

Mainportstrategie Vracht

Kernthema's

Enno Osinga, Snr VP Cargo

Schiphol, ACN oktober 2006



Kernpunten mainportstrategie vracht

1.

Om de mainportpositie van Schiphol te behouden dient prioriteit gegeven te worden aan de uitbreiding van het ICA netwerk van pax én vracht.

2.

Om de positie als één van de belangrijke vrachthubs in Europa te handhaven dient het vrachtbeleid te worden geïntensiveerd.

3.

Schiphol streeft naar een economisch dekkend netwerk van verbindingen met de belangrijkste regio's in de wereld. Voor een aantal regio's is een onderscheidend netwerk wenselijk met het oog op de gatewayfunctie of handelsrelaties.

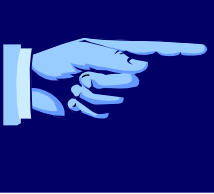
4.

Het realiseren van voldoende capaciteit voor een economisch dekkend netwerk is, net als bij passage, alleen mogelijk door inzet van stillere vliegtuigen en door de nacht zo selectief mogelijk te gebruiken.

5.

Het ruimtelijk logistiek concept moet onderscheidend ("best in class") worden op proceskwaliteit en functionaliteit waarbij Schiphol een sterkere regierol wil gaan vervullen.

Beleidsintensivering vracht



Schiphol zet zich in voor:

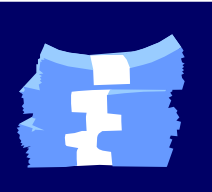
het realiseren van een concurrerend mainportnetwerk in een meer regisserende rol.

realiseren van een “best in class” ruimtelijk logistiek concept” in een meer innoverende rol

een duurzaam beheer van schaarse capaciteit om groei van vracht mogelijk te maken

een duidelijke positionering van vracht binnen en buiten Schiphol als essentieel onderdeel van de mainportstrategie

Samenvatting



Toegevoegde waarde

De nabijheid van een (vracht)luchthaven speelt in het vestigingsklimaat een grote rol. De toegevoegde waarde van vracht is het grootst voor de regio.

Vracht is voor Schiphol als bedrijf van groot belang omdat een groot deel van het intercontinentale netwerk niet zonder vracht kan bestaan.

Vracht levert een significante bijdrage aan het resultaat van Schiphol Group, waarvan ook een groot deel bestaat uit vastgoedontwikkeling.

Toegevoegde waarde hier beoordeeld:

op regionaal niveau: werkgelegenheid en winst van bedrijven

op bedrijfsniveau: resultaat Schiphol Group en belang voor netwerkontwikkeling

Potentieel voor vastgoedontwikkeling: werkstad A4, Schiphol Logistics Park

Vracht is verantwoordelijk voor 20% van de totale toegevoegde waarde van het totaal aantal bedrijven op Schiphol

Directe en achterwaartse toegevoegde waarde op Schiphol
(€ mrd)

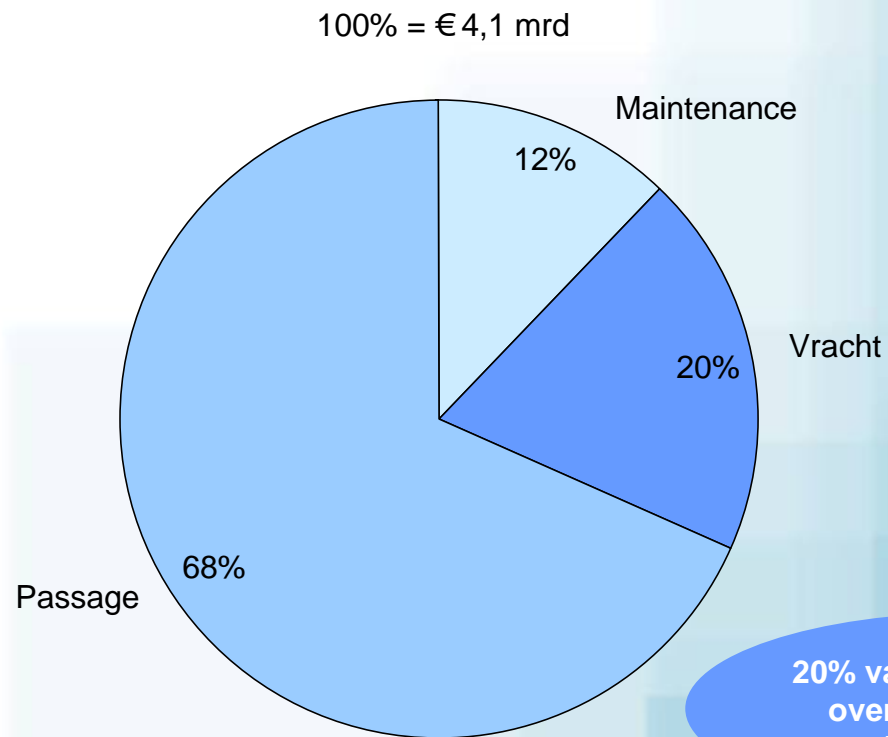
Toelichting op berekening TW

Wel meegenomen:

- Werkgelegenheid en winst van direct bij luchtvaart betrokken en op Schiphol gevestigde bedrijven (airlines, afhandelaren, etc.)
- Toeleveranciers van bovenstaande bedrijven (catering, schoonmaakbedrijven, etc.)

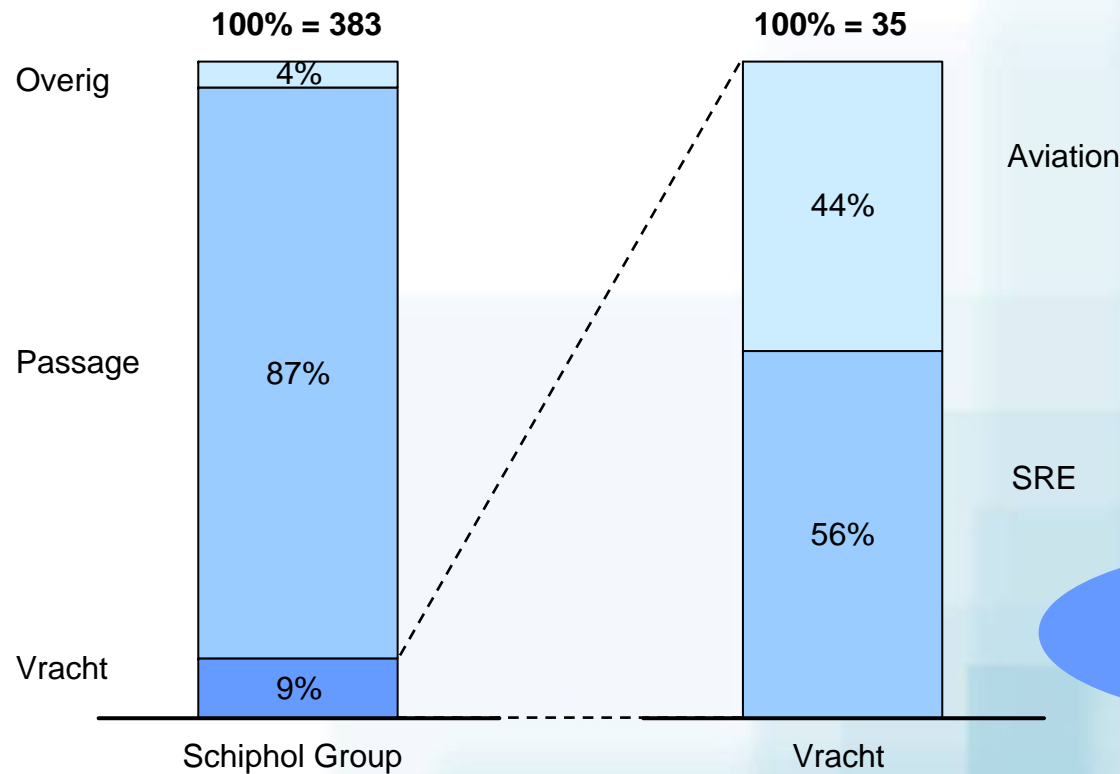
Niet meegenomen:

- Niet op Schiphol gevestigde direct bij luchtvaart betrokken partijen (expediteurs buiten SPL, reisbureau's, etc.)
- Voorwaartse effecten als gevolg van luchtvaartactiviteiten (EDC's, toerisme, internationale HQ's, etc)



Vracht vertegenwoordigt ruim 9% van het resultaat van de Schiphol Group, waarvan het grootste deel voortkomt uit SRE

Resultaat Schiphol Group – Budget 2006
(€ mln)

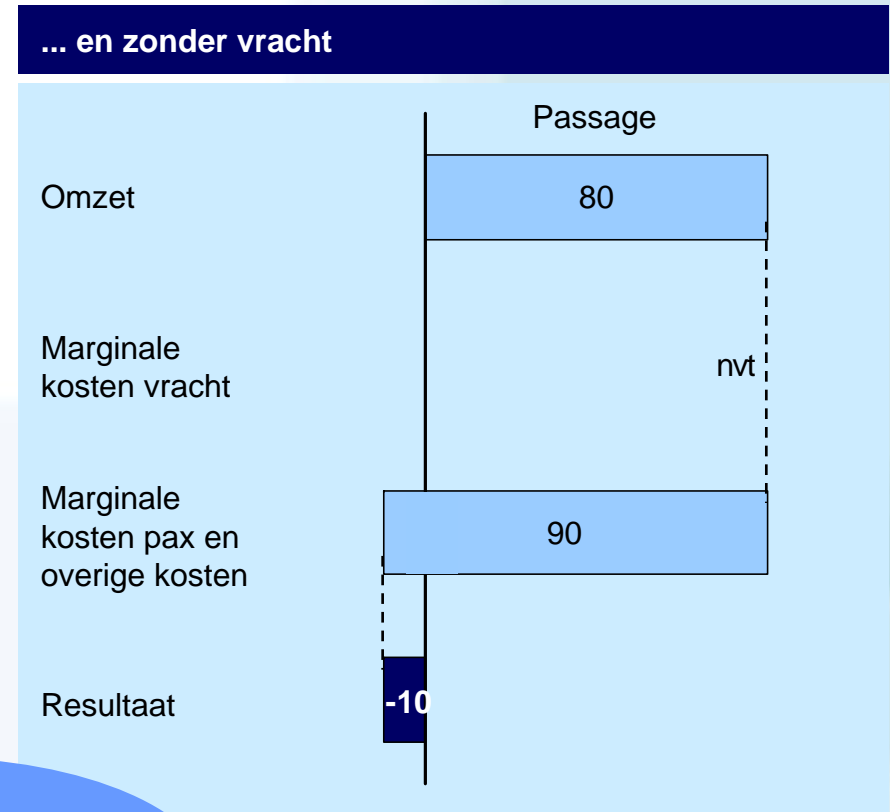
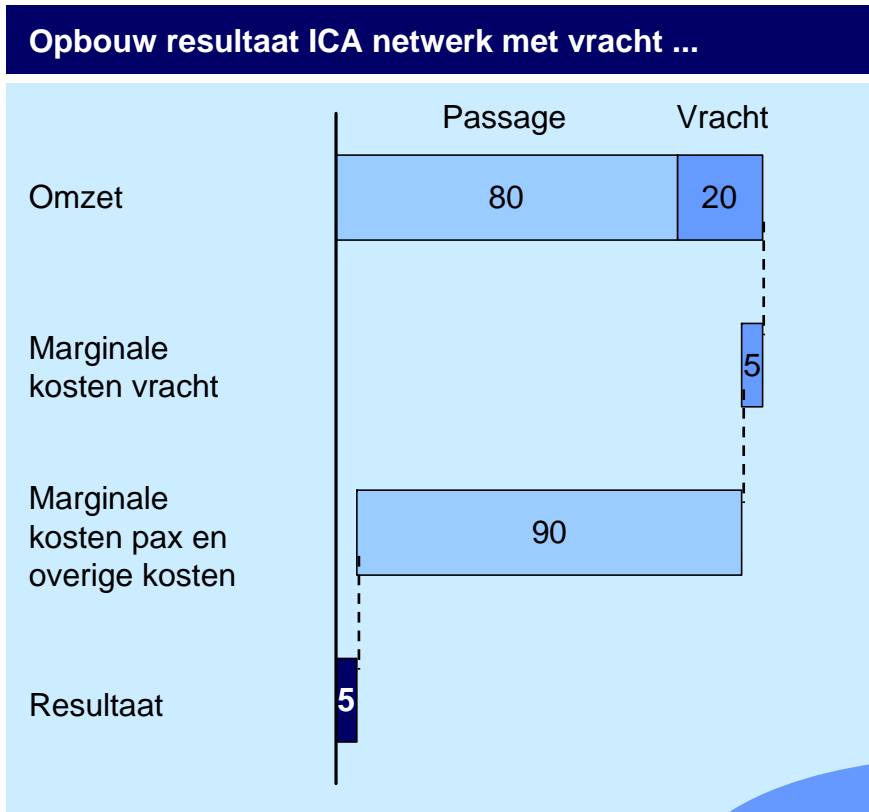


Resultaat exclusief de BU Participations en de stafafdelingen

Vracht is essentieel voor instandhouding van het ICA passagenetwerk

Voorbeeld berekening resultaat ICA netwerk met en zonder vracht
(index, omzet met vracht = 100)

Vracht levert gemiddeld €40,- per passgier op



Zonder vracht is de operationele marge van ICA passage 15%-punt lager

Samenvatting



Trends en ontwikkelingen

Sterke concurrentiepositie niet meer vanzelfsprekend, de concurrentie groeit de laatste jaren sneller. Groei is de basis voor behoud van het netwerk.

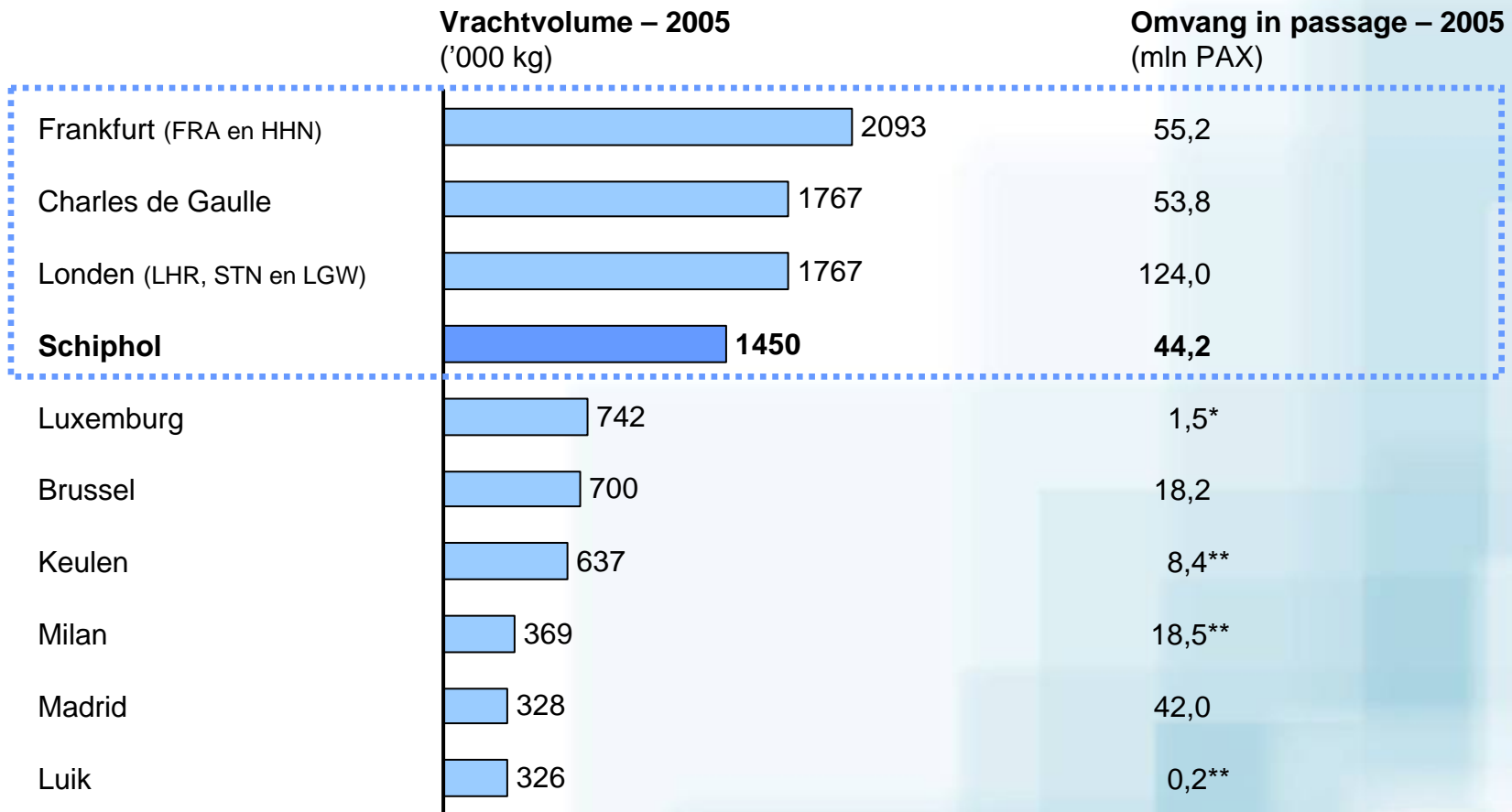
Luchtvracht van en naar Europa zal blijven groeien met ca. 6% per jaar. De belangrijkste groeimarkten zijn het Verre Oosten en Noord-Amerika.

De grote vrachthubs in Europa lopen allemaal tegen hun capaciteitsgrens (in de nacht) aan.

Het full freighter segment zal een belangrijkere rol gaan vervullen in luchtvracht door de toenemende vraag naar maindeckcapaciteit en hardere groei van vracht ten opzichte van passage.

Schiphol is momenteel de vierde vracht-mainport van Europa ...

Belangrijkste vrachtluchthavens Europa, 2005



* 2003

**2004

Source: Schiphol; Jaarverslagen; Pers

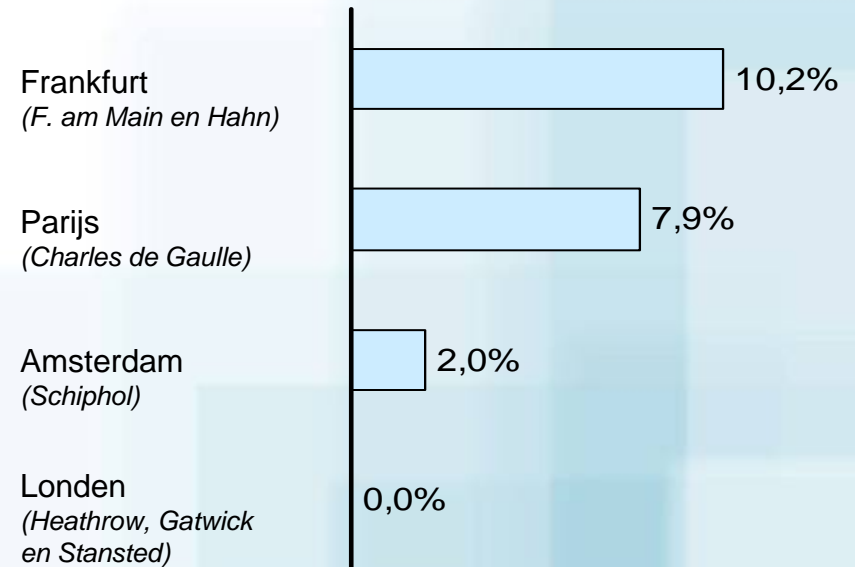
Als Schiphol haar concurrentie positie niet kan handhaven is er een reëel risico om uit de hoofdklasse van de vracht-mainports te verdwijnen

Positie en groei van Schiphol ten opzichte van andere mainports in catchment area

Vrachtvolume 2005 (Mton)



Groei 2004 - 2005



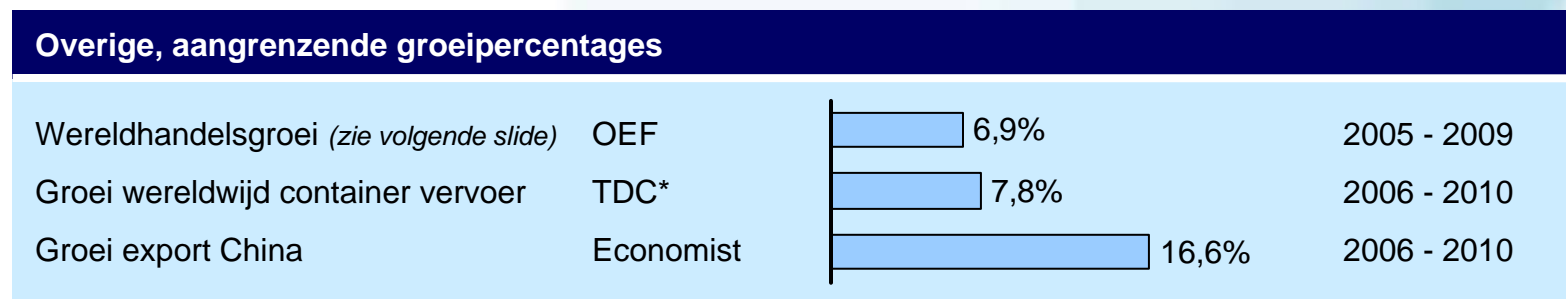
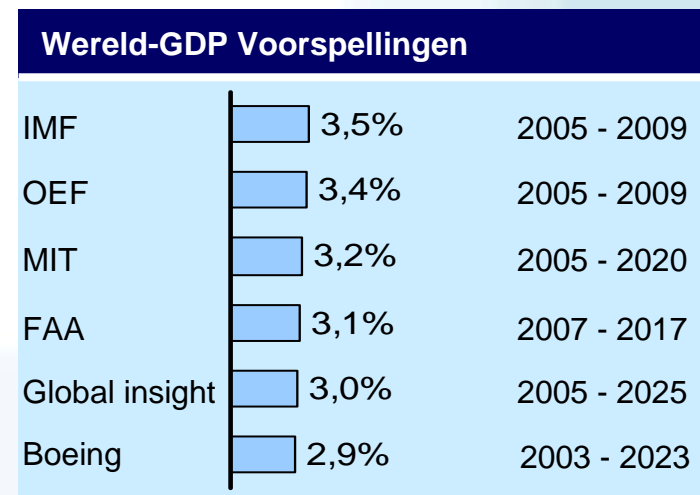
De aantrekkelijkheid van vracht hubs voor full freighter carriers en netwerk expediteurs wordt vooral bepaald door de omvang en daarmee kracht van de markt. Wanneer Schiphol te ver achter gaat lopen zal zij als marktplaats minder aantrekkelijk worden en dreigt er een negatieve trendbreuk op de groei

Concurrentiepositie Schiphol - benchmark

- **Schiphol** heeft een sterke mainportpositie, maar de vrachtgroei staat het laatste jaar onder druk
- **Frankfurt** kent een sterke groei in vracht maar loopt tegen capaciteitsgrenzen aan, als alternatief wordt Hahn actief gestimuleerd
- **Londen Heathrow** richt zich op passage; verdere groei in vracht wordt opgevangen door Gatwick, Stansted en East Midlands
- **Charles de Gaulle** heeft nog ruimte voor groei, maar Air France en FedEx spelen hierin een dominante rol
- **Luxemburg** heeft een solide positie als vracht luchthaven ondanks de afwezigheid van een fijnmazig passage netwerk en nachtcapaciteit

Luchtvracht is groeimarkt

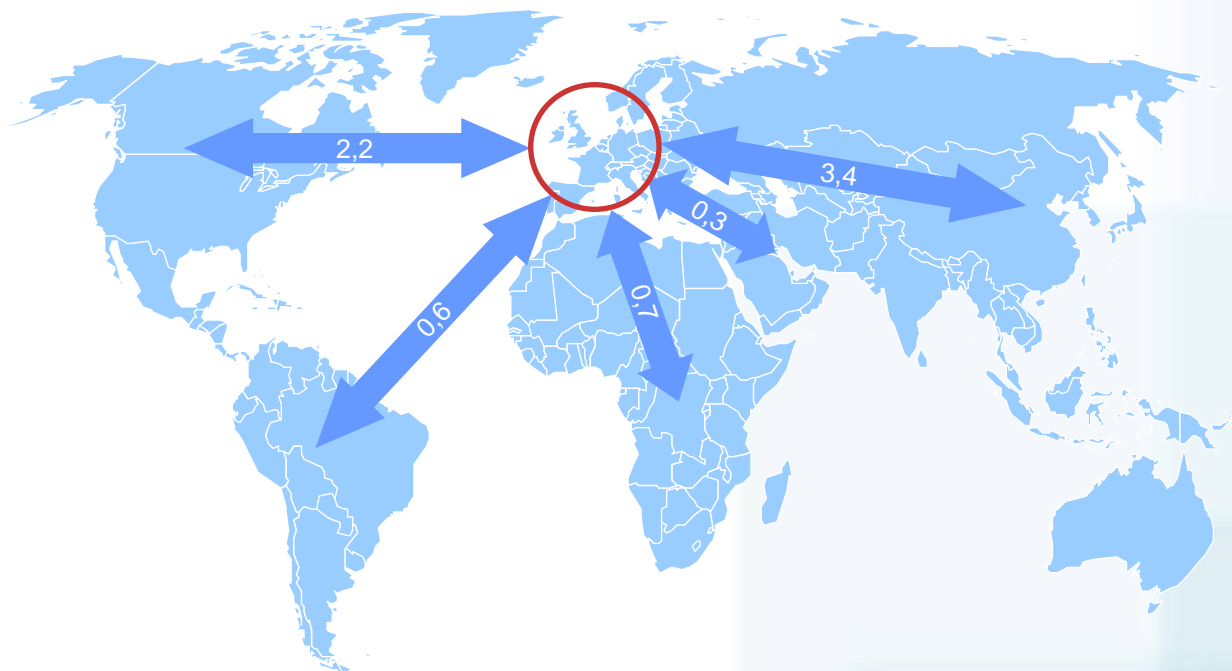
Groeiverwachting wereldwijde luchtvracht (% per jaar)



Vervoersstromen van en naar alle werelddelen dragen bij aan de groeiverwachting van luchtvracht, met als uitschieter Europa-Azië

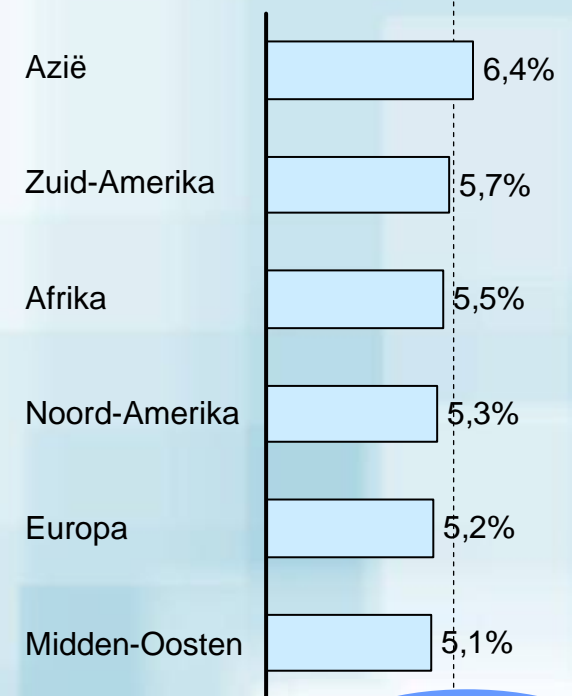
Groeiverwachting van vrachtvolume tussen Europa en andere werelddelen, 2003 – 2023
(% per jaar)

Groote vrachtvolumes 2004



mln ton

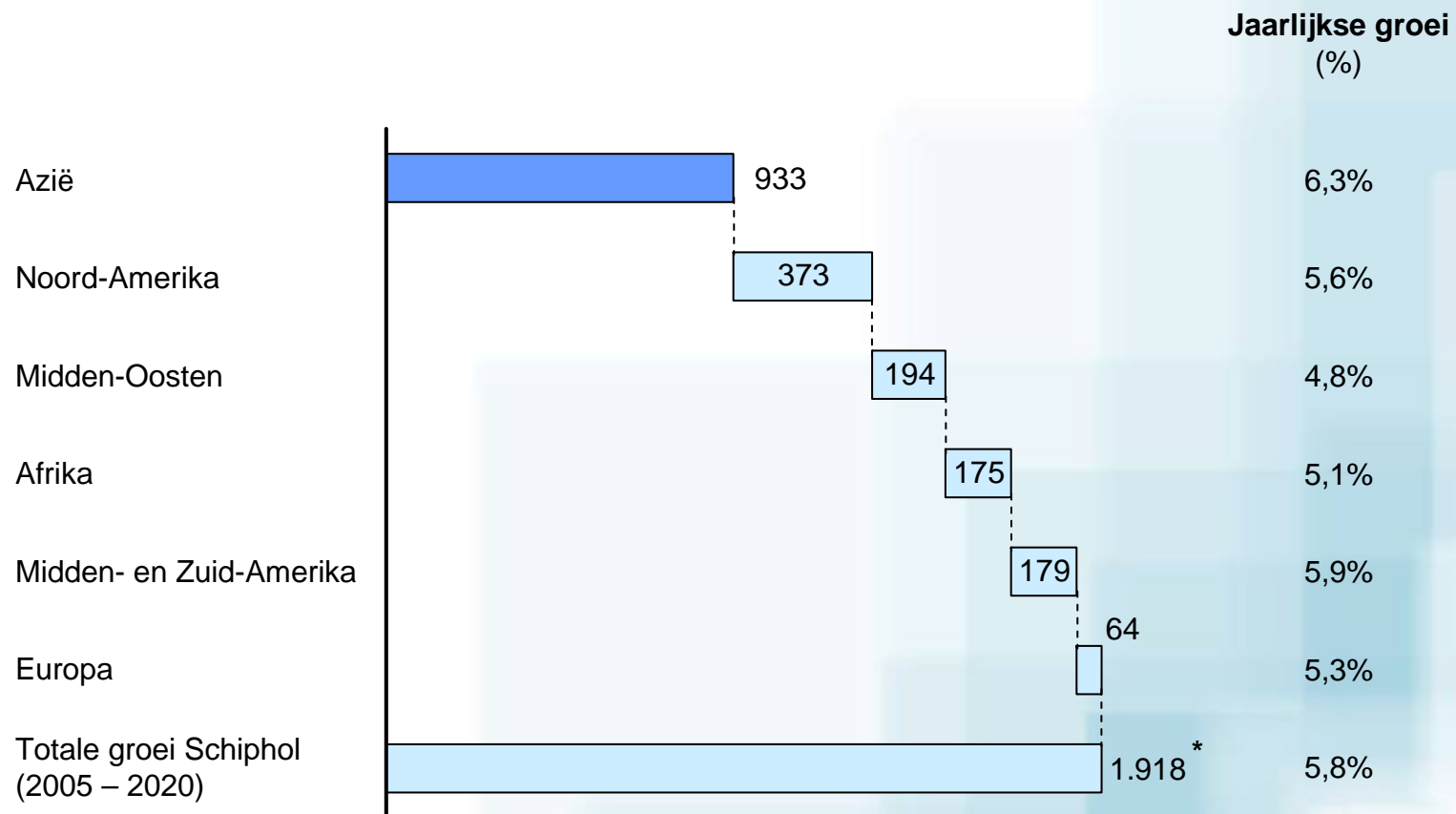
Groeiverwachting 2003 - 2023



Gemiddeld:
+ 5.8%

Bijna de helft van de verwachte groei van de vraag naar luchtvracht op Schiphol heeft betrekking op vervoer tussen Europa en Azië

Groei van de vraag naar luchtvracht op Schiphol 2005 – 2020 naar continent (Mton)

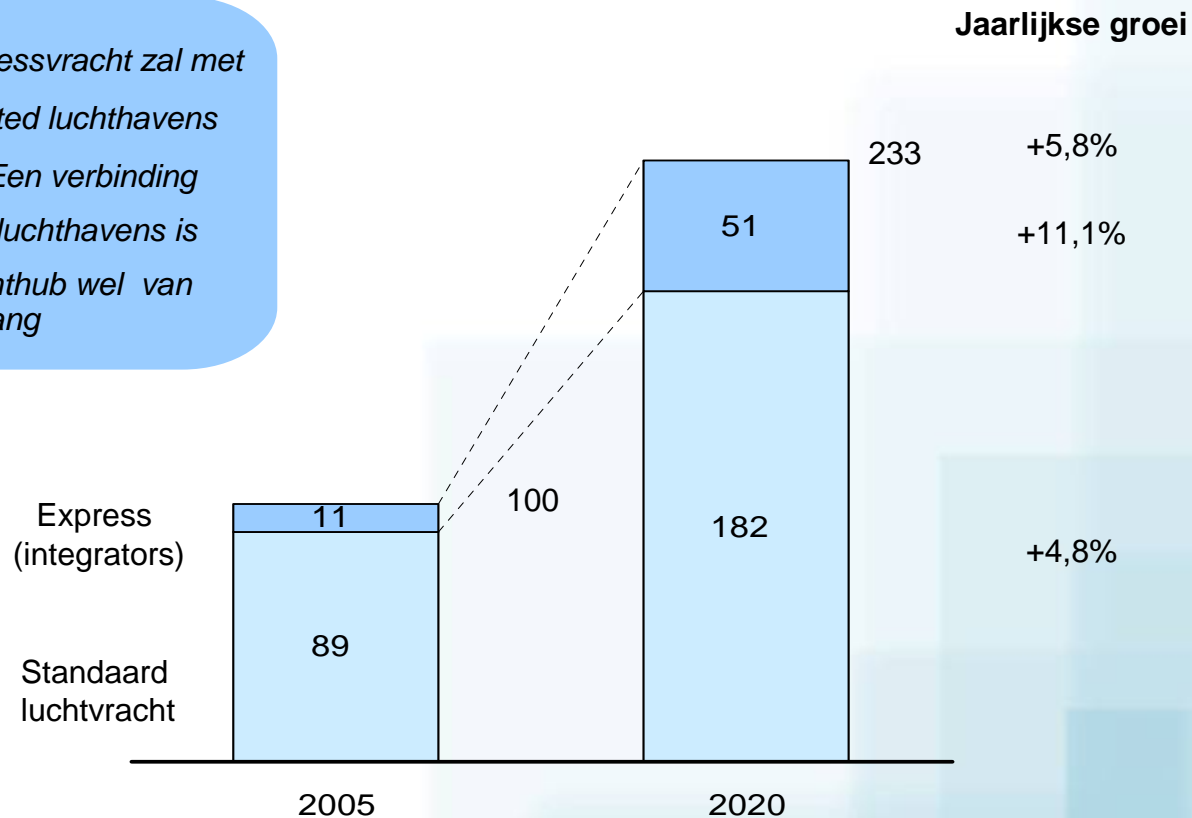


* Totaal in 2020: 1,9 + 1,4 = 3,3 Mton vracht
Bron: Boeing; Airbus; AVAM; OC&C analyse

De verwachting is dat het aandeel express vracht in 2020 zal zijn verdubbeld

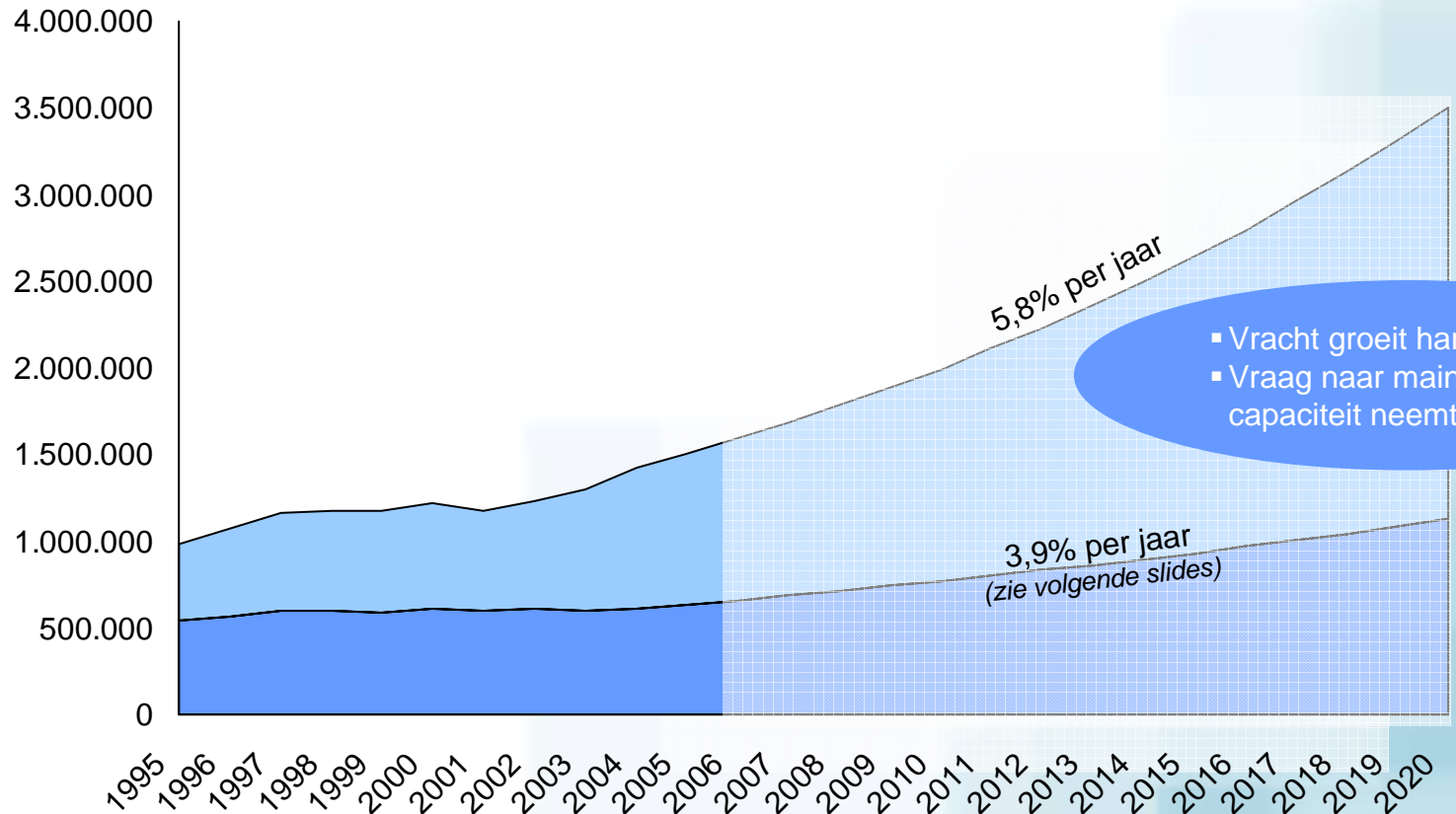
Ontwikkeling internationaal luchtvrachtvolume (Index, 2005 tonnage = 100)

De groei van exoressvracht zal met name op dedicated luchthavens plaatsvinden. Een verbinding met dergelijke luchthavens is voor een vrachthub wel van belang



Het aandeel van full freighters in het totale vracht volume van schiphol neemt toe, vracht groeit harder dan pax

Ontwikkeling vracht volume Schiphol o.b.v. Europese groeiverwachtingen (ton)



■ Vrucht groeit harder dan pax
 ■ Vraag naar maindeck capaciteit neemt toe

Verhouding FF/passage

50/50

58/42

~67/33

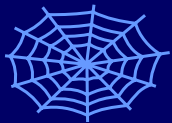
Full freighters
 Airport Schiphol
 Vrucht op passage

De capaciteitsvraag door full freighters zal naar verwachting toenemen

Drijvers full freighter aandeel in geluidsproductie



Samenvatting



Netwerkstrategie en selectiviteit

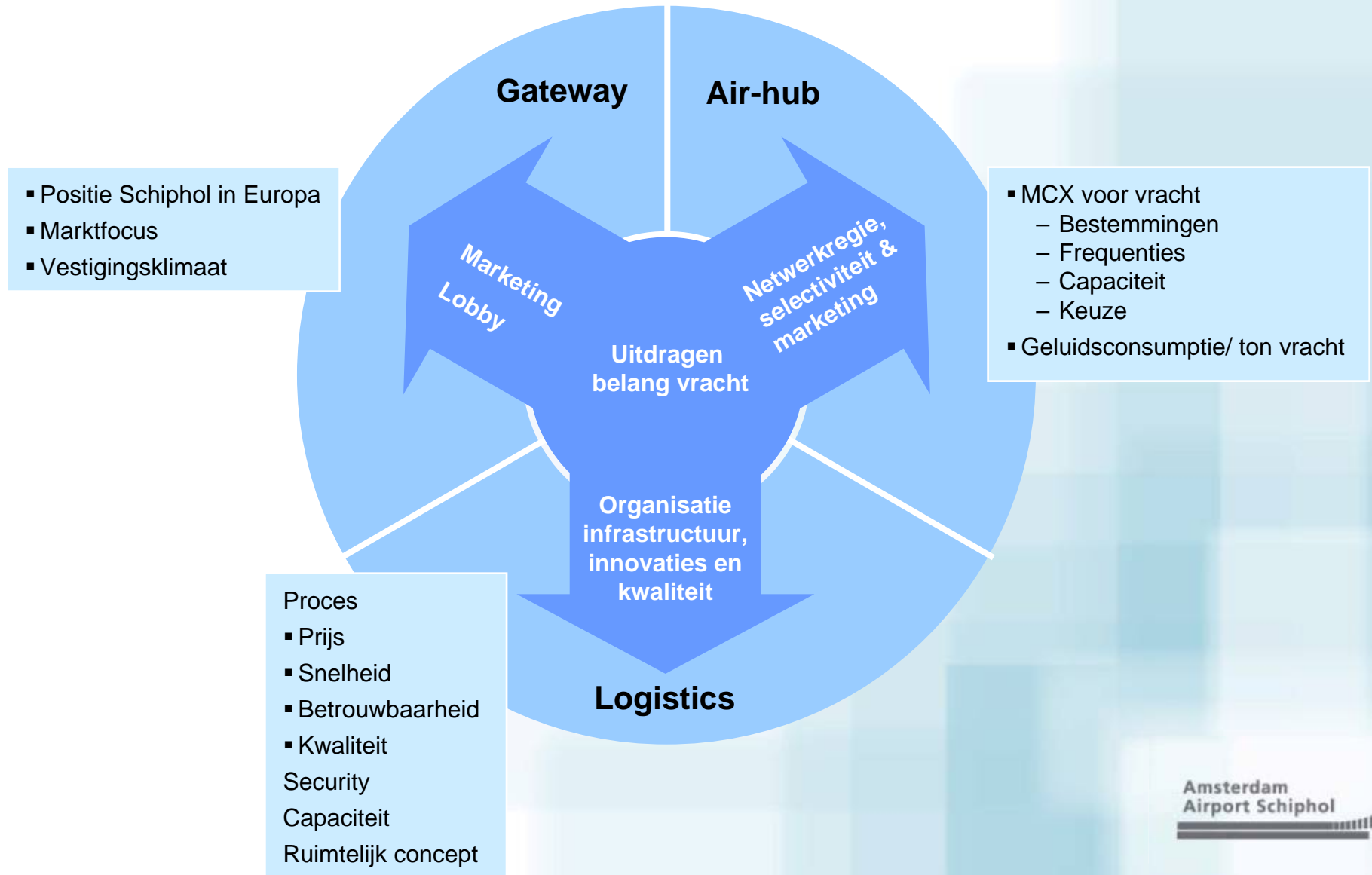
Schiphol streeft naar een economisch dekkend netwerk van verbindingen met de belangrijkste regio's in de wereld. Voor een aantal regio's is een onderscheidend netwerk wenselijk met het oog op de gatewayfunctie of handelsrelaties

Het realiseren van een dekkend netwerk vraagt om een groei van luchtvracht (maindeck) met circa 6% per jaar in de komende tien jaar. Nachtcapaciteit is van grote waarde voor vracht en is een belangrijke concurrentiefactor.

Zonder selectiviteit is er onvoldoende geluidscapaciteit voor de verwachte passage- en vrachtgroei. Met "saldering" zal de grens in 2010 bereikt zijn.

Het realiseren van voldoende capaciteit voor een economisch dekkend netwerk is alleen mogelijk door inzet van stillere vliegtuigen en door de nacht zo selectief mogelijk te gebruiken.

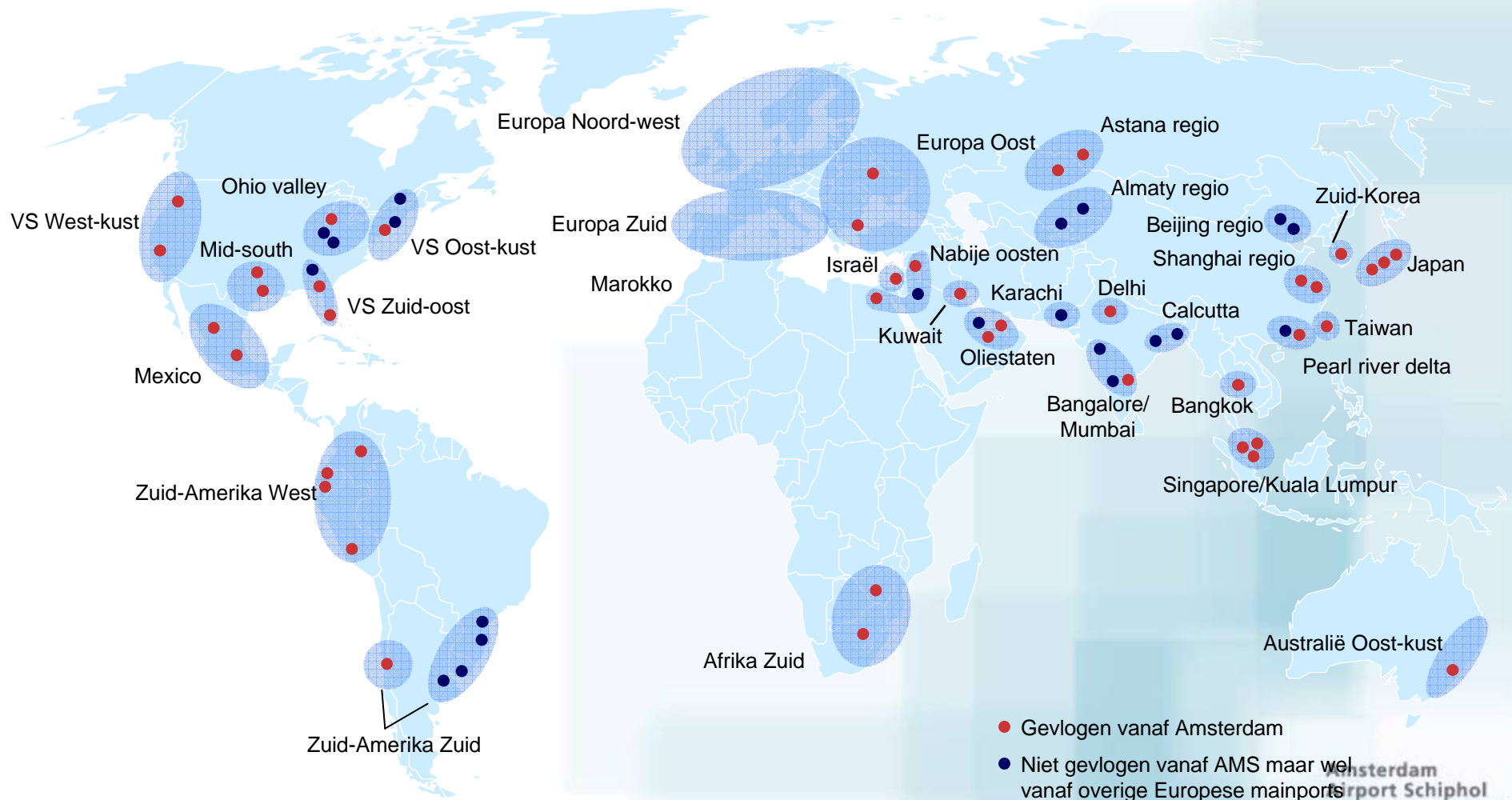
Mainportstrategie vracht legt focus op drie invalshoeken



Een concurrerende mainport moet verbonden zijn met alle voor Europa belangrijke regio's

Overzicht full freighter bestemmingen per economische regio

Op basis van onvolledig OAG

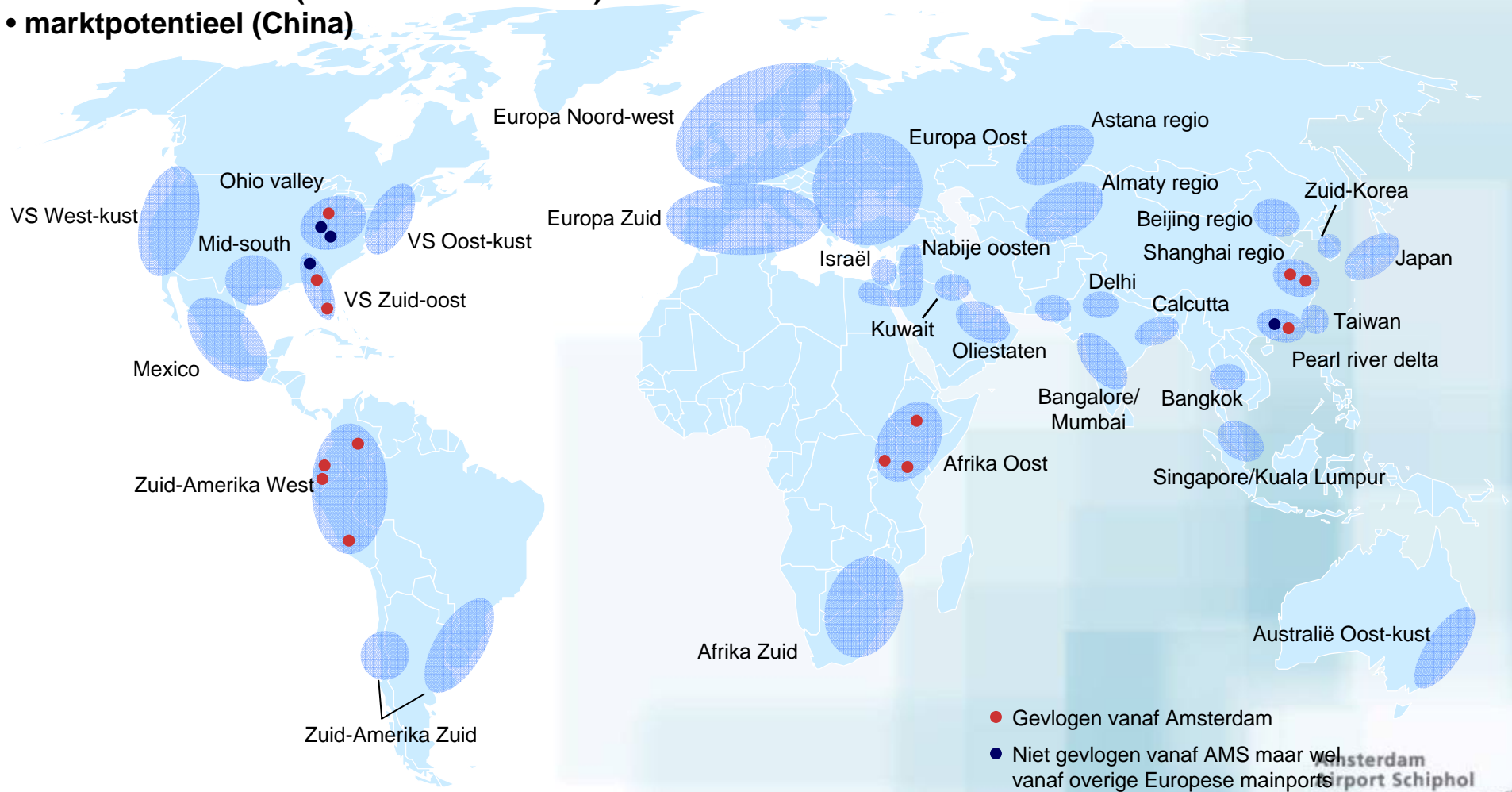


Daarnaast moet een mainport zich onderscheiden door een aantal “best in class” verbindingen

Bestemmingen op basis van:

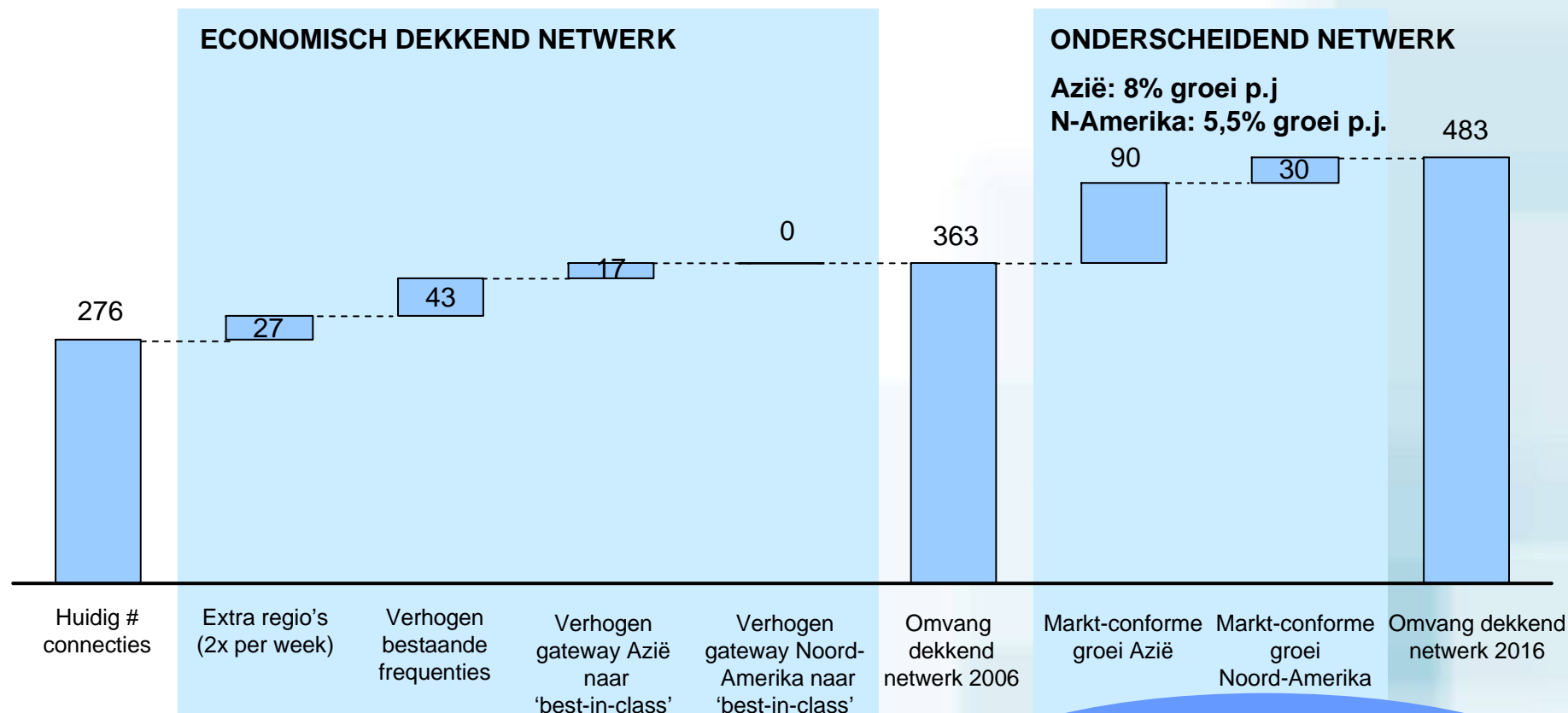
- historische kracht (bloemen Africa Oost)
- marktpotentieel (China)

Op basis van onvolledig OAG



Om als gateway te dienen moet Schiphol de komende 10 jaar een kleine 6% per jaar in maindeck-volume groeien.

Full freighter connecties per week



Een FF groei van 5,8% p.j. Gedurende 10 jaar is nodig om een 'economisch dekkend netwerk' te bereiken. Daarna zal 4,2% p.j. nodig zijn

* 30% is een overschatting aangezien OAG niet het volledige fullfreighter netwerk bevat

**Op basis van incomplete OAG data

Source: OAG; OC&C analysis

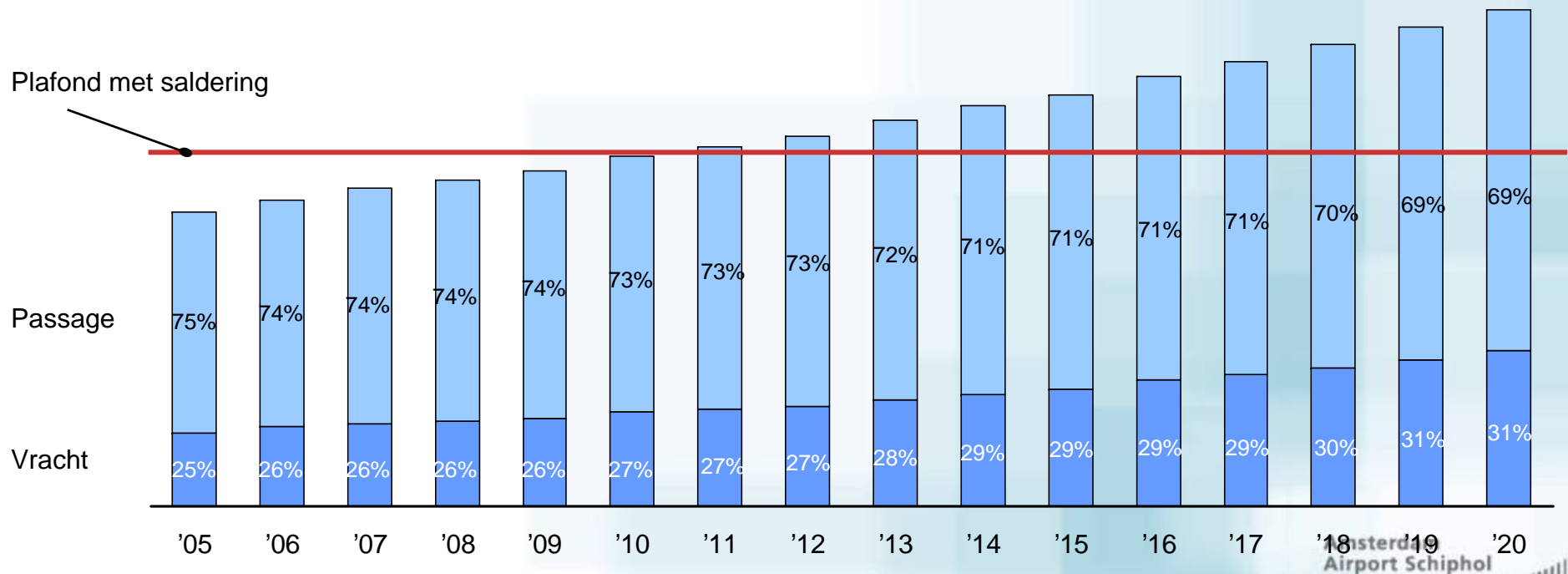


Zonder selectiviteit heeft Schiphol onvoldoende geluidscapaciteit voor de verwachte passage- en vrachtgroei

Ontwikkeling geluidsproductie zonder selectiviteit (met natuurlijke uitfasering OH3)

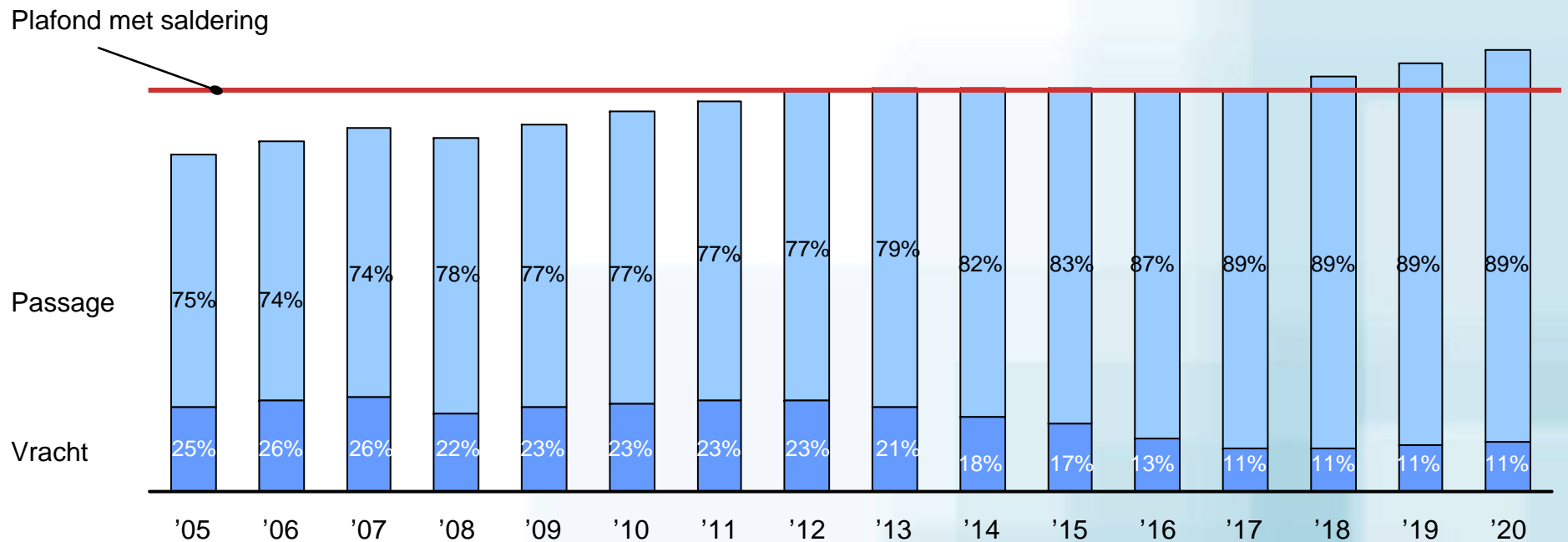
Uitgangspunten

- Vrachtgroei: 5,8% p.j.
- Passagegroei: 4,0% p.j.
- 'Natuurlijke' uitfasering OH3 tussen 2006 - 2012



Het geluidsplafond wordt ca. 7 jaar later bereikt met continuering van de vlootvernieuwing en het geleidelijk beperken van de toegang van de nacht

Ontwikkeling geluidsproductie met maximale selectiviteit



Selectiviteit

Uitfasering OH3

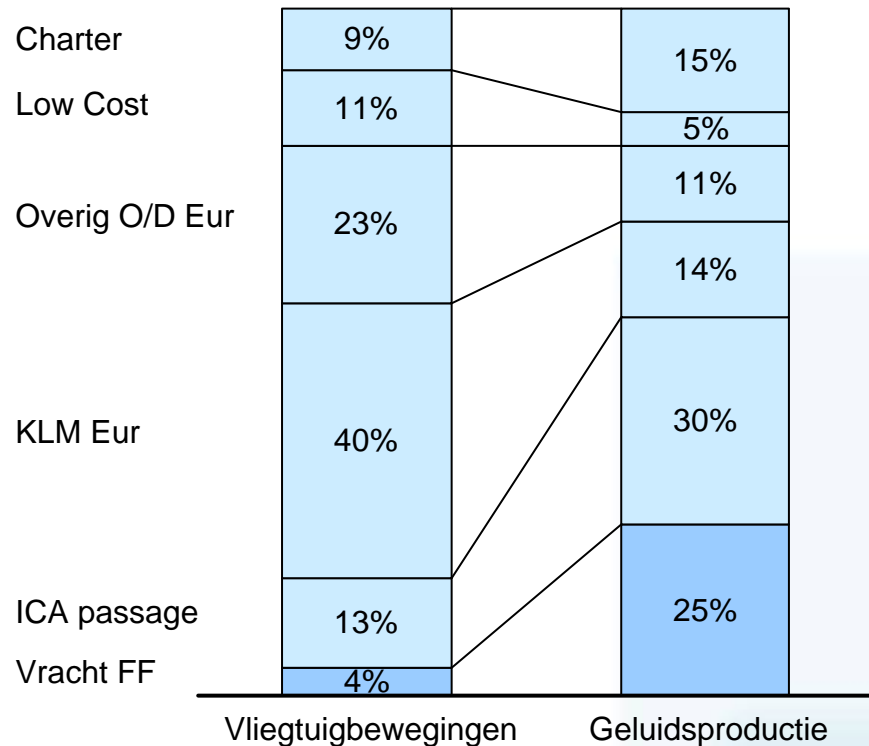
Geleidelijke beperken van de nacht

Nachtsluiting
OH3

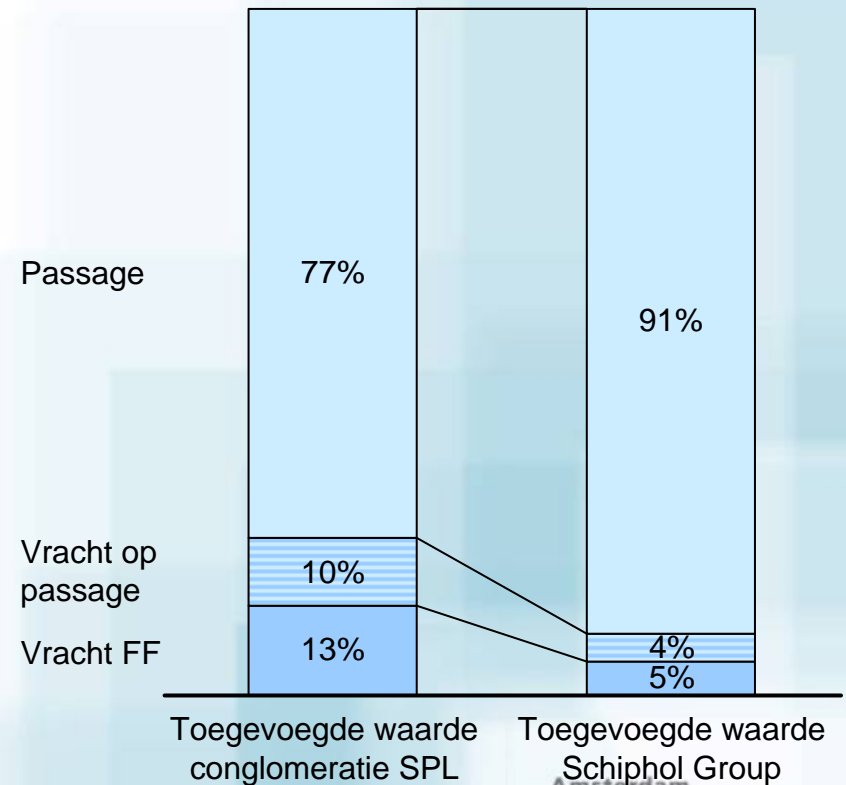
Selectiviteitsmaatregelen ten aanzien van full freighters lijken onontkoombaar aangezien full freighters relatief veel geluid produceren

Verdeling productieruimte en toegevoegde waarde – 2005

Verdeling productieruimte

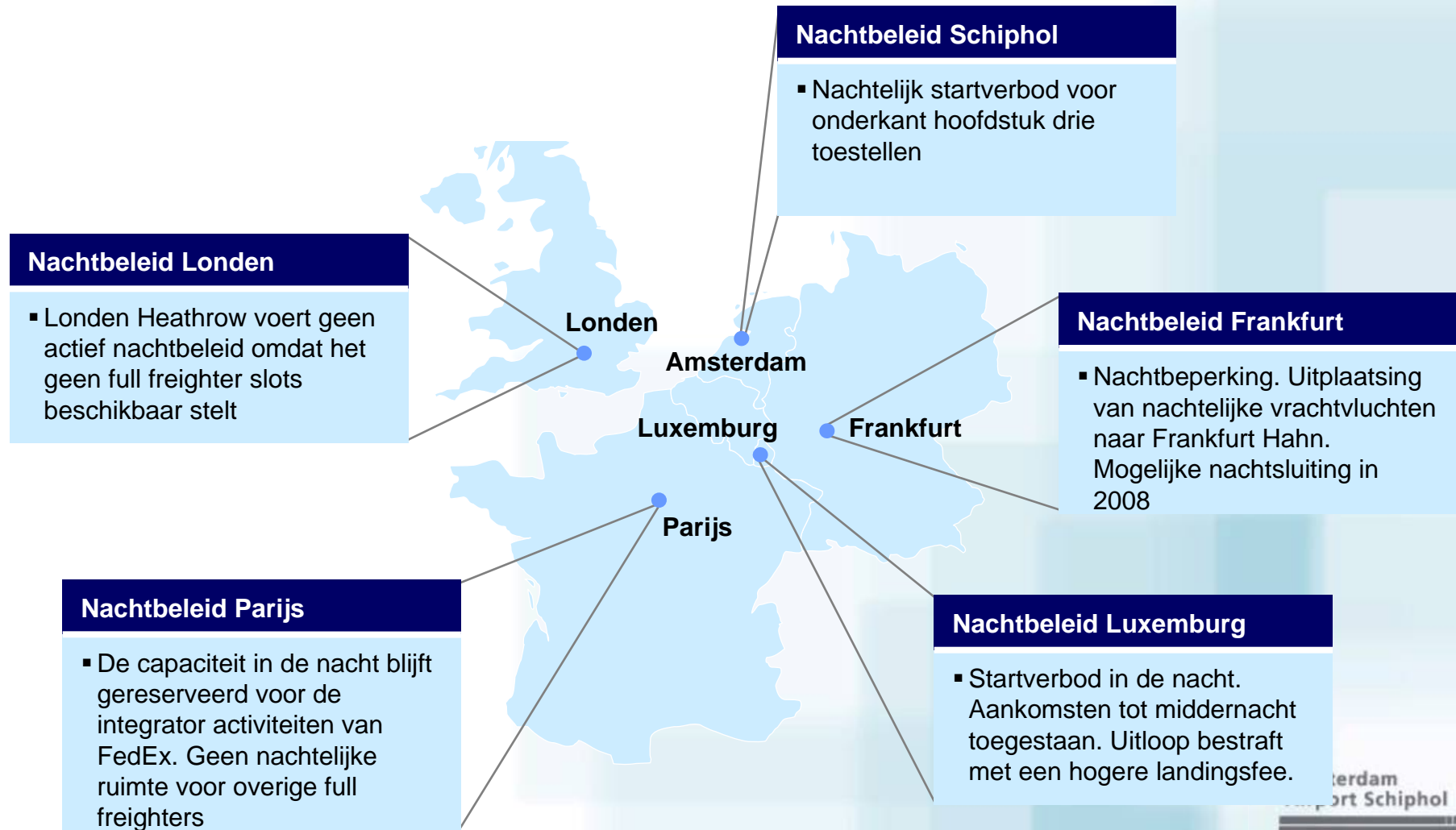


Verdeling toegevoegde waarde



Alle grote Europese vrachtluchthavens proberen het aantal nachtvluchten te reguleren

Overzicht nachtbeleid grootste Europese vrachtluchthavens



Nachtcapaciteit is van grote waarde voor vracht

- Maximale vlootinzet door homecarriers alleen mogelijk met nachtvluchten
- Planning van bepaalde productstromen vraagt om nachtvluchten
 - Express: ‘Next day delivery’ voorwaarde voor bepaalde zendingen
 - Perishables: Levering begin verkoopdag en korte houdbaarheid
- Vertrektijd elders leidt tot nachtlandingen op Schiphol
 - Economisch optimale vertrektijd vanuit Azië
 - Slotbeperkingen herkomst luchthavens
- Nachtslots zijn incidenteel nodig om flexibiliteit in proces te behouden

Uitgangspunten voor selectief nachtbeleid

Stap 1: Niet noodzakelijk gebruik nacht ontmoedigen (huidige situatie)

- prijsdifferentiatie
- local rules (bijvoorbeeld prioriteit voor stiller vliegen)

Stap 2: Verbod nachtoperatie voor specifieke vliegtuigen (na 2008)

Stap 3: Ontwikkelen van lange termijn beleid voor met name nachtgebruik

Uitplaatsing van vracht géén optie

- Geen goed alternatief aanwezig:
 - schaalgrootte FF-operatie
 - Nachtcapaciteit
 - Snelle en betrouwbare verbinding met Schiphol

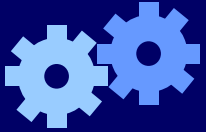
- Verlies bijdrage aan intercontinentale netwerk

- Verlies toegevoegde waarde en werkgelegenheid omgeving en complex Schiphol

- Aanslag op kwaliteit en kosten proces door splitsing van de marktplaats

- Verdere spreiding van de milieuhinder

Samenvatting



Ruimtelijk logistiek concept

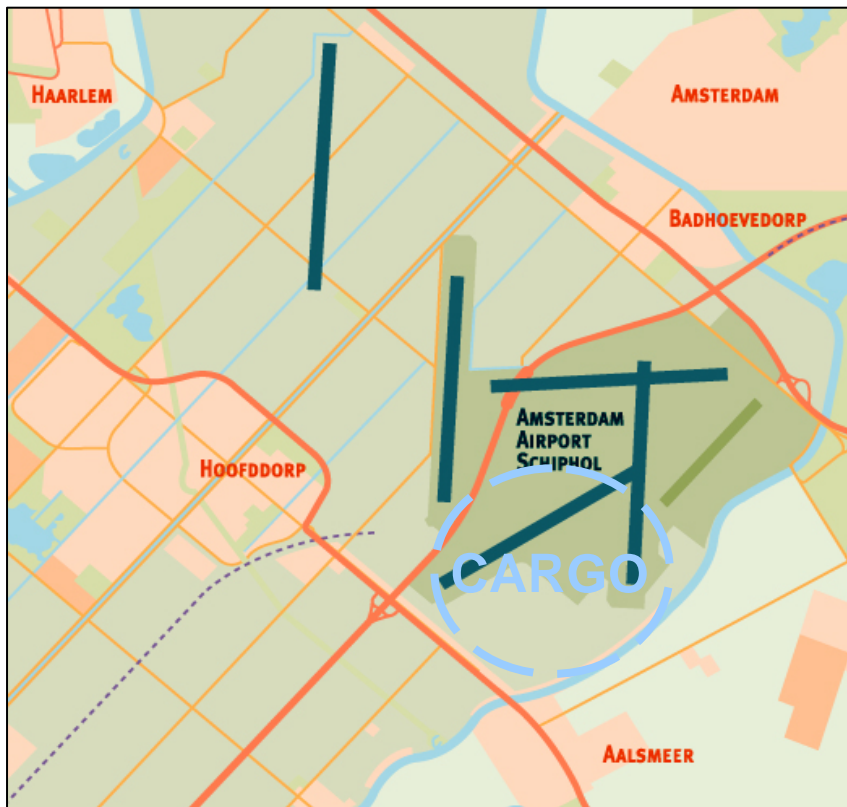
Een “best in class” ruimtelijk concept om onderscheidend te zijn als mainport en in het bijzonder als belangrijke vrachtluchthaven in Europa.

Innovatie is van doorslaggevende betekenis in een nieuw concept dat inspeelt op nieuwe ICT systemen en veranderende wensen bij met name verladers en expediteurs.

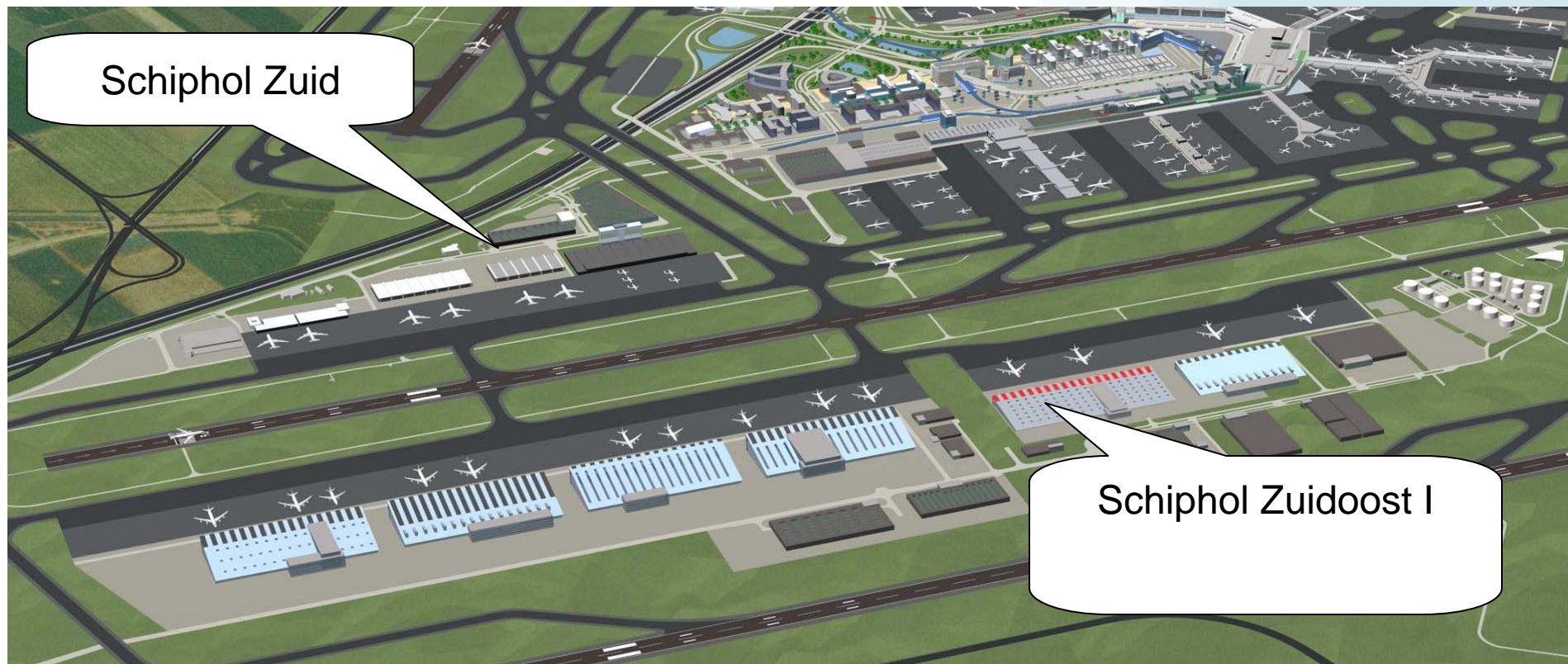
Basisprincipes voor redesign proces zijn net als bij passage en/of bagage: one shop/one stop, ketenintegratie, security, snelheid, pre-check, pre-loading, elimineren onnodige processtappen, piekafvlakking, delen informatie, etc.

Luchtvracht en regio zijn nauw met elkaar verbonden door integrale gebiedsontwikkeling en hoogwaardige bereikbaarheid (OLS, HST-vracht).

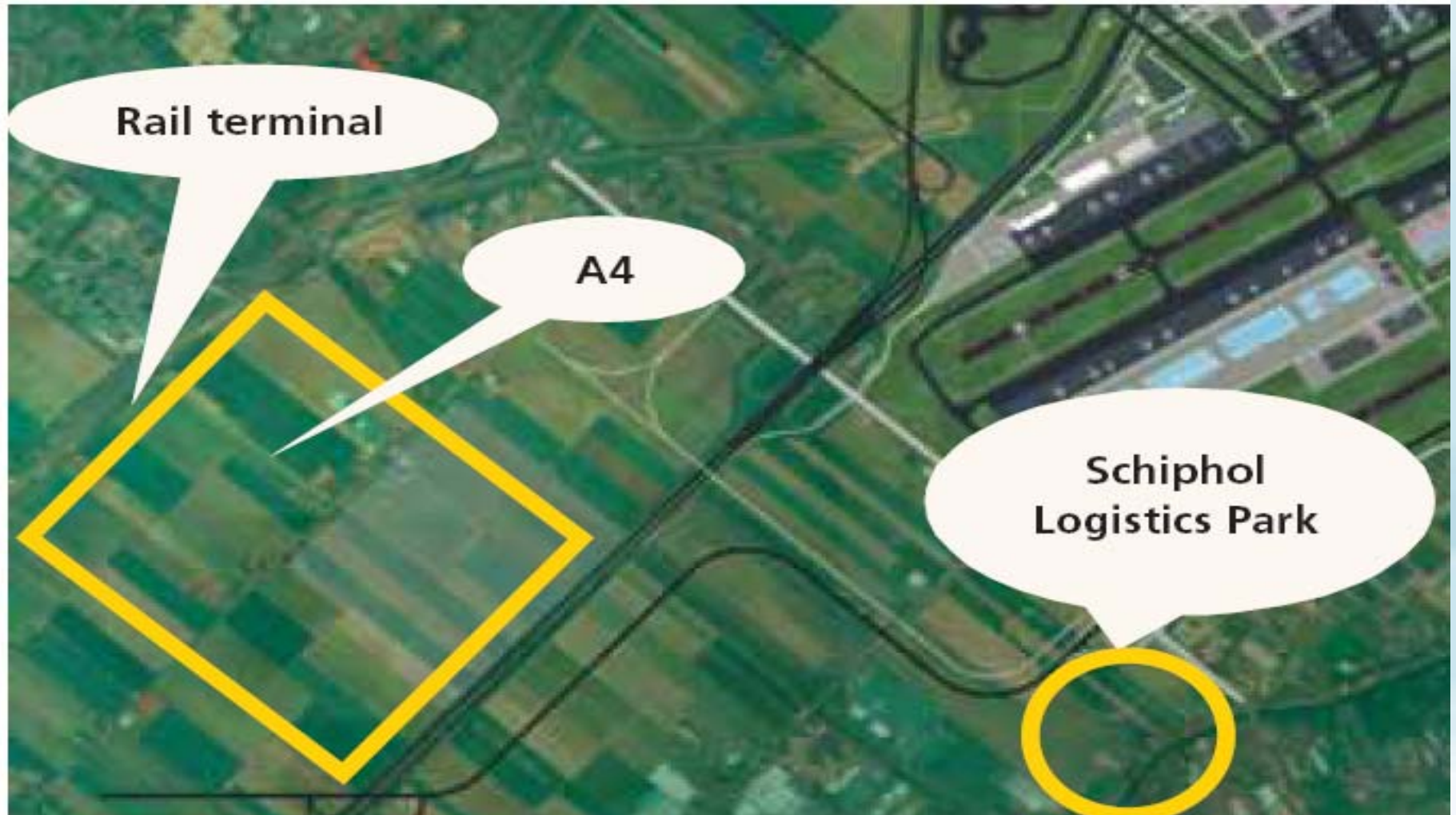
Cargo World Schiphol



Cargo: toekomstvisie



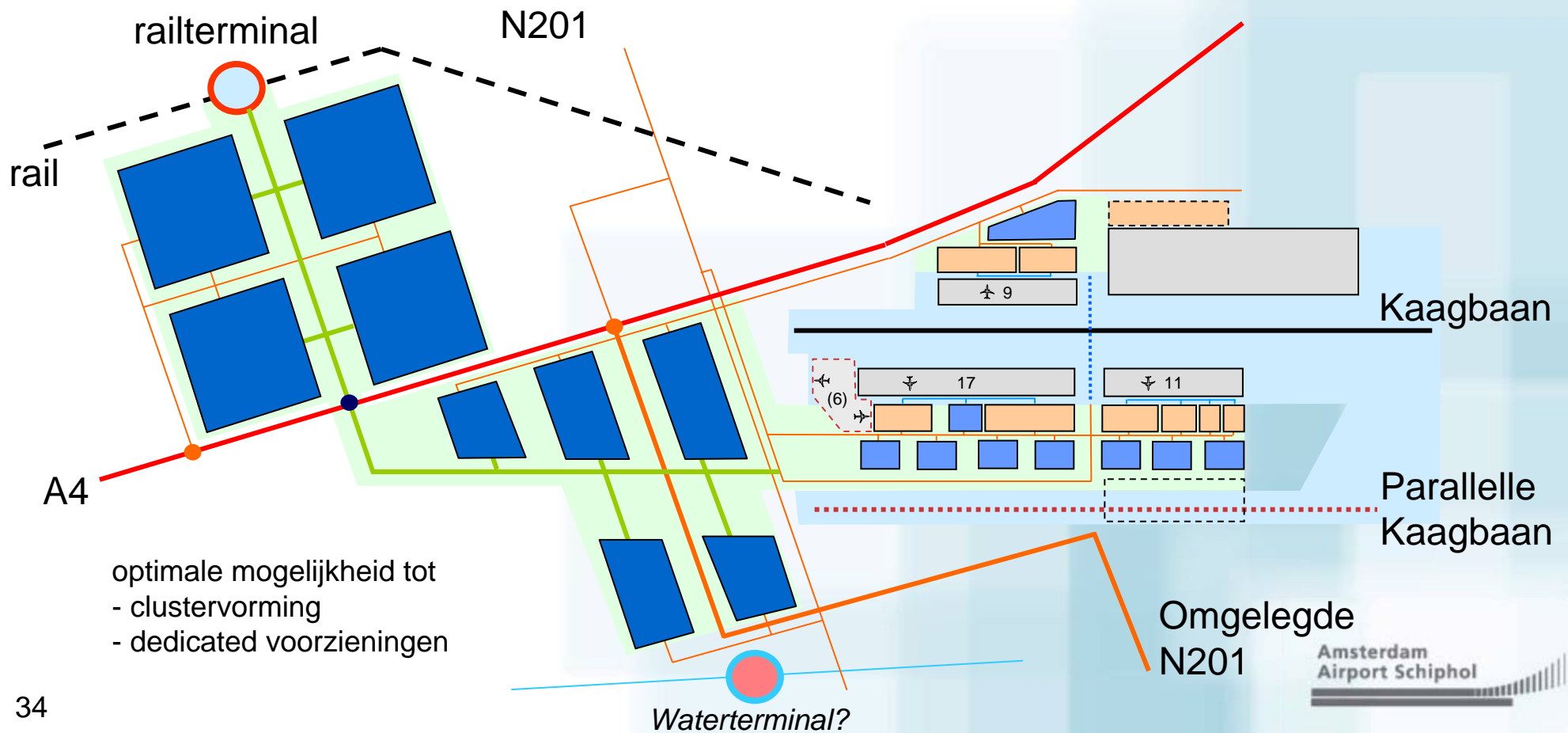
Nieuwe ontwikkelingen: WA4...



Amsterdam
Airport Schiphol

Analyse varianten logistiek concept voor totale vrachtgebied

- ongestoorde verbinding van/naar Zuidoost
- landzijdige toegang tot vrachtareaal
- aansluiting op railterminal



Mainportstrategie Vracht

Kernthema's

Schiphol, ACN oktober 2006

