

“The more you talk about negative things in your life, the more you call them in. Speak victory not defeat.” Joel Osteen

TRANSNET SOC – ‘N OMMEKEER IS VERSEKER ONVERMYDELIK (MITCHELL BROOKE)

In hierdie tyd sou baie die opskrifte lees oor die onsekere toestand waarin Transnet verkeer. Wat ons tans aanskou, is 'n ernstige afwaartse beweging in Transnet se operasionele prestasie, wat spesifiek oor die hawe- en spoor-afdelings strek. Aan die kant van die spoor-afdeling, het erge vandalisme en diefstal van spoor-infrastruktuur, tesame met verswakkende loko-vloot, daartoe gelei dat die spoornetwerk wat oor strategiese roetes strek, erg onderpresteer het. Dit was nadelig vir die mynbosektor, en het vragmotor-opeenhopings van epiese proporsies by grense en hawens geskep. Die belangrike spoorlyn tussen Durban en Gauteng is ook nie gespaar nie, wat 'n afname in spoorbeweging tot gevolg gehad het, en gelykstaande, het ons nie die volle potensiaal besef om sitrus vanaf die noordelike streek se binneland na hawens vir uitvoer te vervoer nie. Alhoewel die hawe-afdelings (TNPA en TPT) wins vir die afgelope finansiële jaar aangeteken het, is operasionele prestasie op houerbewegings deur hawens deur wanfunksionele masjinerie en toerusting beïnvloed. Dit het die terminale in Durban en Kaapstad meestal geraak, waar veroudering van toerusting bedrywigheede knou. Uit my perspektief staar Transnet nou ietwat van 'n raaisel in die gesig, want om die entiteit om te draai, moet drie dinge gelyktydig gebeur. 1) Operasionele prestasie moet by aanvraag byhou, en ook by netwerkkapasiteit en -vermoë byhou; 2) Om dit te bereik, sal opskaling van die volle komplement en funksionele vloot op die spoor- en hawe-netwerke nodig wees, wat kapitaalinvesterings vir instandhouding en verkryging op 'n epiese skaal sal verg; en 3) Met die lees van die jongste Transnet finansiële verslag, is 'n *Back to Basics*-strategie geïdentifiseer. Die *Back to Basics*-konsep is in wese 'n strewe om die basiese beginsels op grondslagvlak reg te kry. Om te verseker dat die mees bekwame mense in diens geneem word en na die beste van hul vermoë funksioneer, in lyn met resultate en uitsetdoelwitte. Die raaisel waarna ek verwys kan selfverduidelikend wees, maar uiteindelik sal 'n organisasie wat verliese rapporteer, sukkel om kapitaal in te samel om in vlootinstandhouding en verkryging (op die skaal wat Transnet nodig het) te herbelê – waarsonder operasionele prestasie nie sal omdraai en die balansstaat versterk nie. Noudat dit uiteengesit is, is 'n aantal hervormings aan die gang wat, indien suksesvol, 'n ommekeer van sleutelkorridors en -netwerke kan meebring. Die raaisel wat Transnet in die gesig staar, kan opgelos word deur beleidshervormings en vennootskappe op sleutel strategiese netwerke. Van belang is die implementering van die nasionale spoorbeleid, wat sal meebring dat die spoornetwerk, van die bedryf van spoordienste op die netwerk, geskei word. Dit sal beteken dat private spoor-operateurs binnekort treine op die nasionale spoornetwerke sal kan bestuur. Dit is 'n baie belangrike ontwikkeling vir die sitrusbedryf, aangesien die opskaling van spoorvervoer nodig is en in die nabye toekoms met private operateurs belyng kan word. Nog 'n belangrike hervorming is die hoogs verwagte vennootskap tussen *Transnet Port Terminals* (TPT) en die Filippyne-gebaseerde *International Container Terminal Services* (ICTSI) om die *Pier 2 Container Terminal* in Durban te bestuur. Daar word geglo dat die vennootskapsooreenkoms teen April 2024 in plek sal wees, en die maatskappy se rekord dui daarop dat 'n ommekeer onvermydelik is. Ons wag op vordering met 'n suksesvolle vennootskap om *Ngqura Container Terminal* (NCT) by die Coega-hawe te bestuur. Verder het TNPA vanaf die Hawe-reguleerder, deur die tariefaansoek, kapitaal versoek om op groot skaal in mariene toerusting te belê. TPT het ook instandhoudingskodes en vlootverkrygingskodes vir Pier 1, NCT, en Kaapstad-terminale uiteengesit. By wyse van hierdie skodes behoort die vloot vóór die 2024 piek sitrusseisoen aangevul te word, en teen daardie tyd behoort die prestasie van die skeepskant en terminale landkant in alle opsigte radikaal verbeter te word. Laastens, die *The National Logistics Crisis Committee* (NLCC) is geformuleer en is aktief om die Presidensie te betrek om te verseker dat hierdie noodsaaklike hervormings geïmplementeer word. Die CGA skakel met Agbiz wat op die NLCC verteenwoordig is en tweeweeklik vergader.

GEPAK EN VERSKEEP

Einde van Week 39 Miljoen 15 Kg Kartonne	Gepak	Gepak	Gepak	Verskeep	Verskeep	Oorspronklike skatting	Nuutste voorspelling	Finaal gepak
BRON: PPECB/AGRIHUB	2021	2022	2023	2022	2023	2023	2023	2022
Pomelo's	20.3 m	16.7 m	14.7 m	14.8 m	13.9 m	14.4 m	14.8 m	16.7 m
Mandaryne	30.7 m	31.6 m	37.6 m	31.4 m	37.5 m	34.1 m	38.0 m	31.8 m
Suurlemoene	31.0 m	34.6 m	35.5 m	33.7 m	34.9 m	37.3 m	35.9 m	34.7 m
Nawels	27.2 m	27.6 m	24.7 m	26.9 m	24.5 m	25.3 m	24.9 m	27.8 m
Valencias	53.9 m	52.6 m	51.0 m	47.2 m	48.3 m	54.5 m	51.7 m	53.8 m
Totaal	163.1m	163.1m	163.5m	154.0 m	159.1 m	165.6 m	165.3 m	164.8 m