

DIE MOTORBEDRYF IN SUID-AFRIKA

A fundamental analysis and balanced viewpoint on the development, present position, and future development of the motor industry in South Africa.

deur: Prof. Nic. Swart
Direkteur, Adviesburo vir Klein Sakeondernemings
Potchefstroomse Universiteit vir C.H.O.

1. INLEIDING

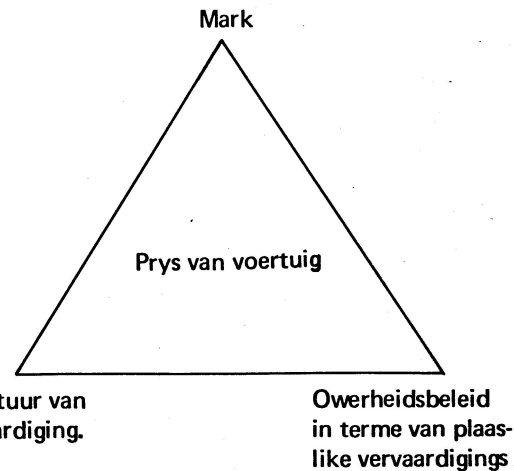
As mens met jou haarkapper gesels dan het hy 'n definitiewe insig oor die probleme van die motorbedryf in Suid-Afrika asook die oplossing daarvoor. Die posisie word herhaal van persoon tot persoon en openbaar homself in die populêre pers in 'n verskeidenheid van vorme. Dit is die reg van enige persoon of instelling om binne 'n demokratiese sisteem sy mening te lug en opinies uit te spreek. Hoewel daar van hierdie demokratiese uitings kennis geneem moet word, verg 'n gebalanseerde oordeel van die ontwikkeling, stand en toekomstige ontwikkeling van die motorbedryf in Suid-Afrika 'n dieper en meer fundamentele analise. Sodanige grondliggende analise moet egter teen die gevaar van teoretisering waak en moet steeds praktyk – en realities gebonde wees.

Die motorbedryf in Suid-Afrika, soos ook in die meeste ontwikkelende lande, is 'n komplekse en ineengestremgelde bedryf. Ek wil my in hierdie kort artikel tot die basiese struktuur- en verhoudings-elemente beperk om sodoende te trag om die historiese ontwikkelingspatroon en die huidige struktuur saam te voeg as basis vir beoordeling van die toekomstige verloop.

2. BASIESE STRUKTURELEMENTE

Die motorbedryf in Suid-Afrika kan uiteraard nie met die motorbedryf van byvoorbeeld Frankryk, die V.S.A., Wes-Duitsland en ander hoofproduserende lande vergelyk word nie. In Suid-Afrika bestaan 'n geslote sisteem en die basiese strukturelemente moet dus van dié van 'n ope sisteem verskil.

Die verlede, hede en toekoms van die bedryf in Suid-Afrika kan aan die hand van die volgende drie elemente analiseer en beoordeel word. Terselfdertyd kan vergelykings met ander vergelykbare situasies gemaak word.



Bogenoemde elemente is onafskeidbaar aan mekaar verbonde en toon pertinente verhoudingseffekte. Die struktuur van vervaardiging staan byvoorbeeld, in regstreekse verhouding tot die grootte en diversiteit van die mark en is manipuleerbaar deur owerheidsbeleid. Die spesifieke sinchronisering van hierdie basiese elemente volgens sekere ekonomiese en ander norme is bepalend vir die prys van die voertuig.

Dit is egter vooraf nodig om iets meer oor elkeen van bogenoemde elemente te sê voordat die samehang beskou word.

3. DIE MOTORVOERTUIGMARK IN SUID-AFRIKA

Die ontwikkeling van die struktuur van die motorvoertuigmark, en hier gaan dit hoofsaaklik oor passasiersmotors, openbaar 'n verskeidenheid tendense en kenmerke. Belangrik vir ons analise hier is die feit dat die mark vir passasiersmotors in Suid-Afrika relatief klein is. In 1973 is 229 000 passasiersmotors verkoop

en 112 000 handelsvoertuie. 'n Tweede eienskap van die Suid-Afrikaanse motormark is sy gesofistikeerdheid; Suid-Afrikaners hou van verskeidenheid wat weer uit 'n hoë lewensstandaard voortvloei.

Die struktuur, samestelling en potensiaal van die mark is in 'n beskermde situasie soos in Suid-Afrika, bepalend vir die doeltreffende vestiging en uitbouing, al dan nie, van die produksie van motorvoertuie.

Ten opsigte van die potensiaal van die mark word 'n verskeidenheid menings gehandhaaf. Motorvervaardigers is oor die algemeen optimisties – somtyds ooroptimisties – met betrekking tot toekomstige groei in die mark veral insoverre dit die Kleurling-, Indiër-, en Bantoemark betref. Die blanke sektor het in terme van internasionale norme feitlik versadigingspunt bereik sodat groei dus hoofsaaklik in die ander bevolkingsgroepe gesetel is. Basies gaan dit oor die tempo waarmee hierdie nie-blanke groepe nader beweeg aan die inskakelingsinkomevlak (Threshold income) waar die aankoop van 'n nuwe motorvoertuig moontlik word. Daar bestaan nie voldoende navorsing in dié verband nie om nie eers die effek van prysstygings op sodanige inkomvlak te meld nie.

Sonder om egter op al die projeksies van toekomstige groei in die mark in te gaan, kan aanvaar word dat die mark in Suid-Afrika 'n gesonder langtermynpotensiaal het wat op die normale fluktuierende groeipatroon soos algemeen in die wêreldmotorbedryf van toepassing, sal ontwikkel.

Vergelykenderwys kan gemeld word dat in Australië jaarliks meer as 400 000 passasiersmotors verkoop word, met meer as 200 000 in Argentinië, meer as 500 000 in Brasilië en 160 000 in Mexiko.

4. DIE STRUKTUUR VAN VERVAARDIGING

Die struktuur van vervaardiging word deur die markpotensiaal, owerheidsbeleid met betrekking tot toetreding en mededinging bepaal.

Histories het die owerheid in Suid-Afrika nog altyd 'n beleid van nie-seleksie van vervaardigers en van vrye mededinging gehandhaaf. Dit is byvoorbeeld in teenstelling met 'n beleid van vroeë seleksie soos in Brasilië toegepas is. Die effek van hierdie belade word egter duidelik in die produksiestrukture van die twee lande weerspieël. Suid-Afrika het 15 vervaardigers vir 'n mark van net meer as 200 000 eenhede per jaar met nie een vervaardiger wat 'n marktaandeel van meer as 20% het nie. Brasilië het tien vervaardigers vir 'n mark van meer as 600 000 totale eenhede. Ongeveer 91% van hierdie totale produksie is in 1972 deur drie maatskappye beheer. Die beleid van vrye toetreding het dus hoofsaaklik tot die proliferasie van vervaardigers in Suid-Afrika gelei.

Die 15 vervaardigers in Suid-Afrika vervaardig 44 goedgekeurde passasiersmotormodelle waarvan daar meer as 200 variante bestaan. Dat hierdie gefragmenteerde en lae volume produksie een van die basiese

probleme van die motorbedryf is, is ongetwyfeld. Oplossings vir hierdie probleem is egter uiteenlopend.

Die standpunt is nog altyd gehuldig dat mededinging die aantal vervaardigers sal verminder. In die eerste plek is dit nie mededinging wat uitskakeling sal bewerkstellig nie maar moontlik wel die vlak van plaaslike inhoud. Tweedens, toon internasionale ervaring dat fragmentasie in geslote produksiesisteme eerder toeneem as afneem indien vrye toetreding geld.

Wat ookal die aanleidende faktore, feit bly dat daar vandag in Suid-Afrika volgens die norme van volumevervaardiging soos op die bedryf van toepassing te veel vervaardigers in die Suid-Afrikaanse mark is. Dit word algemeen aanvaar dat 'n vervaardiger in 'n ontwikkelende land ten minste 60 000 eenhede per jaar moet produseer om skaalvoordele te bekom; 100 000 eenhede word as internasionaal mededingende volume beskou. Volkswagen in Brasilië vervaardig ongeveer 160 000 eenhede per jaar en kan dus al met Volkswagen in Wes-Duitsland begin mededinging. In Suid-Afrika het die vervaardiger met die hoogste volume nog maar net oor die 20 000 eenhede per jaar beweeg. Verder bestaan die interessante verskynsel dat die markandeel van motorvervaardigers in Suid-Afrika nader na mekaar beweeg, dit wil sê, die groter het kleiner geword en die kleineres groter. Dit spreek vanself dat in so 'n situasie dit steeds moeiliker vir een vervaardiger word om absolute kostevoordele bo mededingers te bekom.

5. OWERHEIDSBELEID MET BETREKKING TOT DIE MOTORBEDRYF

Die beleid van die owerheid met betrekking tot die motorbedryf kan van 'n algemene of spesifieke aard wees. Algemene beleid is op die monetêre en fiskale aspekte gerig en affekteer hoofsaaklik die volume van verkope en uiteraard ook die prys van motorvoertuie.

Die spesifieke beleid is 'n sektorale beleid wat op die motorbedryf as sulks toegespits is. Hierdie beleid is dié van plaaslike inhoud wat aan al die lesers bekend is.

Die beleid om motorvoertuie plaaslik te vervaardig vind sy oorsprong in 'n verslag wat deur die Raad vir Handel en Nywerheid in 1960 uitgebring is. Sedert die vroeë sestigerjare toe daar met Fase I van plaaslike inhoud begin is, is Fase II afgehandel en is die bedryf nou in die proses van afhandeling van Fase III ingevolge waarvan 66% plaaslike inhoud volgens massa aan die einde van 1976 bereik moet word. Na 1976 is 'n stilstaanperiode vir twee jaar aangekondig en wat daarna moet gebeur is deur die Minister vir Ekonomiese Sake na die Raad vir Handel en Nywerheid verwys.

Die beleid van plaaslike vervaardiging van motorvoertuie is nie tot Suid-Afrika beperk nie. Dergelike beleide bestaan in Australië, Brasilië, Argentinië en die meeste Suid-Amerikaanse lande, Mexiko, Indië, Nieu-Zeeland, Spanje, Portugal en die Filippyne. Daar

bestaan egter verskille in die metodes van berekening, tempo en vlak van berekening van plaaslike inhoud.

Dit is nie moontlik om op al hierdie aspekte hier in te gaan nie. Heelwat ervaring is reeds in verskeie lande wat verder op die pad van plaaslike inhoud as Suid-Afrika gevorder is, opgedoen. Studies vir Argentinië en so pas ook in Australië het duidelik getoon dat namate plaaslike inhoud styg die pryse van motorvoertuie progressief styg. Die progressie van die styging versnel wanneer die meer kapitaalintensiewe komponente waarvoor volume benodig word, geïnkorporeer word.

Namate die besef van ekonomiese werklikhede tot die owerhede van ontwikkelende lande deurgedring het, is verskeie alternatiewe beleidsrigtings as hoë vlakke van plaaslike inhoud oorweeg en aanvaar. Sommige lande het besluit om plaaslike inhoud nie verder as ongeveer 60% te voer nie, ander wat op hoër vlakke was het subsidieformules vir uitvoere en komplementasie met ander lande in hulle skemas ingebou of oorweeg dit selfs om plaaslike inhoud regstreeks te verlaag.

Dit sou wys wees as daar in Suid-Afrika nou pertinent na hierdie verwickelinge gekyk word want een ding het ons reeds geleer, naamlik, dit is makliker om 'n fout te voorkom as om dit te herstel.

6. DIE TOEKOMSTIGE ONTWIKKELING VAN DIE MOTORBEDRYF IN SUID-AFRIKA

Die stand van die motorbedryf in terme van die basiese elemente is dus: 'n relatief klein mark met 'n groot aantal vervaardigers en 'n plaaslike inhoudvlak van ongeveer 62% (66% in 1976).

Rasionele toekomstige ontwikkeling lê dus in die manipulasie van een of meer van hierdie elemente. Die mark is nie aan manipulasie (uitgesonderd korttermyn) onderworpe nie en die potensiaal en groei daarvan moet dus as gegewe faktor aanvaar word. Die mark dien dus as basis vir die rasionele aanpassing in die ander twee elemente.

Die volgende moontlikheid is om aanpassings in die struktuur van vervaardiging te maak. Almal is eens dat dit essensieel skyn te wees want gemeet aan enige norm kan die mark in Suid-Afrika nie soveel vervaardigers dra nie. Hierdie uiterste fragmentasie werk kosteverhogend op die bedryf in. Die vrye mededingingsproses kan nog nie die vervaardigingstruktuur in enige mate rasionaliseer nie, in feite het dit dit

vererger want gedurende Fase III het daar nog meer maatskappye tot die mark toegetree.

Owerheidsbeleid, wat tot hierdie struktuur aanleiding gegee het, skyn nou die enigste alternatiewe rasionaliseringsinstrument te wees. 'n Beleid van regstreekse uitskakeling is nie alleen onprakties nie, maar feitlik onmoontlik sodat onregstreekse uitskakeling die enigste moontlike alternatief skyn te wees. Laasgenoemde skyn nou die beleid te wees wat deur sekere motorvervaardigers voorgestaan word, asook deur sekere persone in regeringskringe. Die beleid is in kort: verhoog plaaslike inhoud tot 'n hoë algemene vlak en sekere vervaardigers sal outomaties vanweë die hoë beleggings wat vereis word, uitgeskakel word.

As beginsel moet egter baie duidelik gestel word dat plaaslike inhoud nie as instrument gebruik moet word om die motorbedryf te rasionaliseer nie. As die internasionale posisie bekyk word, is die motivering ooglopend: hoë vlakke van plaaslike inhoud in geslote sisteme kan nie die bedryf doeltreffend rasionaliseer nie. Die teenoorgestelde kan waar wees, naamlik, dat die bedryf op 'n hoë vlak van plaaslike inhoud met minder vervaardigers teen 'n hoër algemene kostevlak kan opereer as op 'n laer vlak van plaaslike inhoud met meer vervaardigers.

Die een euwel kan dus nie uitgeskakel word deur 'n groter euwel op die hals te haal nie. Fase III van plaaslike inhoud het geen vervaardigers in Suid-Afrika uitgeskakel nie. Sal verdere fases dit bewerkstellig? Indien wel, tot welke mate? Op grond van internasionale feite word ernstige bedenkinge gekoester of hoër vlakke van plaaslike inhoud in Suid-Afrika die bedryf voldoende kan rasionaliseer.

Daar is in die lig van die historiese ontwikkeling van die bedryf in Suid-Afrika, die samestelling van die mark, die internasionale handels- en politieke posisie van die land asook die internasionale ervaring van die plaaslike ontwikkeling van die motorbedryf, vir Suid-Afrika geen ander keuse as om rasionalisering in die beleid van plaaslike inhoud te soek nie. Die grootte van die mark en die produksie-opset laat uit ekonomiese oogpunt nie hoë vlakke van plaaslike inhoud toe nie.

Wanneer 'n realistiese vlak van plaaslike inhoud aanvaar is, kan positief aandag gegee word aan maatreëls soos vermindering van die aantal modelle, standaardisasie en kommonisasie van komponente, uitvoerbevordering, komplementasie met ander lande en gespesialiseerde ontwikkeling van die komponente-bedryf in Suid-Afrika. Dit sal uiteraard vir doelgerigte en positiewe owerheidsopptrede vra.