



Koninkrijk der Nederlanden

KANSDOSSIER HAVENS

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	1
Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
1.1 Australië in de eeuw van Azië	3
1.2 Uitdagingen	4
2. Havens	5
3. Ontwikkelingen per staat	6
3.1 New South Wales	6
3.2 Victoria	8
3.3 Queensland	9
3.4 West Australia	10
3.5 South Australia	12
3.6 Northern Territory	12
3.7 Tasmania	13
4. Conclusie	14
5. Contact en Websites	15

1. Inleiding

Australië heeft één van de meest volwassen en sterke economieën ter wereld. Ruim 20 jaar geleden bevond Australië zich voor het laatst in een recessie. Voor een welvarend land is dit zeer uitzonderlijk. Dit is voor een groot deel te danken aan de grondstoffen die het land rijk is, maar toch is dat slechts een deel van het verhaal - de handel in grondstoffen begon pas vanaf 2003 aan te trekken. Australië had toen de Azië crisis (1997) en de Amerikaanse Dotcom crisis (2001) al zonder grote kleerscheuren achter zich gelaten.

Ook de wereldwijde financiële crisis van 2007 – 2008, de grootste financiële crisis in 100 jaar, heeft ‘the lucky country’ er niet onder gekregen. De banken in Australië waren beter gekapitaliseerd dan hun Amerikaanse en Europese evenknieën, mede omdat zij lessen getrokken hadden uit de Azië crisis (1997). Tevens waren de overheidsfinanciën gedurende de jaren voor de crisis op orde, waardoor het land zich kon permitteren om een stimuleringsprogramma in gang te zetten. Gezien de mogelijkheden in de Australische havens – en logistieke sector sterk samenhangen met de import – en export tussen Azië en Australië, gaat dit rapport nu eerst dieper in op deze relatie.

1.1 Australië in de eeuw van Azië

Australië heeft lang geleden onder de *tirannie van de afstand*. De band met het Verenigd Koninkrijk bleef sterk, in zowel culturele als economische zin, en Azië werd slechts gezien als het eerste continent dat men passeerde onderweg naar Europa. Daar is de afgelopen jaren verandering in gekomen. Door de voortdurende vraag naar grondstoffen uit Azië heeft Australië een geografisch voordeel ten opzichte van het Midden-Oosten of Brazilië, landen die ook veel grondstoffen exporteren. Het belang van Azië voor Australië is onderstreept door de publicatie van een van de belangrijkste rapporten die de afgelopen jaren over Australië gepubliceerd werden: ‘Australia in the Asian Century’¹. Doel van het rapport is aangeven hoe Australië moet inspelen op de niet te stuiten opmars van Azië. Hier zijn een aantal indrukwekkende doelstellingen uit voortgekomen met 2025 als streefjaar. Zo moet elke school een link hebben met een school in Azië en moet een derde van alle senior beleidsmedewerkers en raden van bestuur in het bedrijfsleven een expertise hebben van Azië. Australië zet de nieuwe realiteit kracht bij door in te zetten op handelsverdragen met omliggende landen. Het land heeft momenteel *Free*

¹ Australia in the Asian Century: <http://pandora.nla.gov.au/pan/133850/20130914-0122/asiancentury.dpmc.gov.au/white-paper.html>

Trade Agreements met onder andere China (2015), Japan (2015) en Zuid Korea (2014). Ook zijn er momenteel besprekingen met Canada, Chili, Japan, Maleisië, Mexico, Nieuw-Zeeland, Peru, Singapore, de VS en Vietnam voor een Trans Pacific Partnership (TPP)². Daarnaast, zij het in een vroeger stadium, wordt onderzocht of er een basis is voor een regionaal samenwerkingsverband (Regional Comprehensive Economics Partnership) tussen Australië, China, India, Japan, Nieuw-Zeeland, Zuid-Korea en de ASEAN landen. Door al deze (mogelijke) handelsverdragen, zullen import - en exportbarrières deels verdwijnen wat een stimulerende werking zal hebben voor de Australische economie.

China is met afstand de belangrijkste handelspartner van Australië (> 30% van de Australische export). De Australische economie is daarom erg afhankelijk van dit land. China importeert echter steeds minder steenkool en ijzererts vanuit Australië, wat merkbaar is in de grondstofprijzen, productie en Australische werkloosheidscijfers. De export van Australië bestond in 2013 voor ongeveer 43% uit steenkool en ijzererts - 10% van het BNP. Schokken in de grondstofprijzen zijn daarom snel merkbaar in de Australische economie. 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 alternatieve exportsector met veel potentie. 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 gaan voeden. Het overgrote deel van deze productie zal worden geëxporteerd, voornamelijk naar Azië.

1.2 Uitdagingen

Vanwege de omvang van de grondstoffenexport en de plannen voor extra uitvoer van landbouwproducten is het belangrijk dat de Australische infrastructuur toereikend is. Kijkend naar de huidige staat van het land, moet men echter concluderen dat de infrastructurele capaciteit hier op dit moment niet aan voldoet. Vooral de transportsector barst – hoewel moeilijk voor te stellen in een land met zoveel ruimte - nu al uit zijn voegen. Om een belangrijke handelspartner van China en andere Aziatische landen te blijven is het van belang om de efficiëntie van de Australische transportsector te verhogen. Dit betekent dat er fors moet worden geïnvesteerd in infrastructuur. Zoals eerder aangegeven heeft de Australische overheid uitgebreide plannen ontwikkeld om dit te bewerkstelligen. Het doel van dit rapport is het in kaart brengen van de infrastructurele ontwikkelingen in en om de havens van Australië.

² The economist: 'Trade, partnership and politics', August 24th 2013

2. Havens

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 echter ook geleid tot een gebrek aan efficiëntie, waar het land nu de prijs voor betaalt. 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. De haven van Rotterdam loopt hierin voorop in de wereld. Dit biedt kansen voor het exporteren van deze kennis en diensten naar Australië. 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 verdubbelen.³



Figuur 1: De belangrijkste havens in Australië per grondstof⁴

³ 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)

⁴ Key infrastructure Statistics – BITRE 2013:

http://www.bitre.gov.au/publications/2013/files/INFRA1915_BITRE_KEY_STATISTICS_0813_web.pdf

3. Ontwikkelingen per staat

De overheid heeft vier prioriteiten geformuleerd ten aanzien van de verbeteringen in verschillende havens⁵: planning van havens en infrastructuur, correcte executie van plannen, verbeteren van betrouwbaarheid, veiligheid (zowel op gebied van defensie als werkomstandigheden) en transparantie en aansprakelijkheid. De Australische staten kennen echter allen een eigen dynamiek wat betreft de besluitvorming. In de volgende paragrafen zijn de voorgenomen logistieke en infrastructurele projecten per staat en voor de belangrijkste havens in kaart gebracht.

3.1 New South Wales

New South Wales (NSW) is de meest dichtbevolkte staat van Australië, met de meest diverse economie. Dit heeft als nadeel dat de staat enigszins achterblijft in termen van economische groei ten tijde van een toenemende grondstoffenvraag. Het voordeel is echter, zoals de afgelopen jaren is gebleken, dat de economie minder kwetsbaar is voor (onverwachte) schokken op de grondstoffenmarkt. NSW is sterk afhankelijk van internationale handel voor economische groei. De infrastructuur rondom de havens vereist structurele investeringen om de economische groei te stimuleren. De *NSW Ports and Freight Strategy* is een invulling op de *NSW 2021* doelen. Deze doelen zijn erop gericht om de economie opnieuw in te richten, terug te keren naar kwaliteitsdiensten, de infrastructuur te renoveren en het lokale bestuur te versterken. Op logistiek vlak is vrachtvervoer binnen NSW de grootste uitdaging. De uitdagingen liggen voornamelijk in de verwachte groei van het vrachtvervoer tijdens de komende 20 jaar – de verwachting is een verdubbeling tot 794 miljoen ton. Ongeveer 62% van de vracht wordt binnen NSW vervoerd, met steenkool als belangrijkste grondstof. Met 2011 als basisjaar trekt de overheid van NSW momenteel 20 jaar uit om de veranderingen door te voeren. De overheid en de industrie investeren zwaar in infrastructuur om de capaciteit van het transportnetwerk te verhogen. Zo komt er met een investering van \$1 miljard een derde container terminal in Port Botany, bij Sydney.

In september 2011 kondigde de Australische overheid van NSW aan dat Port Botany geprivatiseerd zou worden. Port Botany is de op één na grootste container haven van Australië. De haven is goed voor het vervoer van grofweg een derde van alle container import en export. In juni 2012 kondigde diezelfde overheid ook aan dat het de havens van Kembla ging privatiseren. De haven van Kembla vervoert voornamelijk kool, graan, motoren en cement en wordt ook gebruikt als alternatief voor Port Botany. De

⁵ National Ports Strategy: http://www.infrastructureaustralia.gov.au/publications/files/COAG_National_Ports_Strategy.pdf

privatiseringen van de havens van Botany en Kembla waren het gevolg van de koerswijziging in NSW, waar na 14 jaar een nieuwe regering aan de macht kwam (Liberal-National coalitie). Deze regering zet actief in op infrastructurele investeringen. De havens van Botany en Kembla werden in 2013 voor een periode van 99 jaar geleased aan het privaat gefinancierde bedrijf NSW Ports. NSW Ports betaalde A\$ 5 miljard voor de lease van de havens.

Zelfs als het bestaande wegennet optimaal gebruikt zou worden, blijven er capaciteitsproblemen bestaan voor New South Wales. Zoals de meeste wereldsteden heeft ook Sydney (populatie 4,6 miljoen) een probleem met verkeersopstoppingen. Hierbij is Port Botany het meest nijpende voorbeeld. De verbinding tussen de haven en het achterland is slecht via de weg. De NSW overheid is daardoor een infrastructureel project gestart: WestConnex.⁶ Dit project heeft als belangrijkste wapenfeit een nieuwe snelweg van 33 kilometer langste de westelijke M4 en zuidwesterlijke M5. De aanleg hiervan begint in 2015 en heeft een budget van AUS\$1,8 miljard dollar, gefinancierd door de NSW overheid vanuit de opbrengsten van de privatisering van de havens van Botany en Kembla. Zowel Port Botany als de luchthaven van Sydney zijn geconcentreerd rondom deze twee wegen. Het WestConnex project zal vrachtkosten ook significant verlagen door verkorte reistijd (minder files) en afstand. Andere belangrijke stappen van dit project zijn het verbreden van de M2 en de verbinding van de M2 met de F3.

In de vooruitzichten voor de komende 20 jaar blijft Port Botany naar verwachting de belangrijkste haven van New South Wales, zeker gezien de investeringen die de afgelopen jaren al zijn doorgevoerd. De haven van Newcastle zal zich blijven richten op de toenemende export van steenkool, gegeven de ligging nabij het 'Hunter Coal' netwerk. De ontwikkeling van de haven van Newcastle voor containervervoer kent een aantal belemmeringen, zoals de congestie op de F3 weg en capaciteitsproblemen van de doorgang vanuit North Sydney. Port Botany en Port Kembla zullen daardoor prioriteit krijgen bij investeringen.

De huidige capaciteit van de auto import terminal van Port Kembla wordt geschat op 280.000 voertuigen. Er wordt verwacht dat in 2021 een capaciteit van 460.000 voertuigen nodig is. Zoals eerder aangegeven is er weinig ruimte voor ontwikkeling in de binnenhaven van Kembla. De strategische focus ligt daarom op de buitenhaven. Voor de uitbreiding van de buitenhaven is in 2011 goedkeuring gegeven voor de eerste fase. Deze fase zal leiden tot de eerste multifunctionele ligplaats. De tweede en derde fase zullen bestaan uit verdere droogleggingen, spoor- en weg infrastructuur, de aanleg van twee extra

⁶ <http://www.westconnex.com.au/>

multifunctionele ligplaatsen en vier containerligplaatsen. Daarnaast wordt er gekeken naar een extra uitbreiding (afhankelijk van de vraag) van nog twee containerfaciliteiten met bijbehorende ligplaatsen. De planningshorizon hiervoor is tussen 2014 en 2025. In de deelgemeente Moorebank wordt een intermodale logistieke hub gebouwd waarmee de havencapaciteit sterk zal toenemen. Door de toevoeging van Moorebank als 'inland intermodal' en de aanleg van een spoorlijn ontstaat er meer capaciteit om containers te vervoeren. Dit zorgt ervoor dat de haven tot volle capaciteit kan groeien, terwijl tegelijkertijd het vrachtverkeer op de weg afneemt.

3.2 Victoria

De economie en de bevolkingsdichtheid van Victoria zijn vergelijkbaar met die van New South Wales. Lange tijd stond de staat aan de verkeerde kant van de 'two speed economy', zoals Australië wordt omschreven.⁷ Toch kent de staat met de haven van Melbourne de meest actieve haven van het land. Victoria is voornemens dit zo te houden, zo blijkt uit de recente uitbreidingsplannen. Het Victoriaanse 'Department of Transport' is verantwoordelijk voor de publieke transportvoorzieningen in de staat, zoals havens en wegen. In het *Port Futures rapport* (2009) werd een aantal jaren terug aanbevolen dat de overheid op structurele wijze beleid zou gaan analyseren en dit zou herzien met een horizon van ongeveer vijf jaar. De grote uitdaging hierbij is om rekening te houden met groei, zonder daarbij efficiëntie uit het oog te verliezen.

Een tweede factor is de toename in congestie van de netwerken die de haven van Melbourne moeten bedienen. Het rapport moest ook een oordeel vellen over de rol van elke haven als onderdeel van alle havens in Victoria. De haven van Melbourne is momenteel nog niet geprivatiseerd. De staat heeft echter in mei 2014 bevestigd dit wel van plan te zijn, en halverwege 2015 zijn de plannen hiervoor in volle gang. Doel is dat de privatisering (een lease van 50 jaar) 5 tot 6 miljard AUD zal opbrengen voor infrastructurele projecten in de staat, zoals wegen en spoorwegen rondom de Port of Hastings.⁸ Melbourne geldt als de belangrijkste haven van Victoria en is één van de internationale havens die Australië rijk is. De beroemde Webb Dock zal worden uitgebreid zodat Terminal 1 miljoen containers op jaarbasis kan verwerken. De uitbreiding is onderdeel van het omvangrijke 'Port Expansion Project of the Port of Melbourne'⁹.

⁷ The Economist: 'Two-speed Australia; The Dynamism shifts to the frontier states' November 22nd 2010

⁸ <http://www.portstrategy.com/news101/world/australasia/call-to-privatise-melbourne>

⁹ Voor meer projecten: <http://portcapacity.portofmelbourne.com/pages/project-details.asp>

De besluitvorming in Victoria verloopt trager dan in Queensland of New South Wales. Eind 2013 is een zogeheten ‘four key feasibility phase’ voor een containeruitbreiding gestart door de Port of Hastings Development Authority (PoHA)¹⁰. De organisatie zoekt advies over een mogelijke containerexpansie, wat aangeeft dat de staat van Victoria de infrastructuur dient aan te leggen die past bij de groeiverwachtingen van de komende jaren. De vier ankerpunten zijn: havenplanning en ontwerp, milieu en sociaal, hydrodynamics en legal services. De feasibility phase is de laatste horde in de besluitvorming over de ontwikkeling van een uitgebreide haven bij Hastings. De verwachting is dat het project drie jaar gaat duren voordat er wordt overgegaan tot ontwikkeling en midden 2020 een operationele containerhaven in gebruik kan worden genomen. Adviesopdrachten voor commercieel -en economisch advies en risicomangement zullen openbaar worden uitgeschreven. Aan de hand van deze studies zal de PoHA een business case opstellen. Het project krijgt ondersteuning van AUS\$110 miljoen van de overheid van Victoria.

3.3 Queensland

Het havennetwerk in Queensland bestaat in totaal uit 20 havens: 15 havens gericht op handel, 2 *community* havens en 3 kleinere havens. De staat heeft een aantal ‘prioriteitshavens’; Gladstone, Abbott Point, Townsville en Hay Point/Mackay. De staat heeft zich ten doel gesteld om economische groei aan te jagen door op een efficiënte manier gebruik te maken van de belangrijke havengebieden, waarbij het milieu niet aangetast dient te worden.¹¹ Queensland is extra voorzichtig als het gaat om de bescherming van het *Great Barrier Reef* dat zich voor de kust van een groot deel van de staat uitstrekt, en een enorme bron van inkomsten is voor het toerisme. Ondanks een UNESCO werelderfgoedstatus is de kwaliteit van het rif de afgelopen jaren echter zwaar afgenomen. De staat probeert dit momenteel terug te draaien en controleert daarom zeer streng op watervervuiling. Het departement van Weg en Transport heeft zich een aantal jaar geleden ten doel gesteld om een meer geïntegreerde transportomgeving te bewerkstellen. Het departement is verantwoordelijk voor beleid en strategisch advies over planning en financiering. Hoewel het nooit is geformaliseerd aan de hand van een strategisch document, beschouwt de overheid van Queensland zich verantwoordelijk voor de havenstrategie in de staat. Om de ontwikkeling van de prioriteitshavens te stimuleren is baggeren

¹⁰ Port futures report

¹¹ Queensland Ports Strategy (2011): <http://www.dsdp.qld.gov.au/infrastructure-and-planning/queensland-ports-strategy.html>

buiten deze havengebieden verboden. Zo wil de overheid van Queensland de ontwikkeling van de prioriteitsgebieden stimuleren en beschermt het tegelijkertijd de kustlijn van Queensland.¹²

In 2012 en 2013 hebben de havens in Queensland A\$ 44 miljard aan export naar overzeese bestemmingen gefaciliteerd. Het havennetwerk draagt bij aan de vier pijlers van de economie in Queensland: toerisme, de agrarische sector, grondstoffenexport en constructie. Op deze vier gebieden wil de overheid van Queensland door ontwikkelen. Toerisme moet een boost krijgen door de ontwikkeling van de cruise shipping industrie en de bescherming van het *Great Barrier Reef*. De agrarische export moet verder opbloeien door een betere toegang tot vracht en havens en een grotere capaciteit. Dit geldt ook voor grondstoffen, waarvoor toegang tot de wereldmarkt essentieel is. Constructieactiviteiten worden gefaciliteerd door efficiëntere *supply chains*.

De haven van Brisbane is een van de snelst groeiende havens in Australië. De haven kent een grote diversiteit aan grondstoffen, die meerdere industrieën door heel Queensland bedienen. Verder faciliteert de haven import - en export voor de gehele staat, inclusief meer dan 90% van alle containers en motorvoertuigen, bijna alle vleesexport en ongeveer de helft van de agrarische export van Queensland. De haven kent al 9 jaar onafgebroken groei in verhandelde volumes. Deze groei vertaalt zich uiteindelijk in de vraag naar meer weg- en treinverbindingen tussen de haven en sleutelgebieden. Anticiperend hierop wil men de functionaliteiten van de haven van Brisbane verbeteren. Zo is de Port of Brisbane Motorway in 2013 gerenoveerd, en zal ook de vrachtcapaciteit op het spoor op langere termijn vergroot worden. Ook de capaciteit van de haven zelf gaat omhoog. Zo komen er extra terminals om de toegenomen vraag te kunnen opvangen. Hierbij ligt de focus op containervracht. De verbindingen met de luchthaven zijn ook aan verbetering toe, mede door een verwachte toename in passagiersverkeer.

3.4 West Australia

West Australië heeft 21 havens die de afgelopen 10 jaar gezamenlijk een verdubbeling van de input en output hebben gezien. In vergelijking met 10 jaar terug staat de infrastructuur in de regio nu onder voortdurende druk van de grondstoffen *boom*. De handelsvolumes in West Australië zijn in dezelfde tijdsperiode met ruim 130% toegenomen. De groei in de gebruiksvraag van de havens in West Australië leidt niet simpelweg tot extra schepen voor bulkgoederen, of supertankers die ijzer verschepen van de

¹² Queensland Ports Strategy (2011): <http://www.dsdp.qld.gov.au/infrastructure-and-planning/queensland-ports-strategy.html>

havens van Hedland, Dampier, Geraldton, of Esperance. Met elk nieuw grondstoffenproject, of dit nu onshore of offshore is, ontstaat een toename in scheepvaart, met extra ligplaatscapaciteit voor offshore ondersteuningsschepen en voor sleepboten. Daarnaast zijn er toenemende volumes van algemene goederen die verscheept moeten worden vanwege de almaar groeiende bevolking. Ook voorspellingen voor toename in de export van agrarische producten en de recente interesse van Aziatische bedrijven in het kopen van significante aandelen in agrarische bedrijven in West Australië duidt op een toenemende vraag voor container -en bulkscheepvaart in de zuidelijke havens van West Australië.

Momenteel zijn er twee typen havens operationeel in West Australië. Acht havens zijn volledig in handen van de staat en vallen onder de *Port Authorities Act 1999*.¹³ Deze wet staat elke havenautoriteit toe om volledig autonoom en commercieel te opereren. Fremantle is een belangrijke containerhaven, maar de andere havens dragen voornamelijk zorg voor de export van grote bulkgoederen – inclusief Albany, Broome, Bunbury, Esperance, Geraldton en Port Hedland.

Naast de havens die in eigendom zijn van de overheid, zijn er dertien kleinere havens. Deze zijn in handen van private partijen. De overheid van West Australia heeft daarnaast ook het plan om de haven van Fremantle te privatiseren. Een lease van de haven zou de overheid A\$ 1.5 miljard moeten opleveren. In aanvulling op de uitbreidingen van de bestaande havens wordt momenteel gewerkt aan de bouw van een tweetal nieuwe havens: Barrow Island's Gorgon project en Port of Ashburton North. Daarnaast is de bouw van de volgende havens voorgesteld: Ookajee Port en Anketell Port. De plannen voor de bouw van een vijfde haven, James Price Point, zijn gestaakt wegens milieu overwegingen. In totaal heeft de staat AUS\$3,8 miljard toegewezen aan een vierjarig infrastructuur plan. Daarnaast heeft West Australia in 2014 van de federale overheid een bedrag van 4,7 miljard toegekend gekregen voor een investering in infrastructuur. Men is echter actief op zoek naar private partijen om te investeren. Onder de huidige investeerders bevinden zich in toenemende mate Chinese bedrijven. China wordt de grootste markt voor ijzererts vanwege de export vanuit Ookajee.

¹³ http://www.austlii.edu.au/au/legis/wa/consol_act/paa1999220/

3.5 South Australia

Nergens is de keerzijde van het Australische grondstoffensucces meer voelbaar dan in South Australia, waar Holden, een Australisch automerk, de deuren voorgoed heeft gesloten.¹⁴ De dollar is in de loop van de jaren te duur geworden om de auto op een concurrerende markt te houden. Ook de wijnindustrie – exportproduct nummer 3 in de regio - in South Australia gaat gebukt onder dit fenomeen. Dat de staat sterk afhankelijk is van grondstoffen, werd pijnlijk duidelijk toen BHP Billiton de werkzaamheden bij de Olympic Dam opschortte, wat de economische groei van de staat meteen onder druk zette. De haven van Adelaide ligt het dichtst bij de mijnen. Enkele jaren geleden is er via een weggennet aansluiting gemaakt met Darwin, dwars door Australië heen. Dit zorgt ervoor dat er meer export verplaatst zal worden naar de Northern Territory. Ook de ligging vlakbij de haven van Melbourne is een ongunstige, omdat deze haven meer potentieel heeft dan de haven van Adelaide.

3.6 Northern Territory

De vooruitzichten voor deze staat zien er in het licht van de wereldwijde omstandigheden het meest gunstig uit. Desondanks heeft dit zich nog niet vertaald in economische groei van betekenis. De staat is vooral afhankelijk van grote projecten. Inpex LNG is een voorbeeld van een groot project. De besluitvorming voor de financiering heeft drie jaar geduurd, maar is in 2012 gewonnen door Toll. Eind 2016 zal het project van start gaan. Daarnaast vormt infrastructuur een belangrijk onderdeel van de recente plannen voor het verder ontwikkelen van het noorden van Australië, zoals aangegeven in de recente *Whitepaper Developing Northern Australia*.¹⁵

De haven van Darwin is een diepwaterhaven gevestigd aan de East Arm. Het is de haven die het dichtst bij de regio van Zuid Oost Azië ligt. Deze geografische locatie speelt een cruciale rol in de groei van de mijnexport. De havenfaciliteiten bij East Arm zijn verbonden met het nationale spoorweg netwerk van Adelaide naar Darwin voor het vervoer van bulkgoederen. Het integreren van de havenfaciliteiten met de spoorwegen is prioriteit voor de overheid van de Northern Territory. Zo moet Darwin uitgroeien tot transportcentrum voor de regio, maar ook voor de zogeheten *Australasia trade* route. De haven van Darwin is goed uitgerust om bulkgoederen, vloeibare goederen en petroleum te vervoeren. Daarnaast is de haven operationeel voor schepen die niet bedoeld zijn voor handel, zoals marine schepen, schepen

¹⁴ The Economist: 'Carmaking in Australia; Exit Holden' Decemer 12th 2013

¹⁵ <http://northernaustralia.infrastructure.gov.au/>

voor de visvangst en cruise schepen. De totale handel in de haven van Darwin groeit met tientallen procenten en de haven heeft zich ontwikkeld tot tweede LNG hub van Australië. Wanneer de uitbreiding van de Olympic Dam (in South Australia) wordt voortgezet kan dit tot extra groei leiden.¹⁶

Darwin Ports Corporation (DPC) wil de faciliteiten uitbreiden om de verwachte hogere volumes te kunnen blijven verwerken. Financiering hiervoor komt in de eerste plaats van Infrastructure Australia en de Northern Territory overheid. Daarnaast wordt er gekeken naar grote spelers als BHP Billiton. Darwin Ports Corporation heeft hiervoor een Masterplan opgezet met een budget van AUS\$150 miljoen waarin de bestaande faciliteiten gefaseerd uitgebreid worden. Beoogd wordt dat het Masterplan in 2030 voltooid is. Ook is er bij de overheid van Northern Territory een onderzoek gaande naar de privatisering van de haven van Darwin.

3.7 Tasmanië

Meer dan 90% van alle export vanuit Tasmanië gaat via de zee. Vanuit de drie noordelijke havens worden de meeste bulk –en containergoederen vervoerd. De ontwikkeling van goedkopere doorgangen is essentieel om optimaal te kunnen profiteren van de mogelijkheden die Azië de staat biedt.

De internationale markt voor scheepvaart is in verandering. Uit kostenoverwegingen verminderen schepen het aantal stops per reis. Het is steeds gebruikelijker dat scheeproutes opereren op een zogeheten ‘hub and spoke’ basis, waarbij kleinere havens verbonden zijn met grotere havens voor internationale transporten. De meeste exporteurs uit Tasmanië gebruiken de haven van Melbourne daarom voor het verschepen van containergoederen naar Azië. Bulkgoederen worden nog steeds direct vanuit Tasmanië vervoerd. In samenwerking met Infrastructure Australia en de Australische overheid gaat de overheid van Tasmanië een lange termijn strategie ontwikkelen voor Tasmanië met betrekking tot vrachtvervoer. Het onderzoeksteam zal zich onder andere buigen over de grote vrachtdoorgang tussen Hobart en de noordelijke havens. Het hoofddoel is het ontwikkelen van een geïntegreerd en efficiënt vrachtvervoernetwerk tussen de belangrijkste exporthavens van Tasmanië en het realiseren van lange termijn productiviteitsverbeteringen.¹⁷

¹⁶ Northern Territory Vision 2020 Project: The Australian Minerals Industry’s Infrastructure Path to Prosperity

¹⁷ Tasmania’s place in the Asian Century – maart 2013

http://www.dpac.tas.gov.au/_data/assets/pdf_file/0008/190808/TasmaniasPlace_inthe_AsianCentury_WhitePaper.pdf

4. Conclusie

Australië zit achterop de curve van problemen die zich in vrijwel alle westerse landen voordoen, zoals vergrijzing, gezondheidszorg en infrastructuur. Nederland heeft kennis en ervaring welke relevant zijn voor de huidige problemen waar Australië voor staat. Daarnaast herbergt Nederland de belangrijkste haven van Europa waardoor het een competitief voordeel heeft ten opzichte van andere landen.

Dit dossier biedt een overzicht van de infrastructurele ontwikkelingen rondom de havens van Australië. De problemen op het gebied van infrastructuur zijn al jaren bekend en de vraag rijst dan ook waarom het land juist op dit moment kansen biedt. Australië is wakker geschud door het teruglopen van de economische groei in de afgelopen jaren. De verschillende overheden zijn nu op zoek naar manieren om de economische groei ook voor de langere termijn te waarborgen. Na jaren van plannen, discussiëren en het schrijven van rapporten, is het land nu definitief in beweging gekomen. 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 New South Wales de overheid actief op zoek naar buitenlands kapitaal, waardoor deze staat ook voor bijvoorbeeld pensioenfondsen interessant is. Deze staat ligt samen met Victoria wat betreft ondernemerscultuur, samenstelling van de economie en bevolkingsdichtheid dichtbij Nederland. Ook bij privatiseringen in andere staten zou er een rol weggelegd kunnen zijn voor Nederlandse investeerders.

Een voorbeeld is de aanleg van nieuwe havens in West Australia. De belangrijkste pijlers bij dergelijke projecten zijn efficiëntie en innovatie. Hoewel de ontwikkelingen per staat uiteen lopen is de grote lijn overal hetzelfde, namelijk het land op infrastructureel gebied klaarstomen voor de toekomst. Een toekomst met een toenemende bevolking en een toenemende druk op de infrastructurele voorzieningen van Australië. Efficiënte havens, als poorten naar Australië, zijn daarbij een eerste vereiste.

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

Australian trade commission

Voor investermogelijkheden en algemene informatie

<http://www.austrade.gov.au/Invest/Opportunities-by-Sector/agribusiness-and-food>

Australian bureau for Statistics

Voor informatie en statistieken over de Australische Infrastructuur

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

Australian Department of Infrastructures:

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