



Spoorvervoer moet in ere herstel word

Behoort die tariewe vir spoorvervoer in ag geneem word by die berekening van die JSE se liggingsdifferensiaal? Indien dit nie ingereken word nie, kan die potensiele uitlaaikapasiteit by sekere silo's só daal dat dié silo's nie meer by die JSE geregistreer sal kan word nie. Boonop is 'n aardige klompie silo's ter sprake.

Onthou jy nog hoe graan-treintrokke by silo's ingetrek, die graan op groot skaal op die trokke uitgelaai en per spoor na meulens verskeep het? Dit was in die dae toe daar hoofsaaklik een koper van graan was en graanpryse deur die beheerrade vasgestel is.

Ná die deregulering van die landboukommoditeitsmarkte, waartoe onder andere dr. Eckart Kassier, eertydse landbou-ekoonoom aan die Universiteit Stellenbosch en eerste voorsitter van die Nasionale Landboube-markingsraad, en mnr. Derek Hanekom, voormalige minister van landbou, 'n bydrae gelewer het, het die koms van die vrye mark groot omwentelings meegebring. Dit het die spoorvervoer van graan ontwig en gepaard gegaan met die verval van historiese stasiegeboue en spoorweghuise. Uitlaai per spoor het 'n kleiner aandeel begin uitmaak van die uitlaaitempo van silo's wat voor deregulering dié praktyk op groot skaal gevolg het.

Sommige markdeelnemers sê spoorvervoertariewe moet wel ingesluit word by die JSE se liggingsdifferensiaal. Die aanname is dat die tariewe vir spoorvervoer goedkoper is as dié vir padvervoer en dat meer graan dus per spoor vervoer moet word. Dié debat duur al 'n geruime tyd.

Hoewel byna alle graan voor deregulering per spoor vervoer is, het dit tot minder as 20% gedaal. As spoorvervoer dan goed-

koper is, waarom het die aandeel van spoorvervoer in die vervoer van graan nie deurlopend hoog gebly nie? Die deregulering van die spoorweë en landboukommoditeitsmarkte was die spyker in die doodskis vir die ekonomiese vervoer van graan per spoor.

SPOORWEË

Staatsinstellings soos Yskor (deesdae ArcelorMittal), Sappi en Sasol is in die laat 1980's geprivatiseer nog voordat landboukommoditeitsmarkte gedereguleer is. Die spoorweë is ook gedereguleer. Voor 1988 moes alle vrag per spoor vervoer word en padvervoer kon slegs plaasvind met die spoorweë se toestemming. Spoorvervoertariewe is deur die parlement bepaal en jaarliks afgekondig.

Ná deregulering het die staat nie meer Transnet se tariewe bepaal nie. Die tariewe is nie regdeur die jaar dieselfde en ook nie vir alle kommoditeite wat vervoer word of vir alle kliënte nie. Die tarief word onderhandel en deur die vraag en aanbod van spoorvervoer en die doeltreffendheid daarvan op sekere trajekte bepaal. Spoorvervoertariewe kan tussen seisoene groot stygings en dalings toon.

LANDBOUMARKTE

Met die toetrede van talle graanhandelaars wat met mekaar meeding om voorraad aan meulenaars en veevoervoerwaardigmakers te lewer, het die eenheid vir vervoer verander. Graantreine wat voorheen ses trokke of meer vragte van silo's af na onder meer

die meulenaar verskeep het, is deur vragmotors van 32 ton elk vervang. Die vraag na treintrokvervoer waar groot besendings graan per spoor uitgelaai word, is mettertyd tot uitvoerjare beperk toe 'n skeepsruim vir versending gevul moes word. Sodra die volume graan daal wat per spoor vervoer word, verhoog die koste vir die vervoer daarvan en word spoorvervoer minder mededingend teenoor padvervoer.

SPOORWEGWAENS

Met deregulering was 'n groot deel van die vloot wat graan vervoer, reeds verouderd. Dit het die koste verhoog om graan te vervoer en die mededingendheid daarvan beïnvloed. Transnet se huidige vloot graantrokke is steeds verouderd.

Nuwe graantrokke weeg sowat 'n derde minder, wat die energiebehoefte van lokomotiewe verminder en dus meer vrag (volume) in verhouding tot die gewig kan trek. Dit kan die eenheidskoste aansienlik verlaag, maar Suid-Afrika beskik nie oor moderne graantrokke nie. Beleggings is hiervoor nodig.

PENSIOENFONDS

Voor deregulering en ook jare lank daarna het die spoorweë nie 'n pensioenfonds vir personeel gehad nie. Maandelikse pensioenuitbetalings aan personeel was 'n regstreekse uitgawe. Die enigste manier waarop Transnet hierdie probleem kon aanpak, was om winsgewende bates te vervreem en saam met wins te gebruik om 'n pensioenfonds op

te bou. Daar was lank nie geld om in die spoorwegnetwerk te belê en dit te moderniseer nie.

Die spoorweë het ook nie dieselfde regeringsondersteuning gekry as die ontwikkeling van padvervoer en tolpaaië nie. Met die deregulering van die spoorweë het vrag, wat weens gewig nie voorheen op paaië toegelaat is nie, van spoorvervoer af na die padnetwerk geskuif.

MEDEDINGING

Die Suid-Afrikaanse ekonomie het gegroei sedert die deregulering van landboukommoditeitsmarkte en die spoorweë. Die vraag na spoorvervoer het toegeneem en die kapasiteit vir die vervoer van graan en landbouprodukte het afgeneem. Daar is nie mededinging in die bedryf nie en Transnet is die enigste vervaardiger van treinwaens in Suid-Afrika. Mededinging sal koste kan verlaag.

Beleggings in die Suid-Afrikaanse spoorwegnetwerk moes oor die jare eerder gegaan het na trajekte wat die winsgewendste en nie so veranderlik is tussen seisoene en invoer- en uitvoerjare wat vrag betref nie. Verskeie faktore het daartoe gelei dat Transnet op die winsgewender sektore toegespits is en sy blootstelling aan sektore soos die landbou verminder het.

Die verwagtinge en ontwikkelings van die Suid-Afrikaanse spoorwegnetwerk kry nie die aandag wat dit verdien nie.

Mnr. Pravin Gordhan, minister van openbare ondernemings, het einde Maart belangrike aankondigings oor die herlewing van Transnet gemaak op 'n geleentheid van die Africa Rail Industry Association. Gaan luister daarna en evalueer of daar geleenthede vir jou en jou beleggers kan wees om 'n klein af te steek in die toekoms van spoorvervoer. **LBW**

Mnr. Wessel Lemmer is hoofbestuurder van Agbiz Grain. Mnr. Jan-Louis Spoelstra is senior bestuurder van taklyne en private sektor-samewerking by Transnet Freight Rail.