higher education & training

Department:
Higher Education and Training
REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

NASIONALE SERTIFIKAAT (BEROEPSGERIG)

VERVOEREKONOMIE
NKR VLAK 2

(11020282)

10 Desember 2020 (X-vraestel)
09:00–12:00

Hierdie eksamenvraestel bestaan uit 6 bladsye.

532Q1N2010

Kopiereg voorbehou

TYD: 3 UUR
PUNTE: 100

INSTRUKSIES EN INLIGTING

1. Beantwoord al die vrae.
2. Lees al die vrae aandagtig deur.
3. Nommer die antwoorde volgens die nommeringstelsel wat in hierdie vraestel gebruik is.
4. Begin elke afdeling op ’n nuwe bladsy.
5. Gebruik slegs ’n swart of blou pen.
6. Skryf netjies en leesbaar.

Kopiereg voorbehou

AFDELING A

VRAAG 1

Dui aan of die volgende stellings WAAR of ONWAAR is deur slegs 'Waar' of 'Onwaar' langs die vraagnommer (1.1–1.10) in die ANTWOORDBOEK neer te skryf.

1.1 Die Departement van Vervoer (DV) is verantwoordelik vir beleidsformulering en het volledige beheer oor beleidsimplementering.

1.2 Spoorvervoer het sy intermodale werksaamhede uitgebrei deur middel van alliansies met lugvervoer-eienaars en konsentreer al minder op die ontwikkeling van spesiale toerusting.

1.3 Ekonomieë met mobiliteit is dikwels dié met beter geleenthede om te ontwikkel as dié by wie mobiliteit ontbreek.

1.4 Die gebrek aan vervoerinfrastruktuur verbeter infrastruktuur.

1.5 Die nie-ekonomiese rol van vervoer is om bekostigbare toegang tot poste en ander ekonomiese aktiwiteite aan arm lede van die gemeenskap te voorsien, om die armoedesiklus te verbreek.

1.6 'n Pakhuis staan ook as vervoerinfrastruktuur bekend.

1.7 Die belangrikheid van vervoer en vervoerinfrastruktuur word in die visieverklaring van die DV vermeld.

1.8 Suid-Afrika is meestal van die tekstielsektor afhanklik as die belangrikste aandrywer van ekonomiese welstand.

1.9 Die mededinging tussen die snelbusvervoerdiens ('BRTS') en die taxibedryf is 'n aanwyser van die bedreiging van nuwe toetreder.

1.10 Die Gautrain is een van die landelike projekte wat die staat aangepak het as deel van die landelikeontwikkeling-strategie.

(10 × 1) **[10]**

VRAAG 2

Definieer die volgende terme:

2.1 Openbare vervoer

2.2 Mobiliteitskaart

2.3 Geïsoleerde gemeenskappe

2.4 Private padvragmarkspelers

2.5 Uitvoer

(5 × 2) **[10]**

Kopiereg voorbehou

VRAAG 3

Skryf die volgende akronieme volledig uit:

3.1 SANRAL

3.2 SAOG

3.3 VOOO ('TETA')

3.4 BBP

3.5 NHRO ('NHTS')

(5 × 1) **[5]**

VRAAG 4

Kies 'n term uit KOLOM B om by 'n beskrywing in KOLOM A te pas. Skryf slegs die letter (A-F) langs die vraagnommer (4.1–4.5) in die ANTWOORDBOEK neer.

KOLOM A		KOLOM B	
4.1	'n Eksterne faktor wat die vraag na of die prys van vervoer beïnvloed	A	bedryfsbeskerming
4.2	Prys van goedere en dienste daal weens effektiewe vervoer wat ekonomiese groei moontlik maak	B	kliëntbeskerming
4.3	MyCity in Kaapstad en Rea Vaya in Gauteng maak deel uit van ...	C	BRTS
4.4	Prys van goedere en dienste styg weens effektiewe vervoer wat ekonomiese groei moontlik maak	D	vervoermark
4.5	Vervoergebruikers gebruik dit nie omdat hulle regstreeks daarby baat nie, maar omdat hulle aan ander aktiwiteite wil deelneem en dus van vervoer gebruik moet maak	E	indirekte impak
		F	afgeleide vraag

(5 × 1) **[5]**

TOTAAL AFDELING A: 30

Kopiereg voorbehou

AFDELING B

VRAAG 5

Lees die volgende scenario en beantwoord die vrae.

HOE OM OPENBARE VERVOER WEER OP SPOOR TE KRY

Openbare vervoer in Suid-Afrika verkeer in 'n krisis. Daar is eindelose verslae oor korrupsie by die Passasierspooragentskap van Suid-Afrika (Prasa) met meer as R24 miljard wat die afgelope dekade by die onderneming in staatsbesit (OIS) gebuit is. Volgens die Spoorveiligheidsreguleerder se Veiligheidstandverslag (2016/2017) het meer as 3 000 mense tussen 2010 en 2017 in spoorverwante voorvalle gesterf, en baie meer is beseer.

Gevolglik het baie mense wat voorheen openbare vervoer gebruik het – veral spoor – nie meer die moed om dit te doen nie en word gedwing om duur, maar dikwels meer betroubare, private vervoer te gebruik.

Die alternatiewe vir treine, indien dit hoegenaamd bestaan, is egter uiters beperk en problematies. Busse (sowel dié in staatsbesit soos die MyCity of Rea Vaya- Snel Busdiens (BRTS)-stelsels of vlote in privaat besit, soos Golden Arrow) reis nie na alle gebiede nie. Die roetes wat wel bestaan, word dikwels swak onderhou, wat tot lang wagtye of oorbesetting lei. Busritte is dikwels ook duurder as treinritte.

Minibustaxi's vul baie van die gapings in ons openbarevervoernetwerk. Die beperkte regulering van die taxibedryf beteken dikwels dat kartelle pryse kan verhoog nie altyd in ooreenstemming met brandstofkoste nie wat pendelaars met weinig keuse laat as om meer te betaal. Vir die baie wat nie die luukse het om te kies om nie treine te gebruik nie, behalwe om gereeld laat vir werk op te daag, is daar 'n wydverspreide gevoel van onveiligheid, as gevolg van verhoogde vlakke van misdaad en geweld asook vrees vir seksuele teistering.

Private voertuie is ook die belangrikste bydraer tot die toenemende kongestie in stede in Suid-Afrika. 'n Reisopname onder nasionale huishoudings wat in 2013 deur Stats SA uitgevoer is, het geraam hoe mense daagliks werk en skool toe pendel. Hierdie kongestie dra grootliks by tot lugbesoedeling en het 'n negatiewe invloed op die lewens van werkers wat ure van hul dag in die verkeer sit. Suid-Afrika het boonop van die swakste padveiligheidstatistiek ter wêreld, met gemiddeld 14 000 padverwante sterftes elke jaar. Behalwe die lewensverlies, word padverwante sterftes vergesel deur ontsaglike ekonomiese koste. Hoewel elektriese voertuie baie laer koolstof-emissies het, en in hierdie opsig belangrik is, roer dit nie die hoë koste van private voertuie, die vraag na padveiligheid of die kwessie van toenemende kongestie aan nie.

[Bron: *https://www.dailymaverick.co.za*]

5.1 Som kortliks VYF doelstellings van openbare vervoer op. (5 × 2) (10)

5.2 Noem DRIE negatiewe eksternaliteite wat weens die vervoerbedryf plaasvind. (3 × 1) (3)

5.3 Waarvoor staan die akroniem PRASA? (1)

5.4 Noem VYF motorverhuringsmaatskappye wat in Suid-Afrika sake doen. (5 × 1) (5)

Kopiereg voorbehou

5.5 Beskryf breedvoerig VIER gevolge van vervoer as 'n vermenigvuldigereffek in die ontwikkeling van landelike gebiede. (8)

5.6 Noem VYF maniere waarop vervoer in 'n veranderende ekonomie buigsaamheid vertoon. (5 × 2) (10)
[37]

VRAAG 6

6.1 Gee VYF voorbeelde van die nie-ekonomiese rol van vervoer in ekonomiese ontwikkeling. (10)

6.2 Infrastruktuur speel 'n belangrike rol in en het 'n beduidende uitwerking op 'n land se ekonomie.

6.2.1 Wat is die VIER wetgewings waarvoor die staat voorsiening moet maak wat die vervoeromgewing betref? (4 × 1) (4)

6.2.2 Gee DRIE strategieë van die Suid-Afrikaanse regering om sosioëkonomiese uitdagings aan te pak deur onder meer die vervoerinfrastruktuur te verbeter. (3)

6.2.3 Vergelyk die historiese en huidige vervoerinfrastruktuur en noem DRIE ooreenkomste in pad-, spoor- en lugvervoer. (3 × 2) (6)

6.2.4 Noem VYF skakels tussen 'n doeltreffende vervoerstelsel en die welstand van 'n ekonomie. (5 × 2) (10)
[33]

TOTAAL AFDELING B: 70
GROOTTOTAAL: 100

Kopiereg voorbehou