

DIESEL AS BOERDERY-UITGAWE

DEUR

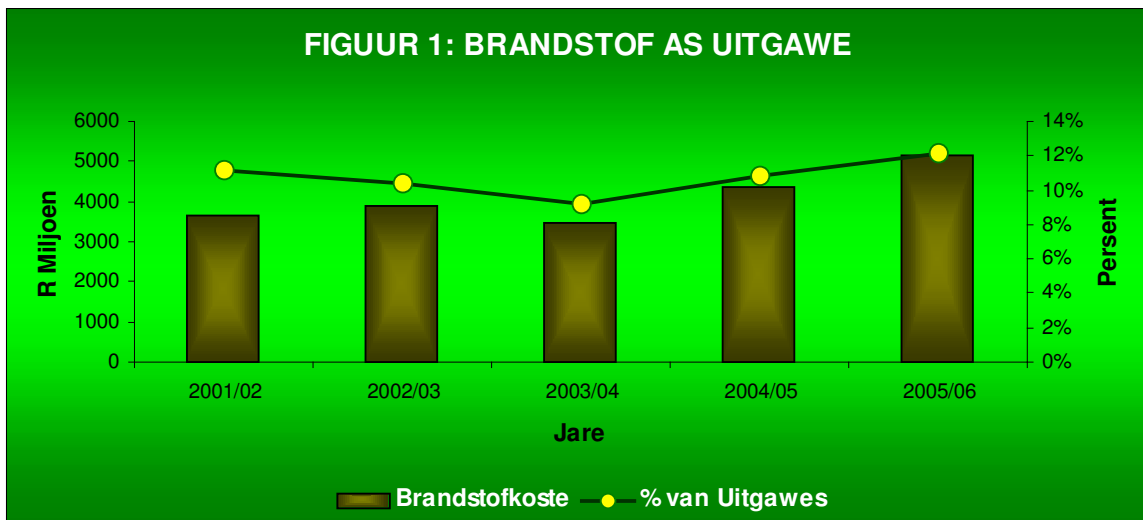
DR PHILIP THEUNISSEN COMPUTUS BESTUURSBURO

Suid-Afrikaanse boere het volgens die Nasionale Departement van Landbou vir die seisoen van 2005/06 na raming R5,174.4 miljoen aan brandstof gespandeer. Dit is 12% van hulle uitgawes ten opsigte van intermediêre goedere en dienste. Volgens die Departement van Mineraal en Energie gebruik die landbousektor ongeveer 1,255,488 kiloliter se brandstof per jaar. Dit is dus te verstane dat elke styging in brandstofpryse met groot teleurstelling deur boere begroet word omdat dit 'n aansienlike koste-implicasie vir hulle inhoud.

Die uiteindelijke dieseluitgawe vir boere is die resultaat van verbruik op die plaas maal die prys by die pomp. Hoewel boere die verbruik kan beheer, het hulle geen inspraak in die prys van diesel nie. Prysgegewys is dit dus 'n kwessie van vat dit of los dit.

Uitgawe

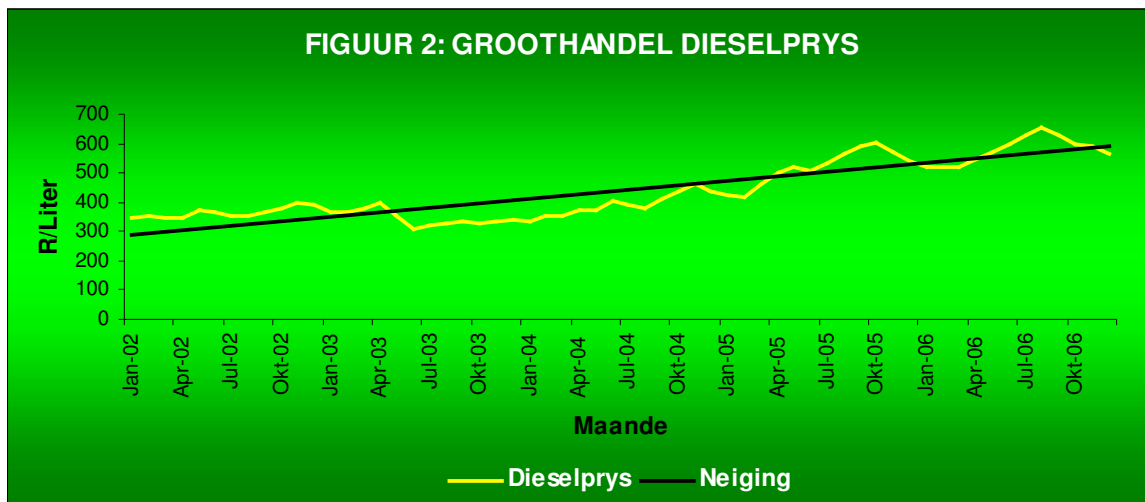
Die landbou se uitgawe ten opsigte van alle brandstof vir die afgelope vyf jaar toon volgens Figuur 1 'n redelik konstantheid vir die eerste drie jaar. Daar was selfs 'n daling in 2003/04 maar vanaf 2004/05 het die uitgawe redelik toegeneem. Hierdie toename kan aan die styging in brandstofpryse toegeskryf word.



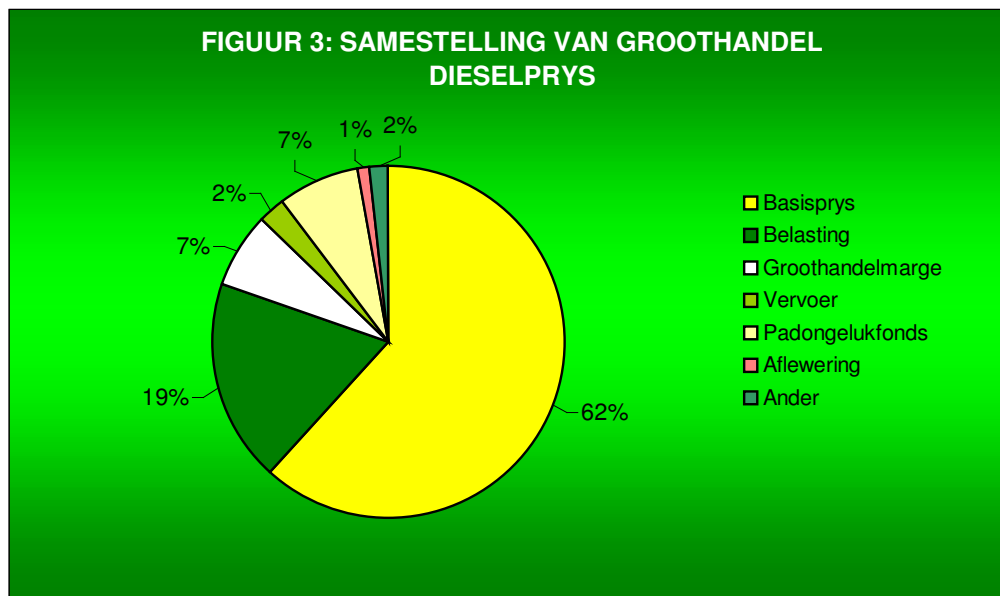
Figuur 1 toon ook aan dat brandstof as persentasie van totale intermediêre goedere en dienste rondom 11% per jaar wissel. Hoewel die uitgawe aan brandstof dus geleidelik toeneem, neem dit nie buitensporig toe teenoor ander uitgawes nie.

Prys

Die dieselprys bestaan uit verskillende komponente. Die gelande koste daarvan by enige van die land se hawens word saamgestel uit die aankoopkoste, assuransië en vraggeld. Die Suid-Afrikaanse dieselprys is direk gekoppel aan die VSA-dollarprys van brandstof van die vier vernaamste internasionale raffineerders naamlik BP, Mobil en Shell in Singapoer asook Caltex in Bahrain. Hierdie vier raffineerders kan voldoende voorrade teen die mees ekonomiese skeepskoste aan Suid-Afrika verskaf en pryse kan nie gemanipuleer word nie. Figuur 2 toon aan dat die groothandelprys van diesel in die binneland oor die laaste vyf jaar 'n neiging gehad het om gemiddeld met ongeveer 1% per maand te styg. Hoewel daar by tye 'n daling in pryse was, is dit opgevolg met periodes waar die prys gestyg het. Vanaf Januarie 2002 tot Desember 2006 het die prys in totaal met 39% gestyg.



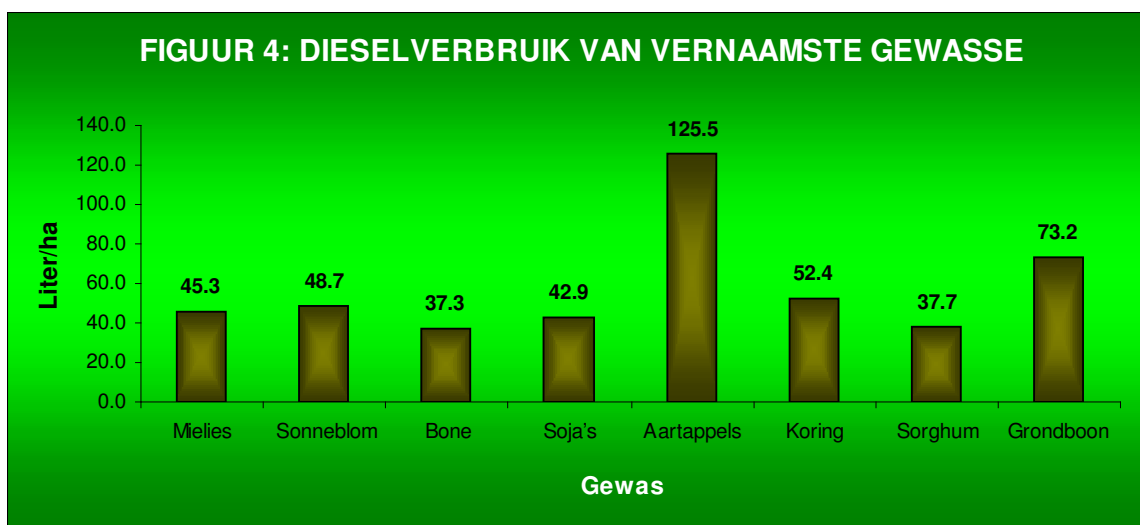
Die binnelandse gedeelte van die dieselprys bestaan onder andere uit die koste om die diesel te vervoer en af te lewer, die winsmarges van die handelaars en die staat se belastings en heffings. Figuur 3 toon die samestelling van die groothandelprys van diesel aan.



Die koste van gelande diesel beloop R3.47 per liter wat 62% van die groothandelprys is. Die regering se gedeelte bestaan uit belasting van R1.05, doeane en aksyns van 4.0 sent en 'n bydrae tot die padongelukfonds van 41.5 sent per liter. In totaal beloop dit 27% van die groothandelprys. Anders as in die geval van petrol, waar die kleinhandelprys gereguleer is, word die kleinhandelprys van diesel nie gereguleer nie en kan die kleinhandelaar self oor 'n marge besluit.

Verbruik

Figuur 4 bevat gegewens oor die beraamde diesilverbruik om die vernaamste graangewasse in Suid-Afrika te verbou. Daarvolgens word sowat 125.5 liter diesel benodig om een hektaar aartappels te verbou terwyl daar ongeveer 45.3 liter diesel benodig word om een hektaar mielies te verbou. Dit sluit vervoer van die eindproduk na 'n mark of silo in.



Die gegewens in die figuur kan die indruk skep dat diesel as uitgawe op plaasvlak baie hoog is. Selfs hier stem dit egter ooreen met die nasionale syfer naamlik dat dit ongeveer 12% van vertakkingsuitgawes beloop. Dit neem wel af namate 'n vertakking meer arbeidsintensief raak soos in die geval van aartappels en bone.

Besparingsmaatreëls

Die dieselprys is ongelukkig nog lank nie by sy boonste draaipunt nie. Die wêreld se energiebronne is stadig maar seker besig om uitgeput te raak terwyl die verbruik daarvan daaglik toeneem. Op 'n punt sal daar net nie meer genoeg fossielbrandstof beskikbaar wees om al die voertuie en werktuie aan die gang te hou nie. Tensy 'n alternatiewe brandstof ontwikkel kan word sal brandstofpryse net bly styg omdat die vraag die aanbod daarvan al verder gaan oorskry. Totdat 'n ekonomiese alternatief gevind word sal boere dus na besparingsmaatreëls op die plaas moet kyk om die voortdurende styging in die prys van diesel teen te werk.

Trekkers is die grootse gebruikers van diesel op die plaas. Volgens die Landbounavorsingsraad se Instituut vir landbou-ingenieurswese dra verskeie faktore by tot hoë diesilverbruik:

- Trekkers wat onnodig lui terwyl vragte op- of afgelaai word;
- Trekkers wat onnodig lui terwyl die operateur rus;
- Lekkasies in die brandstoftelsel;

- Brandstofproppe wat ontbreek;
- Aansitters of batterye wat nie werk nie;
- Defektiewe dieselinspuitstelsels;
- Brandstofvermorsing met die vul van brandstoftenks;
- Brandstoftenks wat nie aan die einde van 'n dag se werk weer volgemaak word nie;
- Onnodige hantering en blootstelling van brandstof;
- Trekkers- en implementgroottes wat nie bymekaar pas nie;
- Voortdurende uitermatige wielglip;
- Banddruk
- Agterwielbelading;
- Wangebruik van trekker en sleepwa;
- Ongekoördineerde ritte;
- Foutiewe ratkeuses en enjinspoed;
- Foutiewe instelling van implemente.

In die algemeen sal doeltreffende bestuur, wat insluit algemene plaasuitleg, 'n goeie meganisasiebeleid, koördinerende van ritte met alle voertuie (trekkers ingesluit) en goeie voorraadbeheer alles 'n bydrae lewer om brandstofverbruik te beperk. Dit is die boer se eie verantwoordelikheid om diesel optimaal en effektief op die plaas te gebruik. Daardeur kan hy ten minste die een komponent van dieseluittgawe, naamlik hoeveelheid, bestuur en beheer.

BETHLEHEM
April 2007