



Só raak vragmotors gladde graanuitvoer

Verskeie logistieke probleme word in die Durbanse hawe ondervind weens 'n sameloop van omstandighede. Maar is daar 'n oplossing sodat vanjaar se rekorduitvoer van mielies en sitrus suksesvol en doeltreffend behartig kan word?

Oplossings vir uitvoer-infrastruktuur wat 'n groot bydrae tot die herstel van Suid-Afrika se ekonomiese groei moet lewer, is een van vyf projekte wat deel vorm van Operasie Vulindlela wat uit die presidensie bestuur word.

Daar heers kommer oor die uitvoerlogistiek vir 2021, veral wat die Durbanse hawe betref. Die beskikbare mielies vir uitvoer kan vanjaar 'n rekord van 2 miljoen ton beloop. Sitrusuitvoer gaan ook aansienlik verhoog.

Daarbenewens het die invoer van verbruikersgoedere ook toegeneem, die vervoer van grootmaat-kommoditeite per spoor (anders as graan) in die hawegebied het onlangs oorgeskuif na padvervoer, én Sanral het goedkeuring verkry om vanjaar opgraderings aan die N3 na Durban te doen. Daar heers dus met reg groot kommer oor die impak van dié faktore op die uitvoer van graan, want dit kan chaoties wees.

Onsekerheid heers ook oor hoe die vertraging in uitvoer tot bykomende koste kan lei. Internasionale en plaaslike mieliepryse is gunstig, maar bykomende koste te midde van die risiko's wat Covid-19 op die kapasiteit vir uitvoer kan hê, kan uitvoerpryse ongunstig raak.

Die koste aan uitvoer word verhoog deur 'n groter vraag na padvervoer, langer omdraaitye in die hawe, langer wagtydperke vir vragkepe voor dit die hawe mag binnegaan om te begin laai, en ook langer laaitye.

Vragmotors wat dubbelpar-

keer op die roete na die uitvoerterminale by Maydon Wharf en Island View in die hawe veroorsaak ernstige vertraging omdat die doeltreffende vloei van vragmotors beperk word. Neem hiermee saam in ag dat 'n munisipale reël die verkeersowerheid in Durban verbied om vragmotorbestuurders te beboet wat dubbelparkeer op die roete. Dit maak nie sin nie.

Die plaaslike owerheid in Durban het besef die opeenhoping in die hawe het in die verlede veroorsaak dat 'n kwart van die stad se werknemers nie hul werkbestemmings kon bereik nie. Die stad se ekonomie is nadelig daardeur geraak. Indien die reël verander word, sal vragmotors net elders in die stad staanplek opneem en die verkeer in die stadsgebied daar ontwrig.

Die Durbanse owerhede sal waarskynlik pogings teenstaan om dié reël deur byvoorbeeld 'n moratorium opgehef te kry. Die impak daarvan op Durban se ekonomie sal nadeliger wees as om dit in stand te hou. 'n Mens wonder onwillekeurig of die impak van Covid-19 en 'n toename in tuiswerk nie 'n wesenlik voordelige bydrae kan lewer tot vanjaar se verkeersopeenhopings in die hawe en stadsgebied van Durban nie? Daar behoort tog minder motors op die paaie te wees.

Die opeenhopings in die Durbanse hawe gaan nie maklik op kort termyn opgelos kan word nie. Indien uitvoer deur die Durbanse hawe verbeter moet word, is meer ruimte in die hawegebied nodig. Bestaande eienaars se eiendom in die hawegebied sal dus vir dié doel onteien moet

word en dit kan 'n lang en duur openbare proses wees. Die private sektor kan nie 'n groot bydrae lewer in 'n openbare proses soos hierdie nie. Politieke wil is hiervoor nodig. Sommige inisiatiewe toon egter belofte.

Die departement van handel en nywerheid het 'n platform (Export Barriers Monitoring Mechanism) waardeur enige deelnemer aan die uitvoermarkt enige beperkings wat met uitvoer ondervind word, onder die departement se aandag kan bring. E-pos oor probleme en voorstelle kan na ExportBarriers@thedtic.gov.za gestuur word

Uitvoerterminale besef ook dat verkeersknoppe in die hawegebied dermate vererger het dat vragmotors wat van die hawe af opdam, deesdae ook die verkeersvloei op die N2 benadeel. Die meeste uitvoergraan word padlans vervoer. Is spoorverkeer 'n oplossing? Dit kan 'n groot bydrae lewer.

Transnet Freight Rail het drie ekstra treine beskikbaar gestel vir graanvervoer tot in die Durbanse hawe. Dit is egter beperk tot sowat 21 000 ton per week en nie voldoende om 'n wesenlike oplossing tydens spitsyd te bied nie. Oor 'n jaartydperk is dit net meer as 'n miljoen ton of 50% van die beskikbare mielies vir uitvoer van 2 miljoen ton.

'n Groot gedeelte van die mielie-uitvoer deur die Durbanse hawe vind oor drie maande van Junie tot einde Augustus plaas. Sedert 2017 was die rekord-weeklikse uitvoersyfer van mielies alleen deur die Durbanse hawe 139 000 ton vir die week van 16 Julie 2017. Weeklikse uit-

voersyfers wissel van 28 000 ton tot 52 000 ton, terwyl dit in Julie meer as 100 000 ton per week kan beloop.

Die waarskynlikste oplossing vir graanuitvoer is belegging in 'n parkeer- en omdraaigebied spesiaal vir vragmotors, soos reeds beskikbaar is vir vrugte-uitvoer by die ou Durbanse lughawe.

Die sukses hiervan hang af van goeie bestuur en die deeglike samewerking van uitvoerterminale. Dit duur sowat 'n week vir die padvervoerbedryf om hieraan gewoond te raak.

Terminale moet streng dissipline toepas en vragmotors wat nie die korrekte proses volg om in die ry in te val nie, sal nie toegelaat word om af te laai nie.

Omdat verreweg die meeste mielies, anders as vrugte, hoofsaaklik die N3 gebruik om die hawe vanuit die binnelandse mielieproduksiegebiede, veral die Oos-Vrystaat, KwaZulu-Natal en Mpumalanga te bereik, word verwag dat geriewe hiervoor by Hammersdale of Cato Ridge, sowat 42-48 km van die hawe af, aangewese sal wees. Anders as in die geval van bederfbare produkte wat ook ander roetes as die N3 gebruik om die hawe te bereik, hoef die logistieke versampelpunt vir graan nie naby die hawe of lughawe te wees nie.

Ons vertrou hierdie idee om vragmotors beter te bestuur sal vrugte afwerp en dat graanuitvoer vanjaar deur die Durbanse hawe met sukses geskeduleer gaan word en koste meer in toom gehou sal word. **LBW**

Mnr. Wessel Lemmer is hoofbestuurder van Agbiz Grain.