

Kaj Poulsen (S):

»Vil ministeren drage omsorg for, at DSB tager kontakt til Danyard Værftet i Frederikshavn med henblik på, at de nye DSB-færger skal kunne bygges på et dansk værft?«

Skriftlig begrundelse

Da industriministeren i Folketingets Erhvervsudvalg torsdag den 11. januar 1990 meddelte, at der intet er til hinder for, at de nye færger kan bygges på værftsarealerne i Ålborg, der har kapacitet til at bygge færgerne i 28 meters bredde, bør denne mulighed undersøges for, at færgerne kan bygges på et dansk værft på lige konkurrencemæssige vilkår.

Spørgeren er opmærksom på, at Danyard i Frederikshavn ved en ren kontantfinansiering vil være særdeles konkurrencedygtig, såfremt ministeren tager skridt til, at konkurrencen kommer til at foregå på lige finansieringsvilkår med udenlandske værfter, således at andre landes værfter ikke i konkurrencen får subsidiefordele, som Danyard ikke har mulighed for at benytte sig af.

Kaj Poulsen (S):

Efter at Danyard har afleveret deres tilbud på 24 m brede færger, kom det frem i Folketingets Erhvervsudvalg i sidste uge fra industriministeren, at man ikke havde noget at indvende imod, at man brugte Aalborg Værfts bedding, som kan tage 28 m brede færger, som DSB har foretrukket, efter at Danyard, Frederikshavn, har givet tilbud på 24 m brede færger.

Det vil altså sige, at vi her har en enestående chance for at få bygget de færger til Helsingør og Helsingborgoverfarten på et dansk værft, således at vi ikke skal til hverken Holland, Vesttyskland eller Norge for at få bygget danske skibe. Der er kapacitet i Danmark – endda så stor kapacitet, at det vesttyske værft, som man er i kontakt med, har skrevet til Arbejdsformidlingen i Ålborg, om de kan få nogle skibsbyggere.

Derfor synes jeg faktisk, der er grundlag for, at ministeren her tager kontakt til Frederikshavn Værft.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg kan oplyse spørgeren om, at Danyard allerede har afgivet tilbud på bygning af en ny færge til DSB. Jeg kan endvidere oplyse, at jeg

fra industriministeren har modtaget oplysning om, at udenlandske EF-værfter har afgivet tilbud på bygning af den nye færge til DSB uden subsidier.

Da tilbudene fra såvel Danyard som udenlandske EF-værfter således er uden subsidier, kan tilbudene uden videre vurderes på lige konkurrencemæssige vilkår. På nuværende tidspunkt forhandler DSB og SFL med en række tilbudsgivere, og man vil vælge det værft, der er mest konkurrencedygtigt.

Jeg skal endelig for en god ordens skyld præcisere, at der kun er tale om, at DSB skal have bygget én færge og ikke flere, som spørgsmålet angiver.

Kaj Poulsen (S):

Aftalen med Sverige går ud på, at de to skibe, der skal bygges, skal bygges samme sted, så der skal altså bygges to skibe.

Jeg vil endvidere gerne sige til ministeren, at Danyard, Frederikshavn, fik mulighed for at afgive tilbud på 2 færger: én 28 m bred og én 24 m bred. Da man på Danyard, Frederikshavn, kun kan bygge i en bedding med 24 meters bredde, måtte man afstå fra at bygge i 28 meters bredde, og derfor er der ikke givet tilbud på dette.

På denne baggrund vil jeg gerne spørge, om ministeren, efter at industriministeren har fortalt, at man kan bruge beddingen i Ålborg, som kan bygge i 28 meters bredde, vil drage omsorg for, at vi kan få bygget skibene på danske værfter.

Derudover er der jo kommet et efterfølgende interessant tilbud fra Bøgense Skibsværft, som kommer med en ny konstruktion på skibe, der betyder, at der spares 100 mio. kr. på ordren, hvis man bygger skibene på danske værfter og efter et nyt koncept. Det betyder selvfølgelig, at man skal forlade den meget høje standard, som DSB bruger på deres skibe. Det er jo sådan, at restaurationer på DSB's skibe til forveksling ligner Folketingets restaurant, og en sådan standard mener man ikke er nødvendig, når det drejer sig om en overfartstid på 20 minutter.

Jeg spørger altså, om ministeren vil sørge for, at dette interessante tilbud også kommer med ind i forhandlingerne.

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren var inde på, at man undersøgte