

Sydafrikas eksport til	1980	1981	1982	1983	1981
	i pct. af 1981				
Danmark	60	100	127	100	1.251 mill. d.kr.
Norge		100	130	121	188 mill. n.kr.
Sverige	109	100	150	169	232 mill. sv.kr.
Forbundsrepublikken Tyskland					
Frankrig		100	87	81	5.436 mill. FF
Storbritannien		100	115	116	649 mill. £
Italien	64	100			1.956 mia lire
Forenede Stater	129	100			2.579 mill. US \$
COMECON	83				ca. 170 mill. d.kr.
Øvrige Afrika	106	100			ca. 8.300 mill. d.kr.

Det bemærkes, at tilgængelige oplysninger om Sydafrikas samhandel med såvel COMECON-lande som andre afrikanske lande er yderst sparsomme og af begge parter omgærdes med stor diskretion. Ovenciterede oplysninger er på denne baggrund behæftet med nogen usikkerhed og er i øvrigt baseret på flere, delvis fortrolige, kilder.

Spørgsmål 24:

Hvilke valutariske konsekvenser kan det få, såfremt danske tankskibe fremover kommer til at sejle under andre landes flag, hvor der ikke eksisterer begrænsninger med hensyn til anløb af sydafrikanske havne?

Svar (udarbejdet af industriministeriet):

Den danske tankskibstonnage, der kan benyttes til transport af olie eller olieprodukter, andrager ca. 4,5 mill. tons dødvægt svarende til ca. 60 pct. af den danske handelsflåde. Af tankskibstonnagen har inden for de sidste par år ca. halvdelen mere eller mindre permanent været oplagt. Dette dækker over, at navnlig et antal store råolietankskibe har været oplagt på grund af de vanskelige markedsvilkår.

Den altovervejende del af den aktive danske tankskibsflåde er bortchartret til udenlandske olieselskaber. Hvis der ensidigt af Danmark gennemføres restriktioner for anløb af sydafrikanske havne, vil det næppe være muligt at opretholde denne bortchart-

ring, idet udenlandske befragtere vil vælge at chartre skibe, der fører andet end dansk flag, hvor der er sikkerhed for, at man ikke mødes med usædvanlige indskrænkninger i brugen af skibet. Det vil være yderst vanskeligt at finde anden beskæftigelse for disse skibe, og det kan derfor næppe undgås, at de enten må oplægges eller overføres til fremmed flag.

Der foreligger ikke nogen opgørelse over nettovalutaindsejlingen specielt for denne del af handelsflåden, men tankskibenes valuta-indsejling udgjorte ifølge de senest foreliggende tal fra Danmarks Statistik ca. 2 mia kr. Konsekvenserne af danske restriktioner med hensyn til anløb af sydafrikanske havne vil derfor kunne blive yderst alvorlige for dansk skibsfart og valutaindtjeningen.

Spørgsmål 25:

Hvilke beskæftigelsesmæssige konsekvenser vil det kunne få for danske søfolk, hvis danske skibe fremover forhindres i at transportere olie til Sydafrika som led i en ensidig dansk politik på dette område?

Svar (udarbejdet af industriministeriet):

De beskæftigelsesmæssige konsekvenser vil kunne blive en reduktion af det samlede antal søfarende af størrelsesordenen 1.200 personer. I forhold til det samlede antal søfolk under sømandsskatteordningen svarer dette til knap 10 pct. af antal beskæftigede søfolk.