

# DIE EFFEK VAN DIE DIESELKONSESSIE

## DEUR

### DR PHILIP THEUNISSEN

---

In geldwaarde is die effek van die dieselkonsessie 'n besparing R422.85 miljoen. Dit is gelykstaande is aan die inkomste wat 564,000 ton mielies, 384,000 ton koring, 302,000 speenkalwers of 1,7 miljoen speenlammers teen hul huidige pryse sal lewer.

In die begrotingsrede van Maart 2001 het die Minister van Finansies, Trevor Manuel, aangekondig dat die dieselkorting weer heringestel gaan word vir primêre produksie nadat dit 'n tyd gelede afgeskaf is. Die bedoeling van 'n dieselkorting aan boere is om sekere belastings en heffings wat vir die instandhouding van die land se paaie gebruik word by die dieselprys uit te laat omdat die grootste gedeelte van die diesel wat boere aankoop vir produksiedoeleindes gebruik word en nie op die land se paaie uitgery word nie. Die vorige rabattelsel was egter in so 'n mate deur padvervoerders misbruik dat die minister dit opgeskort het. Na vele samesprekings en verhoë van die landbousektor is 'n nuwe

korting weer ingestel en sal dit vanaf 4 Julie as 'n dieselkonsessie, saam met die BTW-stelsel, aan boere terugbetaal word. Die gevolg daarvan is 'n betekenisvolle kostebesparing vir die landbou.

#### Verbruik

Volgens die Nasionale Departement van Landbou sou boere na raming R2,645.3 miljoen aan brandstof vir 1999/2000 spandeer het. Tabel 1 toon aan dat dit R1,863.1 miljoen in 1995/96 beloop het maar dat dit oor die laaste vyf jaar konstant ongeveer 11% van boere se totale spandering aan intermediêre goedere en dienste beloop het. Hierdie uitgawes word vir produksiedoeleindes aangewend.

Tabel 1 toon ook aan dat die landbou sektor, soos deur die Departement van Mineraal en Energiesake bereken, 1,255,488 kiloliter se brandstof gedurende 2000 gebruik het. In 1996 was dit 1,381,594 kl waarna dit ietwat afgeneem het vanaf 1997 tot 1999 en toe weer in 2000 toegeneem het.

Die dieselverbruik van die landbousektor het oor die afgelope vyf jaar dus met 9% afgeneem maar die besteding daaraan het met 42% toegeneem. Die prys van diesel en nie die verbruik nie, moes dus 'n wesentlike impak op die uitgawes van boerderye gehad het.

#### Prys

Die dieselprys bestaan uit verskillende komponente. Die gelande koste daarvan by enige van die land se hawens word saamgestel uit die aankoopkoste, assuransie en vraggeld (KAV). 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 1 toon aan dat die KAV-prys 57% van die prys beloop wat boere vir hulle diesel betaal.

Die binnelandse gedeelte van die dieselprys bestaan uit die koste om die diesel te vervoer en af te lewer (10%), die winsmarges van die groot- en kleinhandelaars (10%) en die staat se belastinge en heffings (31%). Die regering se gedeelte bestaan uit belasting van 24.0%, aksyns van 1.3%, die bydrae tot die egalisasiefonds van 2.5% en 'n bydrae tot die padongelukfonds van 3.2%.

Volgens Figuur 2 het die groothandelprys van diesel, afgelewer in Gauteng, vanaf Februarie 1996 van R1.72 per liter tot sy huidige vlak van R3.30 per liter gestyg. Die groothandelprys is ongeveer die prys wat die boer op die plaas ook sal betaal. Hoewel die groothandelprys in die bestek van vyf jaar met 92% gestyg het, het die staat se gedeelte volgens die figuur redelik konstant gebly. Dit het wel in 1997 eenmalig met 20,6 sent per liter toegeneem toe die vorige dieselrabat afgeskaf is. Die skerp stygings in die dieselprys is dus grootliks die gevolg van 'n verswakkende wisselkoers en die verstewiging van die internasionale ru-olieprys.

### **Konsessie**

In gevolg die nuwe konsessie op die dieselprys kan boerderye 42.1 sent per liter terug eis op 80% van hulle totale dieselaankope. Die konsessie geld ten opsigte van die brandstofheffing en die padongelukfonds. Ingevolge die konsessie kan 'n boer 31,6% van die heffing en 100% van die padongelukfonds terug eis. Dit beloop 25,6 sent vir die heffing en die volle 16.5 sent van die padongelukfonds. In totaal is die bedrag dus 42,1 sent per liter wat 'n boer minder vir diesel gaan betaal wat vir produksiedoeleindes aangewend word. Die feit dat slegs 80% van dieselaankope vir die konsessie kwalifiseer beteken dat boere in effek dus 34 sent per liter minder vir hulle totale dieselverbruik gaan betaal.

Tabel 2 toon aan dat die landbousektor sonder die konsessie en met dieselfde dieselverbruik as in 2000, R4137.46 miljoen aan diesel teen die huidige prys sal spandeer. Daarvan sou R1,273.1 miljoen na die staatskas gegaan het, alhoewel die grootste gedeelte van hierdie diesel op die plaas self gebruik sou word. Na die inwerkingtreding van die konsessie en met inagneming van die 80% wat daarvoor kwalifiseer, sal boere teen dieselfde verbruik R3,714.61 miljoen aan diesel bestee waarvan nou slegs R850.2 miljoen na die regering gaan. Dit is 'n vermindering van 10.2%. In geldwaarde is die besparing R422.85 miljoen wat gelykstaande is aan die inkomste wat 564,000 ton mielies, 384,000 ton koring, 302,000 speenkalwers of 1,7 miljoen speenlamms teen hul huidige pryse sal lewer.

### **Effek op boere**

Die gemiddelde dieselverbruik vir 'n paar van die vernaamste akkerbougewasse word in Tabel 3 aangetoon. Daarvolgens verg dit byvoorbeeld 43.3 liter diesel om een hektaar mielies te produseer terwyl 49,1 liter nodig is om 'n hektaar koring te verbou. Stroop- en vervoerkoste is nie hierby ingesluit nie. Teen 'n dieselprys van R3.30 per liter beloop die brandstofkoste R142.89 per hektaar vir mielies en R162.03 vir koring. Die dieselkonsessie van 42,1 sent per liter sal 'n besparing van R18.19 per hektaar vir mielies meebring terwyl dit in die geval van koring R20.62 sal beloop. Die tabel toon ook aan die koste per hektaar in die geval van mielies met R4.33 sal styg vir elke 10 sent waarmee die dieselprys vorentoe weer gaan verhoog terwyl dit koring se produksiekoste met R4.91 per hektaar sal laat toeneem. Teen 'n prys van R4.00 per liter sal die brandstofkoste om een hektaar mielies te produseer R173.20 beloop terwyl dit vir 'n hektaar koring R196.40 sal kos.

### **Besparingsmaatreëls**

Met inagneming van die konsessie, is dit steeds nie vergesog om te dink dat die dieselprys in die afsienbare toekoms R4.00 per liter kan beloop nie. Die wêreld se energiebronne is stadig maar seker besig om uitgeput te raak terwyl die verbruik daarvan daagliks 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 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 dieselverbruik:

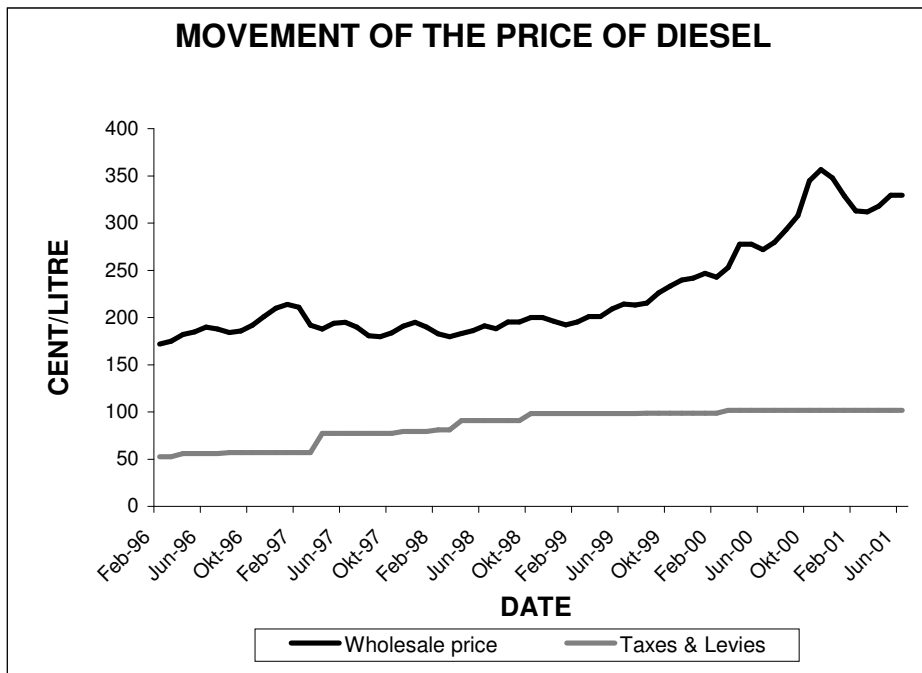
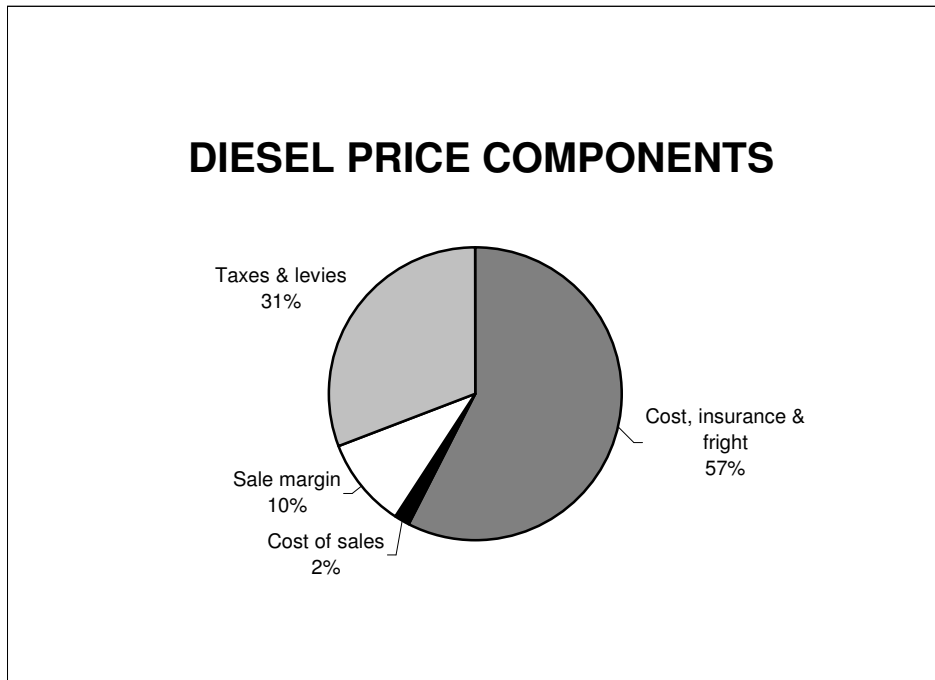
- Trekkers wat onnodig luier terwyl vragte op- of afgelaai word;
- Trekkers wat onnodig luier terwyl die operateur rus;
- Lekkasies in die brandstofstelsel;
- Brandstofproppe wat ontbreek;
- Aansitters of batterye wat nie werk nie;
- Defektiewe dieselin spuitstelsels;
- Brandstofvermorsing met die vul van brandstof tenks;
- Brandstof tenks 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
- Agterwielbelasting;
- 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, koördinering van ritte met alle voertuie (trekkers ingesluit) en goeie voorraadbeheer alles 'n bydrae lewer om brandstofverbruik te beperk. Die inwerkingtrekking van die dieselkonsessie sal 'n onmiddellike voordeel hê wat oor die medium termyn weer uitgewis gaan word as gevolg van onvermydelike en aanhoudende prysstygings. Dit is die boer se eie verantwoordelikheid om homself nou reeds daarvoor voor te berei.

---

**BETHLEHEM**  
**Junie 2001**

**BYLAES:**



**TABLE 1: ESTIMATED VALUE OF INTERMEDIATE GOODS PURCHASED**

Year	Fuel R million	Total R million	Fuel as % %	Consumption kilo litre
1995/96	1,863.1	15,815.4	11.8	1,381,594
1996/97	2,131.2	18,379.2	11.6	1,272,462
1997/98	2,271.1	19,759.1	11.5	1,179,418
1998/99	2,305.9	20,955.8	11.0	1,112,682
1999/00	2,645.3	23,247.3	11.4	1,255,488

\* Source: Department of Agriculture

\*\* Agricultural consumption supplied by Department of Mineral & Energy Affairs

**TABLE 2: DIESEL PRICE COMPONENTS AND VALUE**

Price components	NORMAL		AFTER CONSESSION				DIFFERENCE R million
	R/litre	R million	R/litre	R million	R/litre	R million	
			100%	100%	80%	80%	
Cost, insurance & freight	1.90	2,380.9	1.90	2,380.9	1.90	2380.9	0.00
Cost of sales	0.05	65.9	0.05	65.9	0.05	65.9	0.00
Sale margin	0.33	417.6	0.33	417.6	0.33	417.6	0.00
Taxes & levies	1.01	1,273.1	0.59	745.8	0.68	850.2	422.85
<b>Retail price</b>	<b>R 3.30</b>	<b>R 4,137.46</b>	<b>R 2.88</b>	<b>R 3,610.16</b>	<b>R 2.96</b>	<b>R 3,714.61</b>	<b>R 422.85</b>

**TABLE 3: PER HECTARE COST OF DIESEL FOR SEVERAL CROPS  
(AVERAGE FOR ALL TRACTOR SIZES)**

Enterprise	Litres per ha needed	Cost per ha @ R 0.10	Cost per ha @ R 0.42	Cost per ha @ R 2.88	Cost per ha @ R 3.30	Cost per ha @ R 3.50	Cost per ha @ R 4.00
Maize	43.30	4.33	18.19	124.70	142.89	151.55	173.20
Sunflower	45.90	4.59	19.28	132.19	151.47	160.65	183.60
Dry beans	35.30	3.53	14.83	101.66	116.49	123.55	141.20
Soya beans	40.60	4.06	17.05	116.93	133.98	142.10	162.40
Potatoes	125.20	12.52	52.58	360.58	413.16	438.20	500.80
Wheat	49.10	4.91	20.62	141.41	162.03	171.85	196.40
Annual fodder	36.10	3.61	15.16	103.97	119.13	126.35	144.40
Perennial fodder	20.80	2.08	8.74	59.90	68.64	72.80	83.20

\* Source: Computus Management Bureau, CC

\*\* Harvesting and transporting of crops excluded