

“What we call progress, is the exchange of one nuisance for another nuisance.” Havelock Ellis

ONTRAFELING VAN DIE UITSpraak WAT VERHOED DAT ICTSI BY DURBAN PIER 2 HOUERTERMINAAL VOORTGAAN

Regter Mossop het hierdie week 'n bevel uitgereik wat Transnet verbied om met *International Container Terminal Services Inc* (ICTSI) te skakel en voort te gaan. Die ICTSI is die goedgekeurde vennoot om Durban Pier 2 houerterminalaal te bedryf (<https://www.saflii.org/za/cases/ZAKZDHC/2024/69.html>). Die regsproses moet voortgaan en alle partye is geregtig om hul regte uit te oefen. Hierdie week se bevel sal 'n ernstige impak hê en die private sektor se betrokkenheid by die hawe se houerterminale verhoog. Deel B van die aansoek wat deur *APM Terminals BV* gebring is, moet nog voor die hawe gebring word. Deel B is die aansoek téén die toekenning van die vennootskap aan ICTSI en Deel A is die interdik wat hierdie week oorhandig is. Aangesien dit 6 maande geneem het vir die hawe om die aansoek van deel A aan te hoor, kan dit veilig wees om te aanvaar dat deel B vermoedelik eers vir die Nuwejaar vasgestel sal word. So in wese vermoed ons dat ICTSI nog vir 'n geruime tyd operasionele beheer van Pier 2 sal neem/oorneem. Wat beteken dit vir die sitrusbedryf en spesifiek vir die noordelike streke se korridor? Miskien moet ek begin deur te verduidelik wat sou gebeur het as 'n private vennoot teen hierdie tyd aktief was, of wat sou gebeur as een aktief sou word. As die CGA skat ons dat daar 'n positiewe impak op die vaartbelyning van bedrywighede op kort termyn sal wees, maar dit sal enigiets van 6 maande tot 12 maande neem vir enige betekenisvolle verandering in produktiwiteit, bloot as gevolg van die groot uitdaging met toerusting en die behoefte om 'n volledige komplimentêre en funksionerende toerustingportefeulje aan te skaf. Een ding om op te let is die belangrike aspek oor die mededinging wat sal bestaan tussen enige private operateur en *Transnet Port Terminals* en spesifiek Pier 1, Point en Maydon Wharf terminale. As enige private vennoot produktiwiteit met 100% sou verhoog van sê 12 bruto hyskraanbewegings per uur tot sê 25 bruto hyskraanbewegings per uur en meer, verhoog dit summier die aanlegkapasiteit met 100% of so. Dit beteken skepe en houters sal vinniger beweeg en omkeertyd sal baie aantreklik wees vir skeepsrederye om skepe by Pier 2 te werk, in teenstelling met ander terminale. Dit kan selfs Pier 2 'n aantreklike voorstel maak vir skepe wat vir *Ngqura Container Terminal* in die Oos-Kaap gelyk is, wat 'n verskuiwing na Pier 2 regverdig, wat 'n belangrike spilpunt vir die streek word. Ek glo daar sal ook betekenisvolle en aansienlike ondersteuning van hawe-terminale en ontwikkeling van binnelandse spoorterminalle wees om die deurset van houters aansienlik te verbeter deur spoorvervoer in samewerking met padvervoer te gebruik. 'n Mens moet vra: wat gebeur as die aansoek van Deel B téén die gesamentlike onderneming is? Die ooreenkomste tussen Transnet en ICTSI sou dan nietig wees. Ons het reeds gehoor dat indien dit die geval sou wees, 'n nuwe Versoek om Voorstelle en hernude aansoekproses dringend in werking gestel sal word. Daarom sal Transnet steeds private vennootskap vir Pier 2 nastreef. Pier 2 sal dan in sy huidige vorm voortgaan totdat 'n goedgekeurde vennoot beheer hervat. Die CGA het al voorheen gesê dat die mees werkbare manier om hawedoeltreffendheid in Suid-Afrika te verhoog, is om dringend Openbare Private Vennootskappe na te streef. Transnet het die strategiese besluit geneem om intussen voort te gaan om toerusting vir Durban Pier 2 aan te skaf. Baie nodige *Ship to Shore*-krane, *Straddle Carriers* en *Haulers* is op pad en arriveer mettertyd, krities vir aankoms vóór die 2025-sitrusseisoen. Op grond hiervan kan ons aanvaar dat 'n redelike mate van positiewe bedryfsprestasie sal volg. Daar is 'n paar kritieke ontwikkelings (of belemmerings) wat ons moet oorweeg terwyl ons die 2025-sitrusseisoen binnegaan. 1) Groot arteriële pad-opgraderings sal voortgaan in Ethekwini, spesifiek dié op die N2 en N3, 2) Bayhead-pad wat na Pier 1 en Pier 2 lei, sal rehabilitasie en padverbreding ondergaan, en 3) Pier 2-noord-kaibed-verdiepingsprojek sal voortgaan. Hierdie en ander ontwikkelings sal 'n paar interessante dinamikas in 'n reeds beperkte omgewing bied. Ons sal op hoogte bly van hierdie projekte en die tydlyn en impak adviseer sodra daar duidelikheid is. Die CGA het 'n *End of Season Review*-byeenkoms in Durban op 18 Oktober gekoördineer. Ons het baie kritieke belanghebbendes in die vorm van Transnet, Koelhuise, Vervoerders, Verskeppingsrederye, Uitvoerders, PPECB en DALRRD genooi om die byeenkoms by te woon. Inisiatiewe wat deur hierdie groep geïdentifiseer word, sal opgeneem word vir implementering teen die 2025-seisoen. Ondersteuning van die hawe-spoorverbinding na die terminale is reeds geïdentifiseer as 'n kritieke komponent wat daarop gemik is om doeltreffendheid te verhoog.

GEPAK EN VERSKEEP

Einde van Week 40 Miljoen 15 kg Kartonne	Gepak	Gepak	Gepak	Verskeep	Verskeep	Oorspronklike skatting	Nuutste voorspelling	Finaal gepak	Vision 260
BRON: PPECB/AGRIHUB	2022	2023	2024	2023	2024	2024	2024	2023	2024
Pomelo's	17.8 m	14.7 m	14.4 m	13.9 m	14.1 m	16.8 m	14.4 m	14.7 m	16.2 m
Mandaryne	34.1 m	38 m	41.6 m	37.5 m	41.2 m	43 m	41.7 m	38.0 m	39.6 m
Suurlimoene	37.5 m	35.6 m	34.7 m	35.5 m	34.5 m	37.9 m	34.8 m	35.6 m	39 m
Nawels	30.1 m	24.8 m	25.1 m	24.6 m	24.7 m	25.7 m	25.1 m	24.8 m	22.3 m
Valencias	56.5 m	51.8 m	48.5 m	49 m	48 m	58.3 m	48.8 m	52.0 m	55.4 m
Totaal	176.0 m	164.9 m	164.3 m	160.5 m	162.5 m	181.7m	164.8 m	165.1 m	172.5 m