

*Besejling af Sydafrika med danske skibe 1980-1984*

	bulkfart	tankfart	liniefart	total
	mill. kr.			
1980.....	39	137	10	186
1981.....	20	18	10	48
1982.....	56	11	8	74
1983.....	138	23	2	163
1984.....	156	22	0	178

Vedrørende *olietransporter* er der sket et drastisk fald. De 22 mill. kr. i 1984 svarer til transport af ca. 30.000 tons og vedrører efter Rederiforeningens informationer laster transporteret til Sydafrika, inden udenrigsministeren i sommeren 1984 henstillede, at danske rederier afstod fra transport af olie til Sydafrika. Rederiforeningen er ikke bekendt med, at der efterfølgende skulle være transporteret olielaster til Sydafrika på danske skibe – og i øvrigt heller ikke på udenlandske tankskibe kontrolleret af danske rederier.

Med hensyn til såkaldte *bulktransporter* hænger stigningen i 1983 og 1984 sammen med betydelige danske kulindkøb i Sydafrika, samt at disse kulindkøb er transporteret på ELSAMs egne skibe. Af de foreliggende tal udgjorde disse transporter henholdsvis 100 og 125 mill. kr. i 1983 og 1984.

Da disse transporter må antages at stoppe efter forbudet mod indkøb af kul, vil indtjeningen ved bulktransporter i almindelighed antagelig reduceres til et niveau svarende til niveauet i begyndelsen af 1980'erne, dvs. 20-50 mill. kr. om året. Målt i lastmængder svarer dette ligeledes til i størrelsesorden af 30.000 tons om året, altså ofte laster på såkaldte coastere.

Hertil kommer imidlertid at danske rederier som nævnt udchartrer tonnager for kortere eller længere tidsrum. Charterne er i enkelte tilfælde sydafrikanske interesser, men oftest andre udenlandske befragtere, der benytter de udchartrede skibe til besejling af bl.a. Sydafrika. I 1984 udgjorde charterindtægten fra sydafrikanske interesser ca. 20 mill. kr. Derimod kan der intet præcis siges om i hvilket omfang danske skibe i udenlandsk timecharter har transporteret laster til og fra Sydafrika. Rederiforeningen er dog bekendt med at navnlig flere bulkcarriers fra ØK, Skou og Norden har anløbet Sydafrika i 1985. Det skal i øvrigt understreges, at udchartring af

bulkcarriers og coastere i 1984 androg ca. 1 mia kr., hvilket afspejler at dette er alm. praksis. For 1985 må tallet skønnes at være endnu højere.

Det vil af tabellen fremgå, at indtjeningen ved *liniefart*, det vil typisk sige transport af stykgodslaster eller laster i containere, helt er ophørt. Det bemærkes dog, at et enkelt dansk rederi er medejer af et konsortium, som har sejlet på Sydafrika i en årrække, men som siden september 1985 ikke har betjent Sydafrika. På det seneste havde det danske rederi imidlertid ingen skibe med i dette konsortium, hvor de øvrige medlemmer er norske og svenske – således at transport til Sydafrika er sket på skibe fra nævnte lande.

#### 4. Samlede økonomiske konsekvenser

På ovennævnte baggrund er det Rederiforeningens opfattelse, at et forbud omfattende al transport til og fra Sydafrika vil kunne opgøres til et indtægtsstab på flere hundrede mill. kr.

Virkingen vil blive forskellig for de enkelte rederier, men på basis af strukturen i de forskellige rederier kan det vurderes, at navnlig mellemstore rederier vil blive særdeles hårdt ramt.

For enkelte rederiers vedkommende vil den eneste løsning være at flytte hele rederiaktiviteten til udlandet med dertil hørende tab af danske arbejdspladser både på skibene og på rederikontorerne. Andre rederier vil muligvis vælge at afhænde tonnager med et tilsvarende tab af arbejdspladser til følge.

#### 5. Konsekvenser i Sydafrika

Overfor disse alvorlige konsekvenser for dansk skibsfart står, at et ensidigt dansk forbud ingen effekt vil have i Sydafrika. Sydafrika søger af politiske grunde at sløre, hvor afhængig man er af olieimport. Skønsmæssigt andrager importen dog kun ca. 10-15