

Nuusmaker

SA kort dringend nog uitvoerkapasiteit

Met maandelikse mielie-uitvoer van 3-4 miljoen ton en sojaboonuitvoer van meer as 600 000 ton wat vanjaar bykom, is die kapasiteit, veral met diepsee-uitvoer by hawens, nie meer voldoende nie.

SACOTA sê dit is reeds geruime tyd duidelik dat met produksie wat vinniger styg as binnelandse vraag, die huidige uitvoerkapasiteit in Durban en Oos-Londen onvoldoende is. Volgens Van der Vyver kan Durban ongeveer 3 miljoen ton uitvoer en Oos-Londen sowat 320 000 ton uitvoer onder ideale omstandighede hanteer.

André, daar was groot kommer op Graan SA se kongres oor beskikbare uitvoergleuwe vir sojabone, veral tussen nou en Augustus, wanneer die wêreldprys waarskynlik sal daal. Is daar uitweë?

Die bekommernis is gegrond. In Durban is daar drie of vier sojaboon-skepe bespreek vir April en Mei, maar daarna is dit vol bespreek met geëmelies tot einde Oktober 2023. Daar is wel weer moontlikhede vir uitvoer in November en Desember, of selfs daarna. Daar is nog uitvoergleuwe beskikbaar in Oos-Londen. Ons moet ook nie van Maputo vergeet nie. Die handel is tradisioneel daarop ingestel om veral geëmelies van Mei tot Oktober uit te voer. Veranderinge gaan nie outomaties gebeur nie, maar sal onder meer afhang van deurlopende toekomstige

besikbaarheid. Die maandelikse uitvoer van Oos-Londen as 'n sojaboon-uitvoerhawe te vestig, is al voorgestel.

Watter bydrae kan die herlewing by die Oos-Londen-hawe lewer om die druk op die uitvoer van graan en oliesade te verlig?

Op medium- tot langer termyn kan dit 'n groot verskil maak. Die instandhouding en deurlopende belegging in Oos-Londen se haweriewe het egter agterweë gebly. Dit hang af of die regering en Transnet dit nou 'n voorkeursaak maak. Ideaal gesproke moet die hawe dieper gemaak word om groter graanskepe te hanteer, en die laaioerusting benodig 'n totale opknapping of vervanging.

Stewige wêreldpryse help dat die uitvoer van Suid-Afrikaanse graan en oliesade nou winsgewend is, maar gaan dit so bly?

Die siening onder markontleders sal verskil. Tog is ek optimisties dat wanneer die oorlog in Oekraïne verby is, die wêreldekonomie weer 'n sterker groeifase sal betree. Dit sal die vraag na, en pryse van kommoditeite wêreldwyd ondersteun. Ons moet ook in ag neem dat die hele land nie

Ons gesels met...

Dr. André van der Vyver is die uitvoerende hoof van die Suid-Afrikaanse graan-en-oliesadehandelsvereniging (Sacota).



FOTO: VERSKAF

noodwendig winsgewend hoef te kan uitvoer nie. Die ooste is beter geposisioneer vir winsgewende uitvoer, terwyl die sentrale en westelike dele vir die voorsiening van die binnelandse mark is.

As 'n mens kyk na hoe oordragvoorrade die afgelope paar jaar toegeneem het, lyk dit of uitvoerlogistiek nog lank onder druk gaan bly. Wat is die oplossings op langer termyn?

My siening, wat ek ook al elders verkondig het, is dat 'n gesonde besigheid moet bly groei. Dit geld ook die produksie van landboukommoditeite. Sacota voorspel dat surplusse toenemend gaan groei. Dit help egter nie boere produseer doeltreffend, maar handelaars sukkel om die produk te skuif nie. 'n Groter betrokkenheid deur die private sektor by uitvoerlogistiek is noodsaaklik. Die toekenning deur Transnet Freight Rail (TFR) van spoorallokasies aan Traxtion vir die Oos-Londen-lyn is 'n voorbeeld hiervan. Soortgelyke moontlikhede word ook reeds beoog vir die Durban-lyn. Dit is en moet egter nie net beperk wees tot TFR nie: in en om die hawe is daar ook baie geleenthede. Sommige infrastruktuur het oor jare agteruitgegaan en dit gaan lank duur om dit weer op internasionale standaarde te kry.

Spoorvragvervoer vir graan en

oliesade is baie meer koste-doeltreffend as padvervoer. Watter drastiese stappe is nodig om spoorvragvervoer weer van die grond af te kry?

Sacota het 'n voorstel gemaak dat uitvoervoorrade doelgerig volgens "bloktreine" of "voorkeurtreine" gelaai word, wat dan spesiale voorkeur geniet. Waens word nêrens afgehaak (soos wat dikwels gebeur by Bethlehem, Harrismith en Ladysmith) nie. Die trein loop reguit deur na Durban, tot die mate waarin dit maandelik is. 'n Soortgelyke reëling is reeds van krag op die houertreine.

Wat is tans vir Sacota die grootste bron van kommer wat betref hawe- en algemene logistieke toestande?

Tot dusver kry TFR nog nie die Durban-spoordoeltreffendheid omgedraai nie. Dit bly verder agteruitgaan en as iets nie dringend gedoen word nie, gaan dit vir alle praktiese doeleindes tot niet gaan. In Oos-Londen het ons drastiese verbetering gesien sedert Junie 2022 toe die eerste skip met mielies vertrek het tot verlede maand met die tweede skip. Teen hierdie tyd behoort die regering en Transnet egter al 'n kort- of mediumtermyn-strategiese beleggingsplan aan die bedryf voor te gehou het. Die hawe funksioneer nog vanaf 'n lae basis en benodig dringend investering. **LBW**