higher education & training

Department:
Higher Education and Training
REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

NASIENRIGLYN

NASIONALE SERTIFIKAAT (BEROEPSGERIG)

VERVOEREKONOMIE
NKR VLAK 2

16 November 2023

Hierdie nasienriglyn bestaan uit 6 bladsye.

Kopiereg voorbehou

AFDELING A

VRAAG 1

1.1 D
1.2 D
1.3 A
1.4 B
1.5 B

(5 × 1) **[5]**

VRAAG 2

2.1 Waar
2.2 Onwaar
2.3 Waar
2.4 Onwaar
2.5 Onwaar

(5 × 1) **[5]**

VRAAG 3

3.1 Vraagelastisiteit
3.2 Voorsiening
3.3 Vervoer-
3.4 Petroleum-
3.5 Bruto binnelandse produk

(5 × 1) **[5]**

VRAAG 4

4.1
- Tyd en koste benodig om te reis
- Die vermoë om te beweeg (Enige EEN)

4.2 ’n Land wat deur land omring word en wat geen kusstreke het nie

4.3 ’n Ekonomie wat verteenwoordig word deur rykdom aan die een kant en armoede aan die ander kant of deur sowel ontwikkelde as onderontwikkelde bedrywe

4.4 ’n Metode of stelsel waarvolgens mense van een plek na ’n ander beweeg word

4.5 Alle stelsels en fasiliteite wat gebruik word om mense en goedere te vervoer

(5 × 2) **[10]**

TOTAAL AFDELING A: 25

AFDELING B

VRAAG 5

5.1 5.1.1
- Verhoogde bedryfskoste
- Lae winsgewendheid
- Onvermoë om geskoolde arbeid te huur omdat hulle nie hul eie finansiële teikens haal nie
- Kliënte verloor op hul beurt vertroue in die organisasie.

(Enige ander toepaslike antwoord 3 × 2) (6)

5.1.2 Die Minister van Vervoer het gesê die Departement sal arbeidsintensiewe padkonstruksie- en instandhoudingsprogramme oor Suid-Afrika heen in werking stel. (2)

5.1.3 Fikile Mbalula (1)

5.1.4 Hy het gesê die program gaan die presidensiële indiensnemingstimuluspakket in werking stel om die drievoudige uitdagings van werkloosheid, armoede en ongelykheid te hanteer. (2)

5.2 5.2.1 Persoon of maatskappy wat goedere of mense vir enige persoon of maatskappy vervoer (2)

5.2.2
- Bedien alle kliënte en pendelaars sonder diskriminasie
- Voorsien geskeduleerde dienste aan spesifieke bestemmings of binne ’n aangewese gebied ooreenkomstig omskrewe en gepubliseerde roetes
- Vervoer persone of goedere volgens vasgestelde tydskedules en tarieftabelle soos deur reguleerders goedgekeur.
- Vervoer gewoonlik slegs die tipe vrag waarvoor dit gesertifiseer is.
- Is gewoonlik beskikbaar as ’n openbare gerief en noodsaak

(5 × 2) (10)

5.2.3 Die karweier (2)

5.2.4 Dit verhoog die bedryfskoste van die organisasie. (2)

5.2.5 Port Elizabeth (1)

[28]

VRAAG 6

6.1
- Verbeter die ekonomie van ’n land.
- Verbeter investering in die land
- Verseker toegang tot mediese geriewe en versorging wat babasterftesyfer verlaag
- Verlig armoede (Enige 3 × 2) (6)

6.2
- Massavervoer
  Om met private voertuie mee te ding, om skade aan die omgewing te beperk en om vervoerdienste van hoë gehalte aan almal te bied
- Individualisering en veranderende lewenstyl
  Buigsame werksreëlings en ontspanningsaktiwiteite kan in mense se reispatrone waargeneem word.
- Demografiese verandering en veroudering van die bevolking
  Mense word ouer as vantevore, wat probleme vir openbare vervoer meebring.
- Inligtings- en kommunikasietegnologieë
  tuis, by die werksplek en via mobiele dienste beïnvloed ook vervoerpatrone deur toegang tot inligting oor die vervoersituasie en vervoerdienste te bied.
- Stadspreiding
  Dit is die groei van stedelike ontwikkeling soos huisprojekte en winkelsentrums op onontwikkelde grond naby die stad.
- Veranderende regs-, institusionele en marktoestande
  Aangesien die mark vir openbare vervoer meer mededingend raak, ontstaan nuwe uitdagings en geleenthede vir vervoeroperateurs wat buigsaamheid betref.
- Stygende eksterne koste van vervoer
  Die stygende eksterne koste van vervoer dwing vervoeroperateurs en individue om hul vervoermetodes en vervoermiddele te verander.
- Openbare befondsing
  Die private sektor sal hoogs waarskynlik meer vir openbare vervoerdienste en die ontwikkeling van infrastruktuur moet betaal.
- Maatskaplike uitsluiting
  Die veroudering van die samelewing en verstrooiende grondgebruikpatrone lei tot die toenemende gevaar van maatskaplike uitsluiting van daardie lede van die samelewing wat nie ’n private voertuig besit of kan gebruik nie.
- Toenemende getal potensiële gebruikers
  Private motoreienaars verkies waarskynlik steeds motors as hul belangrikste vervoermodus, maar al hoe meer mense kies die vervoermodus wat die beste by ’n spesifieke rit pas.
- Kostedoeltreffendheid van nuwe mobiliteitsdienste
  Beperkings in openbare befondsing vir vervoerdienste word belangriker in die beplanning van openbare vervoerdienste.
- Beleidsraamwerke en vervoerbeleiddiskoers
  Mense word meer besorg oor die omgewing.
-

- Die behoefte aan vervoerintermodalisme

Intermodale vervoerdienste wat buigsaamheid aan die hele vervoerketting bied – van die produsent tot die verbruiker; buigsaamheid ten opsigte van tyd, koste en vervoermodus – word dringend benodig. (9)

6.3
- Pick n Pay
- Woolworths
- Shoprite
- Spar
- Boxer
- Game (Enige 3 × 1) (3)

6.4
- Ontoepaslike staatsregulering
- Teenmededingende optrede van ondernemings
- Oorheersing deur groot ondernemings met sterk bande met die staat
- Korrupsie
- Prysvasstelling/prysknoeiery, kartelle, samesmeltings
- Onbillike openbare verkrygingsproses
- Misdadige optrede en vrees vir vergelding
- Onnodige en onbillike struikelblokke tot toetrede
- Gebrek aan mededinging, beleidstoepassing (Enige 5 × 1) (5)

[23]

VRAAG 7

7.1 7.1.1
- Verbeter toegang tot vervoer vir elke Suid-Afrikaanse burger.
- Ontwikkel nuwe vervoermodusse en -middele om sosiale isolasie te voorkom en sosiale eenheid te bereik.
- Verbeter vervoerstelsels en toerusting om in die spesiale behoeftes van gebruikers soos gestremdes, vroue, kinders en armes te voorsien.
- Meer gelyke verdeling van die maatskaplike, ekonomiese en kulturele voordele van vervoer.
- Verseker dat alle burgers 'n gelyke aandeel in vervoerbeplanning en besluitneming het, gelyk geag word en goed verteenwoordig word.
- Verminder die maatskaplike en gesondheidsrisiko's en gevare wat met vervoer verband hou. (Enige 5 × 2) (10)

7.1.2
- Landelike armoede en gepaardgaande probleme om toegang tot openbare vervoer te verkry; die reservering van luukse vervoer vir bevoorregte burgers
- Patrone van ongelyke ontwikkeling tussen ontwikkelde en onderontwikkelde gebiede
- Onderinvestering in landelike vervoer
- Die gebrek aan vermoë en toewyding van die staat, tesame met 'n gebrek aan gemeenskapsdeelname lei tot swak projekbeplanning en -implementering. (Enige 3 × 2) (6)

7.1.3
- Die Nasionale Ruimtelike Ontwikkelingsplan
- Die geïntegreerde volhoubare program vir landelike ontwikkeling
- Geïntegreerde ontwikkelingsplanne
- Grondgebruik- en vervoerplanne (4)

7.2
- Opgradering van die Dunoon-minibustaxistaanplek
- Snelbusdiensprojek in Kaapstad, Johannesburg, Tshwane en Polokwane
- Paaie in landelike gebiede as deel van die strategie vir landelike ontwikkeling
- Opgradering van die King Shaka Internasionale Lughawe (4)

[24]

TOTAAL AFDELING B: 75
GROOTTOTAAL: 100

Kopiereg voorbehou