

Ministeren bedes kommentere henvendelsen til udvalget fra Danske Læderfabrikanter.

*Svar:*

På grundlag af informationer, indhentet af Industrirådet fra garveribranchen og fra Garverforsøgsstationen Teknologisk Institut i Tåstrup kan følgende oplyses:

Danske garverier anvender enten vegetabilsk garvning eller kromgarvning i deres processer ved garvning af læder.

Som anført af Flach & Knudsens Garverier, Ebeltoft, der anvender vegetabilsk garvning, er alene den sydafrikanske mimosebarkekstrakt egnet til garvning af lyst læder, medens de sydamerikanske typer mimosebarkekstrakt og andre ekstrakter som quebrachoekstrakt giver mørkere læder, der rødfarves ved sollys og derfor ikke kan anvendes, hvor der stilles særlige krav til læderets udseende. Læderet benyttes til møbel-, taske- og skoproduktion.

Mimosebarkekstrakt benyttes imidlertid også af kromgarverierne som efterfølgende led i garvningsprocessen, og disse garverier er således også afhængige af tilførsel af mimosebarkekstrakt.

Stop for import af sydafrikansk mimosebarkekstrakt vil kunne medføre lukning af virksomheden i Ebeltoft med 40-50 ansatte, samt risiko for yderligere tab af arbejdspladser i branchen, der tæller i alt knap 300 medarbejdere.

*Spørgsmål 36:*

Kan ministeren bekræfte, at frontliniestaterne helt eller delvis er afhængige af sydafrikanske havne ved indførsel af varer?

*Svar:*

I foreliggende statistikker fra SADCC-landene, der foruden frontliniestaterne omfatter Lesotho, Malawi og Swaziland findes en oversigt over den totale oversøiske trafik til og fra havne i det sydlige Afrika. Der gives ingen oplysninger om, hvor stor en del heraf der hidrører fra indførsel af varer.

Det fremgår, at den oversøiske trafik til og fra de kystløse stater var på i alt 5,9 mill. tons i 1984.

Af denne godsmængde transporteredes ca. 3 mill. tons (altså mere end 50 pct.) via de

sydafrikanske havne til og fra Botswana (0,3 mill. t), Malawi (0,58 mill. t), Swaziland (0,23 mill. t), Zambia (0,58 mill. t) og Zimbabwe (1,33 mill. t).

Ifølge SADCC's prognoser forventes SADCC's afhængighed af sydafrikanske havne at være reduceret til ca. 1,5 mill. t i 1990. Dette forudsætter især en udbygning af havnefaciliteter og tilhørende transportinfrastruktur for Dar Es Salaam i Tanzania og Beira i Mozambique.

Nordiske transportøkonomer, som har beskæftiget sig med SADCC's transportkorridorer (her især Dar Es Salaam og Beira), anser det ikke for muligt, at disse korridorer i de nærmeste år vil kunne påtage sig en øget godsmængde svarende til den, som i 1984 transporteredes til og fra sydafrikanske havnebyer. Som omtalt i besvarelsen af det foregående spørgsmål er grunden hertil, at havnene i SADCC-området ikke fungerer tilfredsstillende som følge af utilstrækkelige eller nedslidte faciliteter, mangelfuld ledelse og for nogle landes vedkommende på grund af sikkerhedsmæssige forhold. Hertil kommer, at der er mangel på jernbanevogne og lokomotiver i SADCC-landene. Langt hovedparten af gods, der nu transportereres til og fra sydafrikanske havne, befordres med sydafrikansk jernbanemateriel.

Det kan således bekræftes, at de omtalte lande i flere år frem i tiden i betydeligt omfang vil være afhængige af sydafrikanske havne.

*Spørgsmål 37:*

Ministeren bedes indgående kommentere pkt. 2 a, 1. og 2. afsnit, i henvendelsen fra Danmarks Rederiforening, omdelt på bilag 33 her optrykt som bilag 9.

*Svar:*

Som anført i min besvarelse af spørgsmål 14 kan det ikke udelukkes, at et eventuelt transportforbud til/fra Sydafrika vil medføre lukning af sydafrikanske havne for danske skibe. Sydafrikanske havnes centrale placering for trafikken syd om Afrika og mangelen på alternative servicehavne bevirker, at danske skibe i området vil kunne blive tvunget til tids- og omkostningskrævende ruteændringer for at få tilgodeset elementære servicebehov. Sådanne konsekvenser vil selvsagt i