

Bilag til bet. o. lovf. vedr. handel med Den Sydafrikanske Republik

mill. tons, idet Sydafrika på forskellig måde har formået at opbygge en betydelig selvforsyningsgrad. Trods vedtagelse af en olieembargo fra Mellemøsten har det ikke voldt problemer at få dækket dette behov og endog opbygge lagre til flere års forbrug. Transportmæssigt er problemerne imidlertid endnu mere beskedne. Der skal alene bruges 10-15 olietankskibe på årsbasis for at sikre disse forsyninger – og i et marked hvor der er ca. 500 enheder af denne skibstype, vil den fornødne tonnage altid kunne findes. Det bemærkes her, at Danmark har 5 af disse skibe. Skulle det alligevel vise sig vanskeligt, har Sydafrika i øvrigt altid den mulighed selv at anskaffe tonnage og lade skibene registrere under mere venligtsindede flag.

Til illustration kan i øvrigt nævnes, at olieforsyningen i Sydafrika er så rigelig, at Sydafrika kan eksportere raffinerede produkter.

M.h.t. bulkklaster vil forholdet være endnu mere udtalt. FN har som nævnt ikke på noget tidspunkt vedtaget resolutioner, hvori der opfordres til en generel økonomisk boykot. Et flertal af verdens lande finder det derfor fuldt legitimt – og økonomisk – at købe sydafrikanske varer. Samme lande vil derfor heller ikke se nogen problemer ved at lade sine egne skibe operere på Sydafrika. I et marked hvor der er godt 5.000 bulkcarriers, hvoraf 13 er danske forekommer det derfor helt meningsløst at gennemføre et forbud.

Rederiforeningen har ikke informationer om, hvem der transporterer sydafrikanske laster. Det ligger dog klart, at skibe fra alle verdens betydende skibsfartsnationer anløber Sydafrika, også Østeuropa. Vedr. sidstnævnte har Rederiforeningen således fået oplyst, at ca. 30 russiske, østtyske og polske skibe anløb Sydafrika i 1985, herunder også tankskibe.

Man kan derfor konkludere, at en dansk boykot, uanset hvilken form den får, ikke vil have nogen effekt i Sydafrika. Ydermere vil man kunne konkludere, at en dansk boykot heller ikke vil øge Sydafrikas samlede transportomkostninger.

6. Konsekvenser for Sydafrikas nabolande

Ved en vurdering af konsekvenserne af et anløbsforbud af Sydafrika skal man i øvrigt også være opmærksom på virkningen for Sydafrikas nabolande.

Det er her et faktum, at både lande uden egne havne, dvs. lande som Botswana, Zambia og Zimbabwe, og lande med egne havne som Congo, Tanzania og Mozambique i vid udstrækning benytter sydafrikanske havne.

Anvendelsen af sydafrikanske havne kan knytte sig til de enkelte landes eksport, men i høj grad også til deres import, og der er næppe tvivl om, at muligheden for at benytte sydafrikanske havne letter disse landes transportomkostninger.

Det kan i denne sammenhæng nævnes, at flere danske skibe er beskæftiget i denne »interne« afrikanske trafik.

7. Konklusion

På ovennævnte baggrund må det konkluderes, at medens en ensidig dansk boykot ikke vil have mærkbar betydning i Sydafrika overhovedet, vil dansk skibsfart blive ramt hårdt.

Direkte vil dansk indtjening på Sydafrika reduceres med ca. 100 mill. kr., men hertil kommer yderligere indtægter der vedrører danske bulkcarriers, som er timechartret til udenlandske interesser.

De afledede virkninger vil være endnu større, idet Sydafrika indgår i transportkæder, således at et dansk forbud vil hindre danske rederier og/eller udenlandske befragtere i at operere med dellaster eller returlaster. Tabet kan ikke præcis opgøres, men tab i størrelsesordenen 300 mill. er yderst sandsynlige.

Tillægges yderligere konsekvenserne af at danske skibe ikke kan benytte sydafrikanske havne til serviceformål, andrager det samlede indtjeningstab let i størrelsesordenen 500 mill. kr.

Tabet vil være fordelt på et begrænset antal rederier og kan resultere i at enkelte af disse rederier må flytte til andre lande – eller opgive aktiviteterne med tab af arbejdspladser til følge. Det forekommer imidlertid særdeles vanskeligt præcist at kvantificere de beskæftigelsesmæssige virkninger.