

2011-06-23

PERSCOMMUNIQUÉ

Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2009

door Claude Mathys

NBB Working Paper No 215 - 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 -, het Luikse havencomplex en de haven van Brussel.

De bijdrage van iedere haven tot de nationale economie wordt geraamd door hun economische, sociale en financiële situatie te onderzoeken over de periode 2004 - 2009. 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 van het geheel van de onderzochte havens wordt beknopt voorgesteld. De analyse van de financiële resultaten berust op de studie van de ratio's inzake rentabiliteit, liquiditeit en solvabiliteit.

Na zeven jaar van gestage groei, is het totale maritieme verkeer van de Vlaamse havens in 2009 met 14,3 % gedaald tot een volume van 229 miljoen overgeslagen ton. Het containervervoer nam af met 8,5 % op jaarbasis; de haven van Zeebrugge is de enige die op dat gebied groeide. De vaste bulkgoederen daalden spectaculair met 31,9 % en het vervoer van diverse conventionele stukgoederen met 34,6 %. Het roroverkeer liep met 27,1 % terug. Net als het vervoer van vaste bulkgoederen, daalde het in alle Vlaamse havens. Het vervoer van vloeibare bulkgoederen groeide daarentegen met 3,8 %. Vooral de haven van zeebrugge liet voor dat vervoerstype een stevige groei optekenen. Het relatieve aandeel van de Antwerpse haven in de range Hamburg - Le Havre verminderde enigszins ten opzichte van 2008. Dat is ook het geval voor de havens van Gent en Oostende, terwijl dat van de haven van Zeebrugge toenam. Het verkeer in de havens van Brussel en Luik gaf in 2009 ook een negatief verloop te zien. De haven van Luik kon geen weerstand bieden aan de achteruitgang van de ijzer- en staalnijverheid in het Luikse bekken. Het verkeer in de haven van Brussel handhaafde zich net boven 4 miljoen ton overgeslagen goederen.

De directe toegevoegde waarde van de Belgische havens is in 2009 met 11 % afgenomen. De directe toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen kelderde met 14,8 %. De toegevoegde waarde van de maritieme activiteiten van de haven van Antwerpen ging er met nagenoeg een derde op achteruit, wat een groot gedeelte van het op het niveau van de haven opgetekende verlies verklaart. De toegevoegde waarde van de rederijen werd driemaal kleiner. Maar andere activiteiten zoals die van de scheepsagenten en expediteurs of die van de goederenbehandelaars liepen eveneens sterk terug. Ook verloor de sector havenaanleg en baggerwerken een derde van haar toegevoegde waarde. Voor de haven van Gent, daarentegen, beïnvloedde de daling van de toegevoegde waarde in de industriële en commerciële activiteiten het meest het totale resultaat van de haven (-5,1 %). Voor de haven van Oostende sleepte de achteruitgang in de industriële activiteiten en het vervoer over land de toegevoegde waarde van de haven mee (-4,2 %). Die twee activiteiten liepen ook terug in de haven van Zeebrugge, maar vooral de maritieme activiteiten beïnvloedden het verloop van de haven negatief (-7,3 %). Dat resultaat werd ook verkregen in het Luikse havencomplex. Alle grote bedrijfstakken lieten daar een vermindering optekenen, maar de industrie en meer bepaald de metaalnijverheid en de chemische industrie vertoonden de grootste dalingen. De Brusselse haven slaagt erin haar toegevoegde waarde te behouden (+0,3 %), voornamelijk dankzij de industriële activiteiten; de aan het maritiem vervoer gerelateerde activiteiten, daarentegen, liepen terug. Aangezien de nationale toegevoegde waarde en de toegevoegde waarde in de havens afnamen, kromp de indirecte toegevoegde waarde met 2,3 %. De totale toegevoegde waarde daalde met 7 %. Het aandeel van de totale toegevoegde waarde in het bbp van België daalde met 0,5 procentpunt tot 8,5 %.

De directe werkgelegenheid in de Belgische havens liep in 2009 met 3 % terug. De vermindering was bijzonder fors in Luik (-7,9 %) waar opnieuw een achteruitgang van alle grote bedrijfstakken werd opgetekend. In de metaalnijverheid gingen echter het grootste aantal banen verloren. In de haven van Antwerpen bereikten de goederenbehandelaars opnieuw een niveau dat in de buurt lag van dat van 2007,

maar de scheepsagenten en expediteurs hebben proportioneel het volume van hun personeel meer verminderd. Het verloop in de andere maritieme activiteiten is daarentegen positief gebleven. De automobielsector, de chemische industrie en de metaalnijverheid hebben in 2009 eveneens geleden onder de economische crisis. Al met al liep de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen met 2,3 % terug. Dat is een procent minder dan in de Gentse haven (-3,3 %). De maritieme activiteiten in Gent deden het goed, maar de industrie, meer bepaald de automobielnijverheid en de metaalnijverheid liepen fors terug. In de haven van Zeebrugge zijn de maritieme activiteiten en het vervoer over land de stuwende krachten achter de daling van de werkgelegenheid (-3,8 %). De werkgelegenheid in de haven van Brussel verminderde met 2,2 %. Bij de goederenbehandelaars en de scheepsagenten en expediteurs daalde de werkgelegenheid tot een niveau onder dat van 2005. De chemische industrie werd ook getroffen en staat nu op het laagste niveau in zes jaar. Dankzij de sectoren industrie en andere logistieke diensten leed de werkgelegenheid in de haven van Oostende niet al te zeer onder de in de maritieme activiteiten opgetekende verminderingen en slaagde erin een positief verloop van 1,1 % te halen.

Het aandeel van de directe werkgelegenheid van de havens in de Belgische binnenlandse werkgelegenheid bleef onveranderd op 3,1 %. Gecombineerd met de indirecte effecten, nam de totale werkgelegenheid van de havens met 5 procent af. Ze vertegenwoordigde in 2009 6,8 % van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

De investeringen in de Belgische havens daalden met 15 % tot € 4,5 miljard. De investeringen in de haven van Antwerpen gingen met 18,4 % omlaag. De rederijen en de chemische industrie hebben in 2009 de geïnvesteerde bedragen aanzienlijk verminderd. De in het vrachtvervoer over zee gehanteerde tarieven stonden in 2009 onder druk. Bovendien had dat gevolgen voor de markt van de tweedehandsschepen. In de haven van Gent vertonen de investeringen in alle grote niet-maritieme bedrijfstakken een daling. In de haven van Oostende geven alle bedrijfstakken, behalve de andere logistieke diensten, een sterke daling te zien. De investeringen in de maritieme activiteiten van de haven van Zeebrugge, alsook die in de handel, nemen toe. Maar de andere sectoren dalen scherp. De investeringen in de Luikse haven zijn zeer gering geworden in de maritieme activiteiten, maar de andere diensten geven een belangrijke groei te zien en het Luikse havencomplex bereikt zo een nieuw record. In Brussel krompen de investeringen met meer dan een vierde, met name als gevolg van de voltooiing van de belangrijke infrastructuurwerken. Alleen de handel blijft stabiel.

Al met al vormden de Belgische havens geen uitzondering en vertoonden dezelfde tendensen als die welke werden opgetekend in de Belgische economie (inkrimping van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen).