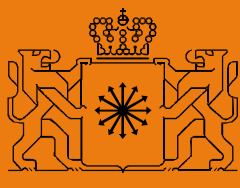


卓越的品质，具有竞争力的成本

将荷兰作为通往欧洲之门的对比研究



NDL/HIDC

卓越的品质，具有竞争力的成本

将荷兰作为通往欧洲之门的对比研究

授权方:

荷兰国际物流协会(NDL/HIDC)

合作方:

博克咨询Buck Consultants International

荷兰外商投资局(NFIA)

北布拉邦省发展署(BOM)

林堡省发展署(LIOF)

SADC (史基浦地区区域发展商)

鹿特丹港口

Zoetermeer, 2007年11月

ISBN: 978-90-810838-3-6

版权页

作者：
博克咨询 **Buck Consultants International**

编辑：
Steve Riva
荷兰国际物流协会 (NDL/HIDC)

出版：
荷兰国际物流协会 (NDL/HIDC)

设计：
Vorm Vijf, 海牙

印刷：
RS Drukkerij, 海牙

目录

	页数
序言	3
第一章 对比研究模型.....	4
第二章 对比研究结果.....	10
2.1 质量分析结果.....	10
2.2 具体情景对比测试结果.....	10
第三章 结论.....	17

序言

荷兰作为欧洲物流枢纽以及世界供应链的价值在与其永远的竞争者：西欧的邻国作比较时最能体现。从我们在市场上的经验和与我们的成员的交流中以及与国际商界的接触中，我们深深感到对荷兰与比利时、德国和法国等这些竞争者有一个详细的对比了解有多重要。因此，2004年，我们要求博克咨询（BCI）对几个欧洲地点的供应链总成本进行了对比研究，并特别考虑了质量因素。

许多外国公司主要基于不动产成本对其在欧洲的供应链活动进行选址。然而，2004年的对比研究发现，总运营成本应集中在“在何处开创新业务的决策”上，因为他们是相关优势更好的指标。由于此类成本（其中包括劳动力成本和运输成本）和质量要求方面（如，物理准入性）一样不是一成不变的，而是随变化而变化的，所以荷兰国际物流协会决定更新2004年对比研究。不同于其他对比研究，本研究将展示四个现实情景分析。

最近的研究结果显示荷兰在总运营成本和成本/质量率上的得分依然很高。虽然和邻国的竞争确实非常激烈，但是我们深信此次对比研究对帮助提高我们作为进入欧洲之门的竞争位置将非常有益。

NDL/HIDC希望在此感谢各合作方：荷兰外商投资局（NFIA）、北布拉邦省发展署（BOM）、林堡省发展署（LIOF）、史基浦地区区域发展商（SADC）和鹿特丹港口。没有他们的财政支持，这次研究计划是没有办法完成的。我们也非常感谢博克咨询为本次计划所做的广泛的研究。

Dirk 't Hooft

荷兰国际物流协会首席执行官



第一章 对比研究模型

背景

2004年，博克咨询（BCI）为NDL/HIDC进行了一项研究，其中，将荷兰的物流地点在不同供应链结构下，与国外有竞争力的对手进行了对比比较。然而，自那时以后，整个世界已经大大改变，所以我们感觉有必要对此研究进行更新，以反映新的运营环境。

例如，中国引人注目的经济增长正在被印度和马来西亚等这些与英国有历史渊源的国家所仿效，这给荷兰提供了机会，因为越来越多以英国为基础的公司希望以欧洲大陆作为其经营基地。

在供应链发展中，我们已经看到集中协调的分布结构向更区域化发展的趋势。同时，运输成本也已经上涨，不仅政府政策的制造者，而且连私有公司都已经把焦点集中在联合运输和可持续发展上。

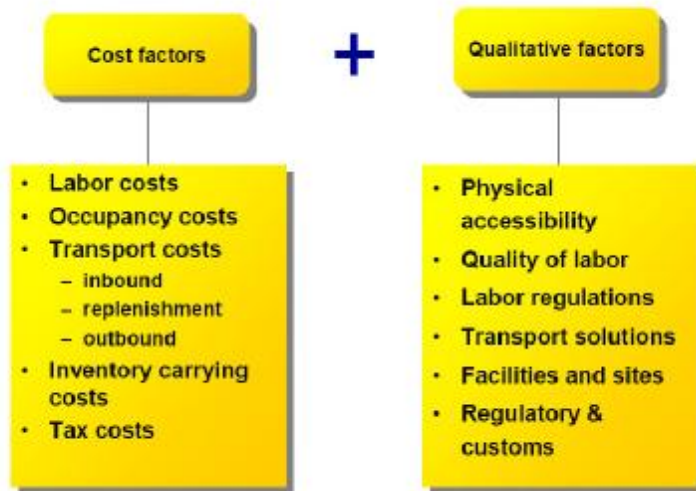
除了例如交通、设备设施和劳动力成本数字的更新以外，本次更新的对比研究中主要的调整为：

- Y 增加了其他有竞争力的地点：
 - Ø 米尔顿凯恩斯（英国），因为其与印度和马来西亚等国家紧密的历史关系；
 - Ø 都柏林（爱尔兰），在过去，许多公司因为廉价的劳动力和低税收而选择在爱尔兰开始运营，但是这个优势已经开始削弱。对这些公司来说，重新选址的作用现在已经可以预见；
- Y 在西班牙（巴塞罗那）和捷克共和国（布尔诺）增加了新的区域配送中心（RDC）地点；
- Y 改变了商业情景的特性：
 - Ø 从大范围“高科技”模型到相对小范围的“中等科技”模型；
 - Ø 增加了一个高比例包裹配送的情景；
- Y 更集中于可选择的运输模式和联合运输地点；
- Y 包含了更多的联合运输解决方案，从而涉及更多的混合供应链结构（例如，部分的高流量通过铁路或驳船运输，而低流量/高速度的通过公路或包裹网络运送）。

模型

NDL/HIDC和BCI模型在成本和质量因素上对物流投资地点进行了比较:

Figure 1.1 Cost and qualitative factors



个案选址对比:

这个模型被用来评估以下几个不同行业中典型的情景:

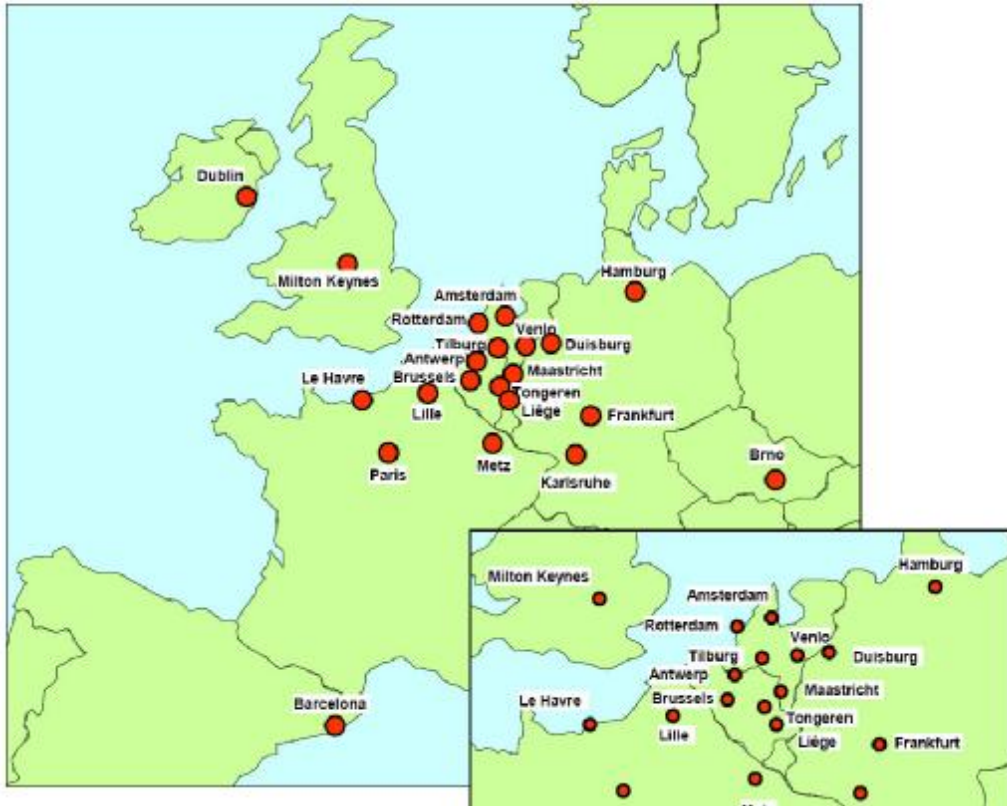
- ÿ 物流作业流程（流量、规模）：小流量的、中等流量的和大流量的操作；
- ÿ 进货物流概况：起点和运输模式（空运/海运/卡车运输）；
- ÿ 出货物流概况：包裹运送VS.零担货运/整担货运（LTL/FTL）运送；
- ÿ 市场概况（需求在整个欧洲的蔓延）

具有竞争力的地点:

下面的地图展示了在对比模型中被用来进行研究的地点。他们的特点是：兼备了供海洋运输和空运的主要港口设施、具有靠近综合集散中心的物流热点设施，并且是可提供出色联合运输设施的内陆贸易地点。

2004年，只有四个地点（在荷兰、比利时、德国和法国）被标示出来。在此次更新中，我们在这个模型中加入了四个其他的国家：米尔顿凯恩斯（英国），因为其与正在兴起的东南亚市场的历史关系；都柏林（爱尔兰），因为其具有的低劳动力成本和低税率的传统吸引力（虽然这种吸引力似乎正在丧失它的魅力，但却意味着将给荷兰带来机会）；布尔诺（捷克共和国），因为其作为中欧和东欧的传统区域配送中心热点的地位；以及巴塞罗那（西班牙），因为其作为南欧区域配送中心的作用。在荷兰地点中，蒂尔堡因为其在布拉邦省作为通往内陆贸易点走廊的重要地理位置被加入到地点名单中。

Figure 1.2 Benchmark locations



供应链结构

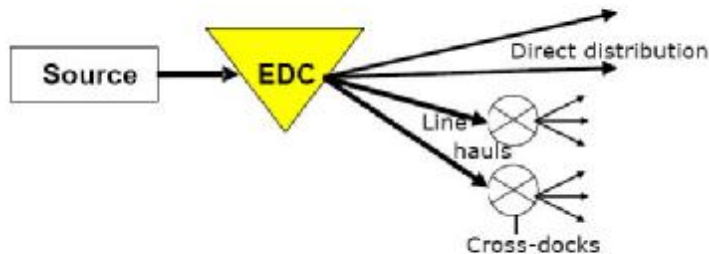
如今，多重的供应链结构（“混合结构”）越来越被各个公司所热衷。这意味着，不同的供应链解决方案应适合不同的客户、不同的地区和不同的产品类型。在此次对比研究中，这个发展趋势在不同运输路线上的联合运输交通选择上有所反映。在这些选择中，包裹配送和**BDC/RDC**结构如下所述。

以下两种供应链结构被用来评估：

EDC机构

在这个结构中，所有进物流都被储存在欧洲配送中心（**EDC**），而所有的订单从**EDC**提取并由**EDC**交付至欧洲客户手中。这可能是从**EDC**到客户地点的直接运送，也可能是为所有区域/国家的客户提供的小型拼装运送的长途运输，这种运输在该国内交叉停泊后进入精选的国内配送网络。

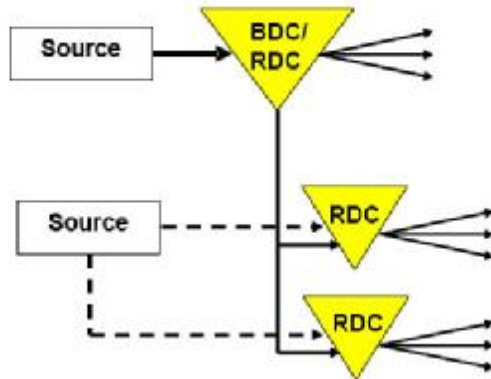
Figure 1.3 EDC structure



BDC/RDC结构

在这个结构中，欧洲西北部的配送中心有两个功能。第一，其作为**BDC**（大型配送中心），为整个区域配送中心的补给进行运转。第二，其作为区域配送中心，为欧洲西北部的客户进行服务。其他**RDC**（由于订货至交货时间、运输费用等原因）为周边的地区，如西班牙、葡萄牙、意大利、英国、爱尔兰和西欧国家服务。

Figure 1.4 BDC/RDC structure



供应链成本因素

在分析不同物流地点的吸引力的时候，人们必须考虑到整体的供应链成本，而不是仅仅集中在一个或者两个成本因素上。单个的成本因素，比如租金费用或者土地费用中巨大的差异，并不机械地意味着总的供应链成本会有巨大不同。例如，一个地点可能有比较强的交通成本优势，而最后产生了有利的总体成本优势。所以，只有关注将货物交付给客户的总交货成本，才是准确掌握如何将运营的供应链成本与不同地点联系唯一正确的方法。

因此，以下成本因素被纳入了本模型：

- 进货运输成本，每个运输模式分别加入（“来源”至配送中心）；
- 在途库存持有成本；
- 设备成本，基于A级地点的市场租金价格；
- 原料处理、监督管理和配送中心雇佣的管理人员的劳动力成本；
- 其他区域性配送中心的补给成本（BDC/RDC结构）；
- 出货运输成本（配送中心至客户）；
- 税收成本（增值税纳税期限和企业税）。

1 进货运输成本

对于各个来源区域（远东、中东、美国、中欧、东欧和英国），对相关流量适用各种运输模式的门对门关税。

2 在途库存持有成本

在途的货物代表了营运资金。这些成本基于在途货物的价值、其在途时间以及资金的内部成本计算。

3 设施成本

需要的设施规模基于情景情况而定。设施成本源于A级地点的租用（租金）费用。

4 劳动力成本

需要的设施规模基与情景情况而定。对于劳动力成本，总括的每小时劳动力费率对以下对象使用：

- 原料处理雇员；
- 仓库监督管理人员；
- 行政雇员（订单处理）。

5 补给费用

当BDC补给RDC时，费用的计算需要假定一个每周以FTL运送补给的时间表。

6 出货运输成本

交付货物给客户的成本用每条运输线路的流量、每种运输模式的流量以及每次货运的成本（每条线路和运输方式）计算。每条线路每种模式的流量由每个市场的流量和事先设置的运送情况决定。对于包裹运送，定义了六种重量划分；对于LTL/FTL运送，使用了九种划分。

7 税收成本

企业税和增值税压力包括在总成本中：

- 企业税或成本和支配（如适用）；
- 增值税纳税期限。增值税不能延期支付将消耗营运资金。相关的成本基于增值税退税期限、价值和运营资金内部成本。

以下成本因素不在对比模型中考虑：

- **土地成本。**土地不是分期付款的，因此不是年运营成本的一部分。我们的经验证明，土地成本对地点的确定影响极其微小；实际上，土地经常是以一个象征性的价格出售的。我们模型中的土地成本在租金成本中反映；
- **绿地、棕地或外界提供的解决方案之间的区别。**设施费用基于所选择的区域中A级市场租金价格；
- 市场营销或产品研发中，**非物流人员的雇主成本；**
- **激励措施。**由于不是结构性的，所以激励措施对长期的总供应链成本影响非常有限；
- **配送中心的库存储存成本。**在所选择的机构中，这些成本在所有地点是一样的，所以不会影响比较；
- **从其他区域配送中心的出货运输。**这些设施成本（在固定的市场领域中）在各地点中不会有所不同；
- **进口关税。**虽然进口关税的不同会对具体情景有所影响，但由于欧盟法规在这些地方开始实施，所以从长远来看，不会一直如此。

质量因素

除了以上的成本因素，一些质量因素在物流地点选择的决定上也起着非常重要的作用。在此次对比研究模型中使用的质量因素是：

A 物理准入性/运输

- 临近综合集散中心
- 有高速公路连接
- 临近机场
- 临近海港
- 交通拥挤情况
- 相对临近市场

B 劳动力质量

- 劳动力的可用性情况
- 生产力和诚实度情况
- 灵活的和临时的劳动力情况
- 英语语言能力

- 首次聘用的协助情况

C 劳动法规

- 雇佣和解聘的规定
- 工作日程的灵活性
- 员工委员会/工会

D 运输解决方案的可用性

- 第三方物流（3PL）的可用性
- 联合运输的可用性

E 设施和场所

- 建造许可以及时机掌握
- 大型场所的可用性
- 已有场所的可用性

F 法规环境和关税

- 保税仓库解决方案
- 获得许可/支配的时间
- 以商业为导向的关税
- 行政负担

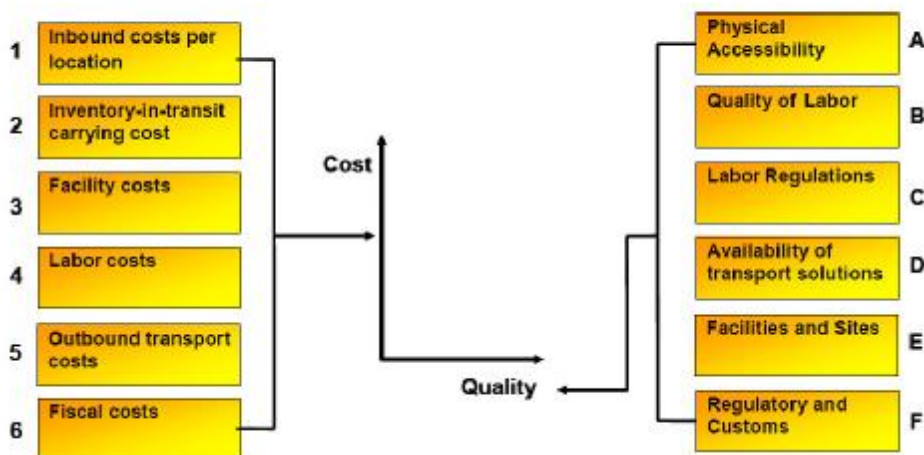
对于每个因素，数据由从以下来源获取：

- 独立的来源：区域和国家统计数据（比如，Eurostat, IMD, Watson Wyatt, ILO）；
- 个体专家机构：博克咨询（Buck Consultants International），对供应链进行优化和对地点进行选择；安永全球TESCM集团（Ernst & Young TESC M Group）对本研究所涵盖的国家中的税收和关税问题所提供的信息。

根据地点的不同，各个因素将被分别打1到5分不等，然后对每个因素相关的重要程度给出一个价值，最后得出一个权衡的总体分数。权衡的基础是BCI从无数选址项目中所积累的专家意见。

下面的图表总结了在此次对比研究中所使用的成本/质量方法：

Figure 1.5 Cost and qualitative factors



第二章 对比研究结果

2.1 质量分析结果

结果概要：荷兰的地点得分极高

如成本因素一样，质量因素需要从整体来看。本次对比研究中各个地点的总权衡分数如下面表格所列（分数范围从1分到5分）：

1	Venlo	3.9	12	Milton Keynes	3.3
2	Rotterdam	3.9	13	Hamburg	3.3
3	Tilburg	3.9	14	Metz	3.3
4	Maastricht	3.9	15	Frankfurt	3.3
5	Amsterdam	3.7	16	Paris	3.2
6	Duisburg	3.7	17	Dublin	3.1
7	Liege	3.7	18	Karlsruhe	3.1
8	Antwerp	3.5	19	Barcelona	3.0
9	Brussels	3.5	20	Brno	2.9
10	Lille	3.4	21	Le Havre	2.9
11	Tongeren	3.3			

荷兰的地点得到好的评价的重要因素是劳动力环境以及法规环境和关税。总体来说，除了劳动力可用性和已有设施可用性以外，荷兰的地点在各个衡量方法中得分都不低。此外，交通拥堵的状况在荷兰有所上升，这意味着这个地区应集中做出改善这方面的努力。然而，这个缺点也困扰着邻国的许多地点。

比利时在劳动力可用性和场所可用性上得分较好，但是在法规环境和关税上得分较低，整体比2004年有些许提高。此外，临近综合集散中心是一个优势。

英国和爱尔兰有非常好的劳动法规，但是由于其周边的地理方位，在物理准入性上得分非常低。

德国的地点中，只有杜伊斯堡得分不错，比如在物理准入性上和联合运输解决方案上的得分。总体来说，德国在法规环境和关税上的得分有所提高，与荷兰的差距正在逐步缩小。然而，在劳动法规上，德国的地点得分依然很低。

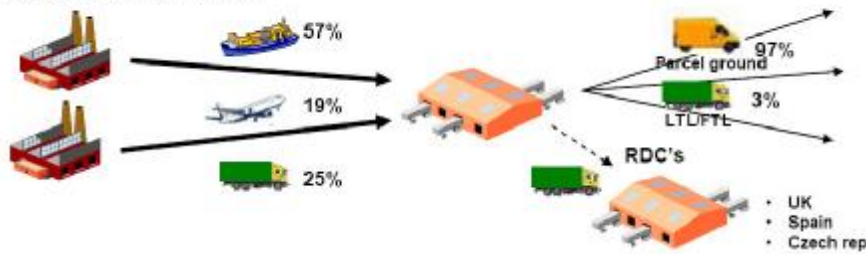
在大部分因素中，地点因素的相关重要性在所有情景分析中都是相同的。然而，在某些情景中减少“临近综合集散中心”因素的权重之后，我们做了敏感性分析，发现最终结果变化很小。

2.2 具体情景对比分析结果

在这部分分析中，将讲述具体情景的对比分析结果。每个情景以运营的供应链成本以及质量分数对比，构成了一个成本/质量的矩形对比模型。

情景1：零部件

Supply chain overview (units):

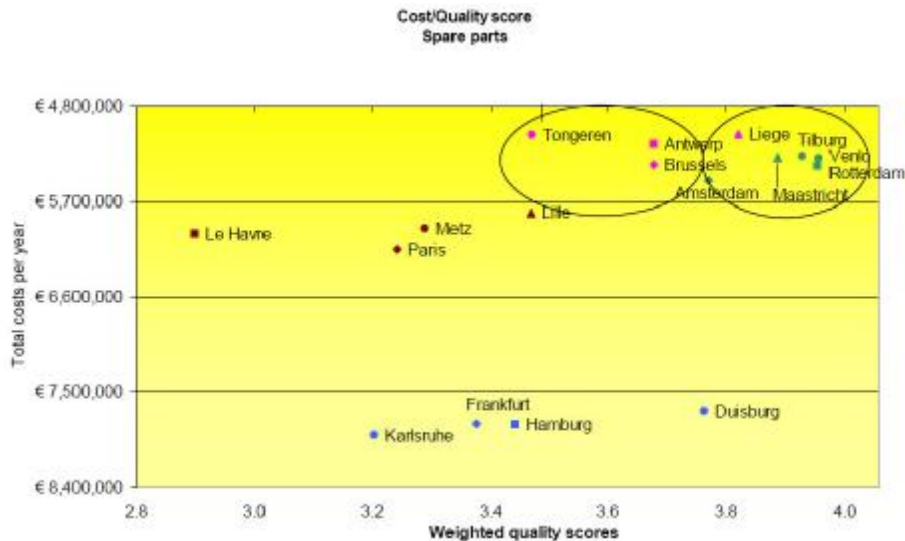


- 一个中型的运营（6亿欧元销售/320万单位）供应小型的机动车终端产品（比如，摩托车）的零部件。
- 典型特色：库存量单位（SKU）高（ca.80,000），而每年的库存周转率低。
- 来源区域主要是远东、美国和中欧。
- 进货货运主要是海运，但也会考虑一些空运进货。从中欧的进来的产品是用卡车运的。
- 主要的市场是南欧地区的经销商、分销商以及零售商店（西班牙和意大利占据了37%的市场）。
- 因为服务水平控制供应链结构，这个情景包含了三个附加的区域配送中心：在英国（为英国和爱尔兰配送），在西班牙（为南欧配送），以及在捷克共和国（为中欧和东欧配送）。
- 出货货运的情况全部是包裹运送。

从成本的角度来讲，最好的比利时地点和最好的荷兰地点之间的差距小于5%，这主要是由出货费用的不同造成的。出货费用占据了总供应链成本的45%，而且这些成本在比利时比较低，因为此类运营中包裹占据了大部分比例（比利时的包裹费率较低）。

税收成本在这个情景中作用不大，尽管与增值税压力¹相关的成本在德国的地点上确实有所不同。

考虑到质量因素的权衡分数，成本/质量矩形对比如下所示（呈现了三组地点）：



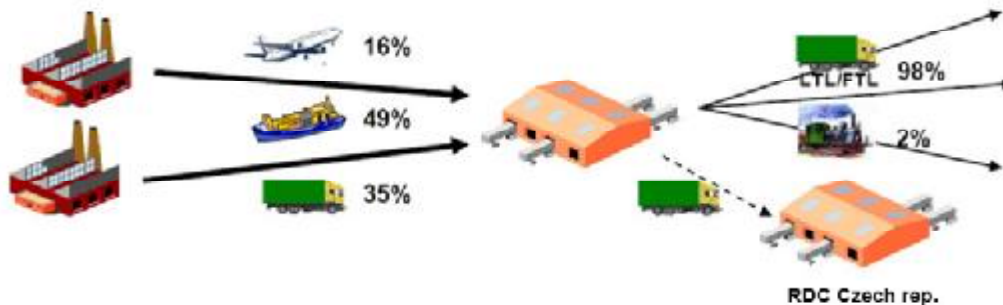
¹当增值税不能延期支付时，将消耗营运资金。相关的成本基于增值税退税期限、价值和运营资金内部成本。

- 极好：鹿特丹、芬骆（Venlo）、列日（Liege）、蒂尔堡、马斯特里赫特
- 好：阿姆斯特丹、布鲁塞尔、安特卫普、通厄伦（Tongeren）
- 其他：其他地点的分数至少有一项分数比平均分数低

总结：

- 在总供应链成本上，比利时和荷兰的地点分数最高，因为是物流热点地区，所以比传统的主要港口地区有一些优势；
- 荷兰的地点在质量方面比利时的地点做得更好；
- 法国和德国的地点比较贵，因为他们的出货包裹费率较高。

情景2：高科技



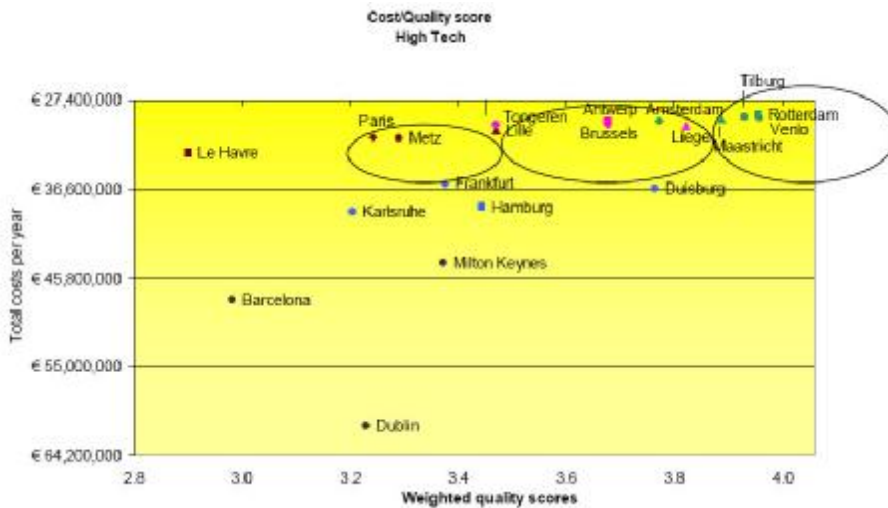
- 大型的运营（12亿欧元销售/250万单位），主要是计算机和显示器等物品。
- 典型特色：高价值的产品，周期短。
- 进货货运如果从远东进口，则主要通过海运和空运。
- 在欧洲境内，所有货运都通过卡车。
- 主要市场是德国和英国的经销商和分销商（总共有40%）。
- 捷克共和国的一个附加的区域配送中心，因为位中欧和东欧服务，所以也加入了案件评估。

在高科技产业，非常典型的是，公司都具有复杂的混合网络结构，由许多整担货运和大型的零担货运从他们的中心配送中心向当地配送中心运送。

在成本方面，荷兰的地点由于其合理的LTL/FTL费率得分很高，紧跟着是比利时的地点（总供应链成本与得分最高的荷兰地点比较多出了2%到4%），接着是法国的地点（多了5%到13%）。这个情景中，德国的地点得分相对较低的原因是增值税压力的影响。

虽然进货费用成本在其他供应链成本中占据了主要地位，但是在这个区域里面，各个地点的区别非常之小。荷兰的地点由于合适的LTL/FTL费率，所以比较有利，同时良好的进货供货期也一同影响了库存持有成本。

考虑到质量因素，结果如下：



结果可以再次被分成三组成本/质量分类:

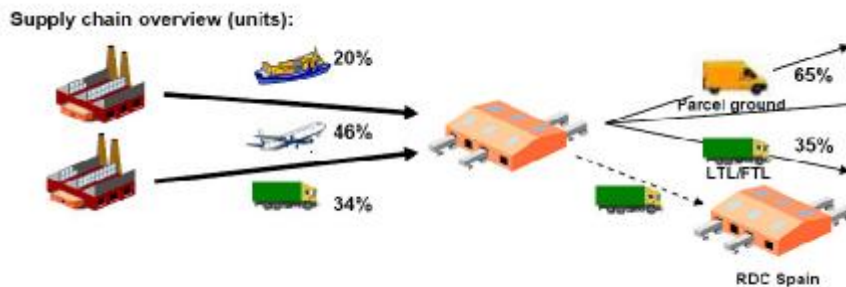
- 极好: 阿姆斯特丹、列日、马斯特里赫特、鹿特丹、蒂尔堡、芬骆
- 好: 安特卫普、布鲁塞尔、里尔、通厄伦
- 一般: 梅斯、巴黎
- 其他: 其他地点的分数至少有一项分数比平均分数低

总结:

- 荷兰的地点不仅在成本上而且在质量上得分最高;
- 比利时和法国的地点的成本差异非常小;
- 主要港口地点, 特别是海港得分较高, 因为其具有竞争力的LTL/FTL费率;
- 德国的地点由于增值税压力, 所以不具有竞争力。

情景3: 中等科技

在零部件情景中, 服务供货期是为这个医疗科技公司建立网络主要的驱动工具。然而, 由于运营的规模相对较小, 只选择了一个附加的西班牙RDC加入了网络结构



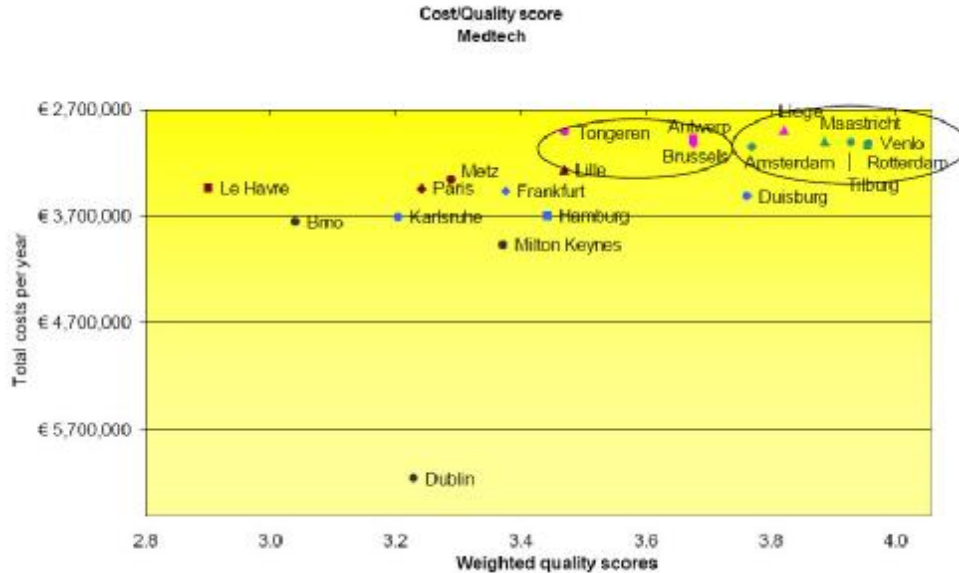
- 小型的运营 (7千万欧元销售/120万单位), 提供医疗设备和器材。
- 这个情景有相对较高的SKU数字 (ca.7,000), 既有低价值产品, 如一次性物品, 也有高价值产品, 如医疗设备。
- 主要来源区域时远东、美国和西欧。
- 在这个情景中, 进货空运费和海运费用的费率都较高。
- 主要市场是德国、英国、意大利、西班牙、葡萄牙和法国 (大于75%) 。
- 一个位于巴塞罗那的RDC服务南欧市场 (34%) 。
- 出货货运主要是包裹以及运往医院、诊所、批发商和分销商的中等数量的LTL货运。

荷兰和比利时在总供应链成本上得分最高, 并且都有5%的利润空间。此外, 邻近综合集散中心

的地点（列日、通厄伦和马斯特里赫特）得分最高，因为其相对较高的包裹运送水平。

法国和德国的地点基于进货和运营成本得分相当，但是在出货包裹费率上有劣势。周边地点，如布尔诺、米尔顿凯恩斯和都柏林，也同样如此。税收和库存成本对这个情景的影响有限。

对于质量因素的分数，成本/质量矩形对比如下所示，并且同样分成了三组：



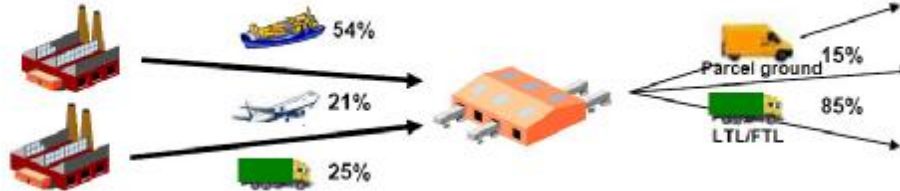
- 极好：阿姆斯特丹、列日、马斯特里赫特、鹿特丹、蒂尔堡、芬骆
- 好：安特卫普、布鲁塞尔、通厄伦
- 其他：其他地点的分数至少有一项分数比平均分数低

总结：

- 比利时和荷兰的地点更加受欢迎，因为是物流热点地区，所以比传统主要港口地区有少许优势；
- 荷兰地点在质量方面比利比利时地点表现更出色；
- 法国和德国地点，以及周边的布尔诺、米尔顿凯恩斯和都柏林因为其出货包裹费率高，所以更贵一些。

情景4：生活时尚

Supply chain overview (units):



- 服饰和佩饰领域（比如太阳眼镜）的小型到中型的运营（1.3亿欧元销售）。
- 生活时尚行业的特点是特殊的产品群（挂衣柜、扁平封装等等）。
- 产品的价值（采购价值）低，使用周期短，但是利润率高。
- 典型的来源区域是远东、中亚、美国和中欧。
- 大多数进货货运是通过海运进行，但是一些空运的部件已经在补给期间包括了。
- 出货货运主要通过零售商店、百货商店和工厂代销为主，主要是LTL货运和少一些的包裹运输。
- 这个情景的市场主要集中在法国（22%）和意大利（19%）。

虽然，这个行业中的结构种类很多，但是生活时尚行业主要有两个结构：向所有欧洲国家递送的单一EDC结构，和以EDC为主，RDC和国家配送中心为辅的结构。通常来说，RDC是为英国和北欧国家设立的。

在这个对比研究中，进行了两种结构的评估：

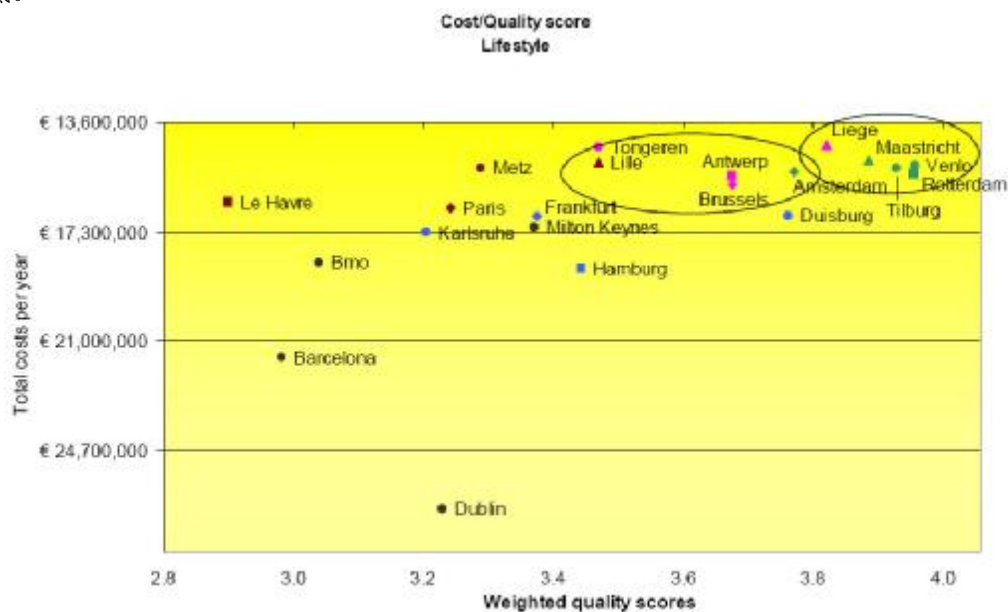
- 一种是EDC结构
- 一种是在UK有RDC的BDC/RDC结构

EDC结构：

在成本方面，列日和通厄伦得分最高，荷兰和法国的内陆贸易地点，如马斯特里赫特（3.6%），里尔（4.0%）紧随其后。所有比利时、荷兰和法国的内陆贸易热点地区都在前七名之内，排名第一的主要港口地点阿姆斯特丹排在第8名。

德国的地点因为较贵的运营和出货成本而不受欢迎。增值税压力因为商品的低价值而变得最小。

内陆地点相比较于主要港口地点得分较好，因为后者的运营成本（30%）相对较高的影响较大。虽然荷兰地点的运营成本较高，但是较低的LTL关税弥补了差距，这在出货货运中有反映明显。法国的地点比较受欢迎，因为运营成本较低，而且由于法国在本情景中市场份额很高，所以出货成本也较低。



EDC情景中成本/质量矩形对比如下：

- 极好：列日、马斯特里赫特、鹿特丹、芬骆、蒂尔堡
- 好：安特卫普、阿姆斯特丹、布鲁塞尔、通厄伦、里尔
- 其他：其他地点的分数至少有一项分数比平均分数低

总结：

- 比利时、荷兰和法国的内陆热点地区在供应链运营成本上得分最高；
- 主要港口地区以及德国的地点因为运营成本昂贵的原因总体得分较低；
- 荷兰的地点在质量方面比比利时表现出色。

BDC/RDC结构：

由于英国有一个**RDC**，所以总体的结果大大改变了。比利时和荷兰的地点在成本方面的差距变得更小（马斯特里赫特+**3.1%**，而梅斯**3.1%**），但是里尔从第**4**名滑落到第**9**名。这些都是因为英国的**RDC**的存在。

第二章 结论

基于以上所作的对比研究，可以得出以下结论：

荷兰的地点质量高，而且供应链成本具有竞争力。

下面的详细结论能描绘出一个具有竞争力的景象：

从质量角度来看，荷兰得分出色。

虽然比利时得分非常接近，荷兰的地点得分在质量因素上得分最高。这种领先的主要驱动力在与劳动力环境以及法规和关税环境。特别是，在劳动力灵活性上，正如以上所看到的，荷兰雇佣和解雇的法规得分很好。比利时在准入性上得分最高，因为其邻近综合集散中心和南欧市场。荷兰关税法规的高排名如今是其一个优势，但是比利时和德国在这方面看来正慢慢填补这个差距。在不利的方面上，公路拥堵的状况是，而且将持续会被认为荷兰的一个问题，所以应当充分注意到这点。然而，对于比利时和德国来说，交通状况也很成问题。

荷兰和比利时在总供应链成本上排名最高。

对比研究显示，总体上来说，荷兰和比利时在总成本和完整供应链建立上得分最高。德国的地点，由于其高成本（例如，增值税）得分不太好。法国的地点，由于受其昂贵的出货运输，所以得分也不高。如果荷兰和比利时的增值税优势消失，德国的地点，像杜伊斯堡和法兰克福，将在很多情景下有更好的成本/质量率。在这些方面，英国和爱尔兰也遭受其周边地点高昂的运输成本和增值税负担的影响。

鉴于亚洲市场蓬勃的发展以及很多公司正在将地址从英国/爱尔兰向欧洲大陆迁移的情况，本次对比研究显示，依据具体的情景/要求，荷兰/佛兰德地区对于想寻找运营地点的投资者来说仍然是一个非常出色的地方：

荷兰在出货公路运输上排名很好，而比利时在包裹网络上排名更高。

对比研究的结果显示，荷兰在道路运输（FTL和LTL）上保持了领先。总体来说，进入荷兰和从荷兰出发的运输关税比其他调查的国家低，这给了进货（空运、海运、驳船）和出货（公路）运输工业一个很有吸引力的关税优势。

对于需要高水平包裹配送的公司来说，比利时看来是一个很好的选择。这很大程度上归功于位于列日和布鲁塞尔的主要综合集散中心的存在，而这是荷兰所缺少的。DHL的集散中心从布鲁塞尔迁往莱比锡可能会在一定程度上降低这种优势。

地区成本在荷兰相对较高，但对总运营供应链成本的影响非常有限。

荷兰在地区成本上，对德国和英国/爱尔兰的地点有竞争优势，但是比不过比利时和法国南部的地点。然而，交通成本是供应链中主要的成本因素，因此荷兰和佛兰德地区在总供应链成本上的差距在最低限度。

荷兰相关的排名在变为RDC结构时有所提高。

对比研究结果显示荷兰的地点受益于RDC结构的成本节约。因此FTL/LTL可以运送更大的运量以补给外围地区的RDC。荷兰在FTL/LTL服务上的优势巨大。

与2004年对比研究结果相比较的变化。

虽然并不巨大，但是与之前2004年的对比研究结果相比较的一些变化还是值得一提：

- Y 鉴于2004年内陆地点被认为比主要港口更受欢迎，当前的结果显示，这种受欢迎程度正在降低。这主要是由于成本的提升，特别是对于选址来说（租金、土地）；实际上，内陆地区的不动产价格比主要港口城市上涨得快得多；
- Y 联合运输解决方案对荷兰地点排名的积极影响明显，无论是在成本方面还是在质量方面。

