



Koninkrijk der Nederlanden

KANSDOSSIER INFRASTRUCTUUR

Australië

September 2015



Disclaimer

Dit rapport is opgesteld door de Economische Afdeling van het Consulaat-Generaal te Sydney. Het is tot stand gekomen door persoonlijke contacten met overheidsinstanties en eigen onderzoek.

Regelgeving verandert voortdurend. Het is daarom geboden steeds de websites van de in deze notitie genoemde organisaties en instanties te raadplegen over de laatste stand van zaken.

Bij het samenstellen van de inhoud van het rapport is uiterste zorgvuldigheid betracht. Desondanks kan niet worden ingestaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de informatie. Aan de verstrekte informatie kunnen geen rechten worden ontleend. De Nederlandse overheid aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke gevolgen dan ook.

Inhoudsopgave

Disclaimer	2
Inhoudsopgave	3
Samenvatting	4
1. Infrastructuur in Australië	6
1.1 Nationale samenwerking	6
1.2 Projecten en financiering	7
1.3 Privatiseringen	7
1.4 Aanbestedingen	8
1.5 Investeren in Australische infrastructuur	8
2. Wegennetwerk	9
2.1 Investeringskansen	9
3. Spoornetwerk	10
3.1 Investeringskansen	10
4. Havens	11
4.1 Investeringskansen	11
5. Luchthavens	12
5.1 Investeringskansen	12
Conclusie	13
Contactgegevens Nederlands Postennet in Australië	14
Nuttige contacten en websites	14

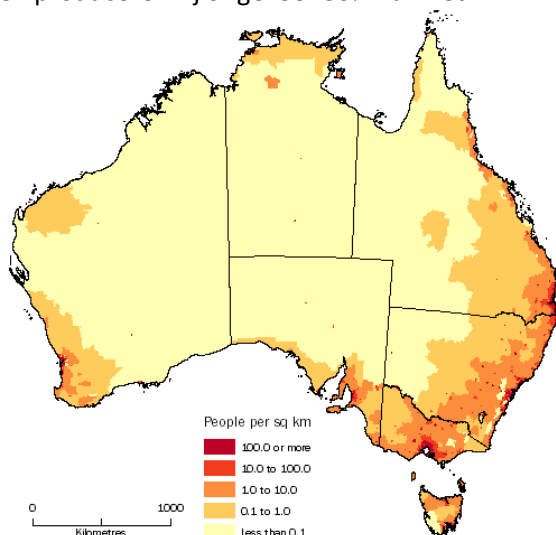
Samenvatting

Deze analyse gaat over toekomstige investeringen in de Australische infrastructuur en de mogelijkheden die deze bieden voor het Nederlandse bedrijfsleven. Het grote drijfvermogen van de Australische economie, de groeiende bevolking en toenemende volumes vrachtvervoer dragen bij aan de grote vraag naar nieuwe infrastructuur. Dit biedt daarom tal van kansen voor internationale infrastructurele investeringen.

Hoewel de economische groei de afgelopen jaren is afgenomen, zit Australië nog steeds in de lift; het land is rijk aan mineralen en grondstoffen en is er een zeer grote vraag voor deze producten vanuit China en India. Zo gaat driekwart van de Australische export naar Azië. De afgelopen jaren echter is vooral de vraag vanuit China minder geworden, door een verlaagde Chinese economische groei. Dit heeft in Australië geleid tot een flinke daling van de grondstofprijzen. Deze prijsdaling heeft geresulteerd in een verlaagde rentestand en een daaruit volgende zwakkere munt. Toch betrof de economische groei in Australië in 2014 2,5%, en in de eerste helft van 2015 2%.

Door de afname in de export van grondstoffen, is Australië op zoek naar een manier om haar economie veelzijdiger te maken. Veel bedrijven, investeerders en de Australische overheid zien de landbouw als een goed alternatief als belangrijke exportsector. Er zijn plannen ontwikkeld om in de periode tot en met 2050 de voedselproductie te verdubbelen. Dat zal betekenen dat Australië 120 tot 150 miljoen mensen zal voeden. Het overgrote deel van deze productie zal dus moeten worden geëxporteerd, en hierbij zijn vooral Aziatische landen belangrijke exportlanden. Een verbeterde en efficiëntere infrastructuur is hiervoor noodzakelijk.

Naar verwachting zal de Australische bevolking groeien van thans 24 miljoen tot 35 miljoen inwoners in 2050. De grote steden van Australië zijn hierbij de thuisbasis van ongeveer driekwart van alle Australische inwoners. Samen produceren zij ongeveer 80% van het BNP¹.



Figuur 1: Bevolkingsdichtheid Australië 2014²

¹ State of Australian Cities - <http://www.infrastructure.gov.au/infrastructure/mcu/soac.aspx>

Een snelle groei en vergrijzing van de bevolking de komende decennia pleiten voor een herwaardering van de stedelijke infrastructuur. Er is grote behoefte aan uitbreiding van de capaciteit van de transportinfrastructuur: wegen, spoorwegen, havens, en luchthavens. De Australische regering is zich hiervan bewust en is bezig om plannen hiervoor in werking te zetten. Ook de verstedelijking rondom de Australische kustlijn vraagt om een herverdeling. Deze verstedelijking heeft tot gevolg dat er infrastructurele oplossingen gezocht moeten worden om een grotere hoeveelheid mensen op dezelfde ruimte te kunnen vestigen en vervoeren. Daarnaast tracht de Australische regering de groei op te vangen in regionale centra buiten de grote steden. Ook in deze secundaire centra dient de infrastructuur te worden verbeterd.

Australië verwelkomt buitenlandse investeringen in de infrastructuur. Met sterke economische referenties, een transparant ondernemingsklimaat en een aanzienlijke hoeveelheid projecten biedt Australië zeer gunstige omstandigheden voor Nederlandse bedrijven om te participeren in het financieren, bouwen, bezitten en het uitbaten van infrastructurele activa. De ontwikkeling van de infrastructuur wordt gezien als een prioriteit voor de Australische regering. De regering heeft toegezegd AUD\$50 miljard te willen gebruiken voor het moderniseren van het transportnetwerk in Australië de komende vijf jaar.

Naast federale investeringen in infrastructuur zeggen ook lokale staten enorme projecten toe. Zo wil Sydney, de hoofdstad van New South Wales, zich neerzetten als 'infrastructuur hoofdstad' van de wereld. In vele gevallen werken staten en de federale overheid hierin samen. Zo heeft bijvoorbeeld de Australische overheid een lening van AUD\$ 2 miljard aan de overheid van New South Wales verschaft voor het WestConnex project in Sydney, waarbij een betere verbinding tussen Port Botany en het achterland beoogd wordt. De bijdragen van staat- en territoriale overheden en de private sector maken de totale waarde van investeringen in de infrastructuur AUD\$125 miljard. Infrastructuur draagt hierbij voor 10% mee aan het BNP van Australië.

In dit kansdossier wordt dieper ingegaan op de investeringsmogelijkheden in de Australische infrastructuur. Het eerste gedeelte geeft een algemeen beeld van Australië en haar infrastructuur sector. Vervolgens zal dieper ingegaan worden op de aspecten wegen, spoorwegen, havens en luchthavens van Australië. Per aspect worden de huidige grootschalige projecten geïntroduceerd waarna er wordt uitgelicht waar de investeringskansen liggen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Het kansdossier Infrastructuur dient als inleidende informatie over investeren in Australische infrastructuur.

² Australian Bureau of Statistics: <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/Latestproducts/3218.0Main%20Features152013-14?opendocument&tabname=Summary&prodno=3218.0&issue=2013-14&num=&view=>

1. Infrastructuur in Australië

Infrastructuur is een belangrijk onderwerp van discussie voor Australië. Niet alleen vanwege de verwachting dat Australië zal groeien van thans 22 miljoen tot 35 miljoen inwoners in 2050. Maar ook door de grote vraag naar Australische producten. Verwacht wordt dat tussen 2010 en 2030 het Australische vrachtverkeer over de weg met 80% zal stijgen en het vrachtverkeer per trein met 90%. De belangrijkste uitdaging voor Australië is om het land klaar te stomen voor deze grote vraag. De nadruk hierbij ligt op havens en luchthavens om goederen naar andere landen te kunnen vervoeren. Kijkend naar de huidige staat van het land, moet men concluderen dat de infrastructurele capaciteit op dit moment niet toereikend is. Vooral de transportsector barst – hoewel moeilijk voor te stellen in een land met zoveel ruimte - uit zijn voegen. Zo zijn de grootste steden van Australië belangrijke centra voor economische activiteit, maar hebben ze veel last van filevorming. Er wordt geschat dat files de Australische samenleving meer dan A\$ 30 miljard gaat kosten voor 2031. Naast filevorming op de wegen hebben ook de havens van Brisbane (Queensland) en Newcastle (New South Wales) te maken met filevorming van in- en uitgaande scheepvaart.

Hoewel er een dalende vraag vanuit China is, blijft Azië een belangrijke export regio voor Australië. Zo liggen 6 van de 10 belangrijkste Australische exportlanden in Azië. De grootste exportproducten zijn ijzererts en steenkool. Voor de exportpositie van Australië is het van belang om de efficiëntie van de transportsector te verhogen. Dit betekent dat er extra moet worden geïnvesteerd in infrastructuur zodat er zo min mogelijk filevorming is op de weg en in de havens.

1.1 Nationale samenwerking

Het is tekenend voor Australië dat deelstaten onderling nauwelijks samenwerken en tot voor kort eigenlijk geen geïntegreerde analyses werden gemaakt van de relevante verkeers- en vervoersstromen op het gehele Australische continent. De infrastructuur in dit land heeft hier veel onder te lijden gehad. Als gevolg worden investeringen in nieuwe wegen, spoorlijnen en tunnels pas gedaan nu de situatie al zeer kritiek is en oplossingen niet alleen veel geld kosten maar ook voor ruimtelijke problemen kunnen zorgen.

In een eerste aanzet tot een bredere kijk op het vraagstuk heeft Australië zowel een 'National Ports Strategy' als een 'National Land Freight Strategy' ontwikkeld. De National Ports Strategy is ontwikkeld in 2011 door Infrastructure Australia en de National Transport Commission. Centraal staat dat de haven infrastructuur nationaal aangepakt wordt, in plaats van decentraal per staat. De National Land Freight Strategy is een samenwerking van de federale overheid, de lokale staten en territoria en de industrie. De Strategy is ontwikkeld om één nationaal transportsysteem te stimuleren dat op efficiënte wijze vracht vervoert door Australië. Beide strategieën moeten ervoor zorgen dat men gaat inzien dat meer bereikt kan worden met een holistische aanpak waarbij zowel de deelstaten onderling als de private sector en de federale overheid met elkaar samen werken.

1.2 Projecten en financiering

Infrastructure Investment Programme

Onlangs heeft de Australische regering een bedrag van \$50 miljard toegekend aan de ontwikkeling van

de Australische infrastructuur. Het *Infrastructure Investment Programme* wordt beheerd door het Ministerie van Infrastructuur en Regionale Ontwikkeling, en bestaat uit verscheidene nationale programma's waar lokale projecten onder vallen. Voor een overzicht van alle programma's en voor een allocatie van het budget kan de website van het Ministerie van Infrastructuur en Regionale Ontwikkeling geraadpleegd worden³.

Een overzicht van alle lokale projecten die binnen de programma's vallen, is te vinden op de website van het *National Infrastructure Construction Schedule*⁴. Per staat wordt hier bijgehouden wat voor infrastructurele investeringen plaats vinden. De National Infrastructure Construction Schedule is een samenwerking tussen de federale overheid en de lokale staten.

Private investeringen

Al 25 jaar financiert de private sector mee aan infrastructurele projecten. Op basis van 'first come, first serve' worden infrastructuur projecten verkocht. Verschillende projecten zijn al verkocht op deze manier of kunnen nog gekocht worden. De afgelopen jaren is de invloed van de private sector in infrastructurele investeringen gegroeid van 15% in 1990 naar ruim 50% in 2012. De Australische overheid stimuleert hierbij een samenwerking tussen overheid en het bedrijfsleven met public-private partnerships (PPPs). Een overzicht van alle PPPs is te vinden op de website van Infrastructure Australia⁵.

1.3 Privatiseringen

Tot voor kort was een groot gedeelte van de Australische (lucht)havens nog in handen van de deelstaten. De afgelopen jaren hebben de deelstaten echter meerdere privatiseringen doorgevoerd. Voorbeelden zijn Hobart Airport, Port of Brisbane, Queensland Rail, Port Botany, Port Kembla en Port of Newcastle. Onderzoek in 2012 heeft aangetoond dat er nog tot 219 miljard aan publiekelijk bezit geprivatiseerd kan worden. De Asset Recycling Initiative is opgericht om staten en territoria de voordelen van privatisering te laten zien. De opbrengsten van de investeringen worden door lokale overheden geïnvesteerd in infrastructuur projecten⁶.

1.4 Aanbestedingen

In de regel worden in Australië alle projecten en werken op het terrein van infrastructuur openbaar aanbesteed, dit geldt voor zowel de overheid als voor de grote ondernemingen. Ook buitenlandse bedrijven kunnen hierop inschrijven. Vrijwel altijd is er sprake van een noodzakelijke pre-kwalificatie, waarbij bedrijven die eerder naar tevredenheid van de klant ergens in Australië een opdracht hebben uitgevoerd, een streepje voor hebben. Anders dan voor zeer gespecialiseerde werkzaamheden, zoals baggerwerken, maakt een buitenlandse onderneming een grotere kans indien het optreedt in een joint venture met of als onder uitvoerder van een Australische onderneming. De Australische partner kan dan zorg dragen voor de acquisitie, het invoeren van gespecialiseerde apparatuur, te werk stellen van expat medewerkers evenals voor de (vaak moeizame) betrekkingen met de vakbeweging. De precieze procedures kunnen per deelstaat verschillen.

³ Ministerie van Infrastructuur en Regionale Ontwikkeling : <http://investment.infrastructure.gov.au/>

⁴ <https://www.nics.gov.au/>

⁵ <http://infrastructureaustralia.gov.au/policy-publications/public-private-partnerships/index.aspx>

⁶ Asset Recycling Initiative:

http://investment.infrastructure.gov.au/publications/reports/pdf/factsheets2014/Factsheet_The_Asset_Recycling_Initiative.pdf

1.5 Investeren in Australische infrastructuur

De grote investeringen in infrastructuur bieden vele mogelijkheden voor buitenlandse investeerders op het gebied van wegen, spoorwegen, havens, luchtvelden, energie, water en sociale infrastructuur. Australië is een van de landen waar investeringen het minst risico dragend zijn. De Australische overheid geeft zelf de volgende vijf redenen voor investeren in de Australische infrastructuur:

- o een sterke economie met al 23 jaar op rij economische groei. In deze variërende Australische economie draagt geen sector voor meer dan 11% bij aan de economie. Infrastructuur maakt voor 10% deel uit van de Australische economie;
- o een enorme groei in vracht. Australië verwacht dat het vrachtverkeer tussen 2010 en 2030 met 80% zal groeien over land, en met 90% over spoor;
- o een groeiende populatie. De afgelopen 10 jaar steeg de Australische populatie met 17%. Verwacht wordt dat er tot 2030 nog 25% bij zal komen. 98% van de Australische populatie leeft in steden en dorpen, voornamelijk rondom de kustlijn. Bijna de helft van de bevolking leeft in Sydney, Melbourne en Brisbane;
- o grootschalige projecten;
- o een welkom klimaat voor buitenlandse investeerders.

2. Wegennetwerk

Wereldwijd gezien is het Australische wegennetwerk het op zes na grootste in aantal kilometers. Daarnaast is het het op negen na grootste transportnetwerk voor vrachtvervoer en het op tien na grootste voor persoonsvervoer.

Van de geplande Australische investeringen, wordt een groot gedeelte aan het uitbreiden van het wegennetwerk besteed. Een groot aantal van de programma's van het Infrastructure Investment Programme is gericht op investeringen in het wegennetwerk. De belangrijkste programma's zijn de volgende:

- Roads to Recovery Programme, waarbij lokale wegen worden onderhouden. Dit programma is verantwoordelijk voor 2.300 projecten tussen 2014-2019;
- Black Spot Programme, waarbij de nadruk ligt op wegen waar vaak ongelukken gebeuren. Tussen 2015-2016 worden 382 projecten onder handen genomen;
- Heavy Vehicle Safety and Productivity Programme, een programma dat gericht is op productiviteitsverhoging van zwaar transport. Dit programma vergroot de capaciteit van bestaande wegen, verbetert de vrachtconnecties en creëert meer stopplaatsen langs de wegen;
- Bridges Renewal Programme, waarbij de nadruk ligt op het vergroten van de capaciteit van bruggen.

Naast de overkoepelende programma's van het Infrastructure Investment Program waarin kleinschalige lokale projecten zijn opgenomen, zijn er ook grootschalige projecten die los staan van de programma's. In juni 2014 bevatte de lijst van de National Infrastructure Construction Schedule 53 projecten. De belangrijkste hiervan zijn de Pacific Highway Upgrade, waarbij de snelweg tussen Brisbane en Sydney (520 km) van een extra rijbaan wordt voorzien, de Bruce Highway Upgrade, dat zorgt voor een betere verbinding tussen Cooray en Curra in Queensland en het WestConnex project dat resulteert in een betere verbinding tussen Port Botany in Sydney en het achterland.

2.1 Investeringskansen

Australië kent een aantal initiatieven waarbij private organisaties wegenbouw kunnen financieren, bouwen, en bezitten. Dit wordt een Private Finance Initiative (PFI) genoemd. Voorbeelden zijn het City Link project in Melbourne en de Sydney Harbour tunnel. Beide zijn voorbeelden van samenwerking tussen de deelstaat en private partijen.

3. Spoor netwerk

Investerings in het spoor netwerk van Australië zijn noodzakelijk om het vrachtvervoer te optimaliseren en het aantal files te minimaliseren. Evenals bij het wegennetwerk zijn er daarom ook grootschalige projecten in het spoor netwerk. The Australian Rail Track Corporation (ARTC) is verantwoordelijk voor het netwerk en de verkoop van toegang tot het spoor aan treinoperators. De ARTC is daarnaast verantwoordelijk voor investeringen in het spoor, maar wordt daarbij gesteund door de Australische overheid. De belangrijkste projecten op dit moment zijn:

- o de creatie van een 'Inland rail'-verbinding tussen Brisbane en Melbourne dat het spoor netwerk van Sydney passeert;
- o de installatie van het Advanced Train Management System, wat de capaciteit van het spoor netwerk vergroot en overstaptijden beperkt.

3.1 Investeringskansen

Van de 12 spoorprojecten op de website van de National Infrastructure Construction Schedule, stonden in juni 2014 3 projecten open voor private financiering.

4. Havens

Als eilandcontinent biedt Australië tal van kansen voor een groeiende haven infrastructuur. Een grotere binnen- en buitenlandse vraag hebben er voor gezorgd dat het internationale scheepsvrachtovervoer is de afgelopen 10 jaar met meer dan 90% is gestegen. Adelaide (South Australia), Brisbane (Queensland), Fremantle (West Australia), Melbourne (Victoria) en Sydney (New South Wales) zijn de belangrijkste containerhavens van Australië. Het handelsvolume voor deze havens zal in de jaren tot 2030 naar verwachting verdubbelen⁷. De huidige capaciteit van de (container)havens is echter onvoldoende om deze groei te faciliteren.

De Australische havens verschillen wezenlijk van Europese havens in de zin dat ze niet tot nauwelijks concurreren voor hetzelfde achterland. Dit gebrek aan competitie heeft geleid tot een gebrek aan efficiëntie. Om een inhaalslag te maken is de overheid in New South Wales bijvoorbeeld het ambitieuze 'WestConnex' project gestart om de haven van Botany beter te verbinden met het achterland. Dit is slechts één van de vele projecten die de komende jaren gepland zijn. Naast de puur infrastructurele projecten zijn er ook andere manieren om tot meer efficiëntie te komen. Hierbij moet gedacht worden aan innovatie en technologie. Nederlandse havens lopen voorop in het vergroten van efficiëntie door middel van innovaties en slim gebruik van technologie. Dit biedt kansen voor het exporteren van deze kennis en diensten naar Australië.

4.1 Investeringskansen

Hoewel Australië beschikt over kennis en expertise van havenbouw, wordt expertise van buitenaf aangetrokken en gewaardeerd bij grotere projecten. Met veel projecten in volle gang en nog veel meer projecten in de pijplijn is Australië een aantrekkelijk land voor Nederlandse ondernemingen. Daarbij is in onder andere de staat New South Wales de overheid actief op zoek naar buitenlands kapitaal. Deze staat ligt samen met Victoria wat betreft ondernemerscultuur, samenstelling van de economie en bevolkingsdichtheid dichtbij Nederland.

Hoewel de ontwikkelingen per staat uiteen lopen is de grote lijn overal hetzelfde, namelijk het land op infrastructureel gebied klaarstomen voor de toekomst. Efficiënte havens, als poorten naar Australië, zijn daarbij een eerste vereiste. Er doen zich hierbij meerdere mogelijkheden voor het Nederlandse bedrijfsleven op:

- er zullen in de toekomst meer havens geprivatiseerd worden;
- de havens moeten sterk uitbreiden op het gebied van 'hardware'; de aanleg van kades, baggeren, de aanleg van pijpleidingen en de grove infrastructuur;
- de uitvoer van producten zoals LNG zal sterk groeien; dit zal meer werk voor de havens opleveren en de vraag naar onder andere sleepboten doen stijgen in de nieuwe, speciaal voor LNG opgerichte havens en in de havens met uitbreidingsplannen;
- aan de 'software' kant moeten havens efficiënter met hun resources omgaan om in de toekomst de sterk toenemende invoer van producten snel en effectief te kunnen verwerken;
- op het gebied van innovatie en efficiëntie kan Australië veel leren van Nederland havens.

⁷ Australian Sea Port Activity to 2029–30 – BITRE: https://www.bitre.gov.au/publications/2009/sp_003.aspx

*NB Dit is gemeten in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)

5. Luchthavens

Ook het Australische luchttransport is de afgelopen jaren sterk toegenomen. De vliegvelden in Australië zijn voornamelijk voor het passagiersvervoer van groot belang. Tussen 2002-2003 en 2012-2013 is het aantal passagiers met 83.7% gestegen. In 2012-2013 leidde dit tot een totaal aantal passagiers van 142.8 miljoen.

Sinds 1990 zijn alle luchthavens in Australische statelijke hoofdsteden geprivatiseerd en worden op lange-termijn door private partijen geleased van de Australische overheid. Elke vijf jaar moeten de luchthavens een 'Masterplan' schrijven waarin de grootschalige ontwikkelingen en bouwplannen worden opgesteld. Kleinere regionale luchthavens zijn vaak echter nog in handen van de staat.

5.1 Investeringskansen

De aankomende jaren zal ruimte geboden worden aan de privatisering van kleinere regionale luchthavens. Hier liggen tal kansen voor het bedrijfsleven. Ook worden (buitenlandse) private investeringen aangetrokken voor het upgraden van luchthavens.

Conclusie

In dit kansdossier zijn de investeringskansen weergegeven in de Australische infrastructuur. Door een groeiende binnen- en buitenlandse vraag is de Australische infrastructuur sterk aan verbetering toe. De huidige capaciteiten van het wegen- en spoornetwerk en van (lucht)havens is niet voldoende om aan de grote vraag te voldoen. De Australische overheid erkent dit probleem en heeft daarom enorme investeringen in de infrastructuur toegezegd. In 2014 is de grootste infrastructurele investering van het land ooit begroot. Belangrijke projecten richten zich hierbij op het verbeteren van de link tussen havens en het achterland, waardoor goederen sneller en efficiënter vervoerd worden. Ook het minimaliseren van het aantal files is een belangrijke doelstelling.

Investeringskansen voor het Nederlandse bedrijfsleven zijn te vinden in de financiering van grootschalige projecten en privatiseringen. Vooral de Australische havens kunnen veel leren van de Nederlandse expertise. Voor meer informatie over investeringskansen in havens kan daarom ook het kansdossier 'Havens' geraadpleegd worden⁸.

⁸ Dit kansdossier is te vinden op de website: www.internationaalondernemen.nl

Contactgegevens Nederlands Postennet in Australië

Het Postennet Australië is actief betrokken bij de Infrastructuur in Australië. Indien meer informatie gewenst is kan contact opgenomen worden met het economische team:

syd-ez@minbuza.nl

+61 2 8305 6807

Nuttige contacten en websites

Overheid

Austrade

<http://www.austrade.gov.au/>

Australian bureau for Statistics

<http://www.abs.gov.au/>

Australian Department of Infrastructures:

<https://infrastructure.gov.au/>

National Ports Strategy

<https://www.coag.gov.au/sites/default/files/National%20Ports%20Strategy.pdf>

National Land Freight Strategy

http://transportinfrastructurecouncil.gov.au/publications/files/National_Land_Freight_Strategy_Compressed.pdf

National Infrastructure Construction

<https://www.nics.gov.au/>

Infrastructure Investment Programme

<http://investment.infrastructure.gov.au/>

Infrastructure Australia

<http://infrastructureaustralia.gov.au/>

Asset Recycling Initiative

http://investment.infrastructure.gov.au/publications/reports/pdf/factsheets2014/Factsheet_The_Asset_Recycling_Initiative.pdf

Bedrijfsleven

Australian Rail Track Corporation (ARTC)

<https://www.artc.com.au>