



Amsterdam Container Terminal *Airport/Seaport Logistics*

9 juni 2009



Issues

1. Macro
2. Knooppunt ACT
3. Conclusies



Macro

Onderscheid tussen:

Bulk, LNG, Tankers, Stukgoed

- laagwaardige producten/grondstoffen
- goederen zijn makkelijk op voorraad te houden
- niet tijd-kritisch

→ Vertragingen verstoren de supply chain niet

Containers

- hoogwaardige producten
- 'just-in-time'/onderdeel van productie proces
- bederfelijke goederen, seizoensgevoelig/actie gericht

→ Halffabrikaten/eindproducten: tijd = geld



Macro

Containerrederijen

- Groei container volume 2002-2008/3 gemiddeld 10% jaar (I)
→ Krimp Q1/09: **-/-20%** (Europa-Verre Oosten)
- Orderboek schepen: 110> 7000 teu – Levering 2009-2012
→ 500+ schepen opgelegd (+- 10% van totale capaciteit)
- Consolidatie/Exit
→ Maersk/P&O Nedlloyd, Hapag/CP Ships, Exit: MISC, EWL
- Top 5 controleert 40% van scheepscapaciteit
→ Stabiel, geen marktcontrole



Macro

Containerterminals

- Terminal congestie Europeesche havens door crisis verdwenen
- Groei top wereldwijde 5 terminal operators:
 - > 10%
 - controleren 40% capaciteit
- Lead time nieuw terminal project in Europa +- 10 year
- Meerdere container havens per land (HAM/BRV, ANR/ZEE, LEH/DKK)



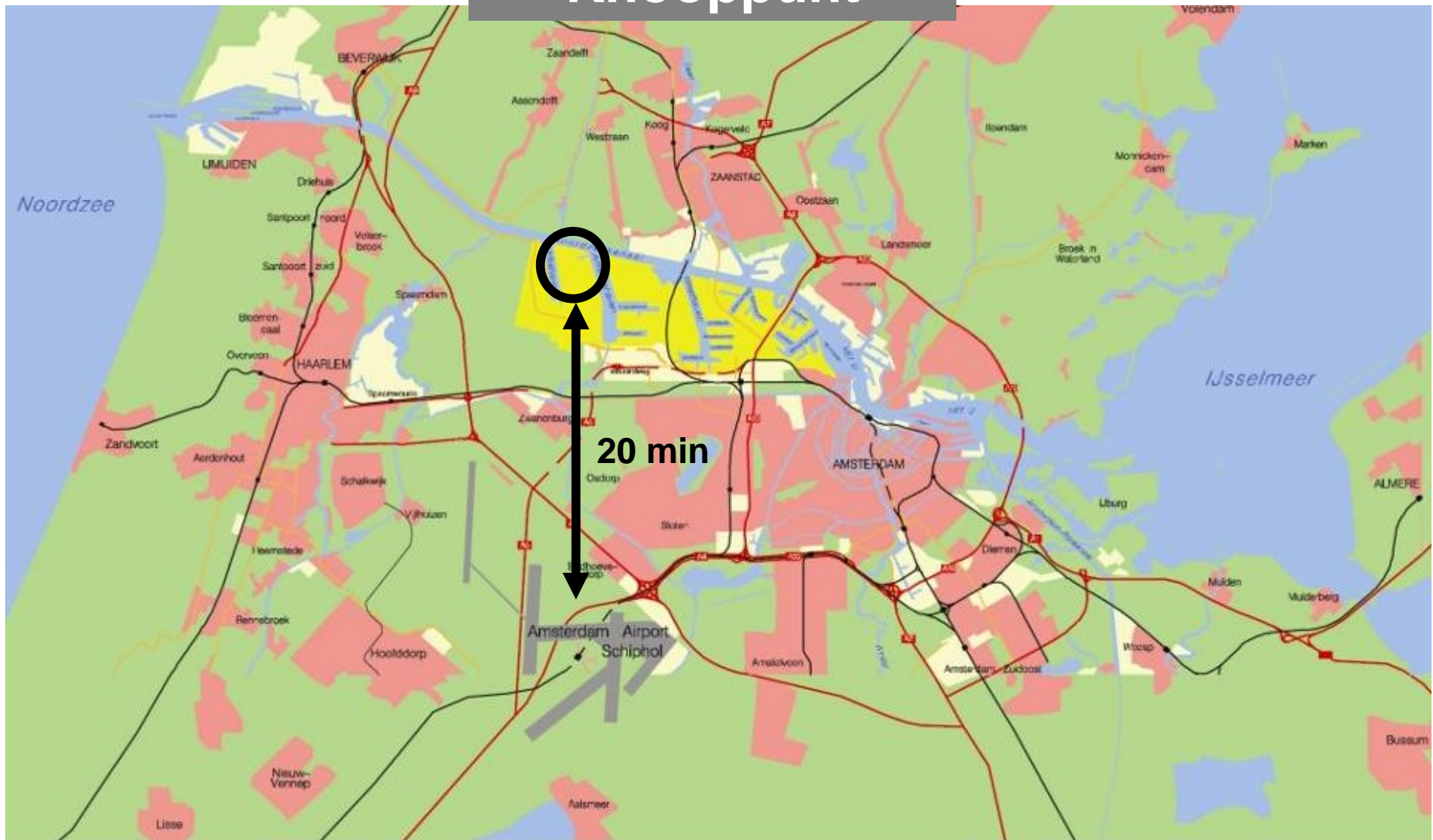
Macro

Bevindingen

- Toenemende dominantie rederij en terminal bedrijven
- Rederijen willen controle overslag, capaciteit/kwaliteit
- Omringende landen zetten in op >1 container haven
- Havenbedrijven/overheden spelen ondergeschikte rol
- Geen specifieke focus op Air/Seaport concept



Knooppunt



↙ **Rotterdam**

↘ **Antwerp** ↘

Germany



Knooppunt



1. Indented berth 400x57 mtr
 2. 615 mtr quay
 3. Straddle carrier operation
 4. 850 reefer plugs
 5. Empty depot (incl. M&R, PTI) on dock
 6. Fumigation/Degassing on dock
 7. Customs inspection/scanning on dock
 8. On dock rail, 3 tracks of 700 mtr
 9. Automated gate, no customs
 10. Warehousing (VAT, DSV, etc.)
 11. Veterinary inspection
 12. 65 ha's expansion → 3 mln teu
- Operation is 24/7 for water/land/depot ops



Knooppunt

Snelheid

Kosten

Klantgericht



| From: | AMS | RTM | ANR |
|------------------|--------|--------|--------|
| To: | | | |
| Duisburg | 16 hrs | 16 hrs | 20 hrs |
| Dusseldorf/Neuss | 20 hrs | 20 hrs | 24 hrs |
| Keulen | 24 hrs | 24 hrs | 28 hrs |
| Mainz | 42 hrs | 42 hrs | 46 hrs |
| Mannheim | 48 hrs | 48 hrs | 52 hrs |
| Karlsruhe/Wurth | 54 hrs | 54 hrs | 58 hrs |
| Strassbourg | 62 hrs | 62 hrs | 66 hrs |
| Ottmarsheim | 74 hrs | 74 hrs | 78 hrs |
| Basel/Weihl | 80 hrs | 80 hrs | 84 hrs |
| Utrecht | 4 hrs | 6 hrs | 14 hrs |
| Rotterdam | 8 hrs | na | 12 hrs |
| Antwerp | 14 hrs | 12 hrs | na |





Knooppunt

Positionering

1. ACT/Amsterdam knooppunt dichterbij im/exporteur
→ kortere afstand, snellere beschikbaarheid, lagere kosten
2. Gebruik van ACT/Amsterdam om ketenrisico's te spreiden
→ vertraging, alternatief
3. Als knooppunt moet ACT/Amsterdam zich onderscheiden
→ Innovatie, kosten
4. Gebruik ACT/Amsterdam als Transferium/Extended gate

In alle gevallen is een stabiel achterland netwerk cruciaal



Knooppunt

En AIRport/SEAport Logistics dan ?



Knooppunt

Airport/Seaport Logistics – Waarom ?

- Ieder heeft zijn eigen dynamiek
 - Goederensoort, logistieke kosten, doorloopsnelheid, achterland
- Niet direct aanwijsbare versterking bij aantrekken van lading
 - Behoud van lading
- Geen voorbeelden waar dit concept elders wordt gepositioneerd
 - Shanghai/Hong Kong/New York/LA/Tokyo/Singapore/Dubai



Knooppunt

Airport/Seaport Logistics - Daarom

- Belangrijk onderdeel van logistieke kernactiviteit Nederland
→ Havens AMS/RTM, Schiphol, Randstad/Brabant/Ruhr
- Behoud van lading - lucht naar zee: Schiphol naar AMS/RTM
- Versterkt 'zachte' logistieke infrastructuur
→ Expediteurs/agenten/douane/logistieke hoofdkantoren/opleiding
- Gebruik van harde infra
→ Trein/Weg verbindingen, Districentra, Data-netwerken



Conclusies

- Speelveld van containerrederijen, terminal operators en hun invloed op havens is continue in beweging
- Nederland heeft sterke logistieke positie met havens AMS/RTM en Schiphol
- ACT speelt een kleine rol, met bijbehorende positionering
- Link tussen Air/Seaport is niet 'HARD' maar er zijn synergieën
- Nederland moet zorgen dat zijn infrastructuur op niveau blijft

De kunst is het uitnutten van opportuniteiten !



Dank U.