



Selectiviteit & Luchtvracht

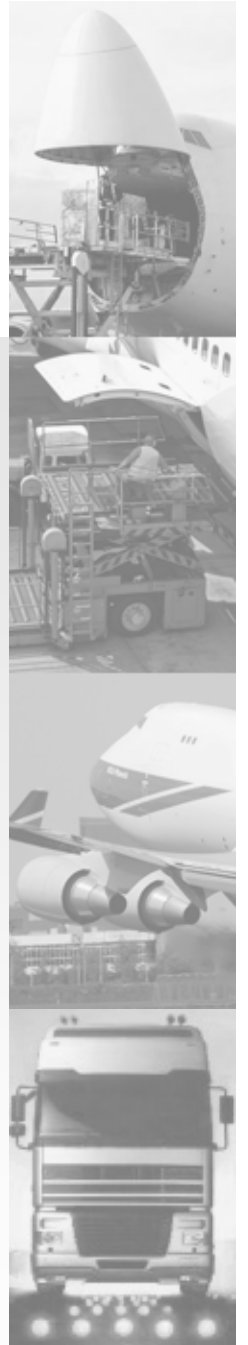
‘Scheiden doet lijden’

Airneth, Amsterdam
29 januari 2009

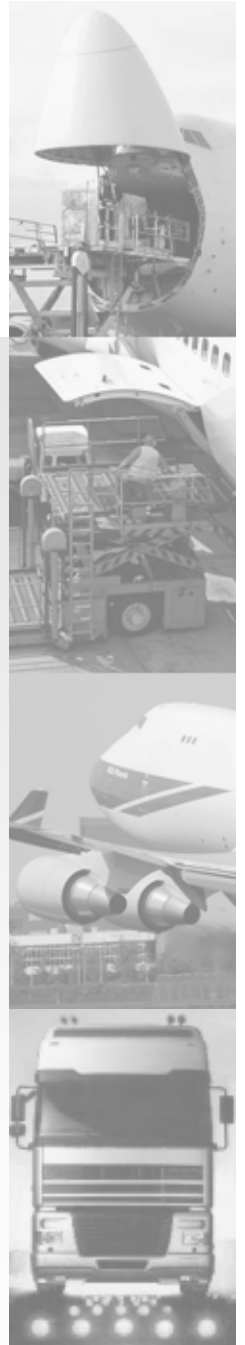
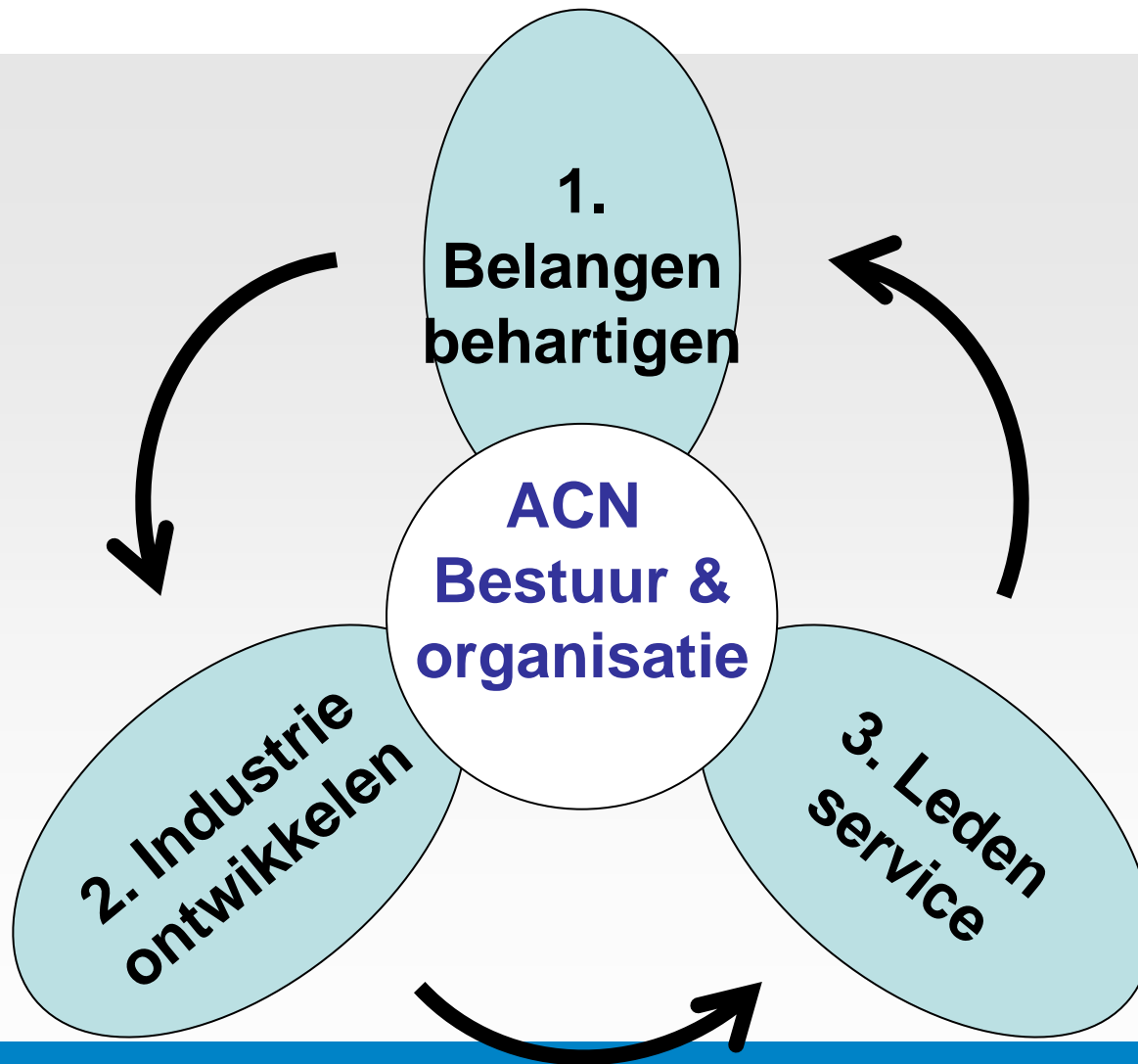


Agenda:

1. ACN
2. Kenmerken luchtvracht
3. Concurrentie
4. Verwevenheid logistieke proces
5. Selectiviteit/uitplaatsing
6. Conclusie

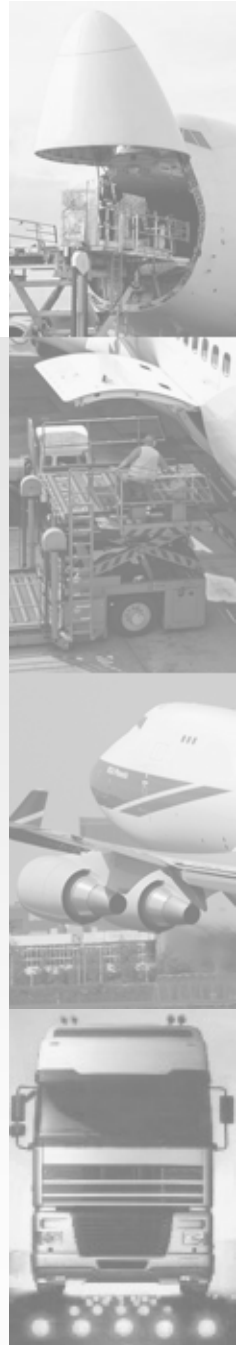


De rol van ACN als Air Cargo Industry Association



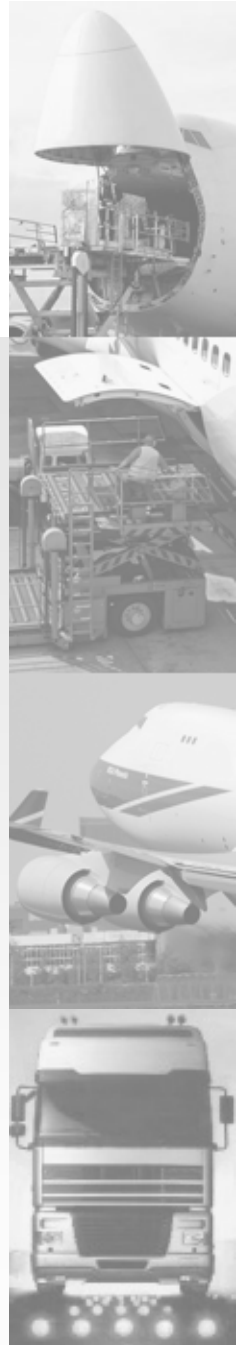
Luchtvracht in Nederland

- Schiphol 2007 16.100.000 ton
 - ICA lijndienst 40%
 - Full freighter 60%
- MAA 2007 58.000 ton
 - Full freighter 100%



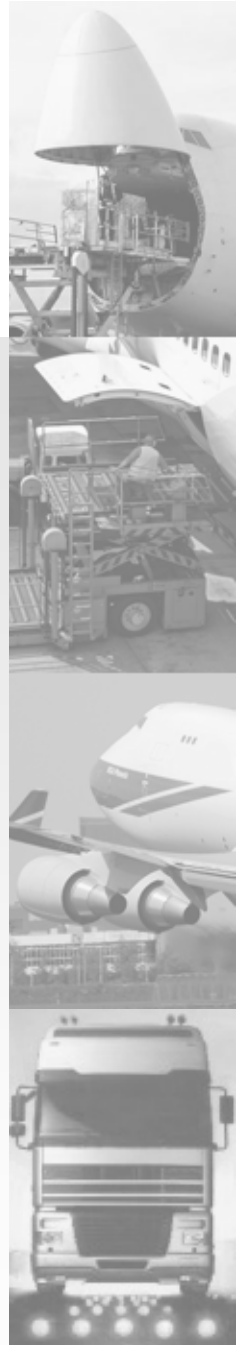
Kenmerken Luchtvrachtmarkt

- Foot loose: vracht komt uit Europa / gaat naar Europa
- Tenminste 5 EU luchthavens concurreren om dezelfde vracht
- Beperkte captive market
- 20 besluitvormers dirigeren 80% van de luchtvrachtmarkt
- Zeer hoge prijselasticiteit
- Grote verwevenheid vrachtstromen



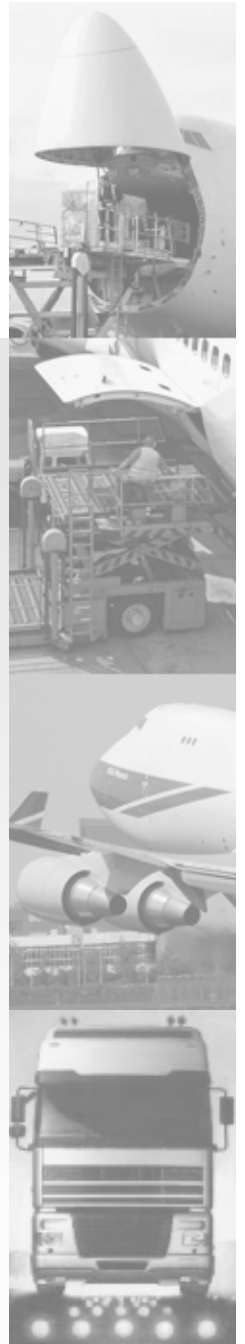
Concurrentievoordelen Schiphol

- Flexibele, responsieve marktplaats, met veel onderlinge concurrentie
- Groot netwerk/hoge frequenties
- Op innovatie gerichte marktleider
- Marktgerichte overheidspartijen



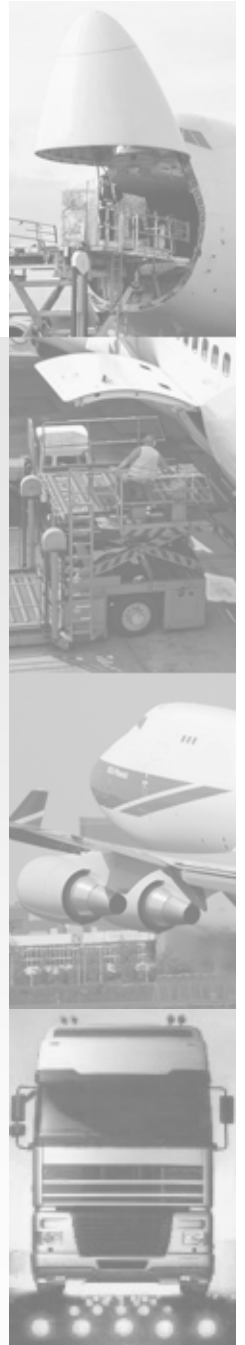
Concurrentienadelen Schiphol (1)

- Schiphol is niet goedkoop.
- Landingsgeld B747-400ERF (aug 2008)
 - Parijs CdG € 4.642
 - Schiphol € 3.347
 - Frankfurt € 2.722
 - Brussel € 1.267
 - Luik € 2.450
 - Luxemburg € 2.450



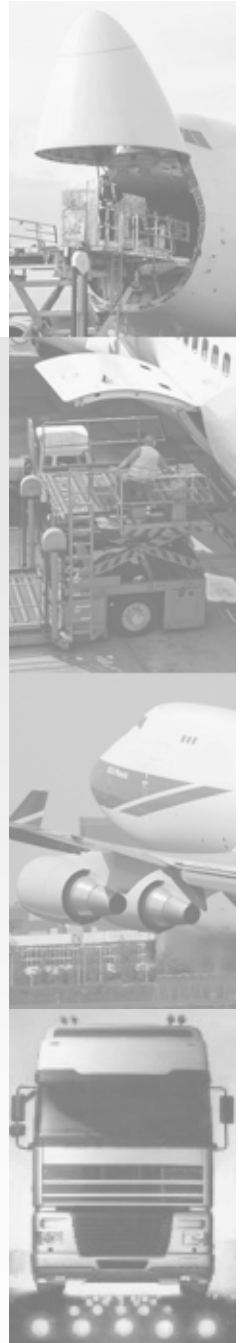
Concurrentie nadelen Schiphol (2)

- Schiphol ligt excentrisch t.o.v. economisch zwaartepunt EU
- Congestie toeleidende infrastructuur



Noodzaak tot schaalvergroting

- Netwerkkwaliteit volume-afhankelijk
 - Bestemmingen en frequentie bepalen aantrekkelijkheid
- Efficiënt voldoen aan nieuwe security eisen vraagt hoge investeringen
 - Bijv. Controle straat
- Schaalvoordelen in de afhandeling compenseren kosten luchthaven
 - Afhandeling op Schiphol goedkoopste
- Schaalgrootte bepaalt duurzaamheid
 - Betere benuttingsgraad trucks/faciliteiten



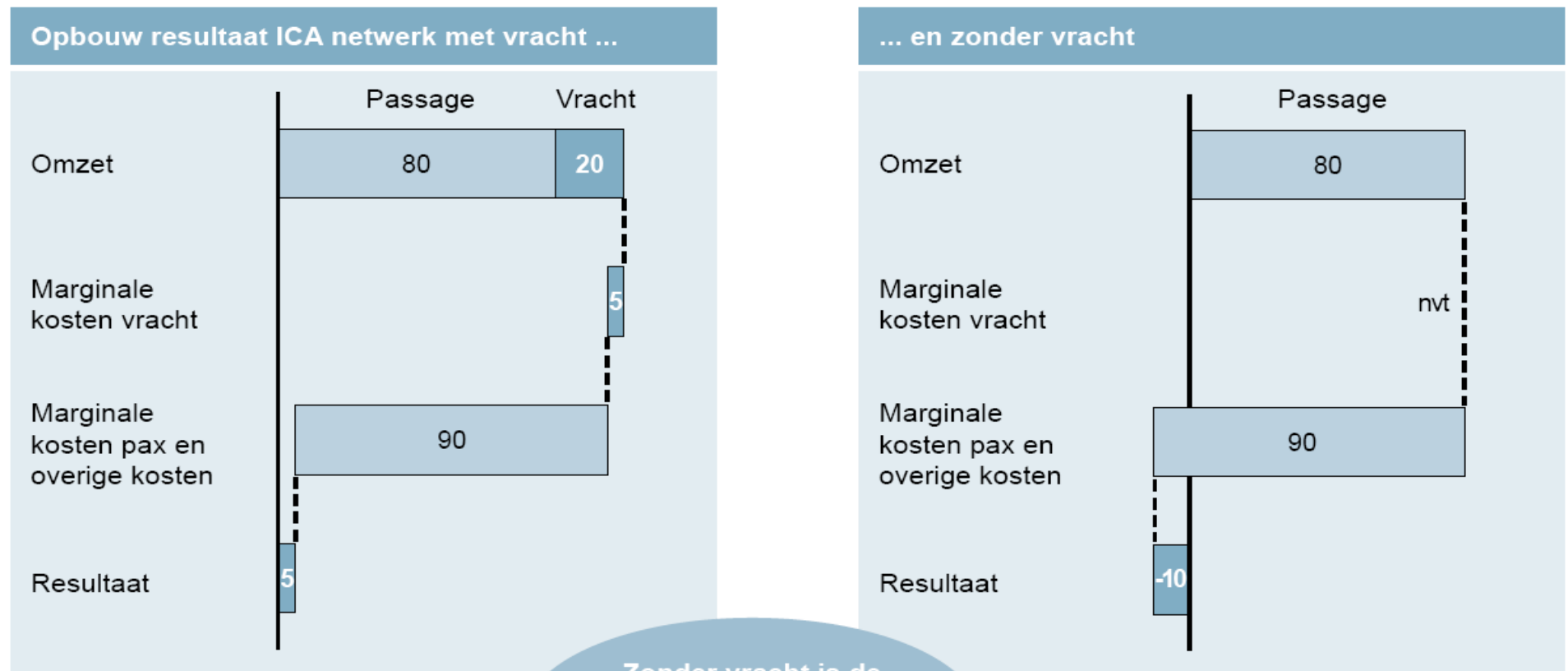
Optimale implementatie van wetten, regels & inspecties vereist volume



Zonder vracht géén mainport!

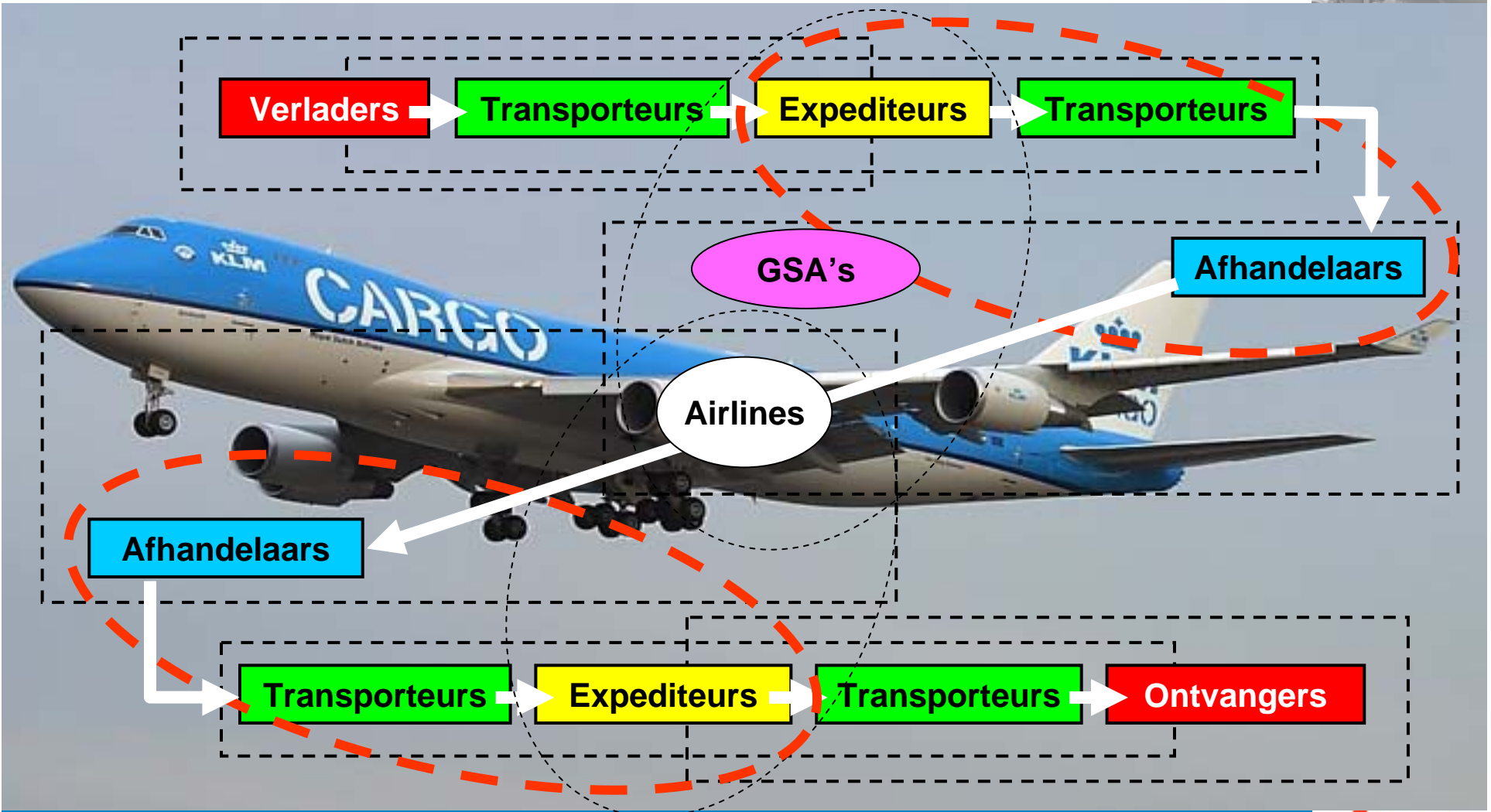


Voorbeeld berekening resultaat ICA netwerk met en zonder vracht
(index, omzet met vracht = 100)



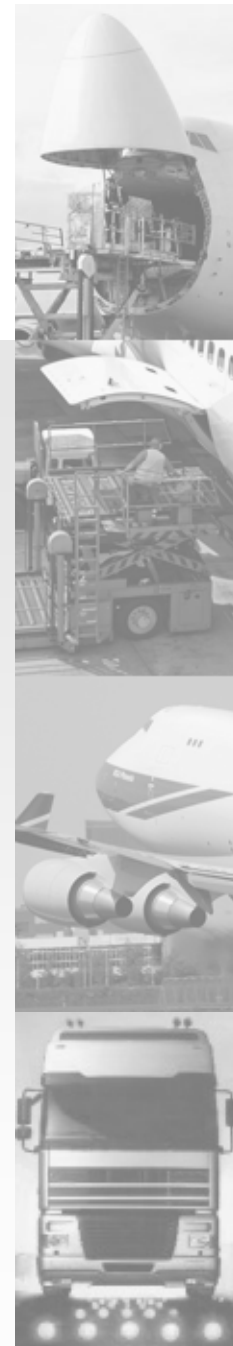
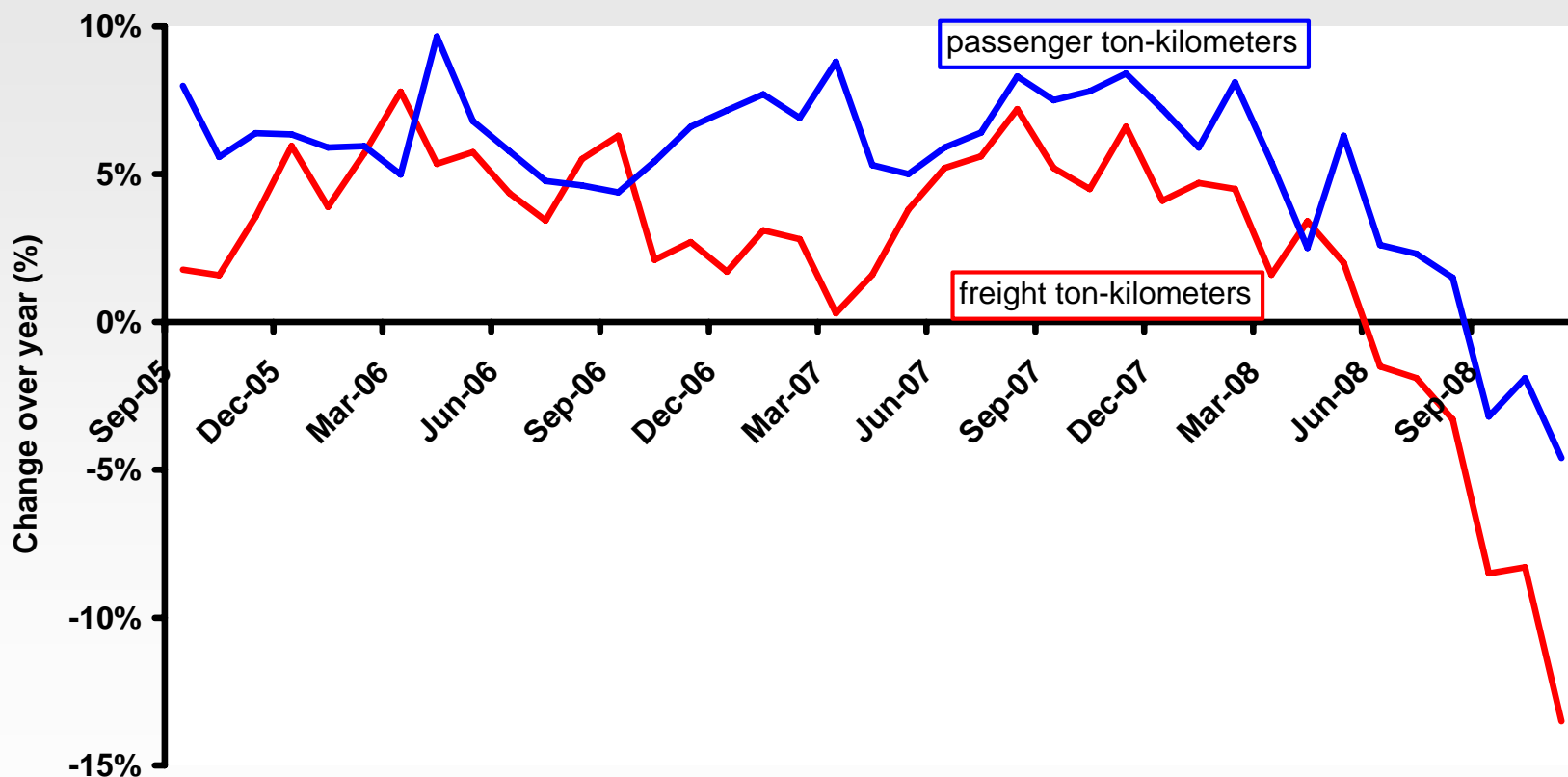
Zonder vracht is de operationele marge van ICA passage 15%-punt lager

De luchtvrachtketen: samenspel van vele partijen



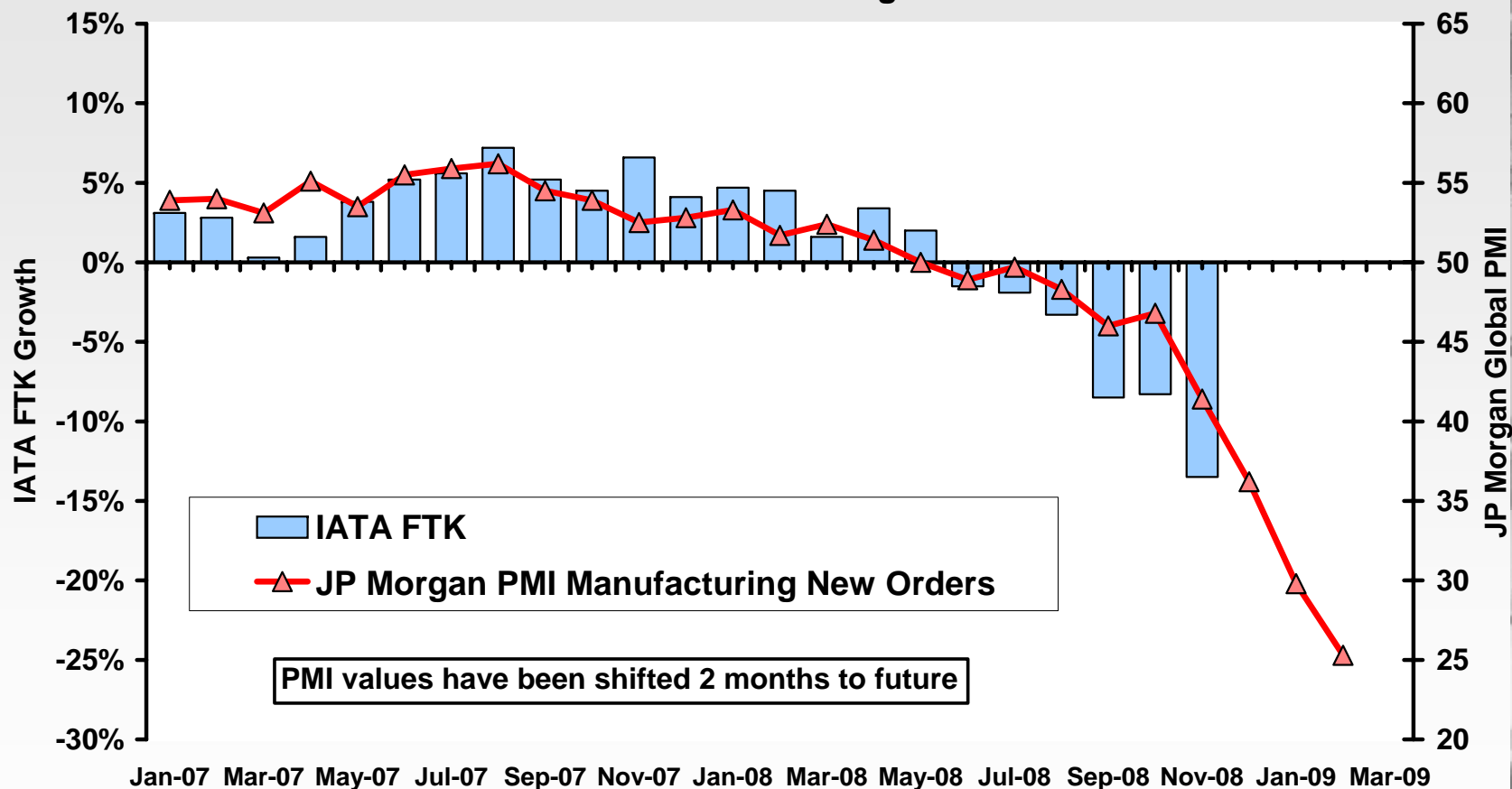
Even pas op de plaats...

International Passenger and Freight ton-kilometers Growth
Source: IATA



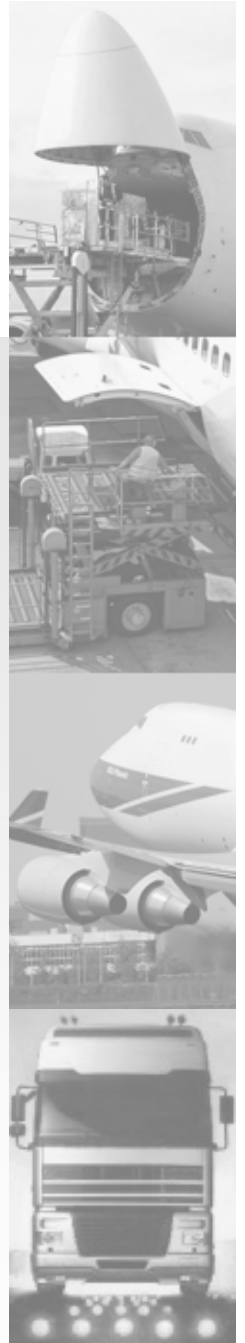
Even pas op de plaats...

IATA FTK Growth vs JP Morgan Global PMI
2 months leading



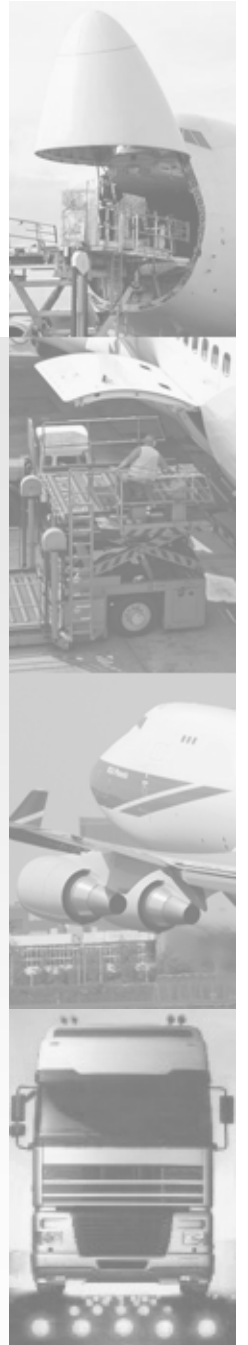
Selectiviteit: Uitplaatsing van vracht noodzaak?

- Advies Alders:
 - Hub-gebondenverkeer incl. ICA vracht niet uitplaatsen
 - Ander vrachtverkeer pas na Leisure uitplaatsen
- Plafond: 510.000 atm. in 2020
 - 2009: 420.000 ?
 - 2010: 420.000 ?
- Leisure bestemmingen: 34.600 atm ('07)
- 90.000 atm voor 10 jaar groei
 - Bij 2% groei genoeg voor 2020



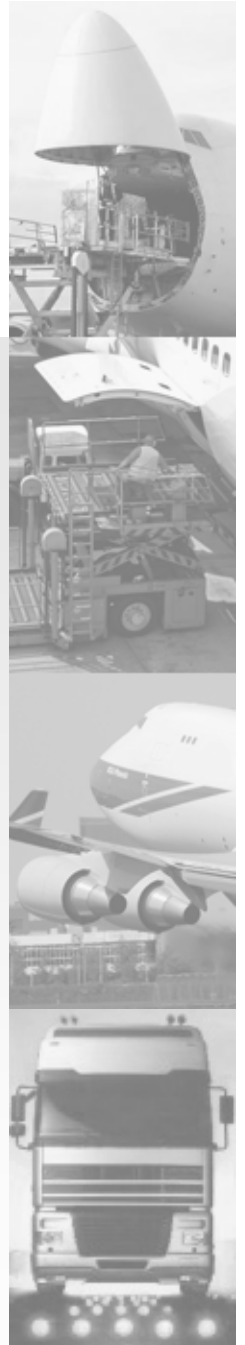
Selectiviteit: Uitplaatsing van vracht noodzaak?

- Geluidbelasting
 - Geluidbelasting speelt geen rol bij capaciteit tot 2020: het blijft 510.000 ook al reduceert het geluid met 50%.
 - Er is een perverse prikkel ingebouwd: Stel je vlootvernieuwing uit tot na 2020, dan krijg je er extra capaciteit voor terug.



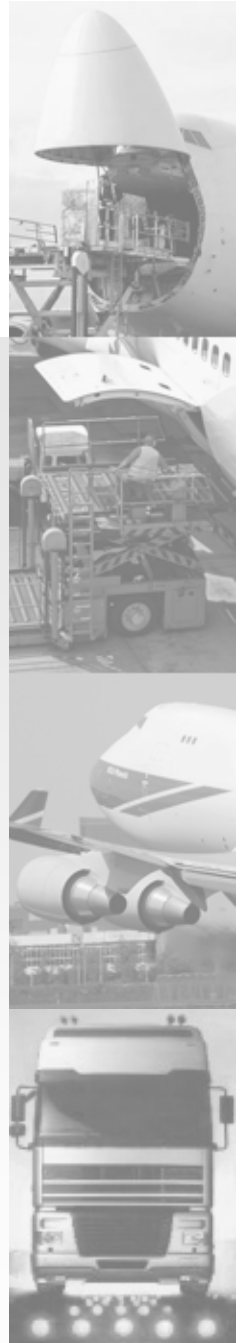
Selectiviteit: Uitplaatsing vracht: mogelijkheden markt

- Concept Luchtvaartnota kiest niet voor gedwongen uitplaatsing
- Markt koos niet voor regionale optie
 - MAA al 10 jaar tussen 30-60.000 ton
 - EIN geen vracht ambitie
- Door kleine schaal zal prijsniveau op regionale luchthavens hoog zijn
 - Hoge, nieuwe investeringen noodzakelijk
 - Geen staatssteun toegestaan



Selectiviteit: Uitplaatsing vracht: mogelijkheden infrastructuur

- ICA vracht vraagt 3500m baanlengte
- Lelystad: 2100m te weinig voor vracht
- Eindhoven: 3000m, tot nu toe capaciteit alleen voor pax aangewend
- Maastricht: 2500m beperkt gebruik mogelijk (2750m?)





Conclusie:

Door de verwevenheid van vrachtlogistiek en hub-netwerk leidt uitplaatsing van vracht tot onnodige schade aan de mainport Schiphol



Dank voor uw aandacht!

