

PERSCOMMUNIQUÉ

Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2013

door Frank Van Nieuwenhove

NBB Working Paper No 283 - 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 2008-2013. 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, alsook de voornaamste gegevens uit de sociale balans. De analyse van de financiële resultaten berust op de studie van de ratio's inzake rentabiliteit, liquiditeit en solvabiliteit en het door de Bank ontwikkelde financiëlegezondheidsmodel.

De dalende trend van de directe **toegevoegde waarde**, gestart in 2011, heeft zich in 2013 voortgezet, zij het in zeer beperkte mate (-0,1 % ten opzichte van het voorgaande jaar). Beschouwt men evenwel de totale toegevoegde waarde, dus met inbegrip van de indirecte effecten, dan wordt sinds 2010 een stijgende tendens opgetekend die ook in 2013 aanhoudt (+0,7 %). De totale toegevoegde waarde in dat jaar gecreëerd door alle Belgische havens beliep 30,4 miljard €, of 7,7 % van het nationale bbp. Op Antwerpen (-2,1 %) en Brussel (-10,7 %) na groeide de directe toegevoegde waarde in 2013 in alle havens. De grootste groei werd gerealiseerd door de haven van Gent (+6,7 %); Zeebrugge en Oostende volgden met een groei van respectievelijk 3,8 en 1,0 %. Het Luikse havencomplex zag na de terugval in 2012 zijn toegevoegde waarde opnieuw licht toenemen met 0,4 %. In de haven van Brussel was de daling vooral toe te schrijven aan de specifieke situatie bij enkele individuele ondernemingen. Er werden merkelijke verschillen vastgesteld in de ontwikkelingen van de toegevoegde waarde voor de maritieme en de niet-maritieme cluster. In de maritieme cluster nam zij tussen 2008 en 2013 gemiddeld af met 3,8 % per jaar, het niet-maritieme gedeelte van zijn kant groeide over dezelfde periode met gemiddeld 0,8 % per jaar. Het jaar 2013 vormde geen uitzondering op deze tendens met een jaar-op-jaar groei van 0,7 % voor de niet-maritieme en een achteruitgang van 2,2 % voor de maritieme cluster.

De stijging van de directe **werkgelegenheid** in 2012, na een terugval in de periode 2010-2011, werd in 2013 opnieuw deels tenietgedaan: zij daalde in dat jaar met 0,7 %. Net zoals bij de toegevoegde waarde wordt deze tendens evenwel gecompenseerd door een continu stijgende indirecte werkgelegenheid, waardoor in 2013 toch een zeer lichte groei van 0,1 % voor het totaal kon worden opgetekend. Direct en indirect samen stelden in 2013 de zes havens 259.168 voltijds equivalenten tewerk, ofwel 6,5 % van de binnenlandse werkgelegenheid. Gent (+1,3 %) en Antwerpen (+0,3 %) waren in 2013 de enige havens met een personeelsaangroei; in eerstgenoemde haven gebeurde dit vooral in de automobielnijverheid. De havens van Oostende en Zeebrugge zagen hun aantal jobs met respectievelijk 0,7 en 1,9 % verminderen, maar het waren vooral het Luikse havencomplex (-7,3 %) en de haven van Brussel (-9,6 %) waar het personeelseffectief sterk afkalfde. In de Luikse haven lag in hoofdzaak de metaalverwerkende nijverheid aan de basis van dit verlies; Brussel werd naast de verhuizing van een grote onderneming uit het omschreven havengebied ook geconfronteerd met personeelsafvloeiingen of faillissementen in diverse sectoren. Een onderscheid gemaakt tussen de maritieme en de niet-maritieme cluster leert dat de werkgelegenheid in beide clusters een dalende trend vertoont en dat het de niet-maritieme groep is waar deze het snelst afneemt (gemiddeld -1,3 % per jaar tegenover -0,8 % per jaar voor de maritieme cluster). Ook in 2013 gingen zij er allebei iets op achteruit.

De **investeringen** in materiële vaste activa in de Belgische havens kennen sinds 2008 een systematische terugval: het geïnvesteerde bedrag daalde jaar na jaar om in 2013 3.3 miljard € te bereiken, 38 % lager dan in het beginjaar van de tijdreeks. Deze dalende trend doet zich in alle havens voor, hoewel hier en daar in sommige jaren de tendens even onderbroken werd. In de haven van Antwerpen is de afname continu; zowel

Gent als Oostende kenden evenwel een kleine heropleving in 2012. Zeebrugge heeft de forse investeringsopstoot van 2010 niet kunnen handhaven, terwijl in het Luikse havencomplex de remonte van 2011-2012 het jaar daarna opnieuw is gestuit. De haven van Brussel is de enige waar de investeringen in 2013 zijn toegenomen ten opzichte van het jaar daarvoor (+34,5 %), maar net zoals in Oostende gaat het al bij al om relatief bescheiden bedragen. De haven van Antwerpen, die in 2008 instond voor 68,7 % van het totale investeringsbedrag in alle Belgische havens, vertegenwoordigde ook in 2013 een aandeel in dezelfde ordegrrootte (70,0 %). Wanneer een opdeling wordt gemaakt voor de maritieme en de niet-maritieme cluster blijkt dat tot 2010 de investeringen in de maritieme cluster hoger lagen dan in de niet-maritieme, waarna de toestand omkeerde. In de maritieme cluster daalden de investeringen continu sinds 2008 (-14,0 % in 2013), in het niet-maritieme gedeelte namen ze vanaf 2012 opnieuw toe (+6,0 % in 2013).

Na een algehele daling in 2012 groeide de totale **maritieme trafiek** van de Vlaamse zeehavens in 2013 opnieuw met 1,7 %, maar deze stijging was geheel op het conto te schrijven van de haven van Antwerpen (+3,7 %). De overige zeehavens gingen er in mindere of meerdere mate op achteruit: Gent -1,3 %, Zeebrugge -1,6 % en Oostende -43,1 %. Deze laatste evolutie was te wijten aan het stopzetten in de loop van het jaar van de roll-on/roll-of verbinding met het Verenigd Koninkrijk. De havens van Brussel en Luik vormden geen uitzondering op het algemene Belgische beeld en lieten eveneens een terugval in hun trafiek noteren van respectievelijk 6,1 en 9,3 %, bij laatstgenoemde hoofdzakelijk als gevolg van het stilleggen van de warme fase bij staalgroep ArcelorMittal.

Havens		Toegevoegde waarde (lopende prijzen)		Werkgelegenheid		Investerings (lopende prijzen)		Goederenverkeer	
		miljoenen euro's	Wijziging 2012-2013 (in pct.)	VTE	Wijziging 2012-2013 (in pct.)	miljoenen euro's	Wijziging 2012-2013 (in pct.)	duizenden ton	Wijziging 2012-2013 (in pct.)
ANTWERPEN	Direct	9.844,5	- 2,1	61.496	+ 0,3	2.314,3	- 0,7		
	Indirect	9.129,8	+ 0,7	88.218	+ 1,8				
	TOTAAL ...	18.974,2	- 0,8	149.714	+ 1,2	2.314,3	- 0,7	190.972	+ 3,7
GENT	Direct	3.417,9	+ 6,7	27.368	+ 1,3	424,7	- 7,4		
	Indirect	3.285,9	+ 6,0	33.353	+ 3,3				
	TOTAAL ...	6.703,7	+ 6,4	60.720	+ 2,4	424,7	- 7,4	25.956	- 1,3
OOSTENDE	Direct	492,1	+ 1,0	5.156	- 0,7	75,9	- 22,0		
	Indirect	470,7	- 2,7	5.375	- 2,3				
	TOTAAL ...	962,8	- 0,8	10.532	- 1,5	75,9	- 22,0	1.819	- 43,1
ZEEBRUGGE	Direct	988,1	+ 3,8	9.720	- 1,9	212,3	- 11,9		
	Indirect	871,7	+ 10,4	10.495	+ 0,1				
	TOTAAL ...	1.859,9	+ 6,8	20.215	- 0,9	212,3	- 11,9	42.832	- 1,6
VLAAMSE	Direct	14.742,6	+ 0,3	103.739	+ 0,3	3.027	- 3,2		
ZEEHAVENS	Indirect	12.774,9	+ 2,2	129.261	+ 1,8				
	TOTAAL ...	27.517,5	+ 1,2	233.000	+ 1,1	3.027,1	- 3,2	261.578	+ 1,7
LUIK	Direct	1221,8	+ 0,4	8.905	- 7,3	211,0	- 13,2		
	Indirect	1312,6	+ 2,8	13.214	- 4,4				
	TOTAAL ...	2534,4	+ 1,6	22.119	- 5,6	211,0	- 13,2	14.947	- 9,3
BRUSSEL	Direct	481,9	- 10,7	4.079	- 9,6	67,6	+ 34,5		
	Indirect	412,0	- 12,0	4.238	- 13,9				
	TOTAAL ...	894,0	- 11,3	8.317	- 11,8	67,6	+ 34,5	4.324	- 6,1
BELGISCHE	Direct	16.446,3	- 0,1	116.724	- 0,7	3.305,7	- 3,3		
HAVENS	Indirect	13.962,2	+ 1,6	142.444	+ 0,8				
	TOTAAL ...	30.408,5	+ 0,7	259.168	+ 0,1	3.305,7	- 3,3	280.849	+ 0,9

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's). Aangezien de havens onderlinge economische banden hebben, wordt een deel van de indirecte effecten die per haven worden berekend, opgeheven wanneer de berekening gebeurt op een geaggregeerd niveau, m.a.w. voor een aantal havens samen. De som van de indirecte effecten per haven is dus groter dan het totaal van de indirecte effecten berekend op basis van de havens in hun totaliteit.