

Economische betekenis luchtvracht en concurrentiepositie luchtvracht Schiphol in Europees perspectief

Kees Verweij, Team Logistiek
Airneth seminar, Schiphol 29 januari 2008

TNO | Kennis voor zaken



1 - Economisch betekenis luchtvracht Schiphol

Toegevoegde waarde luchtvracht Schiphol

- TW € 1,5 miljard
- ca. 0,3% BNP Nederland

Bron: Ecorys

Ter vergelijking:

- Haven R'dam € 8,2 miljard
- Haven A'dam € 3,1 miljard

Bron: Port of Rotterdam/
Amsterdam

Werkgelegenheid luchtvracht Schiphol

- 26.400 personen
 - direct 13.600
 - toeleveranciers 5.100
 - EDC's/LDV's 7.300
 - functioneel 400

Bron: SEO/TNO/BCI



Luchtvracht overslag

- 1,58 miljoen ton (2008)
- Trend -1,4% tov. 2007

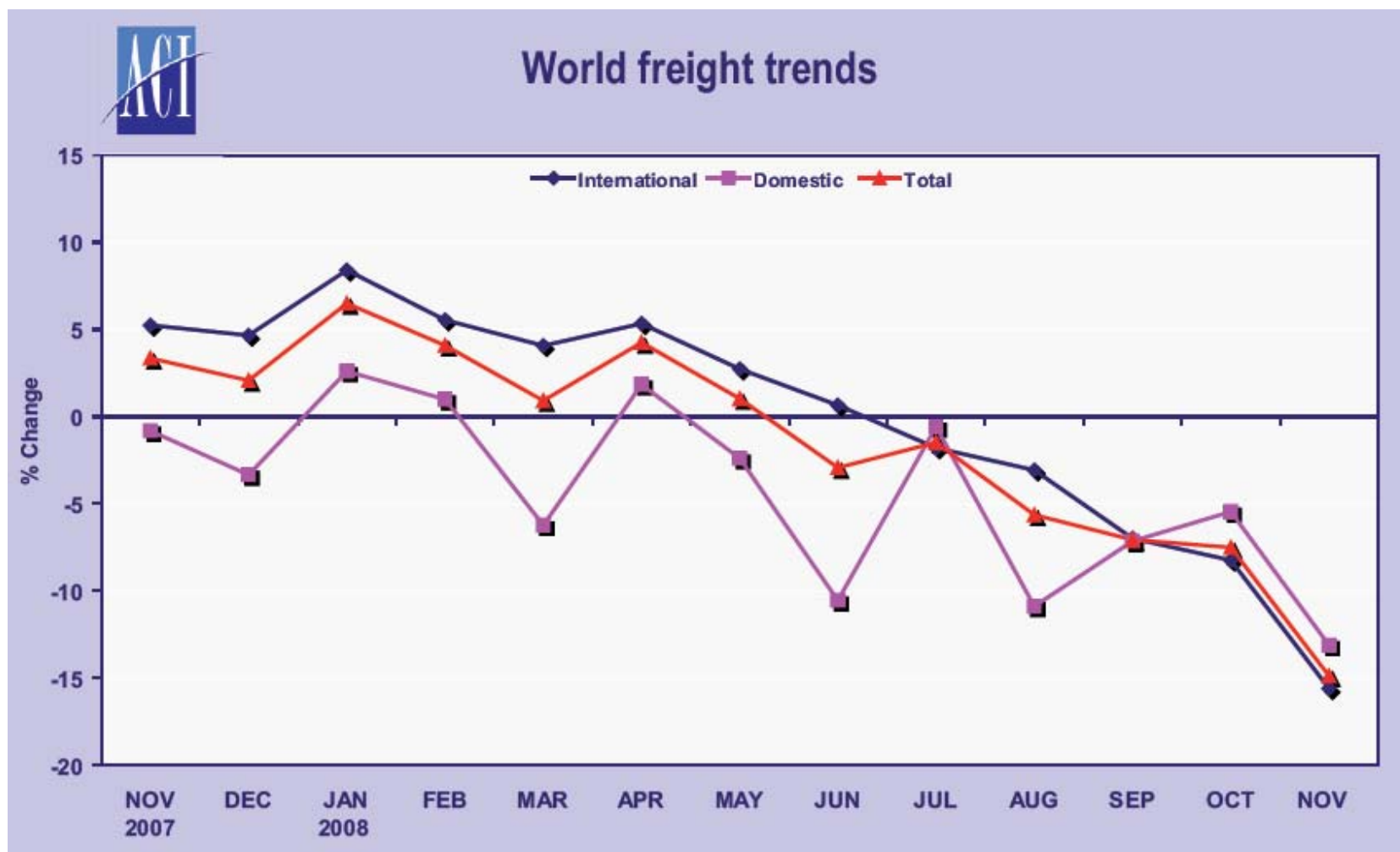
Bron: Schiphol Group 2009

Verwachting belang 2020 bij gemiddelde groei

- Toegevoegde waarde € 2,0 - 3,2 miljard
- Werkgelegenheid 20.000 – 30.000 personen

Bron: Ecorys

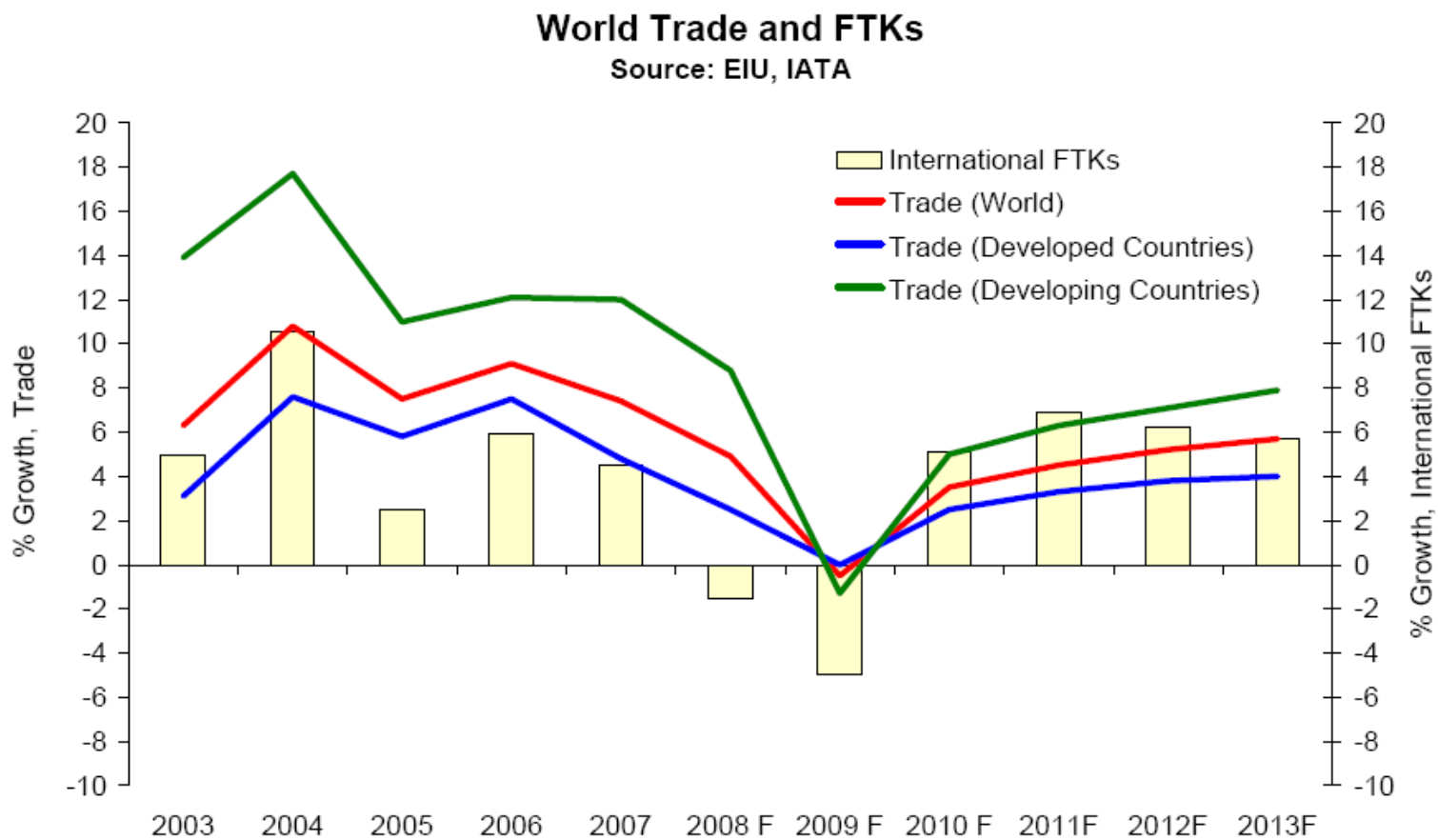
2 - Economische betekenis zal dip vertonen



- Luchtvracht ontwikkeling nu per maand te beschouwen

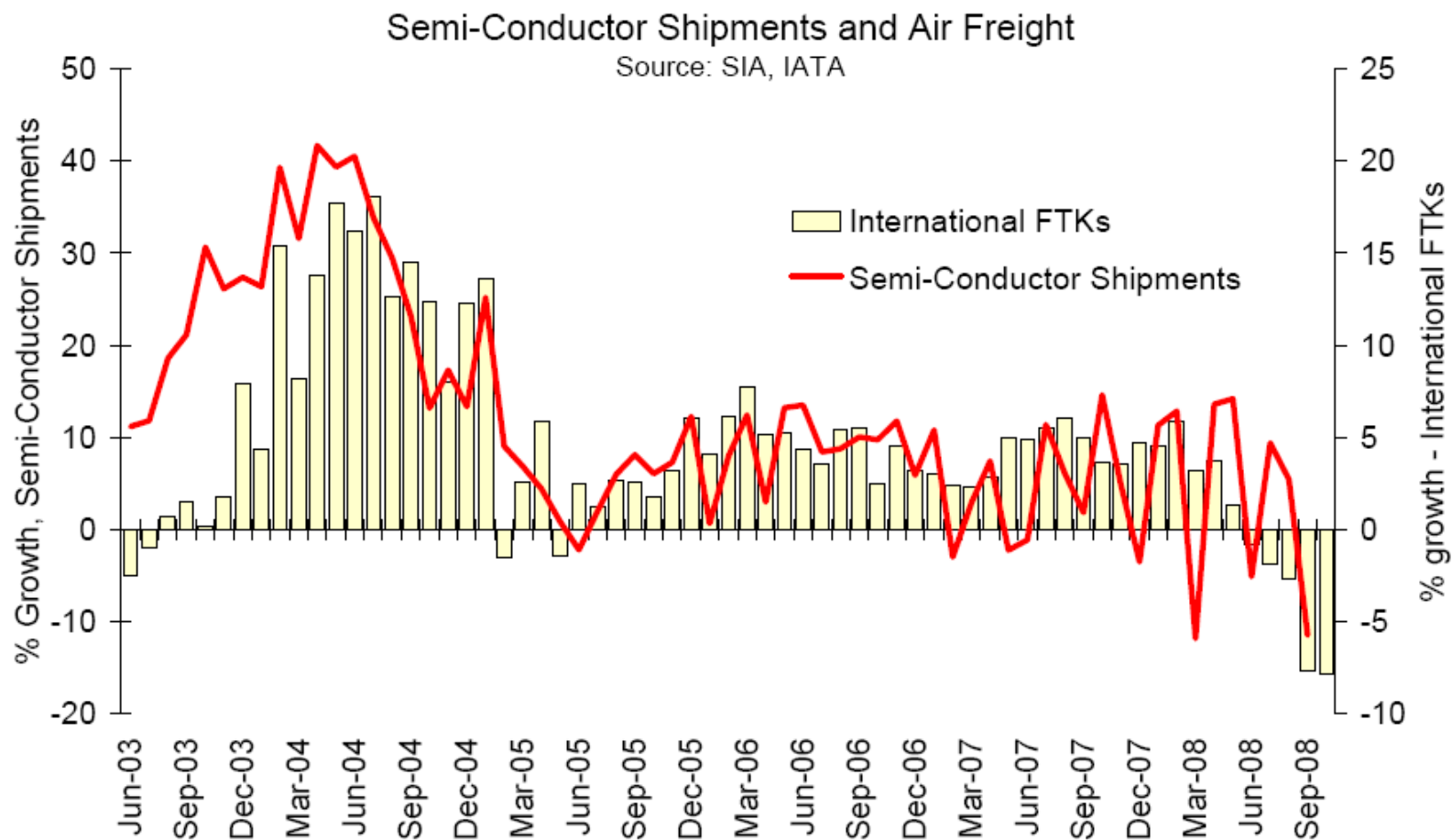
Bron: ACI 2009

3 - Economische dip luchtvracht: lange of korte duur?



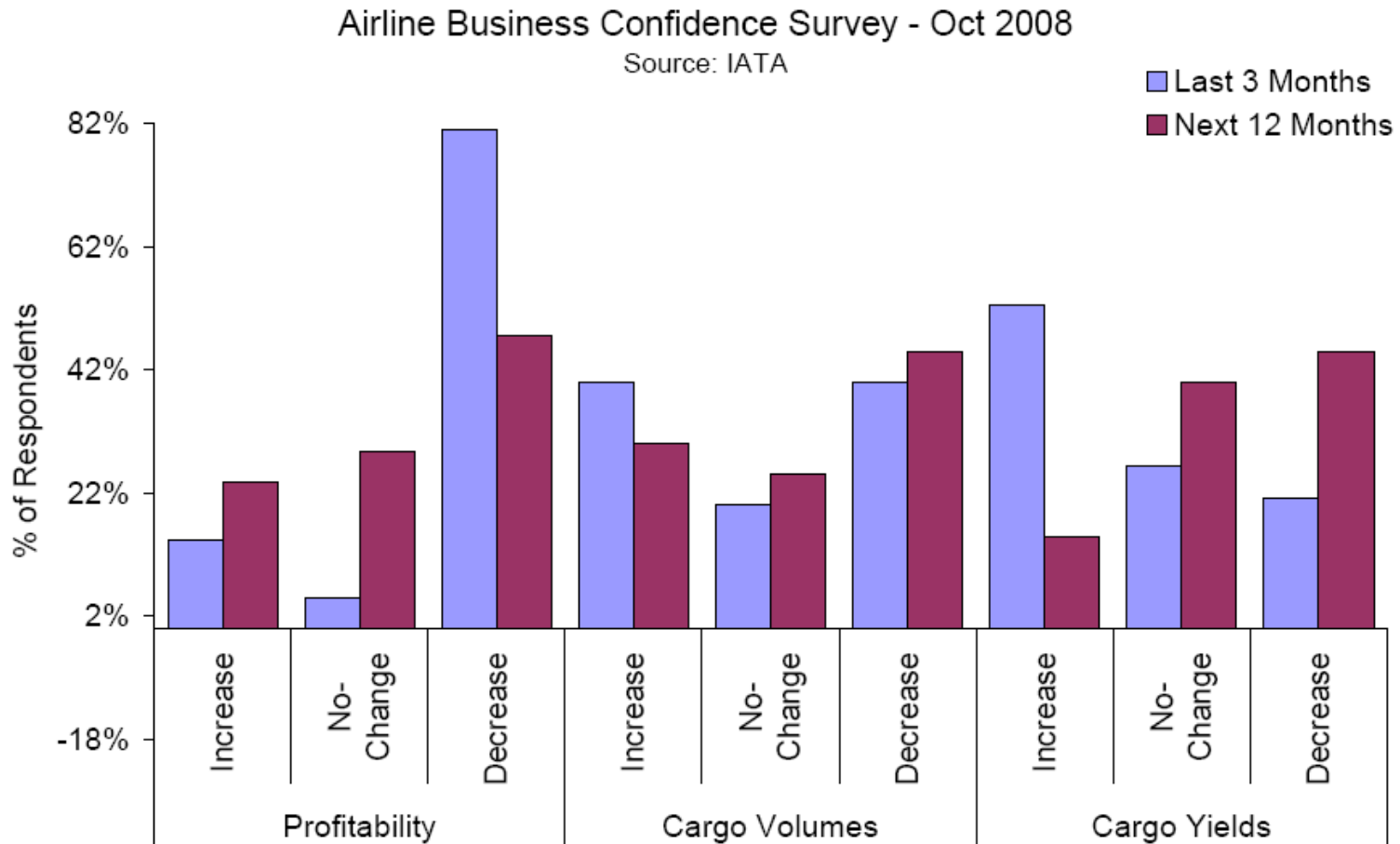
- Paar maanden geleden: korte dip – Nu: langere dip

4 - Halfgeleiders voorbeeld malaise in luchtvracht



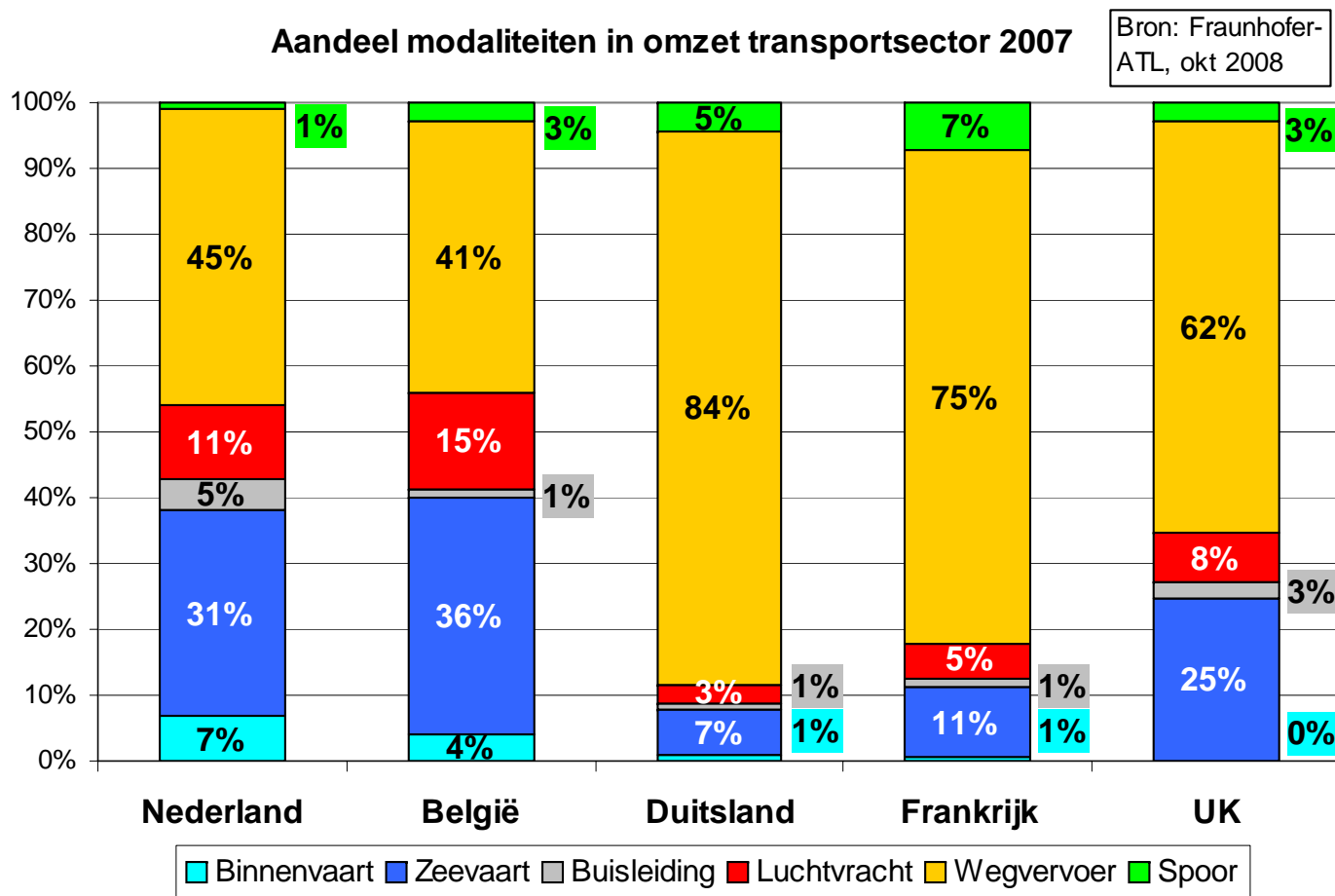
- Luchtvracht electronica gaat steeds forser onderuit

5 - 2009 erg lastig jaar voor luchtvracht



- Vooruitzichten worden slechter met de maand

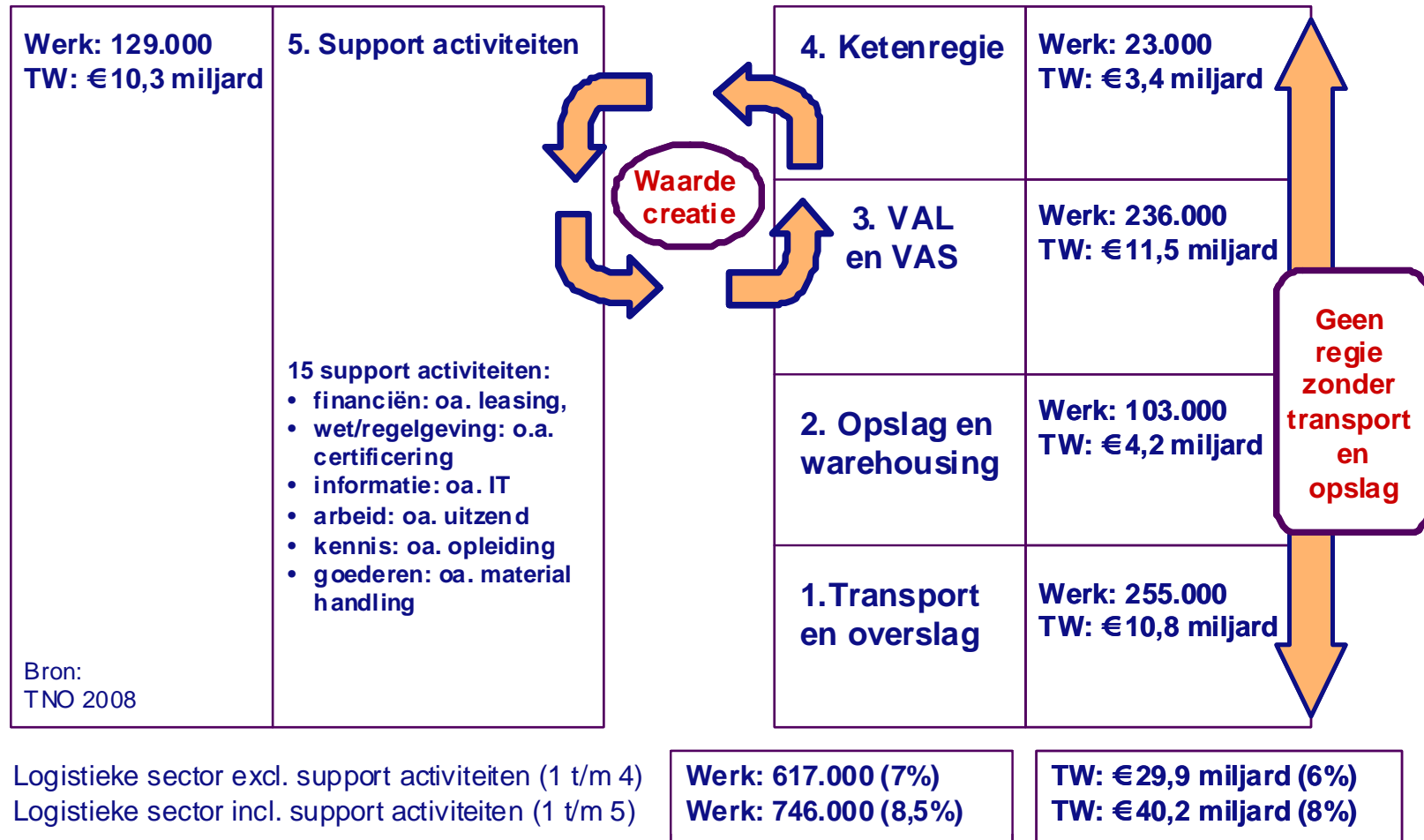
6 – Luchtvracht van belang als modaliteit voor NL



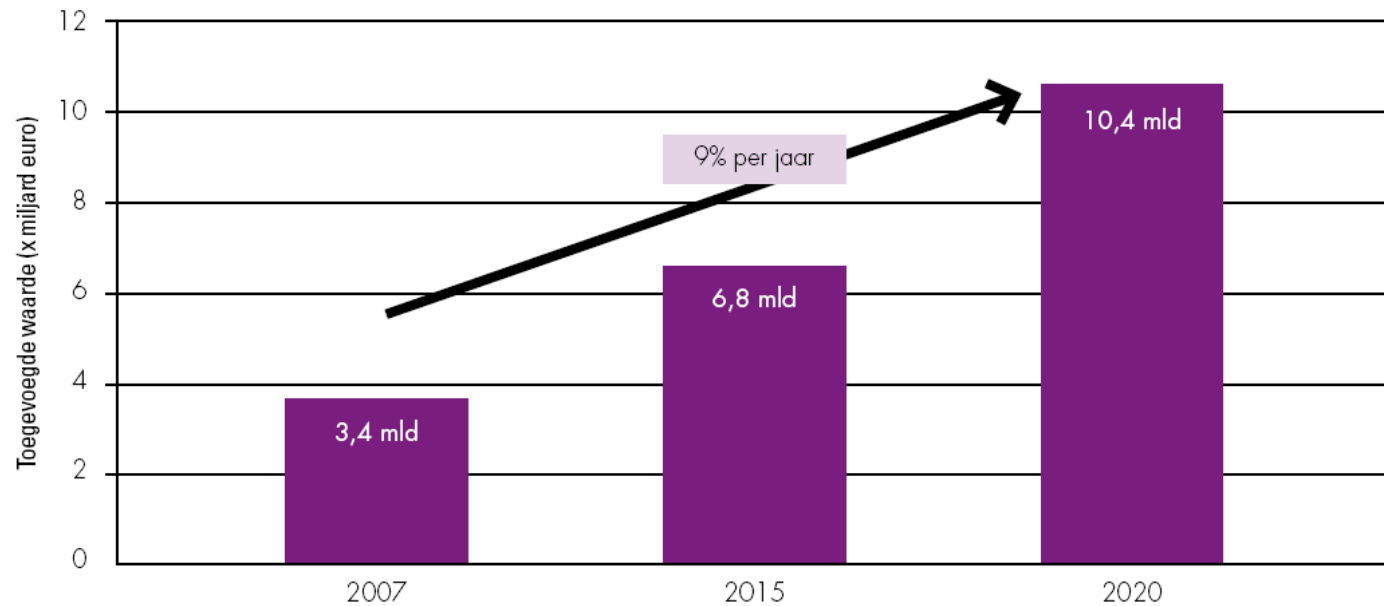
- Luchtvracht: < 1% volume, maar 11% van waarde goederenstromen NL

7- Maatschappelijk belang logistiek Nederland

Geschatte waarde logistiek sectorhuis Nederland 2007



8 – Ontwikkeling ketenregiecentra in Nederland



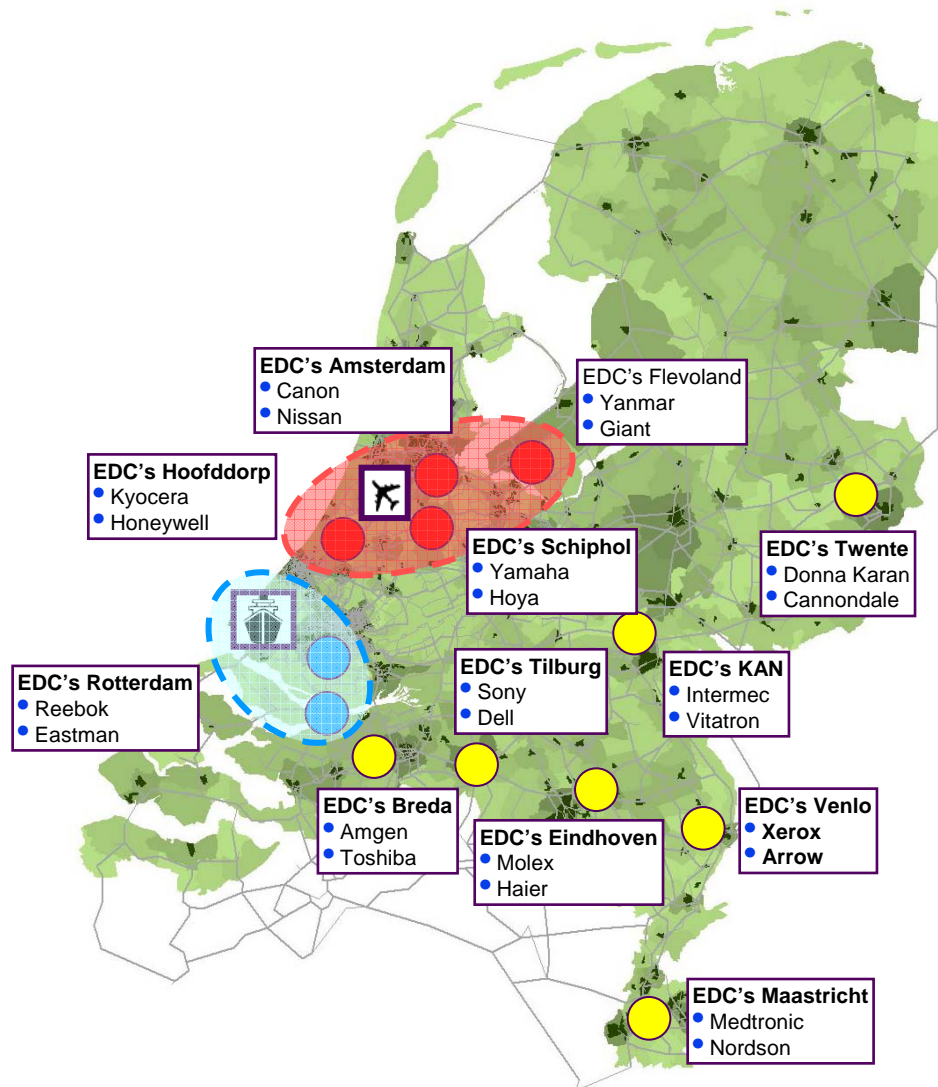
Figuur 1

Ambitie voor Logistiek en Supply Chains in Nederland

(Bron: Logistiek en Supply Chains: Visie en Ambitie voor Nederland, Commissie Van Laarhoven, 2008)

- Ruimte voor EDC- en ketenregie-ontwikkeling op duurzaam terrein ACT
- Op nieuw bedrijventerrein ook mogelijkheden voor multimodaal transport:
 - spoorvervoer (HSL-vrachtterminal)
 - binnenvaart (op termijn?)

9 - Schiphol hub in logistiek netwerk Nederland

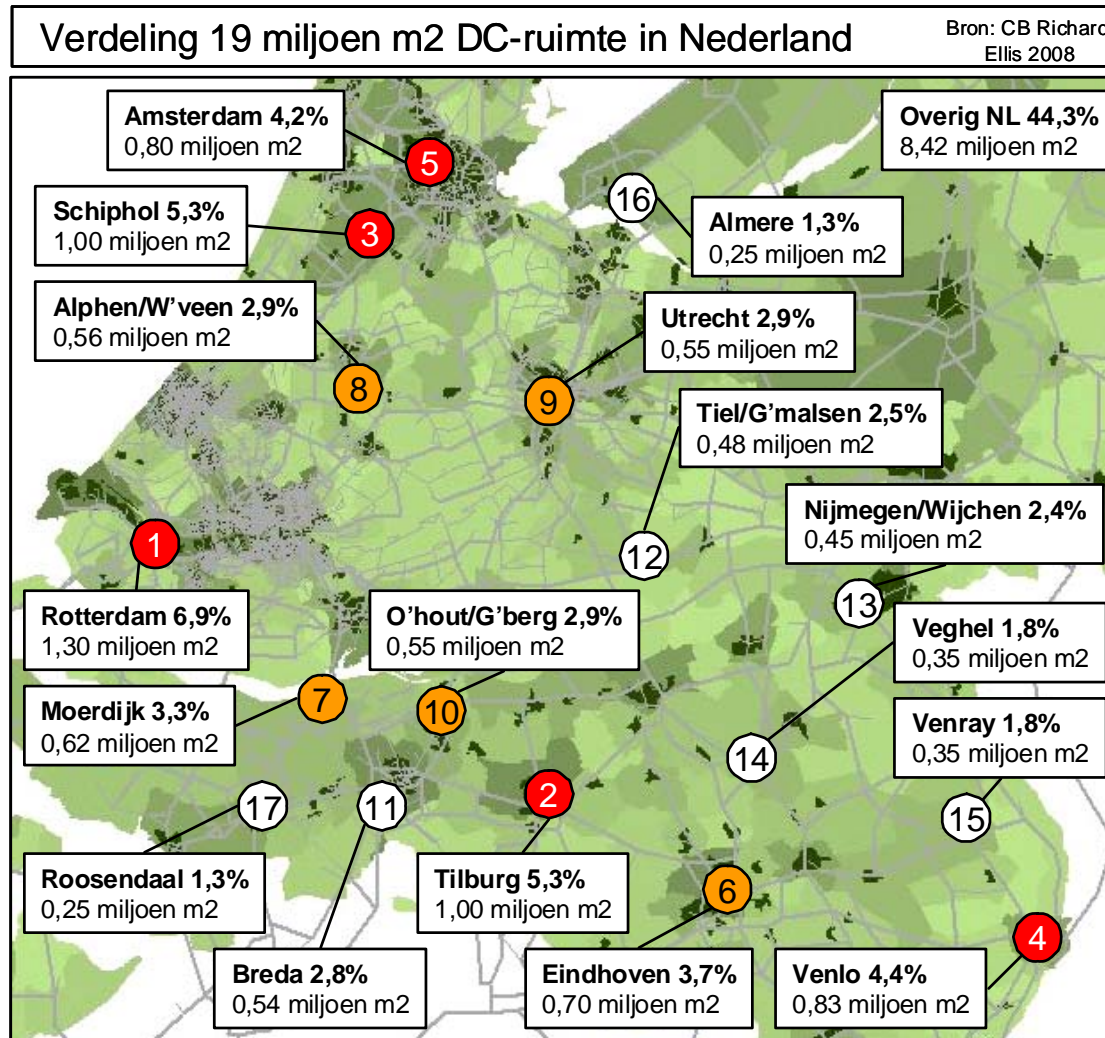


- Aanwezigheid mainports Schiphol en Rotterdam essentieel voor import EDC's/verladers

Sectoren EDC's	Voorbeelden
high tech	Kyocera, Canon, Molex, Xerox, Sony, Dell
medtech	Contocor, Amgen, Medtronic
automotive	Nissan, Yamaha
machinery	Honeywell, Yanmar
fashion	Reebok, Footlocker, Donna Karan
optiek	Bausch & Lomb
consumer products	Giant, Cannondale, Viking

- **NL: concurrentievoordeel** in aantrekken/ behouden logistieke activiteiten via mainports
 - vs. Duitsland: afstand Hamburg - Frankfurt
 - vs. Frankrijk: afstand Le Havre - Parijs
 - vs. België: zee/luchthaven kleiner dan NL

10 - Ruim 19 Miljoen m2 DC-ruimte Nederland



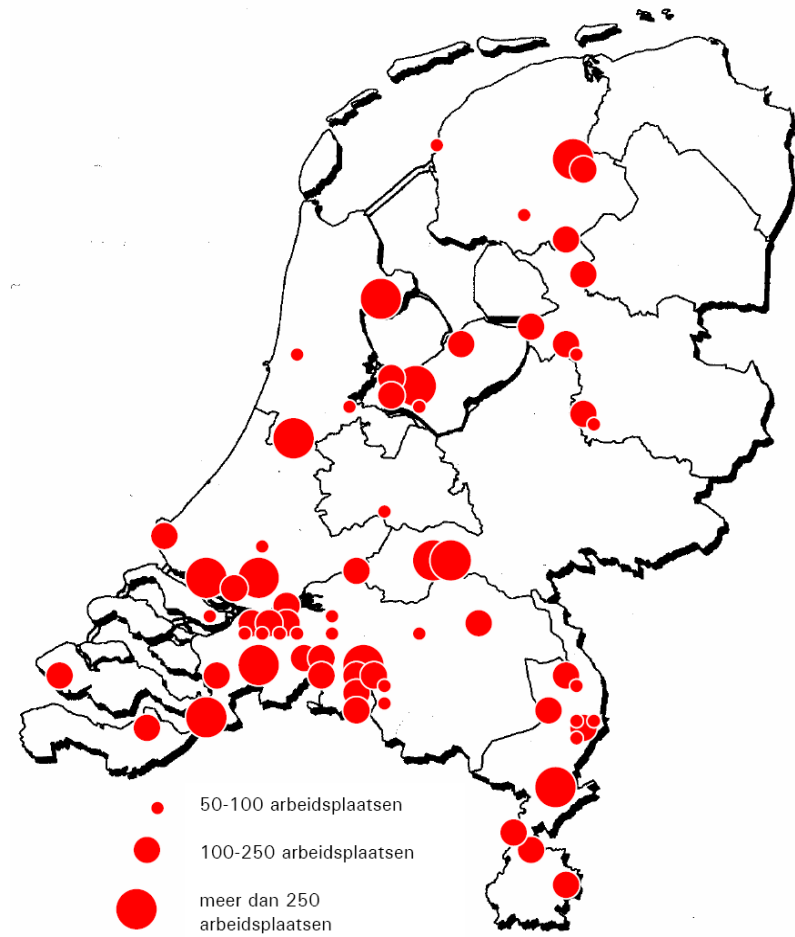
- DC-ruimte geconcentreerd in mainports en Zuid-NL
- Veel vraag naar nieuwe DC-ruimte, maar ook veel aanbod verouderde DC's → mismatch
- Investerings door bedrijven langs assen naar achterland
- Ontwikkeling van “ketenregiecenters”, bijv. in Schiphol, Rotterdam, Brabant

11 – Nieuwe grote EDC's beperkt naar Schiphol

Main infrastructure in the Netherlands

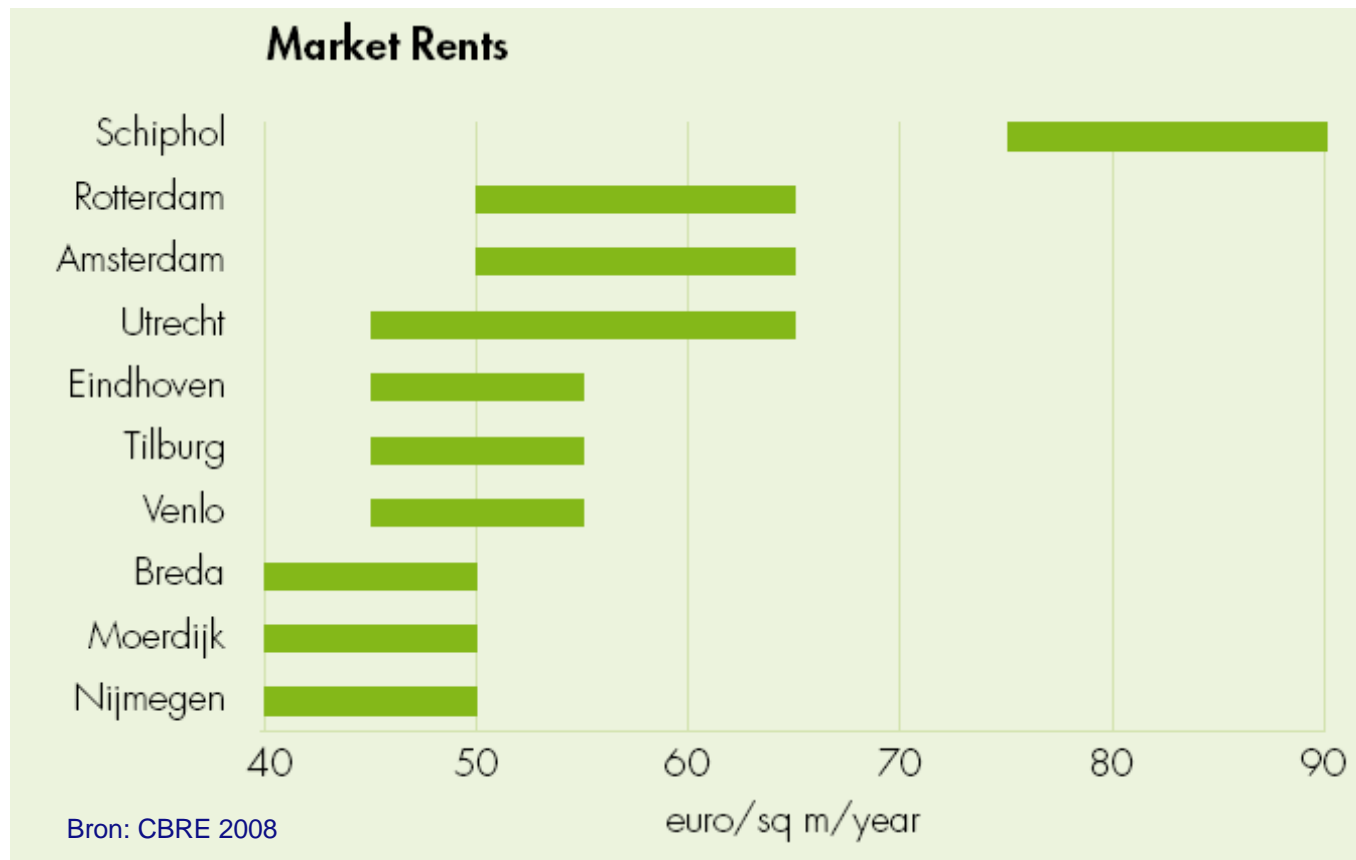


Bovenregionale locatiebeslissingen distributiecentra in Nederland 2000-2006



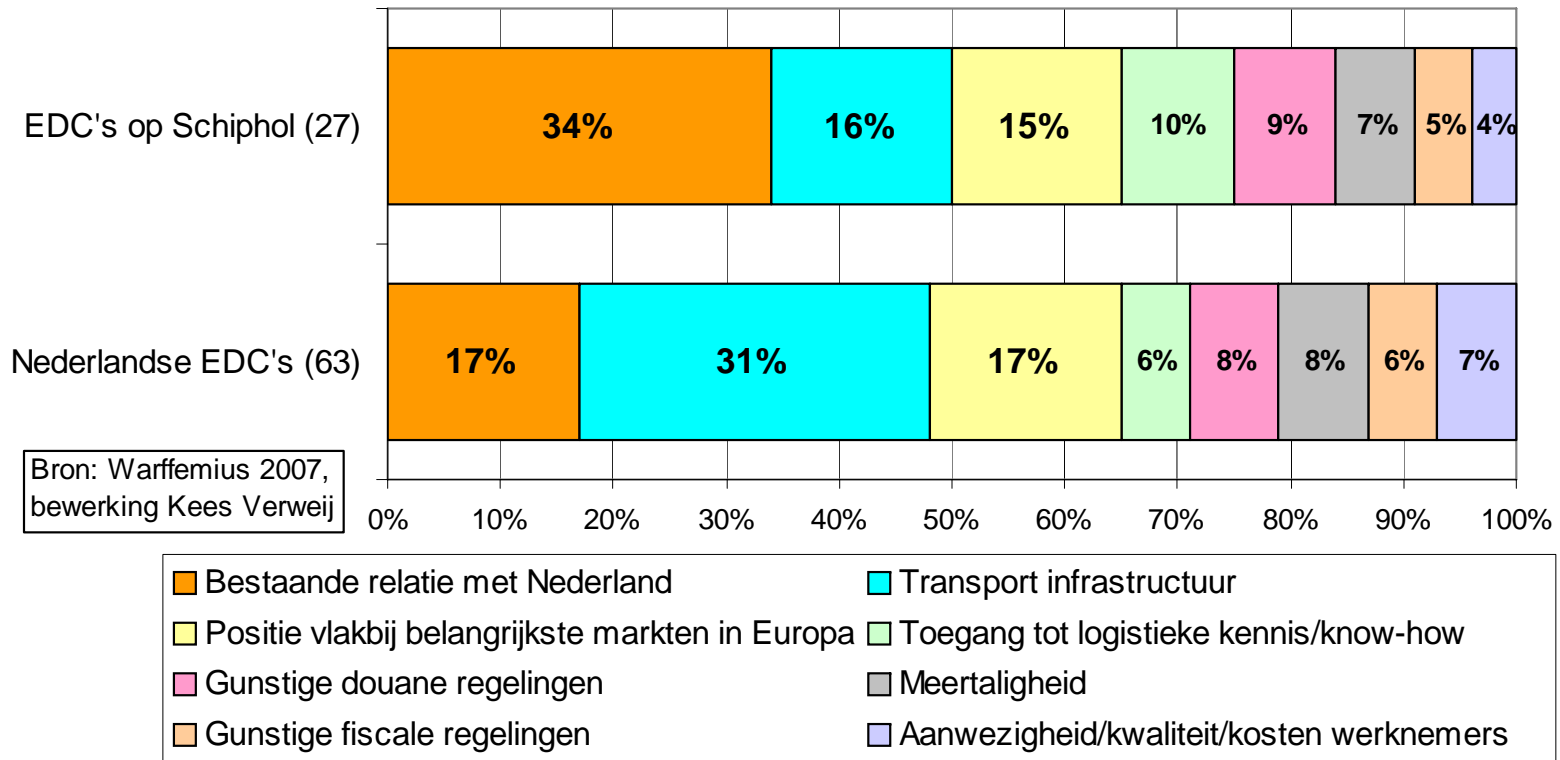
Figuur: Bovenregionale locatiebeslissingen distributiecentra in Nederland 2000-2006 (bron: STEC groep 2007)

12- Mogelijke reden: Huurkosten DC Schiphol hoog



13 - Luchthaven factor nr. 2 voor vestiging DC Schiphol

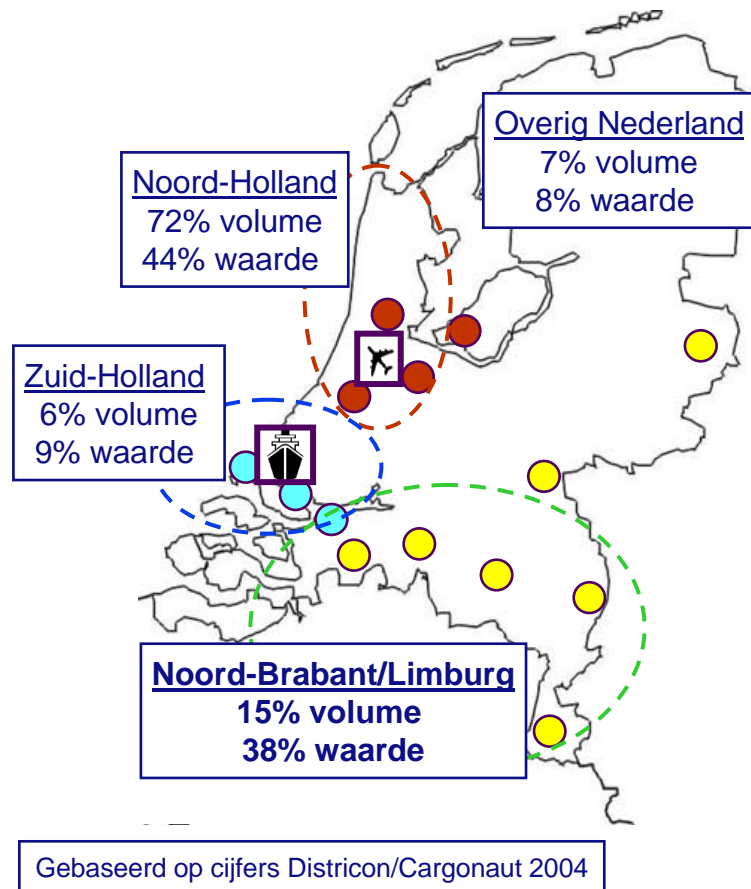
Belang factoren voor vestigingsplaatskeuze Europese distributielocatie



- Niet aanwezigheid van de luchthaven is belangrijkste locatiefactor EDC's op Schiphol
- Maar aanwezigheid van reeds sterk cluster van logistieke bedrijvigheid

14 - N-Brabant/Limburg belangrijk voor Schiphol

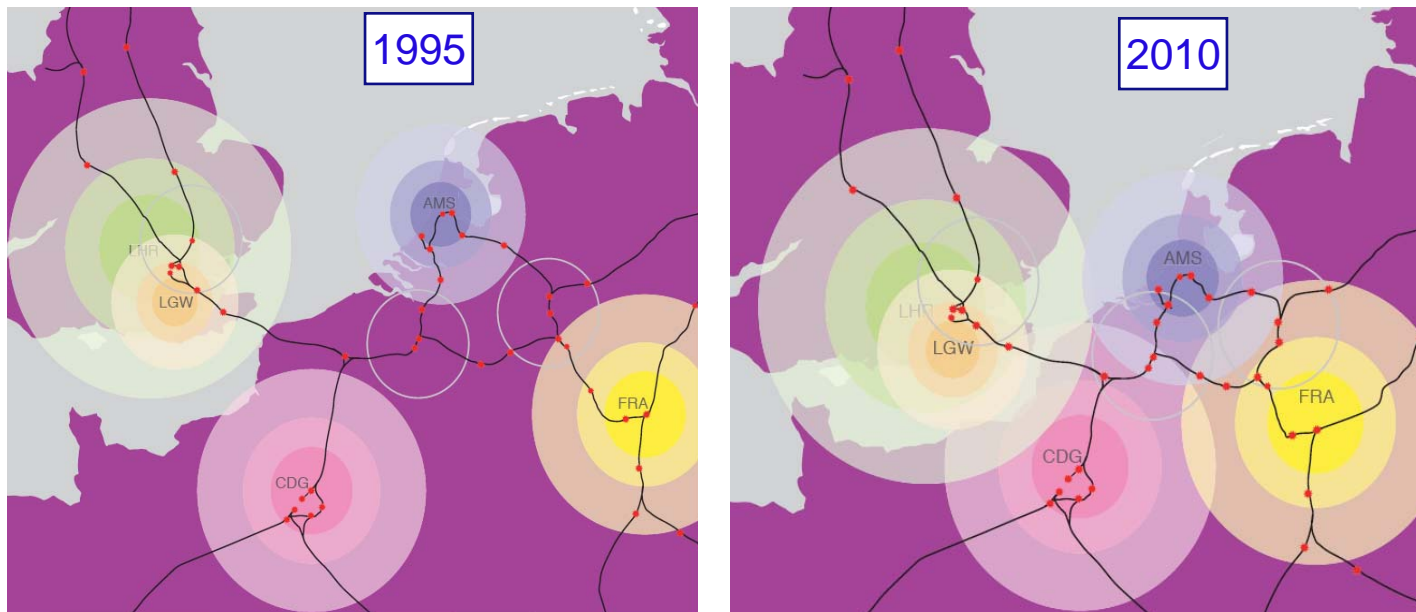
Bestemming importstromen Schiphol
in Nederland in volume/waarde 2004 (schatting)



Importstromen Schiphol (2004):

- In volume 72% naar Noord-Holland, o.a. vrijwel alle sierteelt (45%).
 - In waarde gaat maar 44% naar Noord-Holland, en 38% naar de EDC regio Noord-Brabant en Limburg. Dit kunnen zowel EDC's als productiebedrijven (ASML?) zijn.
 - Conclusie: volume import voor EDC's buiten Noord-Holland lijkt beperkt, maar is in waarde veel groter. Bij focus op tonnen bestaat gevaar onderschatting relatie tussen Schiphol en EDC's in Zuid-NL
 - EDC's in Brabant en Limburg hebben gekozen voor vestiging daar vanwege o.a. positie tussen mainports (Schiphol, Rotterdam, Antwerpen) en Europese markten in.
- Conclusie: EDC's in Brabant/Limburg kunnen switchen naar buitenlandse luchthavens.

15 - Catchment area Schiphol in gevaar

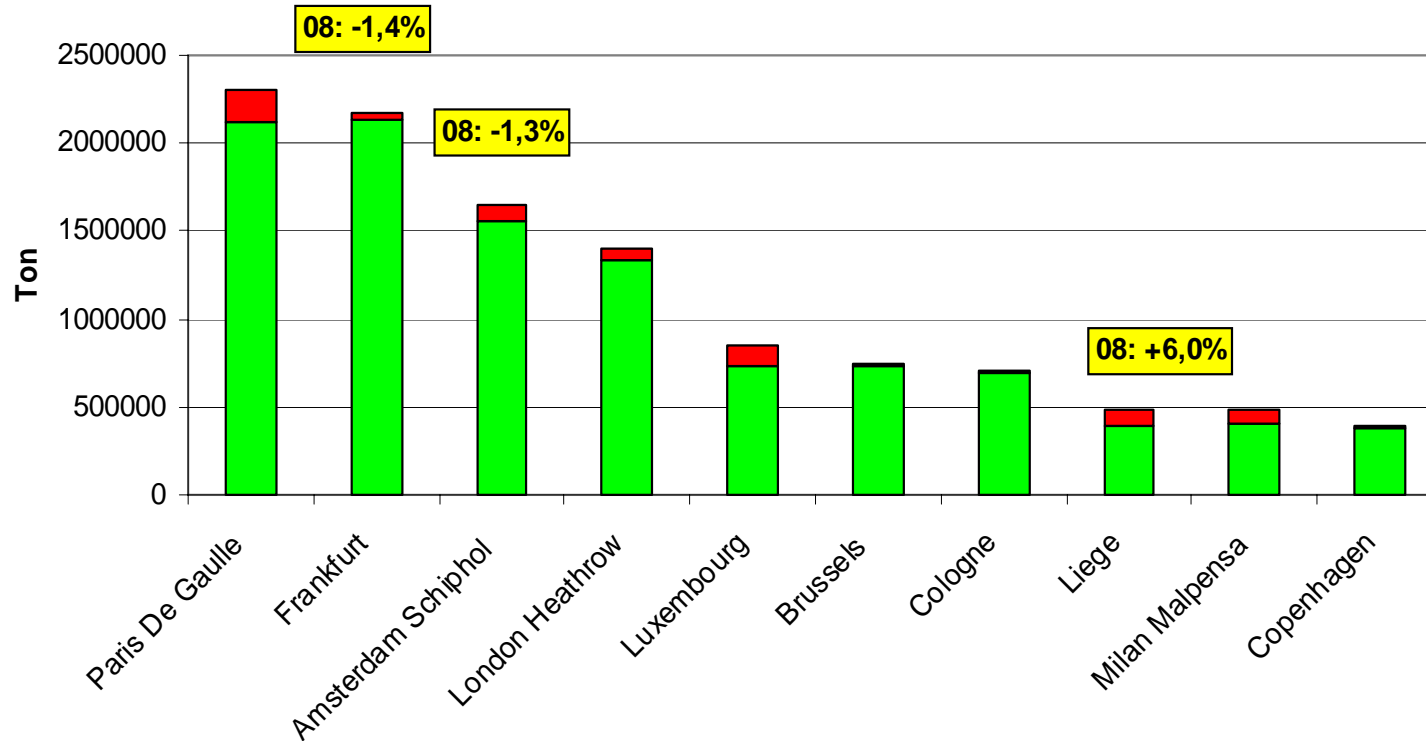


Bron: Urban Unlimited 2003

- 1995: Catchment areas vrachtluchthavens gescheiden
- 2010: Catchment areas vrachtluchthavens steeds meer overlappend
 - Zowel kans als gevaar: bijvoorbeeld concurrentie bij bedienen EDC's Zuid-Nederland
 - Gebruik HSL en Betuweroute biedt mogelijkheden voor Schiphol, Frankfurt en Parijs

16 - Groei bij top-10 EU cargo luchthavens

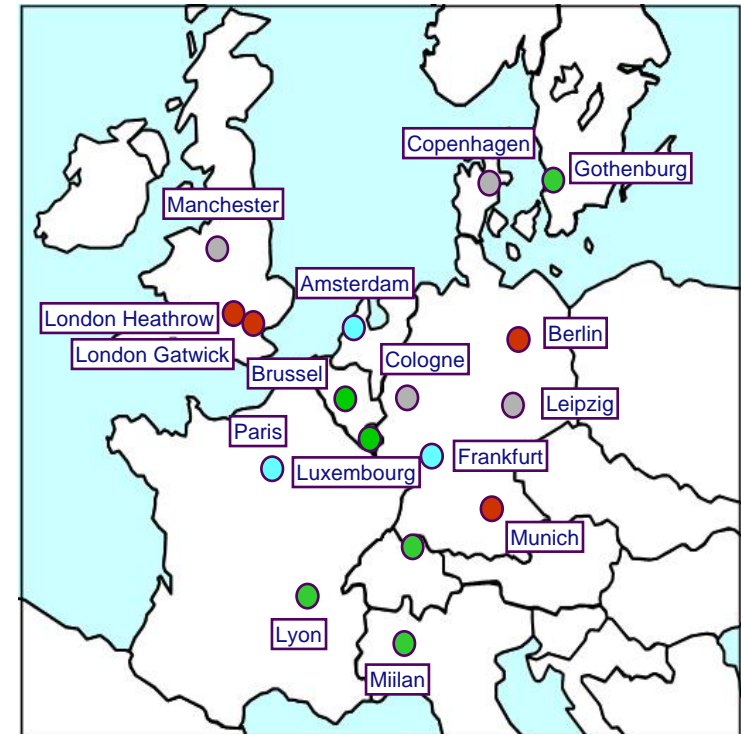
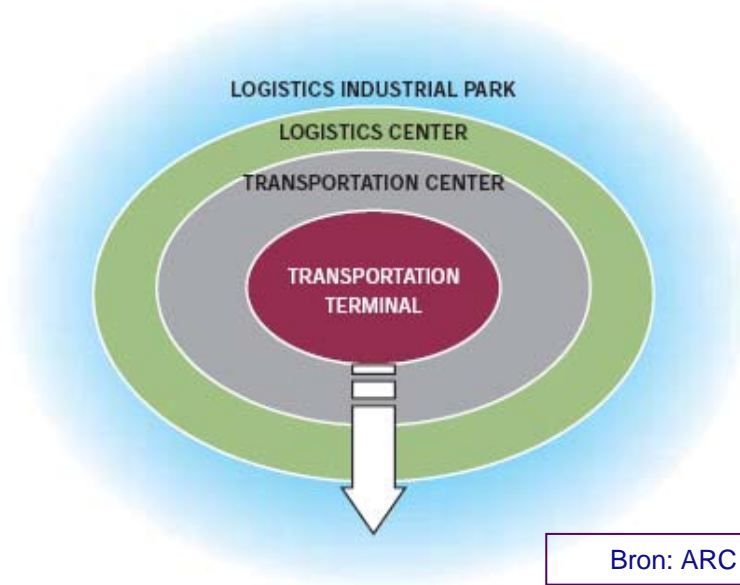
Top-10 Luchtvrachthavens Europa 2007



- 1995: Catchment areas vrachtluchthavens gescheiden
- 2010: Catchment areas vrachtluchthavens steeds meer overlappend

17 - Ontwikkeling rond EU luchtvrachthavens

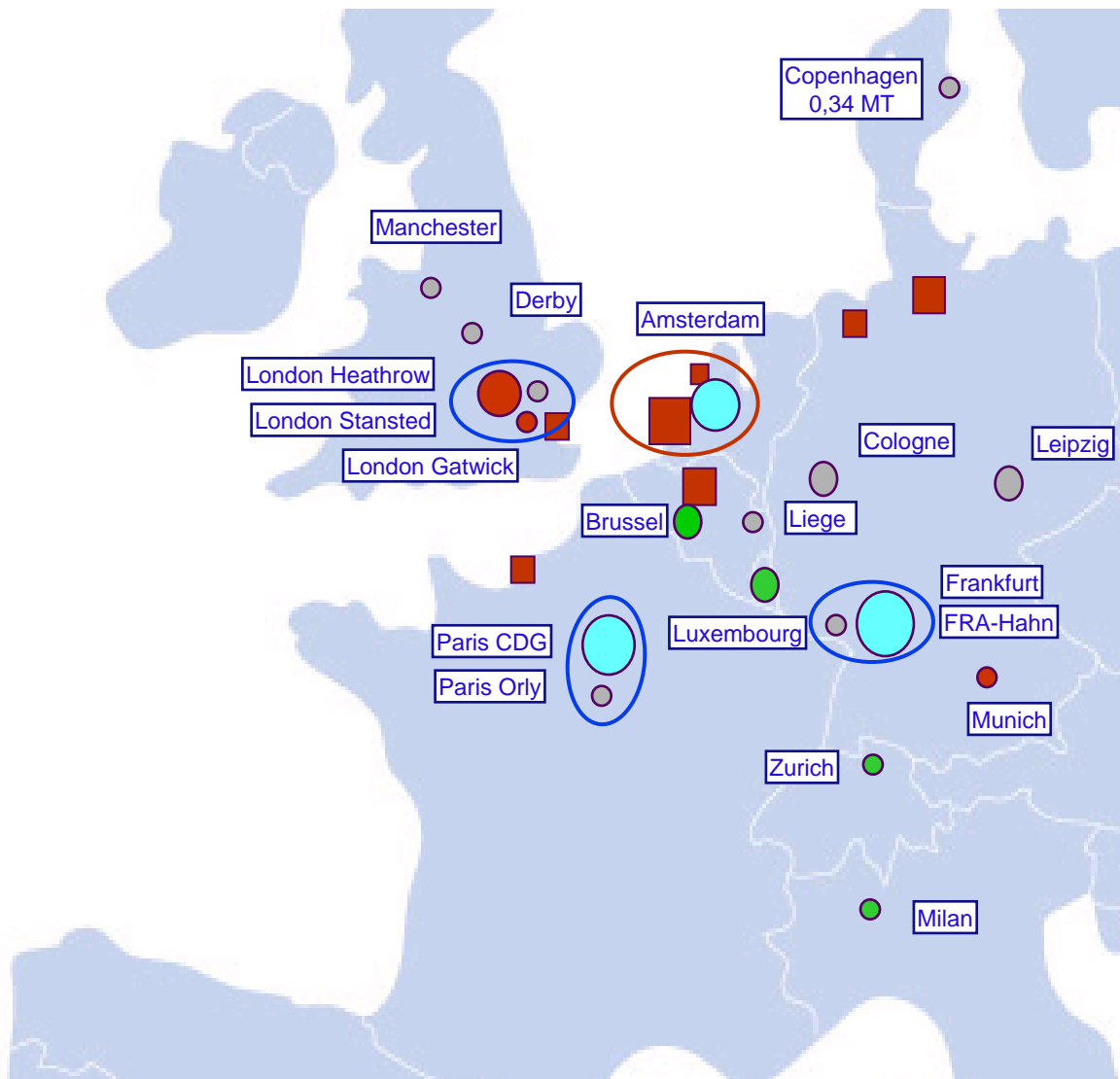
Vier ontwikkelingsmodellen voor vracht rond luchtvrachthaven



→ Beschikbaarheid ruimte speelt meer en meer rol

	Ontwikkeling	Focus activiteit	Voorbeelden
1	Transportation terminal	Alleen luchtvracht afhandeling	Heathrow (te weinig ruimte)
2	Transportation center	+ Warehouses log. dienstverleners luchtvracht	Barcelona
3	Logistics Center	+ Warehouses log. dienstverleners voor alle cargo	Brussel, Lyon
4	Logistics and industrial park	+ Distributieplatforms producenten	Schiphol (ruimte?), Frankfurt

18 - Kans: Regierol knooppunt mainport NL

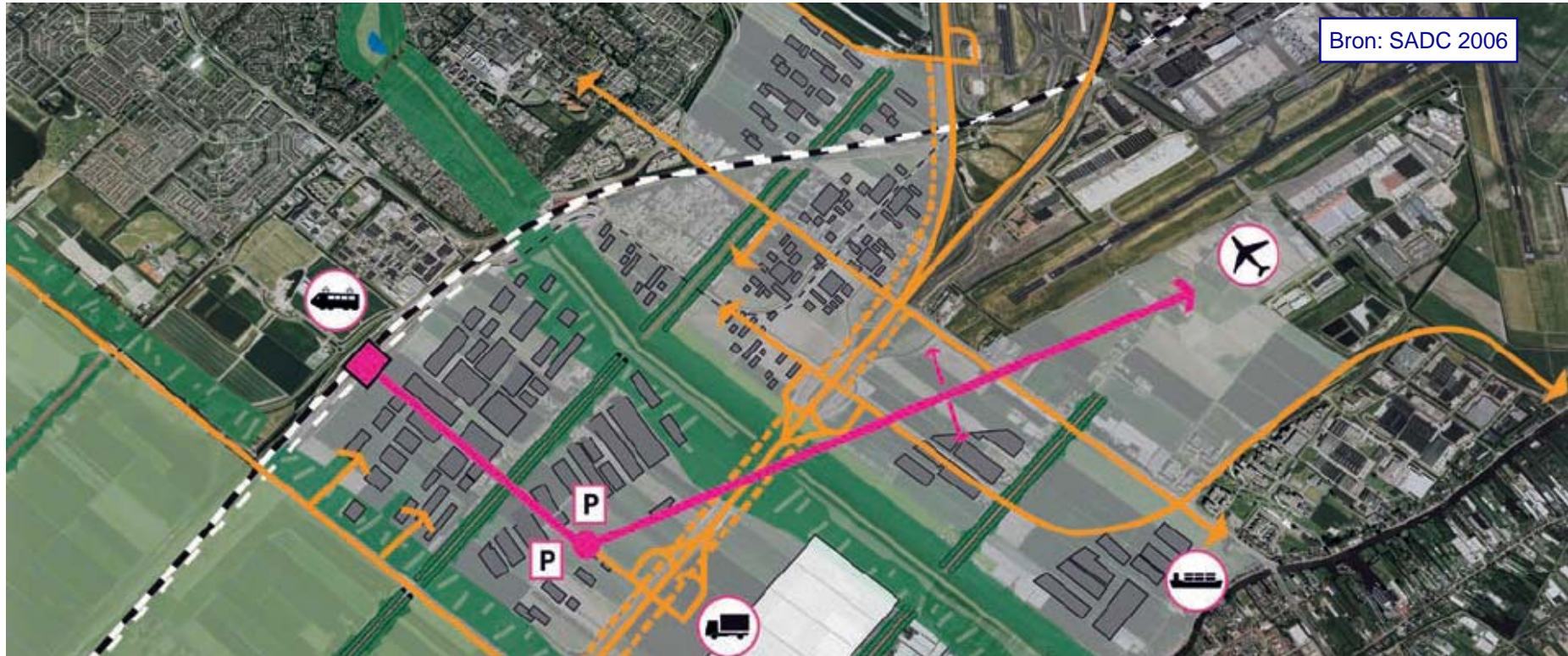


→ Luchtvracht: 2 grote concurrenten ontwikkelen multi-airport systeem
- vliegvelden Londen
- Frankfurt/Frankfurt Hahn

→ Schiphol: beperkte kansen multi-airport systeem
- Eindhoven/MAA/Lelystad?
- combi Paris CHG

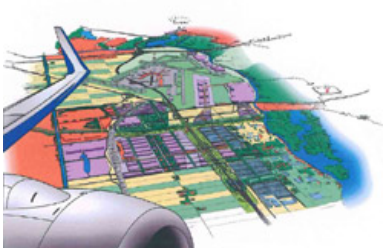
→ Kans NL: inzetten op multi-mainport systeem Schiphol /Rotterdam/Amsterdam voor bedienen en vasthouden EDC's in Zuid-Nederland

19 - Kansen EDC's en regiecentrum op ACT Schiphol



- Ruimte voor EDC- en ketenregie-ontwikkeling op duurzaam terrein ACT
- Op nieuw bedrijventerrein ook mogelijkheden voor multimodaal transport:
 - spoorvervoer (HSL-vrachtterminal)
 - binnenvaart (op termijn?)

20 - Concurrentie Schiphol - Frankfurt



	Schiphol	Frankfurt
Aanwezigheid EDC's / productie	Groot aantal EDC's	Productiebedrijven
Sectoren	- elektronica - optiek - textiel - bloemen	- automotieve - fijnchemie
Full freight / belly freight	57% vs 43% (groei t.o.v. 2004 ca. 2%)	56% vs 44% (groei t.o.v. 2004 +14,9%)
Volume / groei	1,45 mio (+2 %)	1,89 mio (+ 8%)
Focus gebieden	- Azië (42,4% / + 6,7%) - Noord Amerika (20.6% / +3%)	- Azië (2005: 43,9% / + 16,2%) - Noord Amerika (21,9% / - 23,8%)
Faciliteiten	- 261 spoke-bestemmingen. - Cargo world Schiphol - 600.000 m2 beschikbaar voor toekomstige groei vracht	- 304 spoke-bestemmingen, - Cargo City Süd en North (125 hectare vracht en expeditieruimte)
Uitbreiding	Diverse terreinen, oa airport business park Amsterdam-Osdorp, Schiphol Logistics Park, Werkstad A4	Gehespitz-Gelände (530.000 m2), operationeel in 2007
Vliegbewegingen	405.000	482.000
Capaciteitsgrens	- 450.000 vliegbewegingen - uitbreiding mogelijk met opening polderbaan	- 500.000 vliegbewegingen - 4e baan in 2012, capaciteit 630.000 vliegbewegingen. - Nu inzet overloopluchthavens Frankfurt Hahn (lcc en vracht) en München
Bijzonderheden	HSL verbinding Schiphol - Paris CDG	Multi-airportsysteem met Hahn



Meer informatie?

Kees Verweij



**Teamleider Logistiek
TNO, Business Unit Mobiliteit & Logistiek
Delft**

kees.verweij@tno.nl

+ 31 15 269 68 76

