

**T**ransnet se kernmandaat is om ekonomiese groei moontlik te maak deur toepaslike hawens, spoor- en pyplyn-infrastruktuur vir die doel te voorsien. Dit moet op 'n kostedoeltreffende wyse geskied wat internasionaal mededingend is.

Dit gebeur nog nie. Pleks daarvan is belegging laag en instandhouding swak. Dit het oor baie dekades tot 'n afname in die gebruik van spoorvervoer gelei, terwyl Transnet 'n monopolie oor treinvervoer behou het. Hy het in onlangse jare sy klem vernou om sy kernbesighede te beskerm en winsgewendheid te handhaaf sonder pogings om sy dienste uit te brei om in die vraag na spoorvervoer in die groeiende landboubedryf te voorsien.

Transnet soek tans na vennote in die private sektor om sy markaandeel in vervoer te vergroot. Hy gee voorkeur aan potensiële vennote waar:

- Die beleggings vir Transnet alleen onbekostigbaar is.
- Die belegging Transnet se strategie sal aanvul.
- Die kundigheid van die private sektor doeltreffendheid sal ontsluit.
- Besighedsgeleenthede binne hawens, spoorweë en pypleidings nie met Transnet se kernbedrywighede meeding nie.
- Ekonomiese groei en aktiwiteite nasionaal en in die streek deur Transnet se strategie ondersteun sal word.
- Taklyne in landbougebiede deur hul belegging vernuwe sal word en herleef.
- Taklyne se nuwe vraag op spoor werkgeleenthede in die landboumarkte sal ontsluit.
- Taklyne die migrasie van pad-



## GAAN DIE TREINDROOM WAAR WORD?

Transnet besef hy kan nie alleen die dienslewer wat nodig is om Suid-Afrika se spoorinfrastruktuur uit te brei nie. Daarom soek hy vennote in die private sektor om in die vraag na spoorvervoer te voorsien.

vervoer na spoorvervoer sal ondersteun.

- Die erfenisaard van taklyne toerisme-treinbedrywighede sal bevorder, soos die bewaring en uitbreiding van stoomtreine.
- Die vennootskap tot volumegroei op spoor vir Transnet se kliënte sal bydra.
- Die vennootskap die koste om sake te doen vir Transnet se kliënte sal verlaag.

Ons meen Transnet sal voorkeur gee aan beleggings en deelname van die private sektor wat op die volgende konsentreer:

- Hoëwerkverrigting-standaardspoorinfrastruktuur.
- Die modernisering van bestaande netwerk kapasiteit.
- Die opening of rehabilitasie van strategiese taklyne.
- Plaaslike vervaardiging van lokomotiewe en treintrokke wat in die vraag in Afrika sal voorsien.
- Die gebruik van verhuuringsmaatskappye uit die private sektor om die kapasiteit in lokomotiewe en treintrokke te vergroot.

Die belangrikste bemagtigende intervensies sluit in:

- Die herstrukturering van die spoorsektor deur die monopolistiese aard van die mark aan te pak.

- Die vestiging van 'n onafhanklike vervoerreguleerder wat nie-diskriminerende toegang tot die spoorinfrastruktuur en geriewe gee en deursigtige pryse sal bevorder.

- Die bevordering van deelname en belegging deur die private sektor.

- Doeltreffender kosteverhaling deur gebruikerstariewe en koste in nouer ooreenstemming te bring.

- Die versterking van die rol van die spoorwegveiligheidsreguleerder ten opsigte van toesig oor registrasie en lisensiering. Transnet moedig deelname van die private sektor aan om op verskeie aspekte van vragspoordeel te neem. Die sleuteldryfveer van die deelname in die vragspoorsektor is die liberalisering van spoornetwerktoegang.

Die private sektor kan 'n rol speel in die finansiering van vraginfrastruktuur. Transnet identifiseer die rol van treinoperateurs om spesifiek in "bo-spoor"-kapitaalbaties soos lokomotiewe en treintrokke te belê. Die besighedsplanne moet finansiële uitvoerbaar wees.

Die gebruik van konsessies word aangemoedig. Waar die staat dit nie kan bekostig om te belê in strategiese taklyne wat nie deel van Transnet se kern-

netwerk is nie, sal die gedeeltes van die spoorwegnetwerk deur middel van konsessies beskikbaar gestel word aan beleggers.

Transnet maak dit duidelik dat belegging in spoorinfrastruktuur 'n staatsfunksie is en onderskei dit van die rol wat die belegging van die private sektor in die finansiering van nie-vaste infrastruktuur speel. Transnet stel voor dat die staat verantwoordelik is vir vaste infrastruktuurbeleggings. Dit sal meer gepas wees weens die hoë koste en die belangrikheid van goed beplande en toegepaste projekte. Die staat beoog om treinoperateurs die vryheid te gee om in hul eie lokomotiewe en treintrokke te belê.

Vervoer is reeds een van die grootste insetkoste vir die Suid-Afrikaanse landboubedryf. Dit geld vir produkte wat aan die plaaslike mark gelewer word, asook die uitvoerbedryf, wat 52% van die sektor se inkomste uitmaak. Doeltreffende en doelgerigte dienste op spoor en in die hawens is van deurslaggewende belang vir die sektor se mededingendheid.

Agbiz werk daarom nou saam met Transnet om die roetes te identifiseer wat vir die sektor uiters belangrik is. Deur gesamentlik die bottelnekke te identifiseer, kan 'n sterk argument vir belegging gemaak word. Met die vennootskap word 'n nuwe fase betree wat grootliks gaan bepaal of die Suid-Afrikaanse landbou oor die komende dekades mededingend gaan bly. **LBW**

*Mnr. Wessel Lemmer is hoofbestuurder van Agbiz Grain, mnr. Theo Boshoff is uitvoerende hoof van Agbiz en mnr. Malcolm Simpson is 'n onafhanklike spesialis.*