

Arbejdet med ombygningen af lejet og fremskaffelsen af dygtige medarbejdere kan først påbegyndes, efter at udbudet er afgjort, dvs. i maj måned, hvorfor en start før sommeren er umuliggjort. Konstruktionsarbejde kan derfor ikke ske før efter sommerperiodens ophør i september.

Usikkerheder vedrørende udbudet

Udbudet er behæftet med betydelige usikkerheder, idet der ikke er nogen mulighed for at kunne starte en rute, medmindre følgende er afgjort:

- en kontrakt indgået med Helsingborg's Hamn AB. Denne vil næppe kunne blive givet, medmindre Sweferry har fået en acceptabel kompensation og medarbejderne i de berørte (svenske) færger har modtaget jobtilbud,
- garanti fra Trafikministeriet om alle landarbejder, opmarchfelter og andet arbejde er gennemførlig inden 1. juni 1996,
- garanti for at Trafikministeriet vil sikre, at dets 100 pct.-ejede selskab, DSB Rederi, vil overdrage brugsretten til fodpassager-rampen på rimelige vilkår og i god tid inden rutens start,
- tilstrækkelige konstruktionsdetaljer vedrørende eksisterende kajer, ramper og andet, som skal nedrives og ændres i forbindelse med nye rampers konstruktion,
- garanti fra Trafikministeriets side om, at Sweferry/ScandLines vil acceptere - uden sværds slag - at afgive leje 1 og lade andre besejle dette fra 1. juni.

Desuden må det bemærkes, at EU ikke har godkendt udbudsbetingelserne, og at der i øvrigt kun er givet cirka 14 dage til besvarelsen.

Problemer i øvrigt

For at kunne give et bindende, realistisk bud på leje 1 må det svenske Sjøfartsverket i lighed med danske søfartsmyndigheder godkende et evt. fartøjs konstruktion, sikkerhedsbemanding og igangsætningsprocedure, herunder båd- og brandruller og andre særdeles vigtige regler. Dette kan ikke gennemføres - og derfor kan lejets konstruktion heller ikke påbegyndes - før udbudet er afgjort og de relevante færger er fastlagt på ruten.

Opmarchfeltet er desuden væsentlig mindre

end ScanLines', og det har mange svagheder, som vil vise sig ved dets eventuelle benyttelse.

Økonomiske overvejelser

Det bemærkes, at ruten ved en start i 1997 først vil kunne give overskud i 1988 (fragtkunder vil næppe skifte, før ruten har vist sine resultater), og der vil derfor kun være 2-3 år til at indtjene startomkostningerne og investeringerne, nemlig indtil Øresundsforbindelsen står klar.

Investeringerne er af ministeriet undervurderet, ramperne og andre ombygninger samt disses fjernelse vil koste mellem 10 og 18 mill. kr. for rederiets del alene, afhængig af skibstypen.

Fra år 2000 vil Øresundsforbindelsen stå klar, og en stor del af sommertrafikken (som er den, der giver overskud) vil forsvinde. Herefter vil der være 5 år med balance i regnskabet, men uden særlige gevinstmuligheder, særlig såfremt prispolitikken for de faste forbindelser ændres.

Ekspertpanelets udbuds krav

I betragtning af ovenstående synes udbuds kravene urimelige og unødvendige.

Budgetter vil næppe nogen ville udlevere til udenforstående, og en kvalificeret bedømmelse vil i øvrigt kun kunne gøres af erfarne færgfolk, som selv driver eller har drevet lignende ruter/færger, og som derfor kender forholdene til bunds og i alle detaljer.

At give garantier for maksimalpriser i en verden, hvor olieprisen kan ændre 1/3 af omkostningerne, vil være uklogt. I øvrigt er prisen ikke den eneste parameter, og variationer over perioder og år er mere betydningsfulde end én maksimalpris. Hertil kommer, at prisfastsættelsen må være fortrolig, samt at der ikke er oplyst, om maksimalprisen skal oplyses i forhold til ScandLines eller andet. Serviceniveauet og fartplaner kan ikke beskrives med nogen grad af sikkerhed, idet forholdene også her kan ændre sig i tidens løb, herunder når Øresundsforbindelsen tages i brug.

Kravet om at »forelægge en liste over den rederidrift eller betydende tjenesteydelser til søs« synes at frudsætte, at der vil være tilbudsgivere, som er ukendte med færgefart og derfor ikke kendte af ekspertpanelet.