

2015-10-19

PERSCOMMUNIQUÉ

Het economische belang van de Belgische havens - flashraming 2014

Om te voorzien in de behoefte aan snel beschikbare indicatoren over het verloop van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de Belgische havens, publiceert de Nationale Bank sedert 2006, iets meer dan zes maanden vóór de exhaustieve statistische publicatie van de resultaten, een flashraming op basis van de tot eind augustus neergelegde jaarrekeningen.

Opmerking: de cijfers met betrekking tot het jaar 2014 zijn ramingen aan de hand van statistische technieken. De definitieve cijfers die in het voorjaar van 2016 zullen worden gepubliceerd, kunnen derhalve lichtjes van deze resultaten afwijken.

TABEL 1 DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE VLAAMSE HAVENS, HET LUIKSE HAVENCOMPLEX EN DE HAVEN VAN BRUSSEL

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	Maritieme cluster ¹		Niet-maritieme cluster		Totaal	
	2013 *	2014 r	2013 *	2014 r	2013 *	2014 r
Antwerpen	3.270,7	3.305,5	6.571,8	6.692,7	9.842,5	9.998,2
Gent	330,6	345,7	3.081,1	3.155,4	3.411,7	3.501,0
Oostende	168,1	168,8	317,2	324,0	485,3	492,8
Zeebrugge	536,0	548,1	443,1	451,6	979,0	999,7
Luiks havencomplex	25,0	23,9	1.190,2	1.177,9	1.215,2	1.201,8
Brussel	28,8	22,5	458,6	460,4	487,3	482,9
DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE	4.359,1	4.414,5	12.062,0	12.261,9	16.421,2	16.676,4

Bron: NBB.

¹ Er worden twee clusters onderscheiden: het maritieme en het niet-maritieme cluster. De maritieme cluster omvat alle havengebonden bedrijfstakken die van essentieel belang zijn voor de havens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, bevrachting, goederenopslag, baggerwerken, visserij, maritieme diensten enz.). De segmenten uit de zogeheten niet-maritieme cluster hebben geen middellijke economische band met de havenactiviteiten, maar zijn er nauw en wederzijds van afhankelijk. Het gaat om de segmenten: industrie, groothandel, transport en logistieke dienstverlening.

TABEL 2 DIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE VLAAMSE HAVENS, HET LUIKSE HAVENCOMPLEX EN DE HAVEN VAN BRUSSEL

(voltijdse equivalenten)

	Maritieme cluster		Niet-maritieme cluster		Totaal	
	2013 *	2014 <i>r</i>	2013 *	2014 <i>r</i>	2013 *	2014 <i>r</i>
Antwerpen	28.163	27.910	33.294	33.316	61.457	61.226
Gent	3.071	3.119	24.335	23.956	27.406	27.075
Oostende	1.883	1.828	3.153	3.211	5.036	5.039
Zeebrugge	6.019	6.116	3.680	3.596	9.699	9.712
Luiks havencomplex	306	299	8.717	8.624	9.024	8.923
Brussel	489	465	3.668	3.700	4.157	4.165
DIRECTE WERKGELEGENHEID	39.932	39.738	76.848	76.402	116.779	116.140

Bron: NBB.

r = ramingen

* de kleine verschillen ten opzichte van de eerder gepubliceerde cijfers zijn het gevolg van supplementaire verbeteringen.

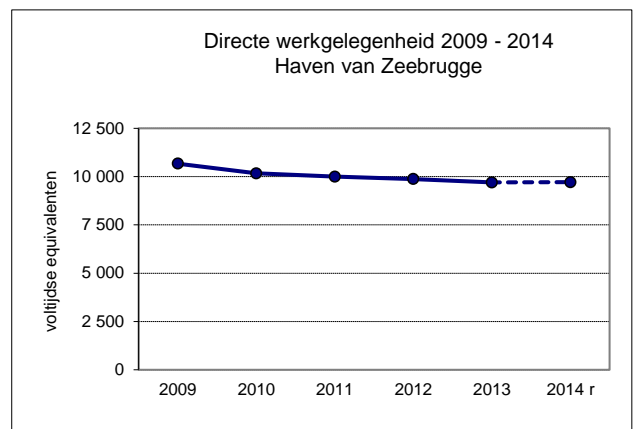
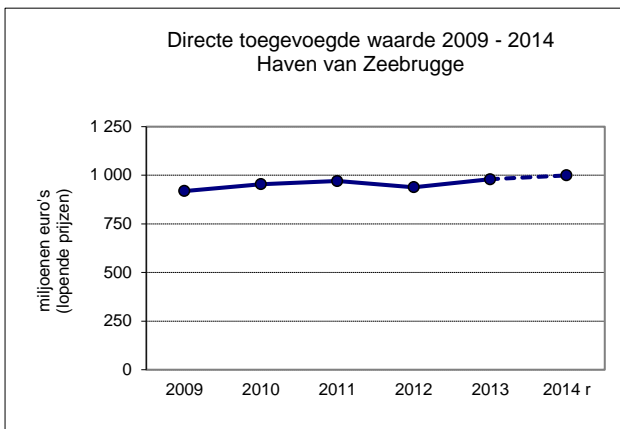
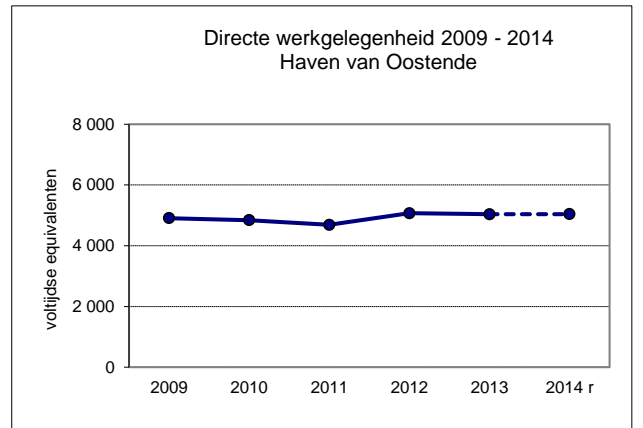
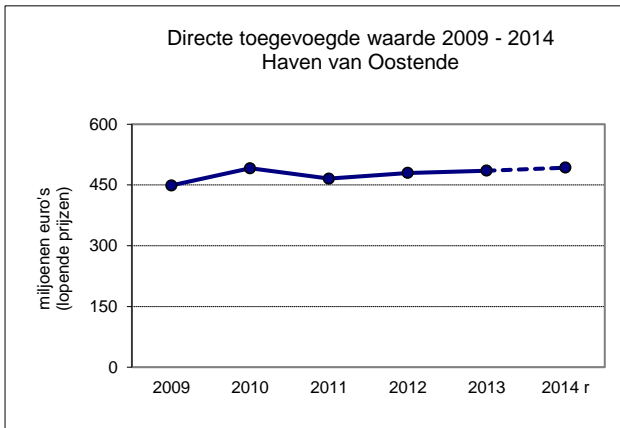
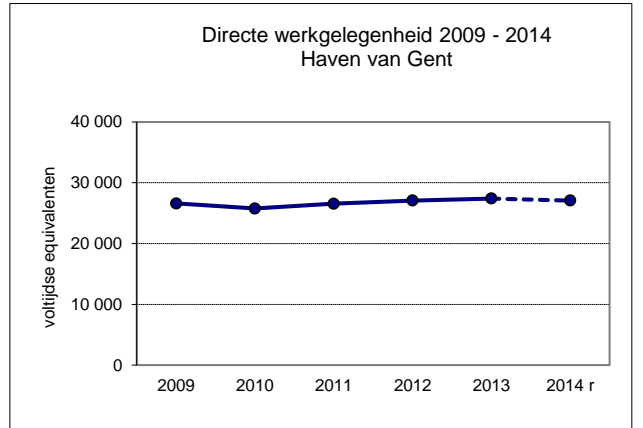
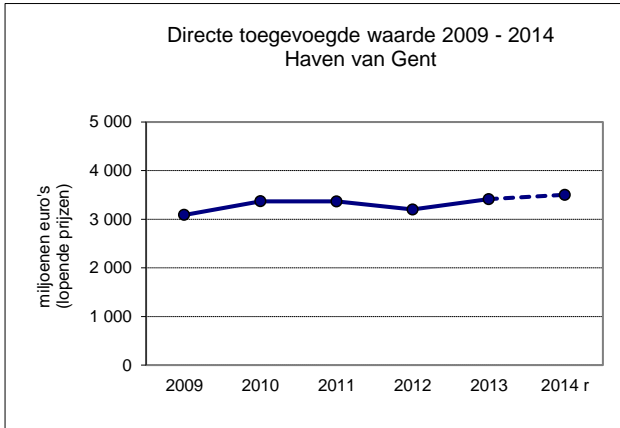
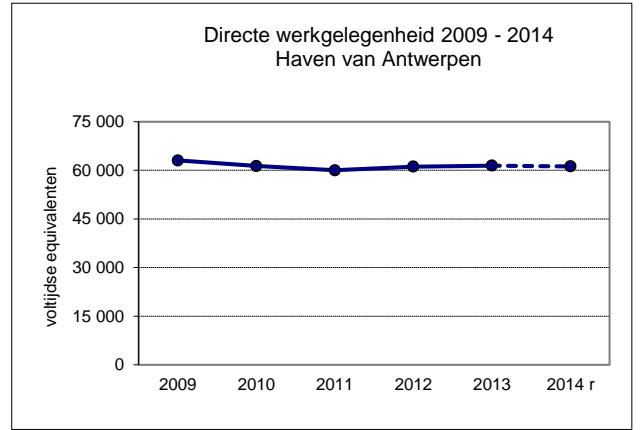
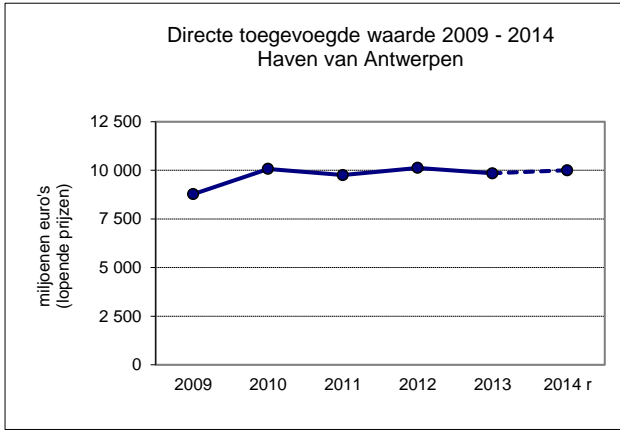
Toelichting

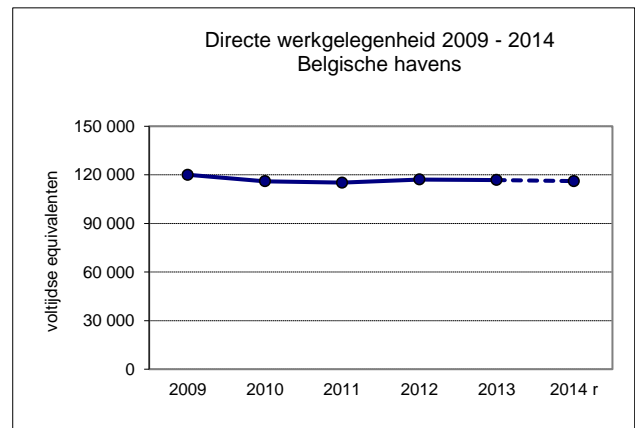
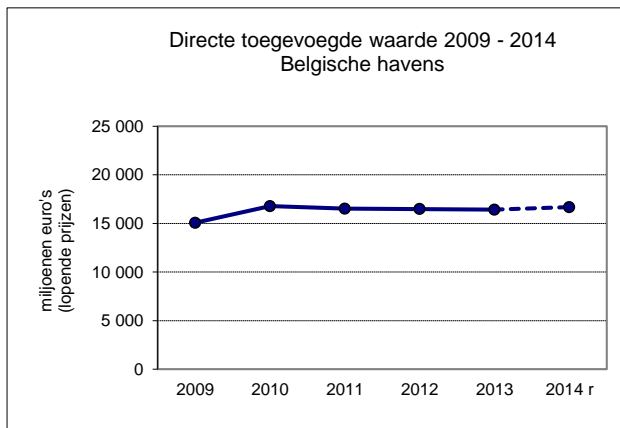
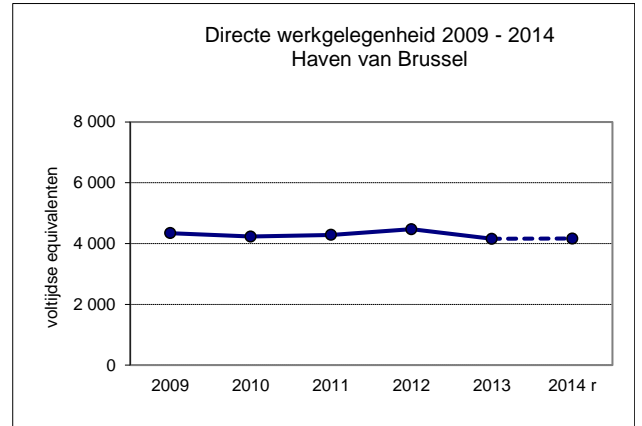
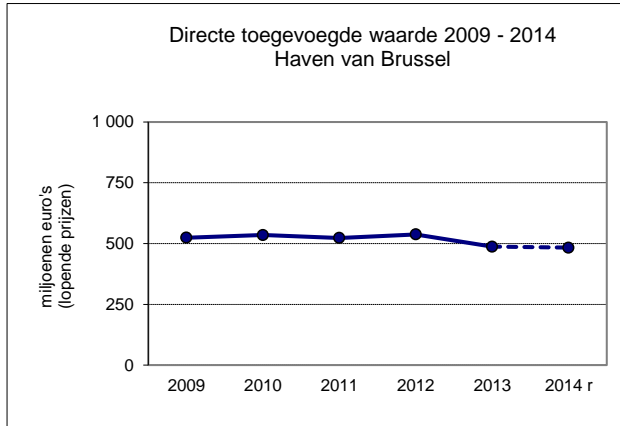
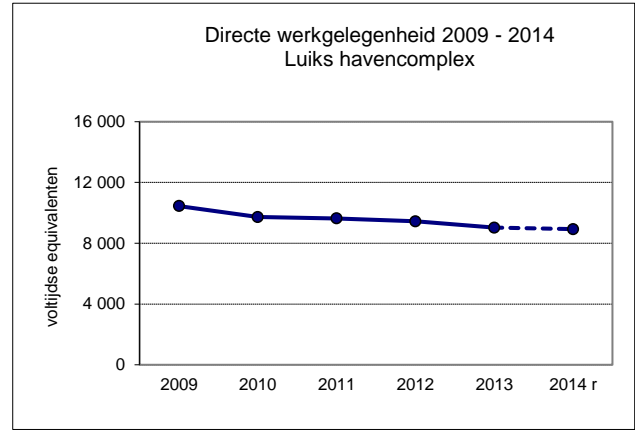
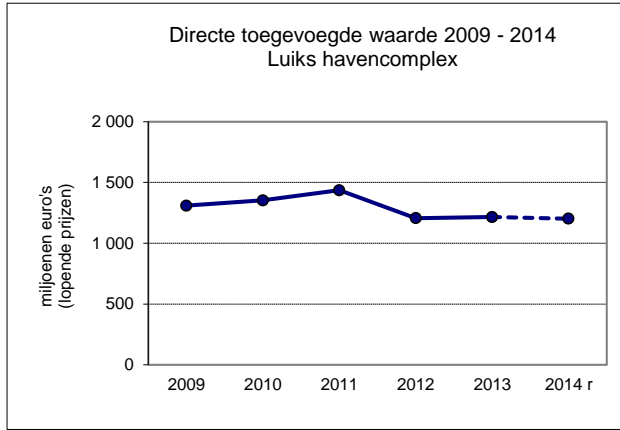
Uit de flashraming blijkt dat de in de Belgische havens gegenereerde toegevoegde waarde in 2014 een groei van om en bij 1,6% kende terwijl de werkgelegenheid licht daalde met 0,5%. Achter deze algemene tendens schuilen evenwel ontwikkelingen die per haven kunnen verschillen of moeten worden genuanceerd. Zo zij er hier op gewezen dat door het invoeren van de nieuwe statistische classificatie van ondernemingen (ESR 2010) er een impact is op de onderverdeling en bijhorende berekeningen per branche.

De opgetekende groei in de toegevoegde waarde dient volledig op het conto van de Vlaamse havens te worden geschreven (+1,9%); in de haven van Luik en die van Brussel daalde de toegevoegde waarde immers met resp. 1,1% en 0,9%. De daling in de haven van Luik was in hoofdzaak toe te schrijven aan de ontwikkelingen in de niet-maritieme cluster (energiesector) terwijl die in de haven van Brussel quasi volledig het gevolg was van een afname van de toegevoegde waarde in het havenbedrijf. In de Vlaamse havens werden voor zowel de maritieme als de niet-maritieme clusters positieve cijfers opgetekend. In relatieve termen was die stijging het sterkst in de haven van Gent maar de ontwikkelingen van de ondernemingen in beide clusters waren zeer uiteenlopend. In de haven van Antwerpen werd de toename in de maritieme cluster in grote mate bepaald door de branche van de goederenbehandelaars en de rederijen. In de niet-maritieme cluster waren de chemische en de petrochemische nijverheid evenals de handel de sterkhouders. In de haven van Zeebrugge zou de toegevoegde waarde in de meeste branches van de maritieme cluster nog toenemen. De niet-maritieme cluster in die haven kende eveneens een gunstige evolutie, de industrietaak van de elektronica uitgezonderd. In Oostende was de groei in de maritieme cluster veeleer bescheiden, dit onder invloed van de bedrijfstak baggerwerken. In de niet-maritieme cluster was de toename in grote mate het resultaat van de ontwikkeling in de metaalverwerkende nijverheid.

Zoals reeds vaker werd vastgesteld, loopt de evolutie van de werkgelegenheid niet synchroon met die van de toegevoegde waarde. In de maritieme cluster werd alleen in de haven van Gent en in die van Zeebrugge een groei vastgesteld dit onder meer door de gunstige ontwikkeling bij de goederenbehandelaars. De daling in de maritieme cluster in de haven van Antwerpen moet enigszins worden genuanceerd; zo werd het personeelsbestand van een baggerbedrijf ondergebracht in een andere onderneming en werd er een belangrijke personeelsvermindering bij het Gemeentelijk Havenbedrijf opgetekend. De daling in Oostende in dit cluster was eveneens in hoofdzaak toe te schrijven aan de evolutie in de branche van de baggerwerken. Wat de niet-maritieme cluster betreft, kende - in relatieve termen - alleen Oostende en Brussel een noemenswaardige groei. In Oostende was dit vnl. te danken aan de bouw en aan de voedingsnijverheid. In Brussel droeg de chemische nijverheid in belangrijke mate bij tot die groei. In de haven van Antwerpen werd veeleer een stabilisatie van de werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster opgetekend terwijl die in de havens van Gent, Zeebrugge en Luik daalde. In Gent en Luik was dit vooral toe te schrijven aan een aanmerkelijke daling in de metaalnijverheid, in Zeebrugge was de verplaatsing van activiteiten door een onderneming in de elektronicabranche naar een bedrijventerrein buiten het havengebied een belangrijke verklarende factor.

De opgetekende gezamenlijke groei van de goederentrafiek met 2,7 % in 2014 moet enigszins worden genuanceerd. De toename in tonnage dient immers hoofdzakelijk aan de ontwikkeling in de haven van Antwerpen te worden toegeschreven en dit onder impuls van de containertrafiek en de vloeibare bulk. Wat de containertrafiek aangaat, is er een tendens bij de grote rederijen om gemeenschappelijke schepen in te zetten en te rationaliseren op het aantal aan te lopen havens. Een dergelijke samenwerking tussen MSC en Maersk zorgt daardoor voor een verschuiving van trafiek naar Antwerpen en Rotterdam en dit ten nadele van Zeebrugge. Wat de roro-activiteit betreft, werd een groei van bijna 4% opgetekend in de haven van Zeebrugge - de belangrijkste haven inzake roro - en de haven van Gent (+8.9%). Bij laatstgenoemde was dit vooral te danken aan de gunstige ontwikkelingen bij Volvo Cars. De roro-activiteit in Antwerpen daalde met 2% en in Oostende viel ze door het faillissement van TransEuropa volledig weg. De dalende tendens van het conventioneel stukgoed blijft zich doorzetten (-4,8%) in alle havens behalve in die van Gent. De daling met 1,7% van de trafiek in vaste bulkgoederen dient op het conto van de haven van Antwerpen te worden geschreven (-6,5%). Na een paar moeilijke jaren als gevolg van de reorganisatie bij ArcelorMittal lijkt in de haven van Luik de dalende beweging in de trafiek te zijn gestopt. Ook in de haven van Brussel werd opnieuw een groei opgetekend (+2,7%).





TABEL 3 GOEDERENVERKEER IN DE BELGISCHE HAVENS

(duizenden ton; het verloop is uitgedrukt in een percentage)

	Antwerpen		Gent		Oostende		Zeebrugge		Vlaamse havens		Verloop
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013 - 2014
Containers	102.326	108.317	587	414	0	0	20.413	20.514	123.326	129.244	+4,8
Roll-on/roll-off	4.562	4.470	1.972	2.149	442	0	12.543	13.043	19.520	19.662	+0,7
Conventioneel stukgoed	10.105	9.855	3.158	3.175	74	65	1.674	1.193	15.011	14.287	-4,8
Vloeibare bulkgoederen	59.533	62.866	3.871	3.412	56	57	6.916	6.562	70.376	72.897	+3,6
Vaste bulkgoederen	14.446	13.506	16.367	16.740	1.247	1.309	1.285	1.236	33.345	32.792	-1,7
GOEDERENVERKEER	190.972	199.014	25.956	25.889	1.819	1.431	42.832	42.548	261.578	268.882	+2,8
Verloop 2013 - 2014		+4,2		-0,3		-21,3		-0,7		+2,8	
Luik									14.947	15.001	+0,4
Brussel									4.324	4.439	+2,7
Belgische havens									280.849	288.322	+2,7

Bron: Havenautoriteiten.