har været så markant en prisforskel. Og jeg mener, jeg klart har redegjort for, at der kan være meget naturlige grunde til, at der er forskellige vilkår på danske og tyske værfter, uden at man deri kan lægge, at de danske værfter ikke er så produktive og effektive som de tyske.

Jeg kan altså svare spørgeren direkte, at jeg føler, de danske værfter er fuldt ud konkurrencedygtige med de tyske værfter.