

2008-06-26

## PERSCOMMUNIQUÉ

---

### **Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2006**

*door Saskia Vennix*

NBB Working Paper No. 134 - Document Series

De Nationale Bank van België publiceert jaarlijks een bijwerking van de studie over het economisch belang van de Vlaamse zeehavens - Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge - en van het Luikse havencomplex. In deze editie wordt daar voor het eerst een hoofdstuk over de haven van Brussel aan toegevoegd.

De bijdrage van iedere haven tot de nationale economie wordt geraamd door hun economische, sociale en financiële situatie te onderzoeken over de periode 2001 tot 2006. De drie voornaamste variabelen zijn de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen. Deze studie belicht eveneens de indirecte effecten inzake toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De sociale balans wordt beknopt voorgesteld voor de Vlaamse zeehavens en het Luikse havencomplex. De analyse van de financiële resultaten berust op de studie van drie financiële ratio's en van de synthetische indicator voor de financiële gezondheid.

2006 was een zeer goed jaar voor de Vlaamse havens. Zowel in Antwerpen, Oostende als Zeebrugge bereikte het goederenverkeer een nieuw record. Maar ook de haven van Gent kon een mooi groeicijfer voorleggen. De belangrijkste motor van de goede prestaties was de containertrafiek. De economische groei had niet alleen een gunstige impact op de overzeese handel, maar eveneens op het goederenverkeer via de binnenscheepvaart. Zodoende kon de trafiek in het Luikse havencomplex zich gedeeltelijk herstellen. In de haven van Brussel daarentegen hebben de tonnages geloste en geladen goederen zich de laatste twee jaar min of meer gestabiliseerd.

Niettegenstaande de positieve resultaten op het gebied van behandelde volumes, bleef de directe toegevoegde waarde van de zes havens samen stabiel (- 1,9 pct. tegen vaste prijzen). De daling van de directe toegevoegde waarde in Antwerpen werd gecompenseerd door stijgingen in Brussel, Oostende, Zeebrugge, Luik en, in mindere mate, Gent. Vooral bij de Antwerpse rederijen en brandstofproducenten, in de Antwerpse chemische nijverheid en de Gentse metaalverwerkende nijverheid liep de achteruitgang hoog op. De trafiekgroei heeft er, in alle havens behalve Antwerpen, wel voor gezorgd dat de directe toegevoegde waarde van de maritieme cluster sneller toenam dan die van de niet-maritieme cluster. Vooral in Zeebrugge en Gent was de hogere toegevoegde waarde in de goederenbehandeling opmerkelijk. In Oostende springen havenaanleg en baggerwerken in het oog. In de niet-maritieme cluster kon een aantal bedrijfstakken de terugval in de brandstofproductie, de chemische en de metaalverwerkende nijverheid min of meer opvangen, meer bepaald de automobielnijverheid (Antwerpen en Gent), de bouw (Luik), de energiesector (Antwerpen, Brussel, Luik en Oostende), de andere industrietakken (Gent), de elektronicasector (Gent en Zeebrugge) en de andere diensten (Antwerpen, Brussel, Luik en Oostende).

De onderaannemers konden de stabilisatie van de directe effecten meer dan goedmaken zodat de totale toegevoegde waarde steeg met 2,9 pct. (+ 0,9 pct. tegen vaste prijzen). Toch daalde het aandeel van de totale toegevoegde waarde in het Belgische bbp van 10,3 tot 10,1 pct.

De werkgelegenheid in de zes havens nam toe met 1,3 pct. Deze toename werd volledig geschraagd door de trafiekgroei. Ze was dan ook het resultaat van een flinke personeelsuitbreiding in de maritieme cluster. De tewerkstelling in de goederenbehandeling nam zelfs toe in alle zes havens, waarbij de stijging in Antwerpen en Zeebrugge spectaculair genoemd kan worden. Maar ook de scheepsagenten, expediteurs en rederijen droegen bij tot het positieve resultaat. In de niet-maritieme cluster daarentegen werd het gemiddeld aantal werknemers teruggedrongen. Dalingen in de bouw (Luik en Zeebrugge), de chemische (Antwerpen, Gent en Oostende), automobielen (Antwerpen en Gent) en metaalverwerkende nijverheid (Luik) werden nog enigszins afgezwakt door stijgingen in de handel (Antwerpen en Oostende) en de andere diensten (Antwerpen en

Oostende). Onder andere dankzij de Plassendale-gebieden is Oostende de enige haven waar het aantal personeelsleden in de niet-maritieme cluster groeide, zelfs met 7,3 pct.

De indirecte werkgelegenheidsgroei was beperkter, zodat de totale werkgelegenheid met 0,8 pct. toenam. Daarmee bleef het aandeel in de binnenlandse tewerkstelling 8,1 pct.

De analyse van de sociale balans toonde aan dat ondernemingen in de havens - in vergelijking met andere ondernemingen in België - meer arbeiders in dienst hebben en meer mannen te werk stellen. Het stelsel van de deeltijdarbeid is gestaag aan een opmars bezig en was het meest populair in de sector van het ander vervoer over land. Bij de ingetreden werknemers daalde het aandeel van houders van een diploma lager onderwijs, terwijl dat van houders van een diploma secundair onderwijs het grootste bleef. De opleidingspolitiek, ten slotte, verschilde sterk afhankelijk van de bedrijfsactiviteit. Zo kregen werknemers in de maritieme cluster opmerkelijk minder gemakkelijk toegang tot opleiding dan personeelsleden in, bijvoorbeeld, de energiesector.

Na de uitzonderlijke groei van de investeringen in 2005, is het niet verwonderlijk dat de uitgaven zijn teruggevallen met 28,2 pct. (- 30,1 pct. tegen vaste prijzen). De Antwerpse en Zeebrugse rederijen namen het grootste deel van de terugval voor hun rekening, maar als gevolg van de voltooiing van het Deurganckdok lagen ook de investeringsuitgaven van de Antwerpse goederenbehandelaars aanzienlijk lager. Brussel, Gent en Luik zijn de drie havens waar meer materiële vaste activa werden aangeschaft dan het jaar ervoor. Deze toename is nochtans volledig te danken aan de niet-maritieme cluster, die haar investeringen trouwens in alle havens - behalve Oostende - verhoogde. De stijgingen in de chemische nijverheid (Antwerpen) en de andere diensten (Antwerpen, Brussel, Gent, Luik en Oostende) konden de daling in de automobielnijverheid (Antwerpen en Gent) ruimschoots compenseren. De opkomst van de biobrandstoffen uitte zich enkel in Gent (Ghent Bio-energy Valley) en Luik (bio-ethanolfabriek in de haven van Statte). In Zeebrugge werd de grootste stijging opgetekend in de energiesector.

In 2006 werd in de havens van Antwerpen en Gent een duidelijke verslechtering opgetekend van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen. Niettemin bleef deze ratio in beide havens hoger dan het gemiddelde van de Belgische ondernemingen. In Oostende, Zeebrugge en Luik daarentegen ging de nettorentabiliteit erop vooruit. Het gemiddelde nettobedrijfskapitaal was positief in alle havens behalve Antwerpen, al was er in Luik wel een aanzienlijke achteruitgang ten opzichte van het jaar ervoor. Oostende is de enige haven waar de gemiddelde liquiditeit hoger was dan het nationale gemiddelde. Op het gebied van financiële onafhankelijkheid scoorden Gent, Oostende en Zeebrugge beter dan het gemiddelde van de Belgische niet-financiële vennootschappen, terwijl Antwerpen en Luik slechter scoorden. In de Vlaamse zeehavens was er wel een verbetering van de solvabiliteit waar te nemen. De analyse van de synthetische indicator voor de financiële gezondheid toonde aan dat ondernemingen in de Vlaamse havens en de haven van Luik over het algemeen financieel gezonder waren dan de Belgische niet-financiële vennootschappen. De situatie is de laatste twee jaar zelfs nog verbeterd. De synthetische indicator geeft voor de Vlaamse handel een mindere score inzake financiële gezondheid, maar toch kan hierbij opgemerkt worden dat het aantal betrokken arbeidsplaatsen relatief beperkt blijft.