



Betroubare vervoer kan graanbedryf laat groei

Suid-Afrika het goeie en doeltreffende infrastruktuur nodig vir ekonomiese groei. Dié rubriek kyk na wat met die Suid-Afrikaanse vervoerinfrastruktuur behoort te gebeur sodat die plaaslike graan- en oliesadebedryf 'n groter bydrae tot die land se ekonomiese groei kan lewer. Dienslewering en onderhoud moet veral aandag kry.

Meer vraag sal per trein vervoer kan word indien sekere aspekte van spoorvervoer aandag kry, is die mening van kommersiële graanopbergers. Meer as 80% van die kommersiële graansilo's in Suid-Afrika het toegang tot die land se spoorinfrastruktuur.

Die volgende terugvoering is gegrond op 'n opname onder graanopbergers en hul ervaring van spoorvervoer. Die vervoernetwerk waarmee graan en oliesade hanteer word, is net sowat 17% in totaal funksioneel in bedryf (TABEL 1). Die redes oor hoekom die sy- en spoorlyne nie volledig in bedryf is nie, word toegeskryf aan 'n gebrek aan onderhoud, verwaarloosende en diefstal (TABEL 2).

Tog gebruik 83% van graanopbergers spoorvervoer om graan te vervoer. Sowat 66% van graanopbergers in Suid-Afrika vervoer jaarliks elkeen meer as 400 000 ton graan en oliesade padlangs, terwyl 33% 50 000 ton tot 400 000 ton elk vervoer.

Die vraag is of die bedryf spoorvervoer meer sal gebruik as die probleme wat meesal met dienslewering verband hou, opgelos kan word, en hoeveel graan dan vervoer sal word. Sowat 83% van die graanhanteringssektor sê die benutting van spoorvervoer sal dan beslis toeneem (derde kolom van TABEL 1). Indien die probleme opgelos sou word, meen 67% van die bedryf dat die tonnemaat wat dan deur spoorvervoer verskuif sal word, meer as 400 000 ton

per graanopberger sal beloop.

Die terugvoering van die graanhanterings- en opbergingsbedryf dui duidelik daarop dat 'n gebrek aan dienslewering die belangrikste rede is dat die spoorvervoer van graan so ernstig afgeneem het. Die vraag na betroubare spoorvervoer is egter steeds merkwaardig. Dit is dus noodsaaklik dat gebrekkige onderhoud en diefstal, wat die spoorvervoernetwerk aan bande lê, dringend aangepak moet word. Dit is basiese vereistes.

Die nasionale ekonomiese, ontwikkelings- en arbeidsraad (Nedlac) het in 'n studie bevind dat die regering se beleidsraamwerk wat vervoerlogistiek, landbou en geïntegreerde groei bestuur, voldoende riglyne bied om geskikte oplossings te vind waarvolgens ekonomiese groei gestimuleer en werk in die landbou geskep kan word.

Die gebrek aan beleggings in spoorinfrastruktuur kortwiek die graanbedryf. Luidens Nedlac se studie was die deregulering van die graanbedryf egter nie die grootste oorsaak van die gebrek aan voldoende belegging in spoorinfrastruktuur nie.

Die spoorwegbedryf in Austra-

lië, Amerika en Argentinië het 'n mate van deregulering en private-openbare vennootskappe in hul landboubedryf ondergaan en tog was deregulering nie die enigste oorsaak van dié lande se infrastruktuurprobleme nie. 'n Ontleding van dié lande se waardekettings toon dat die verskuiwing van vraag met spoorvervoer pleks van padlangs die beste manier is waarvolgens die landboubedryf doeltreffender en uitvoer mededingender kan word.

Nedlac het bevind dat as Suid-Afrika betroubare en doeltreffende spoorwegnetwerke kan bou en onderhou, dit die grondslag sal wees vir hernude ekonomiese groei in die graanbedryf.

In gebiede soos die Oos-Kaap, met 'n belowende landboupotensiaal, sal 'n goeie spoorwegnetwerk die hoeveelheid volhoubare werkgeleenthede aansienlik kan laat toeneem.

Nedlac het wel bevind dat 'n belegging in 'n spoorwegnetwerk in die Oos-Kaap nie noodwendig tot grootskaalse werkskepping in die graanwaardeketting sal lei nie. Dit sal egter die volhoubaarheid van bestaande werkgeleenthede verhoog, huidige werkgeleenthede wêreldwyd

mededingender maak en die verdienste uit huidige werkgeleenthede verhoog.

Die verbetering van die spoorwegnetwerk wat die graan- en oliesadesektor bedien, kan dus tot 'n opbloeit in die graanbedryf lei. Koste is nie die belangrikste rede vir die huidige toedrag van sake nie. Die regering moenie besnoei op kapitaalbeleggings in die bestaande en nuwe spoorwegnetwerke nie. 'n Belegging in spoorweginfrastruktuur en die onderhoud daarvan behoort 'n prioriteit te wees. **LBW**

BRONNE:

- Ongepubliseerde verslag, Maart 2020. Finale navorsingsverslag oor die verskuiwing van vraag van pad na spoor in die landboubedryf. Nedlac.
- Ongepubliseerde verslag, Januarie 2020. Hersiene verslag ingedien by Nedlac oor die verskuiwing van vraag van pad na spoor in die landboubedryf. Westbound Property Limited.

Mnr. Wessel Lemmer is hoofbestuurder van AgbizGrain. Mnr. Theo Boshoff is bestuurder van regsinsligting by Agbiz.

TABEL 1: PAD- EN SPOORVERVOER VIR GRAAN

Hoeveel ton word vervoer?	Padvervoer	Spoorvervoer	Spoorvervoer met probleme opgelos
Gebruik nie dié vorm van vervoer nie	0%	17%	0%
Minder as 5 000 ton	0%	0%	17%
Tussen 5 000 ton en 50 000 ton	0%	33%	0%
Tussen 50 000 ton en 400 000 ton	33%	33%	17%
Meer as 400 000 ton	66%	17%	67%

Die ordegraote van wat padlangs vervoer word, is 'n aanduiding van die potensiaal wat teruggeskuif kan word na spoorvervoer.

TABEL 2: REDES HOEKOM SPOORVERVOER NIE GEBRUIK WORD NIE

Rede	Belangrikheid uit 10
Betroubaarheid	6,4
Gebrekkige infrastruktuur	5,5
Dienslewering en tevredenheid van kliënte	5,1
Spoed	4,5
Voorkeur van ontvanger	3,0
Koste	2,5
Sanitêre of plaagverwante sake	2,2