



## STAP VIR STAP NADER AAN VERVOEROPLOSSING

### Dié plan kan werk, maar...

Suid-Afrika se padnetwerk is onder druk. Pogings om oplossings te skep – een daarvan die vraglogistiek-padkaart – kan werk ás die boublokke stewig vasgelê word.

**D**ie kabinet het in 2023 die sogenoemde padkaart vir die vraglogistieke stelsel goedgekeur. Volgens Agbiz beloof dit om 'n nuwe era vir spoorvervoer in te lei. Die presidensie het ook verlede jaar 'n groep onafhanklike logistieke kundiges aangestel om 'n strategie te formuleer wat die afname in Suid-Afrika se vraglogistieke netwerk moet aanspreek. Die plan bevat vier voorstelle om die spoorvraglandskap radikaal deur institusionele hervorming en 'n gelyke speelveld vir die private sektor te verander.

#### Infrastruktuurbestuurder

Tot nou het die Transnet-spoorvragagentskap (TFR) 'n monopolie oor spoorvragvervoer in Suid-Afrika gehad. TFR besit en bedryf die infrastruktuur, lokomotiewe en treinwaens in die land. Die padkaart beveel aan dat TFR opgedeel word in semi-otonome maatskappye. Die drie maatskappye sal onderskeidelik verantwoordelik wees vir die infrastruktuur, bedryf en verhuur van TFR se huidige voorraad (lokomotiewe en waens).

Die eerste prioriteit wat reeds afgehandel is, is om 'n infrastruktuurbestuurder te skep. Die

spoorinfrastruktuur sal grootliks die eiendom van die staat (TFR) bly, maar sal onafhanklik bedryf en bestuur word. Die bestuurder sal 'n inkomste van operateurs (waaronder private operateurs) ontvang met die uitsluitlike doelwit om te verseker dat die fisieke netwerk veilig en geskik is vir die landboubedryf.

#### Die ideale spoornetwerk

Die infrastruktuurbestuurder kan net suksesvol wees as hy op strategiese belangrike bedryfslyne konsentreer. Suid-Afrika het eens 'n groot spoornetwerk gehad, maar daar word algemeen aanvaar dat die digtheid van spoorvervoer op sommige lyne te laag is om ekonomies lewensvatbaar te wees. Die staat is eenvoudig nie in 'n fiskale posisie om ál die lyne ekonomies lewensvatbaar te hou nie.

Die Pareto-beginsel sal waarskynlik toegepas word – konsentreer op die 20% spoorlyne wat 80% van die spoorverkeer dra. Dit sluit in die hoofkorridors vir algemene vrag wat tussen kustede en Gauteng vervoer word, toegewyde lyne vir die uitvoer van minerale (soos steenkool en ystererts), asook die hooftaklyne wat grootmaatlandboukommoditeite soos graan, suiker en bosbouprodukte dra.

Die inligting wat lede van Agbiz Grain in 2023 ingesamel het, sal 'n sleutelrol speel om te bepaal watter taklyne en konsolidasiepunte 'n prioriteit moet bly, aangesien die netwerke die regte grootte het om ekonomies lewensvatbaar te wees. Sodra die regte grootte spoorwegnetwerk geïdentifiseer is, sal dit duidelik wees watter lyne vir die landboubedryf in stand gehou moet word.

#### 'n Gelyke speelveld

Die private sektor se deelname aan die spoorvervoer van goedere in Suid-Afrika was nog nooit gelyk nie. Die padkaart moedig die deelname van die private sektor deur die volgende voorstelle aan:

Transnet sal nie bedryfslisensies toeken nie, aangesien dit 'n botsing van belange kan wees. 'n Onafhanklike spoorreguleerder sal eerder daarvoor verantwoordelik wees. 'n Tussentydse reguleerder is reeds opgerig en wetgewing is op pad om 'n onafhanklike vervoerreguleerder te stig. Die voorwaardes vir deelname sal nie onderhewig wees aan die goedkeuring van 'n potensiële mededinger nie. Die konsepvoorwaardes vir toegang tot die spoornetwerk is onlangs vir kommentaar gepubliseer. Die netwerktoegangsdokument is tans oop vir kommentaar en bevat die voorgestelde reëls en voorwaardes waaraan Transnet en derde partye moet voldoen.

#### Groot potensiaal

Die nasionale logistieke krisiskomitee sal 'n belangrike rol moet speel om die veranderinge te verwezenlik.

Die netwerktoegangsverkla-

ring is dalk die belangrikste prioriteit vir vanjaar en insette moet gelewer word om te verseker dat toestande aantreklik sal wees vir private maatskappye wat in die res van Afrika bedrywig is en die werkende voorraad na Suid-Afrika wil bring. Dié voorstelle hou groot potensiaal in vir maatskappye in landbouwaardkettings.

Transnet het onvoldoende werkende lokomotiewe om die landbousektor te bedien, maar hy hét 'n groot vloot waens wat ontwerp is om grootmaatlandboukommoditeite te vervoer.

#### Tariefstrukture

Laastens stel die padkaart voor dat die instandhouding van taklyne deur private maatskappye aangemoedig moet word en dat dié koste teen lisensietariewe verreken sal word. Waar 'n landboubesigheid byvoorbeeld geld aan spoorinfrastruktuur bestee, kan hierdie maatskappye vir afslag op spoortoegangstariewe in aanmerking kom indien hy om permitte aansoek doen om vrag op dieselfde lyne te vervoer.

Belanghebbendes bestudeer tans die netwerktoegangsdokument, maar kommer is reeds geopper oor die tariewe wat vereis word.

Nietemin, die voorstelle in die padkaart is gesond en kan 'n gunstige omwenteling meebring vir landboubesighede wat tans soek na 'n kostedoeltreffende alternatief vir padvervoer. Agbiz en sy lede lewer by elke geleentheid insette om die weg te baan vir 'n verbeterde bedryfsomgewing vir spoorvervoer. **LBW**

*Wessel Lemmer (foto) is hoofbestuurder van Agbiz Grain en Theo Boshoff is uitvoerende hoof van Agbiz.*