

“Whenever you see a successful business, someone once made a courageous decision.” (Peter F. Drucker)

JUSTIN CHADWICK BEREIK MYLPAAL VAN 25 JAAR BY CGA

Justin Chadwick, CGA se uitvoerende hoof, het hierdie maand die belangrike mylpaal van 25 jaar diens bereik. Tydens 'n span-oriëntering wat onlangs gehou is, het Justin 'n oorsig gegee van sy tyd by die CGA. Hy het besin oor sy reis van die enigste werknemer in 1999 (ná die deregulering van die bedryf), tot die aanskou van die evolusie en transformasie van die CGA en sy maatskappye. Wat ek van Justin geleer het, is: hy is bekend, geliefd en wyd gerespekteer. Hy beskik oor 'n uitsonderlike werksetiek en was instrumenteel in die bevordering van hierdie bedryf deur talle uitdagings. Justin was 'n ongelooflike leier vir hierdie bedryf. Baie geluk en dankie, Justin!

'N OORSIG VAN SEISOEN 2024 SE LOGISTIEK EN VERSKEPING

As jy een van my logistieke aanbiedings bygewoon het, verwys ek oor die algemeen na die belangrikheid daarvan om die uitvoerkorridor-aspek in ag te neem wanneer dit by die uitvoerlogistieke omgewing kom. Daar is drie hoof logistieke en verskeppingskorridors: 1) die Noordelike Streek Korridor, wat vanaf Maputo- en Durban-hawens uitvoer; 2) die Oos-Kaap Korridor, uitvoer vanaf Port Elizabeth- en Coega-hawens; en 3) die Wes- en Noord-Kaap Korridor, uitvoer vanaf Kaapstad-hawe. Elkeen funksioneer uniek, wat dit moeilik maak om die seisoen se logistiek op te som. Oor die algemeen was hierdie seisoen ongelooflik uitdagend, hoofsaaklik op twee fronte: 1) die aflaai van houters in terminale, en 2) verdragings van houerverskeping wat lei tot knelpunte en 'n teenstrydige aanbod aan markte. Hierdie uitdagings was algemeen by alle Suid-Afrikaanse hawens. Gespesialiseerde houer-verskeping na Japan, China, die VSA en Rusland het egter oor die algemeen konsekwent gebly. Vanuit 'n korridor-perspektief was die produksie- en uitvoervolume van die Noordelike Streke aansienlik laer, wat die laagste produksie uit hierdie korridor die afgelope jare aanteken. Die Durbanse houerterminale het 'n magdom toerustinguitdagings in die gesig gestaar, wat die omkeertye van die skepe beïnvloed het en vragmotorverdragings veroorsaak het wanneer die terminale binnegekom is. Nog 'n voortdurende uitdaging was die vragmotorbesprekingstelsel, bespreking van gleuwe was nie moontlik nie en dus die effektiewe aflewering van houters in die terminale beïnvloed het. In sekere opsigte was dit gelukkig dat produksie en uitvoere uit die Noordelike Streke hierdie seisoen laag was, gegewe die omvang van die uitdagings. Op 'n positiewe noot het die terminale die kapasiteit van die “reefer plugs” aansienlik verhoog. Alhoewel uitvoervolumes laer was, was daar geleenthede waar “plug capacity” byna 100% bereik het. Die Maputo-hawe het goed gevaar ten spyte van die afname in produksie en het ongeveer 14 600 palette hoofsaaklik na Midde-Oosterse lande, Maleisië en Bangladesj uitgevoer. Die Oos-Kaap het die meeste logistieke en verskeppingsprobleme ondervind, hoofsaaklik as gevolg van erge en aanhoudende windonderbrekings. Hierdie ontwrigtings het skepe vertraag, koelkapasiteit belemmer en 'n effek regdeur die verskaffingsketting veroorsaak. Knelpunte in hierdie streek was wydverspreid deur die seisoen. Die Port Elizabeth-houerterminaal is gebruik vir drie hoof-Europa-gebonde dienste, sowel as roetes na die Midde-Ooste en Noord-Amerika, wat voortdurend die terminaal se vermoë uitgedaag het om te voldoen aan die behoeftes van houer-deurset. Dit is ook opmerklik dat uitvoer uit die Oos-Kaap-streek vanjaar met 20% toegeneem het, wat tot die uitdagings bygedra het. Die meeste vrugte wat geproduseer is, is vanaf Port Elizabeth en Coega uitgevoer. Histories funksioneer die Kaapstadse hawe baie doeltreffend gedurende die sitrusseisoen as gevolg van die surplus houerterminaalkapasiteit. Windonderbrekings, wat in die somermaande voorkom, is nie tipies 'n probleem gedurende die winter-sitrusuitvoermaande nie, wat dus die bedryfsimpak beperk. Ongekende weergebeurtenisse het egter by geleentheid bedrywighede by die Kaapstadse houerterminale ontwrig. Daar was een geval waar langdurige wind- en reënonderbrekings 'n beduidende bottelnek in die streek veroorsaak het. Die Kaapstadse houerterminale (CTCT en CTMPT) het ook baie probleme met toerustingonderbrekings ondervind. Oor die algemeen het die hawe goed gevaar. 'n Nuwe inisiatief wat ek sal bekendstel, is "The State of Citrus Logistics and Shipping Report," wat ek sal opstel ná die einde-van-seisoen sessies wat ons gedurende Oktober in Durban en Gqeberha sal aanbied. Hierdie verslag sal meer gedetailleerde insigte verskaf oor die logistiek en verskeping vir die 2024-seisoen, met 'n gefokusde siening op Vision 260. 'n Opregte dank aan Transnet Port Terminals vir samewerking op kommunikasieplatforms, wat 'n aansienlike positiewe impak gemaak het.

GEPAK EN VERSKEEP

Einde van Week 39 Miljoen 15 Kg Kartonne	Gepak	Gepak	Gepak	Verskeep	Verskeep	Oorspronk- like skatting	Nuutste voorspelling	Finaal gepak	Vision 260
BRON: PPECB/AGRIHUB	2022	2023	2024	2023	2024	2024	2024	2023	2024
Pomelo's	17.8 m	14.6 m	14.4 m	13.9 m	14.2 m	16.8 m	14.5 m	14.7 m	16.2 m
Mandaryne	34.1 m	38 m	41.5 m	37.3 m	41.1 m	43 m	41.7 m	38.0 m	39.6 m
Suurlemoene	37.5 m	35.6 m	34.7 m	35.5 m	34.2 m	37.9 m	34.8 m	35.6 m	39 m
Nawels	30 m	24.8 m	25.1 m	24.6 m	24.1 m	25.7 m	25.1 m	24.8 m	22.3 m
Valencias	55.9 m	51.6 m	48.1 m	48.3 m	46.7 m	58.3 m	48.8 m	52.0 m	55.4 m
Totaal	175.3 m	164.6 m	163.8 m	159.6 m	160.3 m	181.7m	164.9 m	165.1 m	172.5 m